

Lähtettäjä
Lähetysaika
Vastaanottaja
Aihe

5/16/2023 7:36:24 AM
<kirjaamo@kuopio.fi>
TÄYDENNYS- JA KORJAUSVERSIO / Oikaisuvaatimus /
Katu- ja hulevesisuunnitelma / Neulamäentie
(Sarastuskaari-pelastusasema)
OV - Neulamäentien katu- ja huleVS (Sarastuskaari-
pelastusasema) - 18.4.2023 Täydennyksin korjauksin
v2.pdf

Liitteet

Kuopion kaupunki / Kaupunginhallitus (kirjaamo)

Hei,

Tämän viestiketjun aloitusviestinä (ks. alimpana) määräajassa 18.4.2023 lähettämäni oikaisuvaatimukseen jäi keskeneräisyyttä, joten lähetän ohessa kuvallisen **täydennys- ja korjausversion** (HL 22.3 §).

Oheisen version (jossa selvyudeksi olen merkinnyt tiedostonimeen ja etusivulle versiotunnisteen "v2") sisältö syryjättää alkuperäisen.

Pyydän kuittaamaan vastaanotetuksi. Kiitos etukäteen.

[Redacted]

----- Välitetty viesti / Fwd.Msg -----

Aihe: VS: Oikaisuvaatimus / Katu- ja hulevesisuunnitelma / Neulamäentie (Sarastuskaari-pelastusasema)

Päiväys: Wed, 19 Apr 2023 05:14:05 +0000

Lähtettäjä: Kirjaamo <kirjaamo@kuopio.fi>

Vastaanottaja: [Redacted]

Hei,

Oikaisuvaatimukseenne on vastaanotettu kaupunginkanslian kirjaamossa.

Ystävällisin terveisin

Kuopion kaupunki
Kirjaamo
Tulliportinkatu 31
70100 KUOPIO
kirjaamo(at)kuopio.fi

Tämä sähköposti on luottamuksellinen. Mikäli ette ole sen oikea vastaanottaja, pyydämme teitä ilmoittamaan asiasta lähettäjälle välittömästi; ette saa kopioida viestiä tai käyttää sitä mihinkään muuhun tarkoitukseen tai ilmaista sen sisältöä kenellekään muulle.

This message is intended only for the addressee and it may contain privileged and/or confidential information. If you receive this e-mail in error, please notify the sender and destroy this message immediately. Do not reveal content of this message to anyone without permission.

Lähtettäjä: [Redacted]

Lähetetty: tiistai 18. huhtikuuta 2023 15.28

Vastaanottaja: Kirjaamo <kirjaamo@kuopio.fi>

Aihe: Oikaisuvaatimus / Katu- ja hulevesisuunnitelma / Neulamäentie (Sarastuskaari–pelastusasema)

Kuopion kaupunki / Kaupunginhallitus (kirjaamo)

Hei,

Ohessa jätän **oikaisuvaatimukseni** apulais-kj Kyllösen viranhaltijapäätökseen "**Neulamäentie (Sarastuskaari – pelastusaseman liittymä), katu- ja hulevesisuunnitelman hyväksyminen**" (asianro 1603/10.03.01.00/2022, Suunnitelmat § 10/2023).

Huom. Varaan mahdollisuuden täydentää tai täsmentää oikaisuvaatimustani myös oikaisuvaatimusajan jälkeen (HL 22.3 §).

Pyydän kuittaamaan vastaanotetuksi. Kiitos etukäteen.

████████████████████

--

████████████████████
████████████████████
████████████████████

Kaupunginhallitus
Kuopion kaupunki
kirjaamo@kuopio.fi

18.4.2023 (alkuperäinen)
16.5.2023 (täydennyksin ja korjauksin)

OIKAISUVAATIMUS

1. Päätös, johon oikaisua vaaditaan

Apulaiskaupunginjohtaja Jari Kyllösen 27.03.2023 tekemä viranhaltijapäätös ”**Neulamäentie (Sarastuskaari – pelastusaseman liittymä), katu- ja hulevesisuunnitelman hyväksyminen**” (asianro 1603/10.03.01.00/2022, Suunnitelmat § 10/2023), jäljempänä ”*päätös*”.

