

OUNASRIINTEEN JK/PP-VÄYLÄN SIJAINNIN TARKASTELU

Toukokuu 2026

Johdanto

Rovaniemen kaupunki on laatinut katusuunnitelman jalankulku- ja pyöräväylästä Ounasrinteentielle välille Linnuntie – Rekimatka. Väylän tarve on todettu mm. kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassa (ks. sivu 3). Suunniteltu väylä jatkaa nykyistä pyöräilyn aluereittiä, joka kulkee Ounasrinteentien eteläpuolella keskustasta Linnuntien liittymään. Tavoiteverkon mukaan reitti jatkuu tulevaisuudessa myös Rekimatkan liittymän jälkeen.

Kaupungininsinööri on hyväksynyt suunnitelman (2020), ja hallinto-oikeus on hylännyt sitä koskevan valituksen (2021). Väylän sijoittaminen Ounasrinteentien eteläpuolelle on kuitenkin herättänyt vastustusta lähialueen asukkaissa, ja kaupunki on luvannut selvittää vaihtoehtoa väylän rakentamisesta tien pohjoispuolelle.

Väyläviraston ohjeiden mukaan pyöräliikenteen aluereitin suunnittelussa keskeisiä periaatteita ovat yhtenäisyys, loogisuus ja jatkuvuus. Nämä perusteet ovat tukeneet väylän sijoittamista eteläpuolelle. Nyt sijaintia arvioidaan kuitenkin uudelleen turvallisuuden, saavutettavuuden ja

kustannustehokkuuden näkökulmista. Kaupunki on pyytänyt konsultilta arviota siitä, kummalle puolelle väylä olisi tarkoituksenmukaisinta rakentaa. Selvitys käsitellään teknisessä lautakunnassa, ja väylän rakentaminen on alustavasti ajoitettu vuodelle 2027.

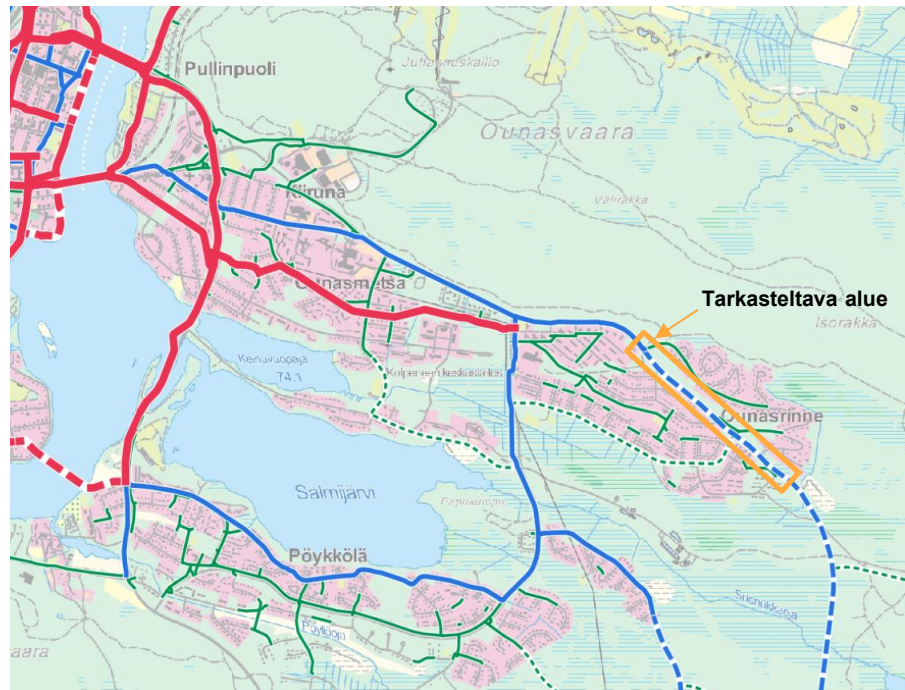
Työssä on lähtötietoina hyödynnetty mm. Ounasrinteentien eteläpuolelle tehtyä suunnitelmaa ja sen kustannuksia, alueen asukkaiden toimittamia perusteluaineistoja sekä Tilastokeskuksen väestötietoaineistoa.

Tarkastelun on toteuttanut Destia Oy. Tarkastelun projektipäällikkönä on toiminut Ruut Haapamäki ja yleissuunnitelmatasoisien tarkastelun laatimisesta ovat vastanneet Jonne Kurkinen ja Mikko Ylitepsa.

