

5.6.2020

POHJOIS-SUOMEN HALLINTO-OIKEUDELLE

viite: Pohjois-Suomen hallinto-oikeus D:nro 00738/20/4108

LAUSUNNON ANTAMINEN

Valituksenalainen päätös Rovaniemen kaupungininsinöörin päätös ROIDno-2020-716 § 21

Valittaja Kari Ylpekkala ym.

Pohjois-Suomen hallinto-oikeus on pyytänyt Rovaniemen kaupungininsinöörin lausuntoa asiassa 1.7.2020 mennessä.

VAATIMUKSET

Rovaniemen kaupunki vastustaa esitettyä katusuunnitelman muutosvaatimusta ja vaatii, että hallinto-oikeus hylkää tehdyn valituksen ja siinä esitetyt vaatimukset.

Täytäntöönpanolupa

Rovaniemen kaupunki pyytää hallintotuomioistuimelta välipäätöstä siitä, että kaupungininsinöörin päätös ROIDno-2020-716 § 21 saadaan panna täytäntöön lainvoimaa vailla olevana.

Perustelu välipäätökselle:

HOL 14:122.3 §:n k) mukaan päätös voidaan panna täytäntöön lainvoimaa vailla olevana, jos päätöksen täytäntöönpanoa ei yleisen edun vuoksi voida lykätä.

Väylähankkeelle on varattu määräraha vuodelle 2020, jonka kuluessa hanke tulee aloittaa. Mikäli hanketta ei päästä aloittamaan kuluvan vuoden aikana, niin vaarana on, että kaupungin taloudellisesta tilanteesta johtuen hankkeen toteuttaminen siirtyy vuosia eteenpäin. Yleinen etu on perusteltu yksityiskohtien osalta alla lausutuissa päävaatimuksen perusteluissa.

PERUSTELUT

Rovaniemen kaupunkistrategiassa (2015) on toimivan yhdyskuntarakenteen kohdalla asetettu tavoitteeksi, että joukkoliikenteen, pyöräilyn ja kävelyn osuus kaikista liikkumismuodoista kasvaa 52 prosenttiin v. 2030 mennessä. Tavoite nojaa vahvasti kävelyn ja pyöräliikenteen edistämiseen. Tavoite pohjautuu Rovaniemen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan (2012), jossa kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on yksi viidestä strategisesta toimintalinjasta. Ta-

voitteena on, että kävelyvyöhykkeellä liikennejärjestelmää kehitetään kävelyn ehdoilla. Pyöräilyvyöhykkeellä ja pyöräilyn runkoreiteillä kehittämisen pääpaino on ympärivuotisen pyöräilyn sujuvuudessa ja turvallisuudessa.

Rovaniemen kävelyn ja pyöräilyn kehittämissuunnitelma 2030 (liite 1) on hyväksytty kaupunginhallituksessa 12.9.2016 § 354. Ohjelmassa todetaan, että:

”Rovaniemen liikenteessä on kuollut 2000-luvun aikana yhdeksän jalankulkijaa ja kaksi pyöräilijää sekä loukkaantunut 155 jalankulkijaa ja 220 pyöräilijää. Viime vuosina (2010-2014) liikenteessä on kuollut yhteensä kolme jalankulkijaa sekä loukkaantunut keskimäärin kahdeksan jalankulkijaa ja 13 pyöräilijää vuosittain. Jalankulkijat ja pyöräilijät muodostavat noin viidenneksen kaikista alueen tieliikenteen uhreista. Todellisuudessa jalankulkijoille ja pyöräilijöille tapahtuneiden liikennetapaturmien määrä on huomattavasti edellä mainittua suurempi, sillä poliisin tilastoihin jää kirjautumatta suurin osa jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden kaatumisista ja muista yksittäisonttomuuksista johtuvista loukkaantumisista. Pelkästään Tapaturmavakuutuslaitosten liiton tilastoihin (työmatkojen liikennetapaturmat) kirjautuu Rovaniemen alueella vuosittain keskimäärin 150 jalankulkijatapaturmaa ja keskimäärin 60 pyöräilijätapaturmaa.”

Selvityksessä todetaan, että pyöräilijöiden onnettomuuksista 65 prosenttia tapahtuu suojateillä.