Kyseisestä katu- ja hulevesisuunnitelmasta (aineisto: kaupunkirakennelautakunta 14.12.2022 §192) käytän jäljempänä nimitystä ”*suunnitelma*” ja sitä valmistelleista viranhaltijoista (ml. Jari Kyllönen) nimitystä ”*suunnittelija*”.

2. Oikaisuvaatimusaika

Päätös on ollut yleisesti nähtävänä 28.3.2023, joten kunnan jäsenen oikaisuvaatimusaika päättyy $7 + 14 = 21$ päivää myöhemmin eli **18.4.2023**.

3. Miltä osin oikaisua haetaan ja mitä muutoksia vaaditaan

Vuosikymmeniä ympärivuotisesti pyöräilleenä ja muutkin paikallisliikkumisen valtamuodot (jalankulku + bussit + yksityisautoilu) hyvin tuntevana kuntalaisena **vaadin** – vastustaen suunnittelijoiden osoittamaa räikeää huolimattomuutta, jälkijättöisyyttä ja vastuuttomuutta (ks. jäljempänä osio 4) –, seuraavin **ensisijaisuusjärjestyksin**:

3.1. Ensisijaisesti: *Päätös* kumottakoon.

Suunnitelma on **suuren törmäystapaturmariskin virittävänä** niin räikeästi **valuvikainen** (ks. jäljempänä osiot 4.1–4.5), ettei sitä pysty millään tehokkaalla ratkaisulla korjaamaan tyydyttäväksi. Kaikki kuviteltavat korjauskeinot tuottaisivat tavalla tai toisella surkean epätydyttäviä tuloksia.

⇒ Siksi ainoa järkevä ratkaisu on **kumota** (poistaa) *päätös* ja säilyttää Neulamäentien kevytväylän liikennetilanne olennaisesti entisellään.

3.2. Toissijaisesti: *Toimitilojen autoliittymä Volttikadun puolelle.*

Suunnittelussa etusijalle tulee asettaa **kevyen liikenteen turvallisuus ja sujuvuus**, joten Neulamäentien kevytväylää ei pidä sen kovavauhtisimmassa alamäkikohdassa katkaista ja epäsujuvoittaa risteävin tonttiliittymin. Siksi autoliikenne tontille järjestettäköön Volttikadulta.

3.3. Viimesijaisesti: Tonttiliittymässä auto- ja kevytväylät eri tasoon. Kevyväylälle aiottu kaistaerottelu pois.

Jos suunnittelija **väen väkisin** haluaa aikomaansa kohtaan toimitiloille liittymän, sijoittakoon autoliittymän ja Neulamäentien kevytväylän **eri tasoon, ali- tai ylikuluin.**

4. Perustelut

Suunnitelman nähnyt joutuu oitis kysymään, **onko suunnittelija milloinkaan pyöräillyt Neulamäentien kevytliikenneväylää** (jäljempänä ”kevytväylä”) alas, ainakaan talvella. Havaitsehan oitis, että *suunnitelma* on **järkyttävän valuvikainen.**

- Huom. Mitä alla kirjoitan pyöräilijöistä soveltuu pääosin myös sähkölautailijoihin.

Perusteluni ovat suurelta osin samansisältöiset kuin 13.1.2023 s-postittamassani ja 27.1.2023 täydentämässäni **muistutuksessa.** Siinä luettelemieni näkökohtien merkitystä *suunnittelija* ei näy miltään osin sisäistäneen tai ottaneen huomioon.

4.1. Suunnittelija virittää tappoansaa kovavauhtisen kevytväylän risteyskohtaan

Suunnitelman **räikein valuvika** on siinä, että *suunnittelija* aikoo sijoittaa **autoliittymän**, jota pitkin kulkisi kaikki autoilu pelastusaseman kupeeseen aiotuille **jopa 10 000 m²:n toimitiloille**, Neulamäestä jyrkästi laskeutuvan kevytväylän poikki, mäen **kovavauhtisimpaan kohtaan.**

- Pyöräilijöiden **alamäkivauhti** on siinä kohden helposti **30–40 km/h.**

Kyseisessä paikassa ennestään sijaitseva paloaseman varaliittymä palvelee vain hälytysajoneuvojen varaväylänä (muille moottoriajoneuvoille kielletty), joten siitä ei ajeta juuri koskaan.

