

Lähtettäjä:

1>

Lähetetty:

Vastaanottaja:

Kopio:

Aihe:

*Kuopion kaupunki / Kaupunkirakennelautakunta
(kopiot: kirjaamo; suunnitteluinsinööri Kati Toikkanen)*

Viitteet:

- **Muistutukseni** Niiralankadun katusuunnitelmaan / Täydennysversio **12.10.2017** (liitekuvineen 1–4).
- Kaupunkisuunnittelujohtajan **päätöspöytäkirja** "Niiralankadun (välillä Suokatu–Viestikatu) katusuunnitelman hyväksyminen" 16.10.2017 (Tehtävä 10.03.01.00 / Asianro 6799/2017 / Suunnitelmat 4 §), ollut yleisesti nähtävänä **25.10.2017**
- Alkuperäinen **oikaisuvaatimukseni** (s-postitettu **8.11.2017**).

TÄYDENNYS OIKAISUVAATIMUKSEEN

Täydennän määräaikana 8.11.2017 jättämäni oikaisuvaatimustani allaolevalla versiolla, joka **syRJäYttää alkuperäisen**.

Taustaksi

Olen yli 20 asuinvuoteni aikana pyöräillyt välin Viestikatu–keskusta **noin 5000 kertaa**, joten pyydän laittamaan sen mukaisen **painon** näkökohdilleni.

Kuopiossa rakennettujen **pyöräilyväylien suunnittelu** on jätetty monessa kohden **puolitiehen**: esim. Tulliportinkadulle hiljan uusittujen kevytvyäylien **suunnitteluvirheet** ovat johtaneet useisiin törmäysalttiisiin tai tukkoisiin kohtiin, mm. Puistokadun ja Haapaniemenkadun välisuudella.

Pienet mutta olennaiset suunnittelun yksityiskohdat on viimeisteltävä huolellisesti! Kyse on mm. toimivista väylälinjauksista ja sivukaltevuuksista. Tarvittavat viimeistelyratkaisut eivät tuo juuri lainkaan lisäkustannuksia – rakentamiseenkaan –, mutta ovat keskeisiä pyöräilyn turvallisuuden ja sujuvuuden kannalta.

Hyvin suunniteltu on puoleksi tehty. Kestävä ja taloudellinen pyörävyäylien suunnittelu onkin ennen kaikkea sitä, että väylistä suunnitellaan joutuisasti ja turvallisesti ajettavia ympäri vuoden. Siinä on erityisesti otettava huomioon, että sähköpyörien yleistyessä pyöräilyn liikennemäärät ja keskinopeudet kasvavat.

KATUSUUNNITELMASSA ON KESKENERÄISIÄ JA ONGELMALLISIA RATKAISUJA

Katusuunnitelmasta **puuttuu** MRA 41 §:n edellyttämiä **tietoja**: Muistutuksessani yksilöimäni **muutosehdotukset** (1–3; alla tiivistettyinä) ovat **olennaisia liikennejärjestelyperiaatteita** sekä pyöräilyn turvallisuudelle ja sujuvuudelle että väylän kuivatukselle ja vesien johtamiselle. Siksi ne tulee MRA 41 §:n nojalla yksilöidä ja esittää **nimenomaan** katusuunnitelmassa.

Niitä ei pidä eikä saa lykätä rakennussuunnitteluun, toisin kuin päätöksessä esitetään. Katusuunnitelmat

menettäisivät MRA 41 §:n mukaisen merkityksensä, jos niissä määritellyistä väylälinjauksista ja sivukaltevuuksista voitaisiin rakennussuunnittelussa olennaisesti poiketa, kuten päätöksessä annetaan ymmärtää.

Ei ole mitään hyväksyttävää syytä jättää tekemättä ehdottamiani sisältömuutoksia katusuunnitelmaan. Niille olen muistutuksessani ja alla esittänyt painavat, selkokieiset perusteet. Tarvittavat muutokset voidaan tehdä suunnitelmaan helposti ja lähes nollakustannuksin.

==> Kaupunkisuunnittelujohtajan vastineessaan osoittama penseä ja torjuva suhtautuminen vaikuttaakin silkalta vastahakoisuudelta ja leväperäisyydeltä. Sellainen on erityisen vastuutonta suunnittelussa, jossa vaakalaudalla on myös liikenneturvallisuus.

==> Vaadin **oikaisemaan** päätöstä seuraavilta osin (1–3; käsitelty tarkemmin muistutuksessani liitekuviin):

1) Pyöräväylien jyrkkiä käännöksiä tulee loiventaa

Muistutukseni liitekuviin 2–4 merkitsemäni muutokset kevytväylälinjauksiin (uuden rautatiealikulun ja Viestikadun välisissä liittymöissä + ajettaessa tunneliin tai tunnelista + Suokadun ylityksessä) tarvitaan, jotta nopea pyöräliikenne soljuisi **joutuisasti, ennakoitavasti ja turvallisesti** – niin väylälinjausten kuin näkyvyydenkin osalta.

Erityisesti **Viestikadun risteys** muodostaisi **aivan liian jyrkän käännöksen**. Se pakottaisi kääntyvät pyöräilijät hidastamaan miltei kävelyvauhtiin, mistä **aiheutuisi turhauttavaa energian- ja ajanhukkaa**. Kaarevuussäde olisi lähes kertaluokkaa pienempi kuin nykyisessä kiertoliittymää myötäilevässä kurvissa, jonka voi loivuutensa ansiosta ajaa lumikelilläkin jarruttamatta.