Vuodelle 2030 asetettiin visio, jonka mukaan:

- (i) Rovaniemi kuuluu suomalaisten pyöräilykaupunkien eliittiin ja tunnetaan kansainvälisesti vahvana talvipyöräilyn edistäjänä;
- (ii) Kävelen ja pyörällä liikkuminen on Rovaniemellä arkista ja arvostettua: Liikennekulttuuri ja -asenteet ovat muuttuneet kävely- ja pyöräilymyönteiseksi. Kävely ja pyöräily ovat lisääntyneet kaikissa liikkujaryhmissä erityisesti keskustaaajan alueella;
- (iii) Kävelyn ja pyöräilyn suosion kasvu parantaa liikenneturvallisuutta: Yhtään kävelijää tai pyöräilijää ei kuole tai loukkaannu vakavasti liikenteessä. Liikkumisen turvallisuuden tunne arjen matkoilla on kohentunut nykyisestä;
- (iv) Kävelyn ja pyöräilyn suosion kasvu vähentää liikkumattomuuden terveysongelmia: Liikunnallisesti aktiivinen elämäntapa omaksutaan jo lapsena kantaen seniori-ikään saakka;
- (v) Kävely ja pyöräily ovat sujuvimmat ja kätevimmät tavat liikkua taa-jamissa: Viihtyisä ja turvallinen ympäristö ja laadukkaat yhteydet kannustavat jättämään useimmilla matkoilla auton kotiin - etenkin lyhyillä matkoilla.

Keskeisiksi tavoitteiksi asetettiin, että:

- (i) Kävelen tai pyörällä tehtyjen matkojen määrä kasvaa;
- (ii) Kävelyn ja pyöräilyn liikenneturvallisuus paranee.

Kehittämissuunnitelmassa on lausuttu, että:

”Liikenneturvan vuonna 2013 julkistaman raportin mukaan pyöräliikenteen määrää voidaan kasvattaa ja turvallisuutta lisätä pitkälti samoin keinoin eli parantamalla pyöräilyinfrastruktuurin laatua. Pyöräilyn sujuvuuden ja turvallisuuden parantamiseksi tarvitaan laajasti nykyistä toimivampia liikennetkaisuja ja harkitumpia yksityiskohtia. Erityisesti taajamakeskustoissa risteysjärjestelyt, pyörätien päättymiskohdat, alikulut ja reunakivet ovat usein pyöräilijöille hankalia, epäselviä ja jopa vaarallisia.”

”Jalankulun ja pyöräilyn liikenneturvallisuuden keskeisimmät ongelmat ja onnettomuuksien syyt kohdistuvat tienylittämiseen. Rovaniemellä jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden henkilövahinko-onnettomuuksista peräti 60 prosenttia tapahtuu suojateilla. Tienylitysten turvattomuus on autojen ajonopeuksien ohella myös eniten asukkaiden keskuudessa huolta herättävä asia ja usein nämä kaksi asiaa liittyvät toisiinsa. Autoliikenteen nopeudet taajama-alueilla ovat jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden näkökulmasta turvattoman korkeat.”

Kaupungininsinöörin hyväksymällä katusuunnitelmalla on tarkoitus toteuttaa Rovaniemen kävelyn ja pyöräilyn kehittämissuunnitelmassa esitetty tarve välillä Linnuntien läntinen liittymä – Rekimatka. Väylän toteuttamista on kiihdytetty valtuustaloitteella. Väylän rakentaminen on hyväksytty vuoden 2020 työohjelmaan teknisessä lautakunnassa 10.12.2019 § 169. Katusuunnitelman asemakuva on [liitteenä 2](#).

Valituksessa on vedottu mm. siihen, että uusi väylä olisi tulossa lähelle asuin-kiinteistöjen tonttien rajoja, ja että väylän sijainti aiheuttaisi merkittävää viihtyvyyshaittaa mm. syistä, että väylältä avautuisi suora näköyhteys asuntoihin.

Useilla Rovaniemen uusilla ja vanhoilla asuinalueilla kevyenliikenteen väylät sijaitsevat usein kiinteistöjen rajojen välittömässä läheisyydessä. Esimerkiksi Rovaniemen Vennivaaran uusilla asuinalueilla kevyenliikenteen väylät (1-2 metrin nurmikaistaleinen) ovat kiinteistöissä kiinni, ja tasamaalla näkyvyys asuntojen alueille on jopa suurempi kuin korkeusasemaltaan ylä- tai alapuolella sijaitsevissa rakennuksissa. Kevyenliikenteen väylä on vastaavalla tavalla toteutettu 30.8.2017 hyväksytyllä katusuunnitelmalla Korkalovaarantien kevyenliikenteen väylän rakentamisella välille Hillerintie-Näädänpolku, josta katu- ja istutussuunnitelman asemapiirros liitetään esimerkinomaisesti tämän lausunnon [liitteeksi 3](#).