Etenkin aamujen ja iltapäivien töihintulo- ja töistälähtöaikoina *suunnitelma* tarkoittaisi **em. risteykseen jatkuvaa vilinää ja tappoansaa.** Kuvitelkaa tilanne esim. pimeinä syysaamuina, kun Prisman suunnalta em. toimitiloihin autolla töihin tai asioimaan saapuva kääntyä pujahtaa vasemmalle eli vastaantulevan Neulamäestä laskeutuvan autoletkan lomitse – ja **alamäkeä 30–40 km/h rullaavan pyöräilijän tai sähkölautailijan eteen.**

Vielä vaarallisempaa olisi talvikeleillä, jolloin kevytväylä on jäinen tai liukas ja pyöräilijän jarrutusmatka pitkä. Talvisin **tuulilasit** ovat monilla autoilijoilla **huurussa**, minkä lisäksi näkemiä peittävät tuntuvasti myös **aurauskinokset** (myös pyöräilijöiltä): runsaslumisina talvina aurauslumet kasataan henkilöautoa korkeammiksi penkoiksi, Neulamäentien ja kevytväylän väliin.

Iltapäivisin työpaikoilta poistutaan ajoon heikentyneiden reaktiokyvyin: nälässä, kiireessä ja väsyneinä. Lisäksi autokuskeissa vilisee niitä, jotka ääliömäisesti ajelevat puhelin kourassa – kuorma-autoillakin. **Lapsia kuolee** autokuskien liikenneerotöksissä joka vuosi.

- ⇒ Tuleekin erityisesti muistaa, että **koulu- ja oppilaitosmatkoja** tehdään **pyöräillen** mm. Särkiniemestä Neulamäen kouluun ja Neulamäestä muihin oppilaitoksiin.
- ⇒ Lisäksi **koulumatkaliikenne** (ml. pyöräily ja sähkölautailu) Neulamäestä muualle **enentyy tuntuvasti**, jos Neulamäen koulun yläaste lakkautetaan, kaupungin alustavan suunnitelman mukaisesti.

Se tosiasia, että suuri osa autoilevista syyllistyy tietoisesti em. liikenne rikoksiin, tulee ottaa suunnittelussa realistisesti huomioon: *suunnittelijan* tulee minimoida niistä rikkomuksista kevyelle liikenteelle aiheutuva tapaturmariski eikä haihatella kaikkien autoilijoiden muka noudattavan lakia.

⇒ *Suunnitelmassa* on täten karkea valuvika: **Varma tapaturmakohta vakaville vammautumisille**. Kun esimerkiksi ikkunat huurussa em. risteykseen poukkaavan auton kylkeen rysäyttää alamäkeä pyöräilevä, **luut rusahtelevat ja jälki on kauheaa**.

4.2. Suunnitelmassa nojaututaan karkeaan virhetietoon toimitilojen työpaikkamäärästä: Enennystä noin 500 (eikä 200) työpaikkaa

Äskettäin julkaistussa asemakaavamuutoksen ”**Neulamäen pelastusaseman ympäristö**” (kaupunkirakennelautakunta 12.10.2022 §145) valmisteluvaineistossa on olennainen näppäilyvirhe, kaavaselostuksen tärkeässä luvussa **5.1.1 Mitoitus**: sen mukaan kaava-alueen ”**työpaikkojen laskennallinen määrä lisääntyy arviolta noin 200 työpaikalla**”. Lukuarvo on **karkean virheellinen** (varmistettu kaavoitusarkkitehti Annika Korhoselta 23.11.2022). Oikeaksi tiedoksi havaitsee (helpolla laskutoimituksella kaavan muista lähtötiedoista), että työpaikkamäärä suurensi noin **500**:lla.

Mainittu lukuarvovirhe on **olennaisen harhaanjohtava**, koska se antaa em. autoliittymän **liikennemäärästä karkean aliarvion**. Sikäli kuin katusuunnitteluunkin käytettiin em. virhetietoa, on *suunnitelma entistäkin valuvikaisempi*.