Viestikatuun keskustan suunnalta yhtyvän pyöräväylän tuleekin liittyä **hyvin loivin kurvein** vastedeskin, koska ajonopeudet ovat sekä Prismen suunnalta että keskustasta saapuvilla suurehkoja (tyypillisesti 20–25 km/h).

2) Pyöräväylien kurvit tulee kallistaa sisäkaarteeseen

Muistutukseni liitekuviin 1–2 punaisella kehystämäni kurvit (joissa ajettaisiin nopeaa tai reipasta vauhtia) tulee kallistaa sisäkaarteeseen.

Käsittämättömästi kohti ulkokaarretta kallistetut kevytväylien kurvit, jollaisia Kuopiossa on kyhätty monin paikoin (esim. Savilahdentien ja Neulamäentien kevytväylillä ynnä Piipolulla), ovat suuria **vaaranpaikkoja**, koska ne johtavat pyöräilijöiden välittömään **kaatumisriskiin** etenkin talviliukkailla. Ne **hidastavat** ajoa myös lumettomaan aikaan, koska lipeämisvaaran vuoksi aiheutuu usein tarve jarruttaa esim. sateen, lehtiroskan, hiekan tai soran liukastaman kurvin edellä.

Yksikin kaatuminen voi johtaa mm. yläraajan murtumiin (pitkä sairausloma) tai **vakaviin pää- tai rankavammoihin**.

3) Suokadun kiertoliittymään on viritetty suuri törmäysriski ja väistämissäntöjen tulkintaongelma

Suokadun ylitys länteen (ks. muistutukseni liitekuva 4) on **suunniteltu geometrialtaan törmäysvaaralliseksi**: aiheutuu suuri riski törmätä vastaan tulijaan tai jäädä liittymästä poistuvan auton alle. Allejääntiriskiä suurentaa risteys sijainnista aiheutuva **TLL 14 §:n säännösten tulkintaongelma**: onko pyöräilijä vai autoilija velvollinen väistämään? Riippumatta siitä, miten kyseisiä säännöksiä kuuluu tulkita,

risteyksessä tulee aiheutumaan vaaratilanteita yhtenään.

PÄÄTÖS EI TÄYTÄ HALLINTOPÄÄTÖSTEN SELKEYSKRITEEREJÄ

Kaupunkisuunnittelujohtajan **päätöspöytäkirjaan** sisältyvä **vastine** muistutukseeni ei ole "*selkeää ja ymmärrettävää kieltä*" (HL 9 §), vaan päinvastoin "*niin epäselvä tai puutteellinen, ettei siitä käy selville, miten asia on ratkaistu*" (HLL 59 §).

Kuten helposti nähdään, vastine sisältää **äärettömän monitulkintaisia väitteitä**:

- a) Päätöksessä kirjoitetaan, että "-- mahdolliset sivukaltevuuden muutokset tarkentuvat rakennussuunnitelmiin, joissa huomioidaan myös pyöräilyväylien kaarteiden kaltevuudet". Epämääräisestä ilmauksesta "huomioidaan" ei ole mahdollista päätellä, **millaisiksi** kaarteiden sivukaltevuudet tultaisiin tekemään.
- b) Päätöksessä kirjoitetaan, että "Suunnittelun yhteydessä Viestikadun puoleisiin jalankulku- ja pyöräilyväylien linjauksiin tullaan kiinnittämään erityistä huomiota". Epämääräisestä ilmauksesta "tullaan kiinnittämään erityistä huomiota" ei ole mahdollista päätellä, **mitä** linjauksille tultaisiin **konkreettisesti** tekemään: Pitämään ennallaan vai muuttamaan? Jos muuttamaan, millä tavoin?
- c) Päätöksessä kirjoitetaan lisäksi: "Pienet muutosehdotukset huomioidaan mahdollisuuksien mukaan rakennussuunnitelmissa." Epämääräisistä ilmauksista "pienet", "huomioidaan" ja "mahdollisuuksien mukaan" ei ole mahdollista päätellä, **mitä** useasta muutosehdotuksestani tarkoitetaan ja **miltä osin** ne ehkä toteutettaisiin.

==> Päätös on todetuilta osin (a–c) siten **täysin epämääräinen, harhaanjohtava ja tietoarvoltaan olematon**, mikä osoittaa räikeää kuntalaisen aliarviointia.

==> Päätöstä on **oikaistava** sellaisin **tiedoin** ja **sanamuodoin**, jotka ovat **lainmukaisia** (HL 9 §) eli joihin sisältyy **yksiselitteiset, täsmälliset ja helposti ymmärrettävät vastaukset** seuraaviin kysymyksiin A–C:

A) Tullaanko suunnittelualueen pyöräilyväylien kurveissa **sivukaltevuudet** kallistamaan sisäkaarteiden suuntiin?

B) Tullaanko uuden alikulun ja Viestikadun välisiä **kevytväylälinjauksia** muuttamaan katusuunnitelmapäätöksen 16.10.2017 mukaisista? Jos niin miten, tarkalleen?

C) Mitä päätöksessä täsmälleen tarkoitetaan "**pienillä**" muutosehdotuksillani, ja miltä osin ne tullaan toteuttamaan, tarkalleen?

— — — — —

Pyydän yst. kuittaamaan vastaanotetuksi.