

## OIKAISUVAATIMUS

### 1. Päätös, johon oikaisua vaaditaan

Va kaupungininsinöörin **viranhaltijapäätös 07.09.2026**, suunnitelmat §72/2026 ("*Leväsentien (Mestarinkatu–Leväsentie 7H) ja Kartanonkadun (Leväsentie–Satulasepänkatu) katu- ja hulevesi-suunnitelman hyväksyminen*"), jäljempänä ”*päätös*”.

### 2. Oikaisuvaatimusaika

*Päätös* on ollut yleisesti nähtävänä kaupungin verkkosivuilla 8.9.2026, joten kuntalaisten oikaisuvaatimusaika päättyy 7+14 päivää myöhemmin eli tiistaina **29.9.2026**.

### 3. Miltä osin oikaisua haetaan ja mitä muutoksia vaaditaan

Kunnan asukkaana, vuosikymmeniä ympärivuotisesti pyöräilleenä, muutkin paikallisliikkumisen valtamuodot hyvin tuntevana, turvallisten ja taloudellisten ynnä ympäristömyönteisten liikenne ratkaisujen edistäjänä sekä huonon suunnittelun vastustajana vaadin, että **Kartanonkadun liittymää EI toteuteta alikuluin**, vaan katusuunnittelu **palautetaan uuteen valmisteluun**, jossa Kartanonkadun liittymä jätetään olennaisesti **nykymuotoonsa** tai suunnitellaan yleissuunnitelma luonnoksessa (lautakunta 06.11.2024 §202) nähtävillä ollutta **vaihtoehto 2:ta** (jäljempänä ”*VE2*”) noudattelevin **tasoliittymäratkaisuin**.

### 4. Perustelut

Kuten jäljempänä tarkemmin valaisen, *päätös* on etenkin kustannusvaikutuksiinsa nähden **erittäin kehnosti selvitetty** (HL 31.1 §), koska se perustuu **täysin epärealistisiin oletuksiin** Kartanon katu varten suunnittelemanne **risteysalikulun** turvallisuudesta. *Päätöksen* valmistelu pettääkin kuntalaisten *oikeutetut odotukset* (HL 6 §) verovarojen vastuullisesta kohdentamisesta sekä asian tuntevan huolellisesta suunnittelusta.

Huom. Se mitä jäljempänä kirjoitan *pyöräilystä, pyöräilevistä tai pyöräilijöistä* koskee muutakin lähinnä kevytväylille tarkoitetuilla **pyörällisillä ajokeilla** liikkumista

Väärintulkintojen välttämiseksi lisään, että minulla lähipiireineni ei ole epäsuoriakaan *päätökseen* liittyviä maanomistus, asumis, liiketoiminta tms yksityisen edun tavoitteita tai kytköksiä

#### 4.1. Kuntalaiset kritisoivat alikulkusuunnitelman suuria ongelmia pontevasti jo 3:ssa aiemmassa käsittelyvaiheessa

Pääperusteluinani ovat kaikki ne **kriittiset näkökohdat**, joita kuntalaiset esittivät selväsanaisesti perustellen Kartanonkadun liittymään viranhaltijoiden hahmottelemasta **alikuluratkaisusta** jo yleissuunnitelmauonnoksen nähtävilläolon (20.11.–19.12.2024) yhteydessä, samoin kyseiseen yleissuunnitelmapäätökseen (22.1.2025) kohdistuneessa oikaisuvaatimuksessani sekä tuoreimmin katusuunnitelmauonnoksen nähtävilläolon (19.8.–1.9.2026) aikana.

- Viranhaltijat ovat kaikissa em. käsittelyvaiheissa käytännössä **jättäneet huomiotta** kaikki em. kritiikit. Ne eivät näy vaikuttaneen alikulkusuunnitelman **perusongelmiin** (näkemä katveet, jyrkkyydet ja kapeus) **millään tavoin**.