⇒ Mitä enemmän kaava-alueelle aiotaan työpaikkoja, **sitä suuremmiksi muodostuisivat myös** tontin autoliikenne ja siksi em. risteyksestä pyöräilijöihin ja sähkölautailijoihin kohdistuva **vakava törmäystapaturmariski**.

4.3. Lisäksi aiheutuisi uusi pyöräilijöille vaarallinen lisämutki

Mainitun tappoansaliittymän lisäksi *suunnittelija* sijoittaisi *kevytväylään uuden oikealle kaartuvan mutkan*, juuri ennen em. tonttiliittymää. Sellainen uusi mutka olisi huomattavasti tiukempi kuin nykyinen loiva kaarre oikealle.

⇒ Koska nykyinenkin kaarre on tavallisilla alamäkinopeuksilla (kyseisessä kaarteessa noin **25–35 km/h**) täpärä ajettava talviliukkailla, aiheutuisi vielä **paljon suurempi lipeämiskaava** *suunnitelman* mukaisesta, tuntuvasti tiukemmasta mutkasta.

Samalla tuo uusi tiukka mutka **heikentäisi pyöräilijän näkemiä** alamäkeen tuntuvasti, etenkin talvisin, kun aurauksinokset aiheuttaisivat mutkan taakse **katveen**. Lumettomanakin kautena näkemät mutkaan jäisivät vajaiksi yö- ja hämäräoloissa.

4.4. Sekava kaistaerottelu johtaisi kävelijöiden ja pyöräilijöiden poukkoilu- ja törmäilykaokseen

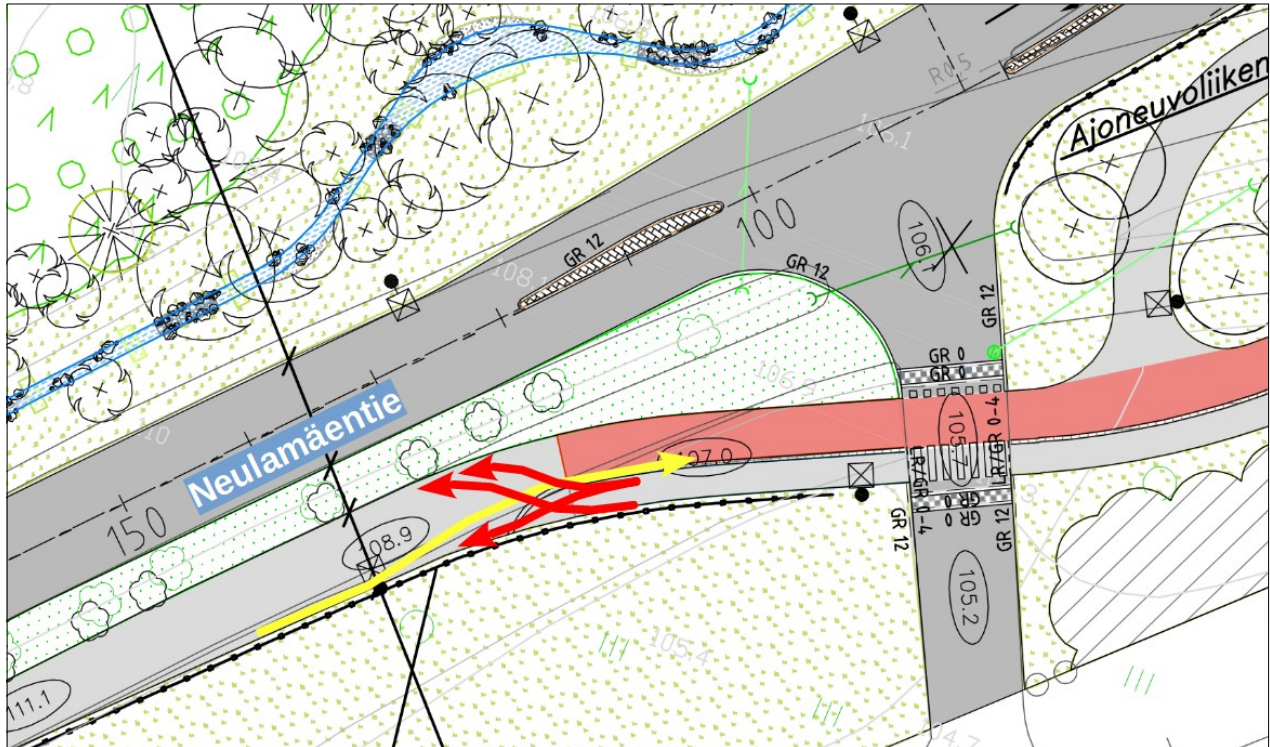
Suunnitelman sisältämästä *kevytväylän osittaisesta kaistaerottelusta* – joka alkaisi samasta kohdasta kuin em. lisämutki – aiheutuisi **alituinen törmäilykaos**: Kun laskeutuisi Neulamäestä pyöräillen, tulisi juuri em. lisämutkan alkaessa vastaan kävelijöitä **tieliikennelain mukaisesti** sekä väylän keskiosassa (ts. kävelykaistan luoteisreunassa) että paloaseman puoleisessa väylän reunassa (ts. kävelykaistan kaakkoisreunassa).