Tässä Ounasrinteentien tapauksessa on lisäksi otettava huomioon, että rakennettavan väylän varrella olevien asuintalojen takapihat aukeavat väylälle päin, kun taas heidän etupihansa ovat lähtökohtaisesti Suivakkotien ja Peuratien puolella (kts. [liite 2](#)). Tämän lisäksi alueelle on edelleen jäämässä myös suojapuustoa ja – kasvustoa.

Väylän päällysteen reuna sijoittuu noin kuuden (6) metrin ja pengerluiskan alareuna noin kolmen (3) metrin päähän lähimmän kiinteistön rajasta. Etäisyys rajaan vaihtelee päällysteen reunasta 6 ja 12 metrin välillä sekä penke-

reen alareunasta 3 ja 10 metrin välillä. Väylä sijoittuu Ounasrinteentien kaualueelle. Pengerluiskan helma ulottuu joiltakin osin kaavan mukaiselle puistoalueelle.

Lausunnon oheen liitetään etäisyyskäyrillä varustettu karttaliite liitteeksi 4 havainnollistamaan rakennettavan väylän etäisyyksiä kiinteistön rajoihin sekä Suivakkotien ja Peuratien varrella oleviin asuinrakennuksiin. Liitteestä havaitaan, että lähimpiin rakennuksiin (4 tonttia) on väylältä matkaa n. 20 metriä, ja valtaosa rakennuksista sijaitsee yli 30 metrin etäisyydellä rakennettavasta väylästä. Katusuunnitelman asemakuvasta (liite 2) ja etäisyyskartasta (liite 3) voidaan havaita, että rakennettavan kevyenliikenteen väylän rajauksesta jää siten edelleen riittävä etäisyys väylän eteläpuolella sijaitseviin asuintaloihin, ja että asukkaiden nyt kokema haitta huomioidaan suojaamalla puistoalueen kasvillisuutta rakentamisen aikana ja maisemoimalla pengerluiskaa nurmetuksella sekä puu- ja pensasistutuksilla.

Väylän sijoittamista on ohjannut ensisijaisesti väyläverkon toiminta ja väylän turvallisuus. Uusi väylä on jatkumoa olemassa olevalle väylälle, joka kulkee Ounasrinteen tien osalta koko matkaltaan Ounasrinteen tien eteläpuolella. Muodostuvan aluereitin sijoittamisessa on huomioitu reitin jatkuvuus ja sujuvuus, väylän käyttäjien sijoittuminen väylän suhteen, Ounasrinteentien ylitysten määrä sekä ylityspaikkoja käyttävän liikenteen määrä. Karttaliite kehittämishojelman reiteistä on liitteenä 5.

Toteutettava väylä tulee sijoittumaan nykyisen kaupungin keskustaan ulottuvan jalankulun ja pyöräilyn aluereitin jatkeeksi samalle puolelle autoliikenteen pääkatua Ounasrinteentietä. Alueella tehdyn kaavarunkotarkastelun mukaan kyseinen väylä tulee edelleen jatkumaan tulevaisuudessa eteenpäin sijoittumaan edelleen samalle puolelle autoliikenteen pääkatua. Väylä on sijoitettu sille puolelle Ounasrinteentietä, jossa on enemmän asukkaita. Asutuksen keskittymää ja määrää kuvaamaan oheistetaan lausunnon liitteeksi 6 karttaote alueen asemakaavasta, johon on vihreällä värillä lisäksi kuvattu nykyinen pyöräilyreitti. Liikenneturvallisuuden kannalta on katsottu olennaiseksi, että Ounasrinteentien ylittäjien ja ylityspaikkojen määrää on pienin mahdollinen. Voimakkaasti sivukalteva maasto ei mahdollista ylitysten toteutusta eritasoratkaisuina.

Kevyenliikenteen väylällä ei sellaisenaan ole (rakentamisvaihetta lukuun ottamatta) merkittäviä meluvaikutuksia.

Yhteiskunnan kehitys aiheuttaa luonnostaan jonkinlaista sosiaalista kitkaa. Yleisesti ottaen sellaista ratkaisua, joka olisi aina täydellinen ja sopiva kaikille osapuolille saavutetaan harvoin. Muutos on lisäksi itsessään tekijä, joka aiheuttaa ymmärrettävästi reaktioita asukkaissa ja muissakin ihmisissä, jotka muutoksen kohteena ovat. Nyt tässä tapauksessa toteutettava väylä on kuitenkin osa koko Rovaniemeä ja kaikkia sen asukkaita palvelevaa pyöräilyverkostoa. Päätösratkaisua on ohjannut ennen kaikkea väylää käyttävän kuntalaisen turvallisuus ja väylän yhtenäisyys. Jos kahdesta toteuttamiskelpoisesta ratkaisusta valittavana on vaihtoehto, joka sisältää turvallisuusriskin, ja toisaalta vaihtoehto joka ei sitä sisällä (tai ainakin pyrkii sitä minimoimaan), on kuntalaisten yleisen edun mukaista valita vaihtoehtoista se, jota

objektiivisesti katsoen voidaan pitää kuntalaisille turvallisempänä, ja reitin sujuvuuden kannalta paremmin tarkoitustaan palvelevana.