Alle (osioihin 4.1.1–4.1.3) olen koonnut kuntalaisten em. alikulkuratkaisusta esittämät kritiikit

#### 4.1.1. **Yleissuunnitelmaluonnoksen** (nähtävillä 20.11.–19.12.2024) kritisointi alikulun osalta

Lautakunta hyväksyi 06.11.2024 (§202) Leväsentien yleissuunnitelmaluonnoksen asetettavaksi nähtäville ja – viranhaltijoiden johdattamana – valitsi Kartanonkadun liittymän toteutustavaksi vaihtoehdon 1 (*VE1*) eli alikulkuratkaisun.

Luonnosvaihtoehtojen 1–3 kokonaiskustannuksiksi arvioitiin pöytäkirjassa, todeten hintaerojen tulevan ”**vain Kartanonkadun alueen erilaisista ratkaisuvaihtoehdoista**”, alla luetellut:

- Vaihtoehto 1: **5,04 M€**
- Vaihtoehto 2: **4,20 M€**
- Vaihtoehto 3: **4,35 M€**

Kuten noista tiedoista näemme, arvioitiin *VE1* (alikuluratkaisu) **yli 800 000 EUR kalliimmaksi** kuin *VE2* (tasoliittymä). Lisäksi tasoliittymä (*VE2*) olisi ratkaisusta paitsi kirkkaasti edullisin myös pyöräilijöille selvästi turvallisempi.

Yleissuunnitelmaluonnoksesta jätetyissä kuntalaisten **kannanotoissa** kritisoitiin etenkin alikulun suunnitelmaa. Omassa **mielipiteessäni** (täydennys- ja korjausversio 26.12.2024) totesin muun ohella seuraavasti:

#### **1) Kartanonkadun risteykseen kevytväylälle suojatie ei alikulutunnelia**

Jos aiotte valita em. risteykselle toteutustavan vaihtoehtoistanne 1–3, ottakaa lähtökohdiksi **Kartanonkadun vähäisehkö liikenne ja kuntamme raju ylivelkatilanne**. Jo muutama vuosi sitten Kuopio oli vuosikausien holtittomalla velanotolla upotettu *per capita* Pohjois-Savon velkaantuneimmaksi kuntakonserniksi.

Toisin kuin em. pöytäkirjassa väitätte, alikulutunneli (*VE1*) olisi – ainakin Kuopion tavanomaisin ”törmäystunneli”-mutkageometrioita toteutettuna – **vaarallisin** ratkaisutapa, koska pyörillä liikkuva (pyöräilijä tai sähkölautailija) joutuisi sekä tunneliin ajaessaan että sieltä poistuessaan varomaan mutkien vuoksi tunneliseinämien katveesta vastaan tulevia. Sitä törmäysriskiä suurentaisi se, että alikulkuun laskeutuvien 5 %:n **luiskien vuoksi vauhdit kasvavat** tunneliin ajettaessa. Tunnelit **myös hidastavat ja raskauttavat** matkantekoa, koska tunnelista joutuu nousemaan luiskaa ylös.

Lisäksi alikulku (*VE1*) maksaisi em. pöytäkirjanne mukaan **yli 800 000 € enemmän** kuin tasoliittymä (*VE2*). Se lisäkustannus olisi silkkää **haaskausta**, etenkin koska tuloksena olisi vaihtoehtoista *VE1*–3 selvästi vaarallisin risteysratkaisu!