Lisäksi **osa vastaantulevista kävelijöistä lähtisi juuri siinä kohden siirtymään** päätyvältä kävelykaistaltaan (ts. paloaseman puoleiselta väylänpuoliskolta) **kohti kevytväylän luoteisreunaa** (ts. kulkusuunnassaan oikeanpuoleiseen väylänreunaan). Osa taas siirtyisi *kevytväylän kaakkoisreunaan*. Kumpikin reunavalinta olisi **lainmukainen**. Jalankulkijahan saa liikenne-merkin nro 423/D6 (yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä) vaikutusalueella käyttää väylän kumpaa tahansa reunaa (TieliikenneL 3:13.2 §).

⇒ Jäljempänä **kuvan 1** kelta- ja punanuolet valaisevat asetelman.

⇒ Vakiotilanteeksi muodostuisi siis vaarallinen **poukkoilukaaos**, koska em. mutkaan laskeutuva **pyöräilijä joutuisi kohtaamaan vastaantulevia kävelijöitä koko kevytväylän leveydeltä!** Vaikka jokainen osapuoli noudattaisi tieliikennelakia prikulleen.

Miltä puolilta pyöräilijän tulisi em. jalankulkijoita väistellä? Aiheutuisi kummallekin käyttäjäryhmälle toistuvia pelästyksiä, **äkkipoukkoiluja** ja **lukkojarrutuksia**, **liukastumisia** ja vääjäämättömiä **törmäyksiä**. Törmäyksistä aiheutuisi em. alamäen ajonopeuksin (noin 25–40 km/h) **pahoja vammautumisia** kummallekin osapuolelle.



Kuva 1 (lisämerkinnöin muokattu suunnitelmasta).

Keuyen liikenteen törmäilykaaos, joka muodostuisi suunnitellun **kaistaerottelun alkamiskohtaan**.

Keltanuoli: Neulamäestä laskeutuvien **pyöräilijöiden** lainmukainen ajolinja.

Punanuolet: Neulamäkeen nousevien **jalankulkijoiden** lainmukaisia kävelylinjoja.

Ne tapaturmat olisivat *suunnittelijoiden aiheuttamia*. Nykyisellään ei kohtaamisongelmia juuri esiinny, koska vanha kunnan liikenneselitys on selkeä: siksi Neulamäkeen nousevat jalankulkijat ovat aina luontevasti oppineet käyttämään *kevytväylän* jompaakumpaa reunaa, jättäen siten *väylän keskiosan vapaaksi* mäkeä alas rullaaville pyöräilijöille tai lautailijoille.

4.5. Kävely- ja pyöräilykaistojen erottelu pysyisi lumen peitossa kolmasosan vuodesta, eikä moni noudattaisi kaistajakoa muulloinkaan

Kuvittelevatko *suunnittelijat*, että Kuopio sijaitsee lumettomassa Etelä-Euroopassa: ikään kuin **katupäällystemme väri- ja materiaalierottelu(merkinnät)** eivät jäisi **lumen peittoon noin 4 kuukaudeksi** vuosittain?