Vaikka väylä olisikin teknisesti mahdollista toteuttaa kummalle tahansa puolelle Ounasrinteentietä, niin vaihtoehtojen valinnassa on punnittava ensisijaisesti väylän turvallisuutta ja sujuvuutta, ja ratkaisuharkinnassa painotettava verkollista näkemystä ja verkon jatkuvuutta. On tosiseikka, että Ounasrinteen tien eteläpuolella asuu enemmän asukkaita, ja väylälle siirtymisen on palveltava ensisijaisesti heidän turvallisuuttaan.

Yhteenvedon omaisesti väylän sijoitusharkintaa ovat ohjanneet:

- 1) väyläverkon turvallisuus ja toiminta;
- 2) aluereitin jatkuvuus ja sujuvuus;
- 3) asukasmäärä ja väylän käyttäjien sijoittuminen väylän suhteen;
- 4) Ounasrinteentien ylitysten määrä;
- 5) ylityspaikkoja käyttävien kulkijoiden määrä.

Kaupungininsinööri on ratkaisuharkinnassaan punninnut väyläverkon turvallisuuden ja toimivuuden ensisijaiseksi perusteeksi sijoittaa väylä olemassa olevan väylän jatkeeksi.

Laki oikeudenkäynnistä hallintoasioissa (5.7.2019/808) on ollut voimassa 1.1.2020 alkaen. Lain 13 §:n mukaan valituksen saa tehdä sillä perusteella, että päätös on lainvastainen. Hallintotuomioistuimen toimivaltaan ei siten kuulu arvioida hallinnollisen päätöksenteon tarkoituksenmukaisuutta. Jos viranomaisen on valinnut useista lainmukaisista vaihtoehdoista yhden, hallintotuomioistuin ei voi valituksen johdosta puuttua tähän valintaan esimerkiksi sillä perusteella, että toinen vaihtoehto olisi ollut parempi tai taloudellisempi.

Kun otetaan huomioon, että asukkaiden kokema haitta tehtävästä muutoksesta on kohtuudella poistettavissa tehdyillä istutuksilla ja maisemoinnilla, ja koska suojaavaa puustoa kohteeseen edelleen jää väylän sijaitessa kokonaan kaupungin omistamalla maalla, niin tehtyä päätöstä ei voida pitää lainvastaisena pelkästään siitä syystä, että se ei vastaa valittajien näkemystä ja mielipidettä väylän sijainnista.

Valituksessa ei ole vedottu lainvastaisuuteen.

Katusuunnitelmaehdotus on ollut asetettuna yleisesti nähtäville 18.2.2020-3.3.2020, joten se on ollut nähtävillä 14 päivän ajan. Nähtävillä olosta on ilmoitettu paikkakunnan sanomalehdessä (Lapin Kansa) 18.2.2020. Suivakotien ja Peuratien asukkaat (16 allekirjoitusta) ovat jättäneet nähtävillä olon aikana muistutuksen väylän sijoittamisesta Ounasrinteentien eteläpuolelle. Katusuunnitelmaa on siten valmistelu MRL 62 §:ssä säädettyä vuoro-vaikutusta noudattaen, ja asukkaille on varattu MRA 30 §:n mukainen tilaisuus mielipiteensä esittämiselle asiassa.

Kaupungininsinöörin viranhaltijapäätös on saatettu tiedoksi Rovaniemen kaupunginhallitukselle 6.4.2020 § 171. Asiassa ei ole käytetty otto-oikeutta.

Rovaniemellä 5. kesäkuuta 2020

Olli Peuraniemi
kaupungininsinööri, Rovaniemen kaupunki

laati:

Ville Vitikka
kaupunginlakimies, Rovaniemen kaupunki

Liitteet

1. Rovaniemen kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelma 2030;
2. Katusuunnitelman asemakuva / Ounasrinteentie;
3. Katusuunnitelman asemakuva / Korkalovaarantie;
4. Karttaliite – etäisyydet
5. Karttaliite – pyöräilyreitit
6. Karttaote alueen asemakaavasta