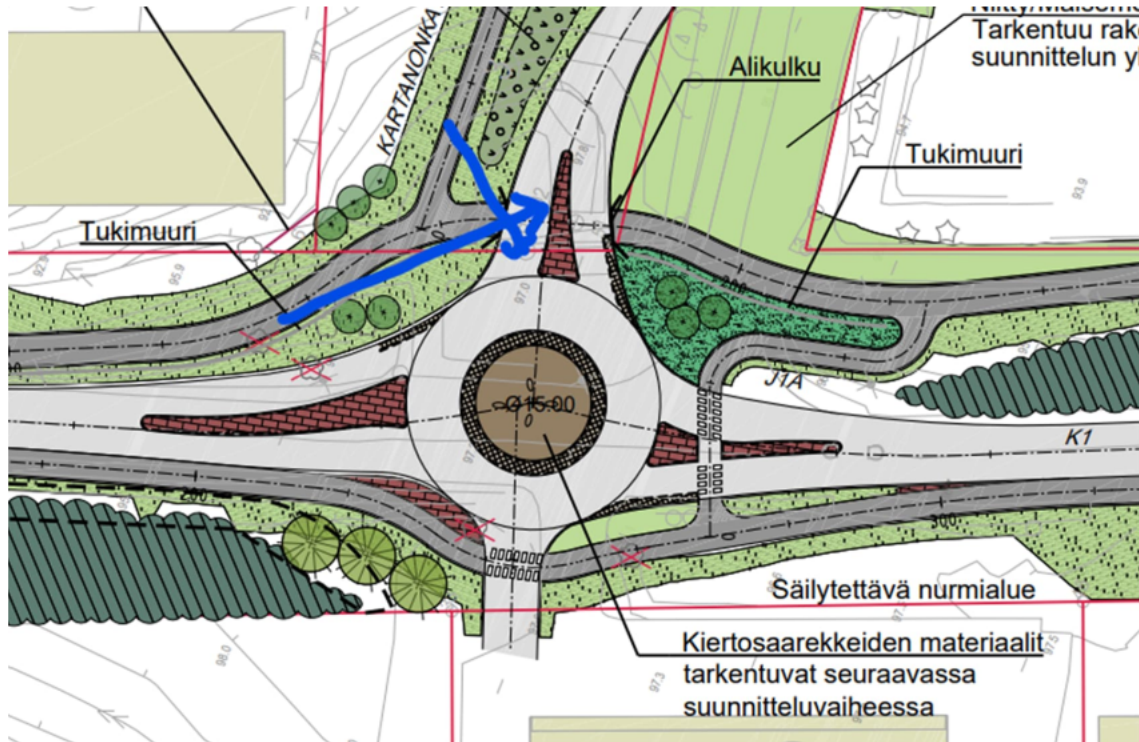
--

==> Täten **ainoa mielekäs vaihtoehtonne on suojatiellinen tasoliittymä (*VE2*)**. Suojatien käyttäjä joutuisi siinä ainoastaan hiukan varomaan autoja, mutta Kartanonkadun autoliikenne ei ole vilkasta, ja kiertoliittymissä autoilijan on joka tapauksessa väistettävä risteävän suojatien käyttäjää.

Kuopion Polkijat ry kritisoi **muistutuksessaan** yleissuunnitelmaluonnosta mm. seuraavasti, jalankulun ja pyöräliikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden osalta:

### 3. Näkyvyydet alikulkutunneliin

Suunnitelmassa on kaksi potentiaalisesti vaarallista näkymäsuuntaa, jotka piirretty kuvaan sinisillä nuolilla. Toteutuksessa tulee varmistaa, että näistä suunnista saavuttaessa (ja toki toisinpäin) pyöräilijöillä on mahdollista havaita toisensa ajoissa. Varoittava esimerkki hankalasta ja vaarallisesta paikasta löytyy Leväsentieltä Särkiniemen alikulkutunnelista.



### 4. Pituuskaltevuus alikulussa

Nykyisessä suunnitelmassa toteutus on suunniteltu 5 asteen kallistuksella, joka on pyöräliikenteen suunnitteluohjeen maksimi

Pyöräliikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden kannalta kaltevuus tulisi pitää mahdollisimman vähäisenä. Alikulkuun liittyy nykyisellään jo näkyvyysongelma (ks kohta 3) sekä tunneleihin yleensä erilaisia talvikunnossapidon haasteita. Jyrkät osuudet heikentävät turvallisuutta kohteessa entisestään.

#### 4.1.2 Yleissuunnitelmapäätöksen (lautakunta 22.01.2025 §6) kritisointi alikulun osalta

Valitettavasti em. asiantuntevat kannanotot **eivät viranhaltijoihin tehonneet**. Lautakunta meni hyväksymään – sokeasti virkamiesten johdattelemana – 22.01.2025 (§6) Leväsentien yleissuunnitelman muodossa, jossa Kartanonkadun liittymäksi tulisi em. alikulkuvaihtoehto (VE1).