Suunnittelijat menkööt **havainnoimaan** talvikaudella esim. Tulliportinkadun kevytväylää, Kauppatorilta Sairaalakadulle. Taikka Savilahdentien kevytväylää, Snellmanian tai Prisman paikkeilla. Havaitsette **huomattavan osan kävelijöistä tarpevan pyöräilykaistalla**. Samoin tekee moni jalankulkija **myös lumettomana kautena**. Helppotajuisista liikennemerkeistä huolimatta. Tämä realiteetti täytyy liikennesuunnittelussa pitää lähtökohtana. Toiveajatteluun ei saa sortua.

⇒ *Suunnitelman kaistaerottelu ei toimisi*, vaan johtaisi siihen, että **kävelijöitä etenisi sekä kävely- että pyöräilykaistoilla**, käytännössä siis **koko kevytväylän leveydeltä**.

⇒ Siten vain laajenisi se kävelijöiden ja pyörillä kulkevien **poukkoilu-, väistely- ja törmäilykaos**, jota havainnollistivat kuvaan 1 merkitsemäni lainmukaiset kulkulinjat.

Nykyisellään ei sellaisia ongelmia suunnittelualueella esiinny, koska selkeässä tähänastisessa liikenneratkaisussa (ts. liikennemerkki 423/D6 = yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä) kävelijät oppivat nopeasti käyttämään jompaakumpaa *kevytväylän* reunaa, jättäen siis keskiosan vapaaksi pyörillä liikkuville.

Pyöräily- ja kävelykaistojen erottelu toimii sääoloissamme tyydyttävästi ympäri vuoden vain, jos erottimena on esim. kaide tai viherkaistale. Siten on erotettu mm. kaupungin-teatteria sivuavat pyöräily- ja kävelykaistat. (Lisäedellytyksenä talvikäytön toimivuudelle tietenkin on, että autokaistoilta ei lumia aurata esteeksi tienviereiselle pyöräilykaistalle.)

4.6. Suunnittelijat eivät näy koepyöräilleen suunnittelukohdettaan

Kaikki luettelemani **riskit olisivat suunnittelijoiden täysin virittämiä.** Jouduin välittömästi kysymään, ovatko he koepyöräilleet Neulamäentien *kevytväylää* alas **kertaakaan**? Saati useaan kertaan, erilaisissa sää- ja valoisuusoloissa, havainnoiden mäkeä laskeutuvan näkemiä ja jarrutusmatkaa, aikomansa äärivaarallisen tonttiliittymän kohdassa?

Liikenneturvallisen ratkaisun suunnittelemiseen **tarvittavat havaintotiedot pystyy hankkimaan vain edellä kuvailemallani keinolla.**

- *Suunnittelijoiden* tulee tehdä sellaisia koeajoja etenkin tammi–helmikuun lumikeleillä, kun on korkeat aurauksinokset, aamuhämärissä eli noin klo 07–08.
- Samoin loppupalven kosteilla jääkeleillä (usein maaliskuun lopulla), joina *kevytväylä* on niin iljanteinen, että kävelijätkin liukastelevat.

Siksi suunnittelua **ei ole mielekästä jatkaa, ennen kuin** valmistelijat ovat pyöräillen huolellisesti tutustuneet em. risteyskohtaan ja – suunnitelmiaan perustavanlaatuisesti muokaten – **realistisesti eliminoineet suunnitelmaansa** sisältyvän **tappotörmäysansan**.

4.7. Katusuunnittelijoilta puuttuu pyöräilykokemusta

Pitäisi olla jokaiselle kaupunkisuunnittelijalle jo päivänselvä, että pyöräilyn turvallisuutta ja sujuvuutta tulee **yksinomaan kohentaa**. *Suunnitelma* vaikuttaisi **vastakkaisin** tavoin.

Valitettavasti *suunnitelmasta* näkeekin oitis, että sitä valmistellut **ei ole** (lainkaan?) **pyöräilyt** em. risteyskohdasta eikä **varsinkaan talvisin**.

Viimeistään nyt (2020-luvulla!), kärjistyvän ilmasto- ja energiakriisin oloissa, tulisi kaikkien **kaupunki- ja liikennesuunnittelijoiden pätevyyskriteeriksi lisätä ympärivuotinen pyöräily**. Ken ei aktiivisesti pyöräile läpi vuoden ei pysty ymmärtämään pyöräilyn ongelma-kohtia eikä siksi myöskään laatimaan pyöräilylle suotuisia liikennesuunnitelmia.

Hiljattain onkin mm. Prisman–Savilahden tienoole monin ajattelelattomin ratkaisuin aiheutettu etekin talvipyöräilijöille **uusia vaaranpaikkoja tai takkuista liikkumista**: Esimerkiksi kaivonkansia sijoitettu keskelle uutta pyöräkaistaa (ts. lumikaudella sulana pysyvä jyrkkäreunainen kuoppakohta) tai kaarteet sivukallistettu ulkokaarten suuntaan (talvisin takuvarma lipeämiskohta pyöränrenkaille) tai pääreittienkin mutkia linjattu yli 90 asteen kääntymiskulmin ja olemattomin kaarevuussätein. Kaikki sellaiset ovat **mitä karkeimpia alkeisvirheitä**, joita ei uskoisi mihinkään enää kyhättävän – edes Kuopiossa.

Muualla Euroopassa – ja Suomenkin liikenneviisaammissa kaupungeissa (esim. Oulu) – on jo vuosikautia järjestetty pyöräileville taiten mietittyjä, turvallisia ja sujuvia väylä-, risteys- ja pysäköintiratkaisuja.

4.8. Poukkoilevaa ja kestäväntöntä suunnittelua yksityisautoilun ja liike-elämän ehdoilla – Luontokatoa pahentaen

Suunnitelmasta paistaa surkeasti myös, kuinka takapajuisesti valmistelijat yhä suunnittelevat kaupunkiamme lähinnä **yksityisautoilulle ja liike-elämälle** (ts. yleensä ympäristövastuuta kaihtavalle voitontavoittelulle). He siis yhä ruokkivat ja edistävät samoja itsekkäitä toimintatapoja, joilla on vuosikymmeniä aiheutettu korjaamatonta vahinkoa elinympäristöllemme – ja synkennetty lastemme tulevaisuudennäkymät masentaviksi.

Suunnitelma (ja kyseinen kaavamuutos) edustaa lisäksi sellaista lyhytnäköisyyttä ja rahavallan ehdoilla sääntämistä, jossa kokonaisuvalle sokeasti yritetään jälkikäteen ympätä lisärakentamista paikkoihin, joihin se ei alun alkaenkaan istu. Lyhytnäköinen virkamies uhraa tällä kertaa erityisesti pyöräilyn turvallisuuden ja sujuvuuden.

⇒ Onko joku kiinteistökeinottelija tai rakennuskeisari taas mankunut firmalleen lisää tuottoisaa rakennusala, saaden kaupunkimme viranhaltijat jälleen ryntäämään päättöminä perässä?

Mualla Euroopassa on suunnittelun tavoitteet lukuisissa kaupungeissa jo kauan sitten ymmärretty kääntää valistuneen vastakkaisiksi: Asfalttialueita muutetaan **takaisin viheralueiksi**. Taajamissa **puustoa lisätään** monilajisin istutuksin. **Pyöräileville** järjestetään **huolellisesti mietittyjä, turvallisia ja sujuvia väylä-, risteys- ja pysäköintiratkaisuja**.

Taajamissa **luontoalueiden hyötykirjo** on kiistaton: Monipuolinen puusto ja viheralueet ylläpitävät sekä lajikirjoa että viihtyisyyttä. Kadunvarren puut suojaavat paahteelta, viimalta ja sateiltakin. Metsiköiden koetaan vaimentavan moottorimelua. Kasvit ja maaperä sitovat katupölyä, ehkäisevät rankkasateista johtuvaa tulvimista ja tasaavat muutakin kosteuden- tai lämpötilanvaihtelua. Lähiluonnon terveyshyötykirjo on oma pitkä lukunsa.