Hain **valuvikaiseen** yleissuunnitelmaan muutosta **oikaisuvaatimuksin** (13.2.2025), perustellen alikulkuratkaisun osalta seuraavasti:

#### **Kartanonkadun risteykseen suojaatiellinen tasoliittymä Ei vaarallista ja kallista alikulkutunnelia!**

Suunniteltaessa kyseisen risteyksen muokkaustapaa – jos sellaiseen on edes tarvetta – ottakaa lähtökohdiksi **Kartanonkadun vähäisehkö liikenne** ja kuntamme **raju ylivelka tilanne**.

Toisin kuin valmistelija viittaa [yleissuunnitelmapäätöksen osiossa *Vastineet*], olisi alikulkuratkaisu – etenkin Kuopion tavanomaisin ”**törmäystunneli**” **mutkageometrioin** – selvästi vaarallisin vaihtoehto, koska pyöräilijä joutuisi sekä tunneliin ajaessaan että sieltä poistuessaan varomaan **mutkien vuoksi tunneliseinämien katveesta** vastaantulevia.

- **Sähkömoottorit** ovat suurentaneet keskimääräisiä pyöräilyn nopeuksia. Lisäksi törmäysriskiä suurentaisi se, että alikulkuun laskeutuvien **5 %:n luiskien** vuoksi **vauhdit kasvaisivat** tunneliin ajettaessa.
- Kaikkiaan tunneli kuitenkin **hidastaisi ja raskauttaisi** sekä pyöräilijöiden että kävelijöiden matkantekoa, koska tunnelista joutuisi nousemaan toista luiskaa ylös.

Lisäksi alikulkuratkaisu **maksaisi** (luonnosvaiheen pöytäkirjanne 6.11.2024 §202 mukaan) **yli 800 000 € enemmän** kuin tasoliittymäratkaisu (*VE1* = **5,04 MEUR**; *VE2* = 4,20 MEUR). Se olisi (hyvässäkin taloussuhdanteessa) kertakaikkisen **järjetöntä** rahankäyttöä, etenkin koska tuloksena olisi luonnosvaiheessa tarkastelemistanne vaihtoehtoista *VE1*–3 selvästi vaarallisin risteysratkaisu!

- ⇒ Ainoa kevytliikenteelle mielekäs ja kuntataloudelle vähiten vastuuton vaihtoehtonne on **suojaatiellinen tasoliittymä** (*VE2*) Suojatien käyttäjä joutuisi siinä ainoastaan hiukan varomaan autoja, mutta Kartanonkadun autoliikenne ei ole vilkasta, ja kiertoliittymissä autoilijan on väistettävä risteävän suojatien käyttäjää.

Epäviisaasti lautakunta 12 03 2025 (§49) kuitenkin **hylkäsi** oikaisuvaatimukseni – jälleen sokeasti luottaen valmistelijoidensa kestävämmiin selityksiin.

#### 4.1.3. **Katu- ja hulevesisuunnitelmaehdotuksen** (nähtävänä 19.8.–1.9.2026) kritisointi alikulun osalta

Todetuin tavoin valuvikaiseen yleissuunnitelmaan tukeutuen hyväksyi lautakunta (12.8.2026 §150) nähtäville Leväsentien (Mestarinkatu–Leväsentie 7 H) ja Kartanonkadun (Leväsentie–Satulasepäntä) **katu- ja hulevesisuunnitelmaehdotuksen**.

*Kuopion Polkijat ry* teki siitä 3 sivuisen **muistutuksen** (ks. tämän oikaisuvaatimukseni **Liite A**), jossa kritiikki kohdistui kaikilta osiltaan **alikuluratkaisuun**. Heidän muistutuksensa sisälsi havainnollisin kuvituksin ja merkinnöin – kriittisinä näkökohtina, tiivistetysti, seuraavat:

- Alikulkuun johtavat kevytväylän osuudet ovat **liian jyrkkiä** (ts. pituuskaltevuudet tarpeettoman suuria). Korkeuserot tulee jakaa pidemmälle matkalle.
- Alikulkuun johtava jalankulku- ja pyöräväylä on **liian kapea** (4,0 m). Jalankulku ja pyöräily tulee erottaa, tai väylä edes levennä – kysehän on pitkäaikaisesta pyöräilyn **pääreitistä**.
- Leväsentietä etelään pyöräilevät **eivät näkisi alikulkutunneliin** riittävästi, vaan rakenteiden taa muodostuu **vaarallisen suuria katvealueita**.
- **Tunnelista** pohjoiseen **poistuvilla olisi surkea näkyvyys Kartanonkadun pyörätielle**. Viimemainitun linjaus täytyy korjata, tai vähintään täytyy asettaa väistämisvelvollisuus Kartanonkadun suunnalta pyöräileville.
- Yleissuunnitelmavaiheen kannanotoissa kuntalaisten toteamat näkemä ja jyrkkyysongelmat ovat **yhä ratkaisematta**.
- Jalankulkijoiden ja pyöräilevien **kulku Leväsentien länsipuolelle olisi koukeroista ja hankalaa** jo mutkien ja korkeuserojen vuoksi, ja koska ylitykseen olisi vain yksi suojatie

- Nyt kun alikulkutunnelia ei voida rakentaa turvallisesti ja sujuvaksi, täytyy Kartanonkadun liittymä siis toteuttaa tasoristeyksenä.
- Kuopiossa on hiljan **rakennettu monia kehnosti suunniteltuja alikulkuja**, joissa on samantapaiset näkemä ja jyrkkyysoingelmat kuin Kartanonkadun-aikeissanne.

Valitettavasti nuokaan punnitut, mallikkaasti kuvamerkinnoin havainnollistetut ja selväkielisesti perustellut näkökohdat eivät saaneet suunnittelijoita **millään tavoin korjaamaan** piirtämänsä alikulkuratkaisun suuria **geometriaongelmia** (ts. katveja, jyrkkyyksiä ja kapeutta).

#### 4.2. Kuntalaisten antama kritiikki alikulkusuunnitelman isoista ongelmista on epäviisaasti sivuutettu kaikissa käsittelyvaiheissa

On surullinen mutta kaupunkimme hallintoväeltä ei lainkaan yllättävä epäkohta, että puheenalaisia yleis ja katusuunnitelmia latineet ovat käytännössä **jättäneet huomiotta** kaiken sen **selvä sanaisen kritiikin**, joita kuntalaiset noihin suunnitelmiin em. perustein kohdistivat kuulemis-vaiheissa ja myös muutoksenhaulla (oikaisuvaatimuksin).

Kaikki se (edellä osioon 4.1 kokoamani) tärkeä kritiikki on tullut sellaisilta kuntalaisilta, jotka **tuntevat pyöräväylien ongelmakohdat läpikotaisin** eli vuosikymmentenkin **kokemuksin** Kuopion kevytväyliltä ja kaikilta vuodenaajoilta. Nämä kuntalaiset ovat siksi jo vuosia pontevasti koettaneet kohentaa pyöräilyn turvallisuutta ja sujuvuutta – kuntamme lukuisissa muissakin väylä-kohteissa.

**Miksi viranhaltijat ja lautakunta eivät ole reagoineet järkevästi?** On kuntapäätäjiltä **suurta tyhmyyttä sivuuttaa** suunnittelunsa aihepiireissä se järkeenkäypä **kritiikki**, jota ovat hyvissä ajoin saaneet aihealueensa ja paikallisolot **tarkoin tunteviltä**. Erityisesti Leväsentien tapauksessa on sitä arvokasta korjauspalautetta teille annettu omilta kuntalaisiltanne perustellen, mietitysti, selväsanaisena, yksityiskohtaisesti, havainnollisin kuvituksin, sekä väestön pitkäaikaiseen yhteis-hyvään viisaasti pyrkien.