Kuopiossa liikenne- ja kaavasuunnittelijat pääasiallisesti väheksyvät edellä lueteltuja viheralueiden korvaamattomia hyötyjä: repivät jäljellä olevia luontotilkkuja ja osoittavat tilalle **yhä lisää autoilua, asfalttia ja betonipintaa**. He saavat kyllä nimensä historian kirjoihin, mutta eivät kunnia- vaan häpeäsivuille.

⇒ *Suunnittelijat* ottakoot vihdoinkin järkensä käteen ja ryhtykööt toimimaan **ympäristövastuullisesti**.

4.9. Vaikutusten arvioinnissa suunnittelija vääristelee räikeästi

Suunnitelma-aineistonsa (kaupunkirakennelautakunta 14.12.2022 §192) liitteessä *Vaikutusten ennakoarviointi* valmistelija Kati Toikkanen **vääristelee räikeästi**. Jokaiseen alla luetteluista kohdin hän on katteetta ja todenvastaisesti kirjannut **kaksi plussia (+ +)** eli *Merkittävä ja pitkäaikainen myönteinen vaikutus*:

- *Strategiavaikutukset* → 3 *Ilmasto- ja resurssiviisas / Viisas liikkuminen ja kestävä yhdyskuntarakenne*
- *Vaikutukset ihmisiin* → 4 *Terveysteen (fyysinen --)*
- *Vaikutukset ympäristöön ja ilmastoon* → 1 *Fyysiseen elinympäristöön ja viihtyvyyteen (-- onnettomuusriski jne.)*

On **kaikkea muuta kuin** myönteistä, viisasta, kestäväää saati terveellistä altistaa *kevytväylän* käyttäjät vakaville törmäyksille tietien tahtoen.

⇒ Kuhunkin kohtaan olisi luonnollisesti tullut kirjata **kaksi miinusta (--)**, toisin sanoen *”Merkittävä ja pitkäaikainen kielteinen vaikutus”*: aiheutuisihan etenkin pyöräilijöille erittäin suuri uusi tapaturmariski, samalla kun liikkumisensa epäsujuvoituisi tuntuvasti (ks. edellä osiot 4.1–4.5).

4.10. Rikosvastuun ja -ilmoitusten kohteiksi Kati Toikkanen ja Jari Kyllönen?

Suomessa on äskettäinkin tuomittu virkamiehiä rangaistuksiin vammantuottamuksesta ja tuottamuksellisesta **virkavelvollisuuden rikkomisesta**, kun virkamies on huolellisuusvelvollisuutensa laiminlyöden myötävaikuttanut kansalaisen tapaturmaan.

Jos jätätte korjaamatta *suunnitelman* em. suuret törmäysriskit, aiheutuu lähes vääjämättä vakavia törmäystapaturmia ennen pitkää. Tällöin kuntalaiset ja media tietävät **rikosvastuun ja rikosilmoituksen** kohdistuvan tapaturmariskin virittäneisiin viranhaltijoihin: suunnitteluinsinööri **Kati Toikkaseen** ja apulaiskaupunginjohtaja **Kyllöseen**.

⇒ Tarkasteltaviksi rikosnimikkeiksi voivat tulla **virkavelvollisuuden rikkominen** (RL 40:9 §) ynnä (törkeä) **kuolemantuottamus**, (törkeä) **vammantuottamus** sekä **vaaran aiheuttaminen** (RL 21:8–11 § ja 21:13 §).

Päätöksen osion **Vastine** toiseksiviimeisessä kappaleessa *suunnittelijat väistelevät vastuutaan* liikenneturvallisuudesta ja sälyttävät sitä kadunkäyttäjille – ikään kuin edellä tarkastelemani vakavat törmäysriskit johtuisivat muista kuin ne virittäneistä *suunnittelijoista*.

⇒ Siksi todettakoon selväkielisesti, että vastuu liikenneturvallisuudelle **idioottimaisen suunnitelman seurauksista** (kaikkine virittyvine tapaturmariskeineen) **on ja pysyy yksinomaan suunnittelijoillaan**.