Leväsentien uudistuksia suunnitelleiden **viranhaltijoiden osoittama jääräpäisyys** ei olekaan vain tyhmää ja vastuutonta, vaan myös **surullisen kauaskantoinen ja iso karhunpalvelus**:

- Aikomansa alikulkuratkaisu olisi Kartanonkadun nykyristeystä selvästi vaarallisempi.
  - Sen **vaarallisuuden havaitsee** kokenut pyöräilijä **oitis** jo asemapiirroksen geometrioista – ja vielä selvemmin havainnekuvista.
  - Alikulkutunnelista aiheutuvat törmäysriskit ja muut ongelmat **näkyivät kirkkaasti jo VE1 yleissuunnitelmaluonnoksesta**
- Lisäksi alikulkuratkaisu on noin **800 000 € kalliimpi kuin** yleissuunnitelmaluonnos **VE2:n mukainen tasoliittymä**.
- Sellainen tasoliittymä (**VE2**) olisi myös selvästi **turvallisin** suunnittelijoiden esittämistä ratkaisutavoista.

Suunnittelijanne – ja heitä sokeasti myötäillyt lautakunta – ovat siis paiskaamassa **800 000 EUR** verovaraja **Kankkulan kaivoon**.

Eikä siinä kaikki, vaan kirjaimellisesti älyvajaalla verovarojen polttamisella he ovat tuottamassa **nykytilaa selvästi vaarallisemman** risteysratkaisun!

Entä **mikä ainoa taho hyötyy** siitä töllöntyöstä: muutaman **rakennusfirman omistajat**.

⇒ Nyt *päätöksessä* julkaistu katusuunnitelma näyttääkin Kartanonkadun liittymän osalta lähinnä **muhkeiden urakkasopimusten petaamiselta** parille tunneli ja katutyöfirmalle

Huonon alikulun kyhääminen – **jääräpäisesti silmät ummistaen** siitä aiheutuvilta ongelmilta – olisi paitsi **törkeän kallis** ja väylänkäyttäjiä **isosti vaarantava emämöhläys** myös **lainvastaista** (HL 6 §, 31.1 §) **Hölmölän touhua**.

Se möhläys on yhä vältettävissä: **Valinta** (tarraatteko tyhmyyteen, vai oikaisetteko ryhdikkäästi kohti viisautta) on nyt käsissänne. Sanonta *parempi myöhään kuin ei milloinkaan* pätee eritoten viisastumisiin.

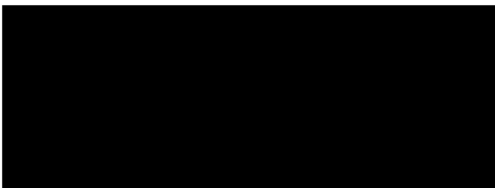
Kun Kartanonkadun alikulkua **ei** voida rakentaa turvallisesti ja sujuvaksi – tolkullisesta hinnasta puhumattakaan –, täytyy tunnelikaavailut **TIETENKIN hylätä**.

⇒ Kartanonkadun liittymä jätettäköön **nykymuotoonsa** tai suunniteltakoon *VE2:n* kaltaisena **tasoristeyksenä**

— — — — —

Pankaa runsaasti painoa näille **yli 30 vuotta Kuopiossa** (myös Leväsen suunnalla) **kaikkina vuodenaikoina pyöräilleen** asukkaan punnituille toteamuksilleni, samoin *Kuopion Polkijat ry:n* yksityiskohtaiselle kritiikille kestäättömistä aikeistanne.

**Kunnioittavasti**



## LIITTEET

- **Liite A Muistutus 30.8.2026 Kuopion Polkijat ry.pdf** (oli myös *päätöksen* liitteenä)



## **Muistutus: Leväsentien (Mestarinkatu-Leväsentie 7 H) ja Kartanonkadun (Leväsentie-Satulasepänkatu) katu- ja hulevesisuunnitelma**

### **Pituuskaltevuus**

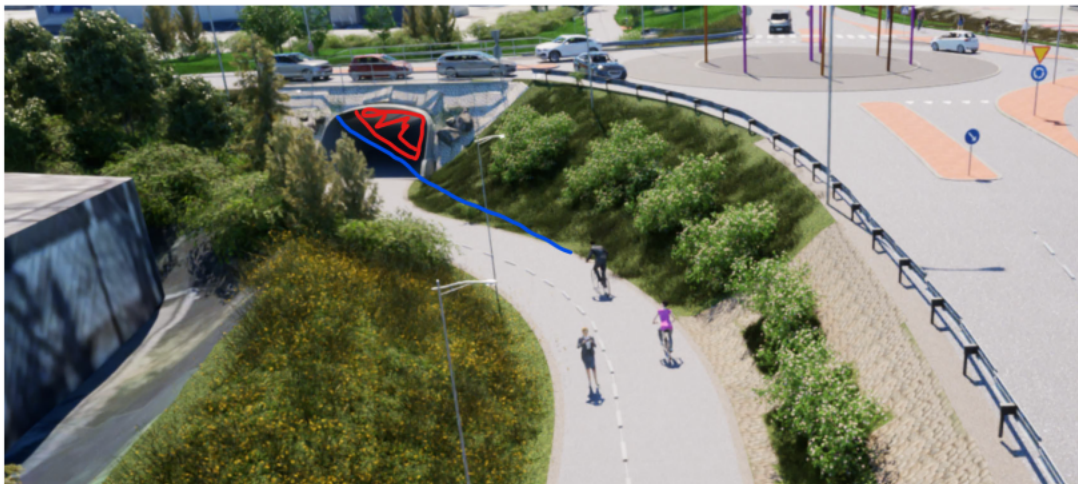
Pyörätien pituuskaltevuus on saatujen tietojen (email 28.8.2026) pohjoispuolella 5 % ja eteläpuolella 4 %. 5% on Pyöräliikenteen suunnitteluohjeen mukainen maksimiarvo. Pohjoispuolella kulkee pyöräilyn pääreitti. Pääreitin pituuskaltevuutta tulee loiventaa jakamalla korkeusero nykyistä pidemmälle matkalle. Mikäli 5 %:n pituuskaltevuudesta ei voida luopua, tulee suunnitelmassa perustella, miksi ohjeen enimmäisarvoon päätyminen on tässä kohteessa välttämätöntä.

### **Yhdistetyn pyörätien ja jalkakäytävän leveys**

Alikulkuun suunniteltu 4,0 metrin levyinen yhdistetty jalankulku- ja pyöräväylä vastaa pyöräilyn pääreitin vähimmäismitoitusta. Koska kyseessä on uusi, pitkäikäinen rakenne ja pyöräilyn pääreitti, tulee selvittää jalankulun ja pyöräilyn erottaminen toisistaan tai vähintään väylän leventäminen siten, että ratkaisu kestää myös tulevaisuuden kasvavat liikennemäärät. Pyöräliikenteen suunnitteluohjeen mukaan taajamassa rauhallisessa jalankulkuympäristössä väylällä, jolla on 1000-1500 jalankulkijaa ja polkupyörää vuorokaudessa tulee olla leveyttä vähintään 4,5 metriä.

## Näkemät

Leväsentietä etelään pyöräilevällä ei ole esteetöntä näkyvyyttä tunneliin, jolloin katveeseen (punaisella) voi jäädä esimerkiksi jalankulkija tai pahimmillaan väärää laitaa vastaantuleva pyöräilijä.



Tunnelin suulla on erittäin heikko näkyvyys oikealle Kartanonkadun suunnasta tulevan pyörätien suuntaan, koska pyörätien risteys on tuotu välittömästi tunnelin suulle. Kartanonkadulta tulevan pyörätien linjausta pitää tarkistaa tai vähintään asettaa Kartanonkadun suuntainen pyörätie väistämisvelvolliseksi Leväsentien suuntaiseen pyörätiehen nähden.

Samat näkemä- ja pituuskaltevuusongelmat tuotiin esiin jo Leväsentien yleissuunnitelmasta tehdyissä muistutuksissa. Nyt nähtävillä olevassa katusuunnitelmassa ongelmat ovat edelleen olennaisilta osin jäljellä. Kuopion polkijat pyytää, että kaupunki osoittaa muistutukseen antamassaan vastineessa, miten nämä aiemmin esiin tuodut turvallisuus- ja sujuvuusongelmat on ratkaistu tai miksi niitä ei ole voitu ratkaista.