Työn tavoitteet

Selvityksessä tarkastellaan olemassa olevan Ounasrinteentien jalankulku- ja pyöräväylän jatkamista välille **Linnuntie – Rekimatka**. Tavoitteena on luoda näkemys siitä, kummalla puolella Ounasrinteentietä väylän tulisi kulkea huomioiden mm. liikkumisen sujuvuus ja turvallisuus niin alueen nykyisten liikkumistarpeiden kuin myös tulevan maankäytönkin näkökulmasta.

Työ koostuu kahdesta vaiheesta: verkollisesta tarkastelusta sekä karkeasta yleissuunnitelmatasoisesta tarkastelusta, jossa esitetään väylän linjaus ja väylärakentamisen vaatima tilavaraus yleissuunnitelmakartalla. Yleissuunnitelmatasoinen tarkastelu tehdään Ounasrinteentien jkpp- väylän sijoittamisesta ajoradan pohjoispuolelle välillä Linnuntie – Rekimatka. Suunnitelman pohjana toimii kohteeseen aiemmin laadittu katusuunnitelma, jossa jkpp- väylä esitetty Ounasrinteentien eteläpuolelle. Tarkasteltavan osuuden pituus n. 1,1 km.



Rovaniemen kävelyn ja pyöräilyn kehittämissuunnitelma 2030 (2016)

Verkollinen tarkastelu

Asuminen ja palvelut

Ounasrinteen asukasmäärää tarkasteltiin rajoittuen hankealueen läheisyyteen (rajaus kuvassa). Ounasrinteentien pohjoispuolella asuu vajaa 500 asukasta, joista n. 140 on 0-14 -vuotiaita. Eteläpuolella Ounasrinteentietä asuu noin 900 asukasta (Ounasrinteentien lähialue), joista reilu 150 on 0-14-vuotiaita. Pohjoispuolen rakennuskanta on uudempaa ja lapsia alueen asukkaista suhteellisesti enemmän.

Väylän pohjois-/itäpuolella ei ole palveluita, joten sinne ei suuntaudu virkistyskäytön lisäksi muuta liikennettä Ounasrinteen asuinalueelta. Ounasrinteen koulu, Mustikkaharjun päiväkoti, kirjasto, sekä terveyspalvelut sijaitsevat Ounasrinteentien etelä-/länsipuolella.



Rovaniemen kävelyn ja pyöräilyn kehittämissuunnitelma 2030 (2016)

Asukasmäärä ja 0-14-vuotiaiden määrä (2023)

Ounasrinteentien eteläpuolella Suopunkista pohjoiseen asuu **n. 600 asukasta**, joista n. 100 on 0-14 -vuotiaita



Pohjoispuolella **vajaa 500 asukasta**, joista n. 140 on 0-14 -vuotiaita

Suopunkin eteläpuolella Ounasrinteentien läheisyydessä **n. 300 asukasta**, joista n. 50 on 0-14 -vuotiaita

Tuleva maankäyttö

Kaavarunkotarkastelun perusteella tuleva maankäyttö keskittyisi erityisesti Ounasrinteentien etelä-/länsipuolelle. Uudet alueet linkittyisivät muuhun Rovaniemen katuverkkoon juuri Ounasrinteentien jatkon etelä-/länsipuolella. Näiden syiden vuoksi on todennäköistä, että jatkuessaan Ounasrinteen asuinalueelta etelään jalankulku ja pyöräilyväylä jatkuisi juuri etelä-/länsipuolella katua, riippuen toki myös alueen palveluiden sijoittumisesta.



OUNASRINNE – PÖYKKÖLÄ KAAVARUNKO

Jalankulku- ja pyöräverkoston jatkuvuus ja loogisuus sekä pyöräilyn sujuvuus

Väyläviraston pyöräliikenteen suunnitteluohje korostaa alueritien suunnittelussa **yhtenäisyyttä, loogisuutta** ja **jatkuvuutta**. Alueritien osalta yhtenäisyyttä ja loogisuutta tulee tarkastella erityisesti sen suhteen, miten reitti jatkuu keskustaan ja mahdollisesti tulevaisuudessa etelään Ounasrinteentietä pitkin.

Keskustasta tultaessa ennen Linnuntien liittymää jalankulku- ja pyöräilyväylä sijaitsee eteläpuolella. Etelän suuntaan kaavarunkotarkastelu osoittaa, että mahdollinen rakentaminen keskittyisi Ounasrinteentien eteläpuolelle, mikä tekee väylän eteläpuolelle sijoittamisen perustelluksi. Pohjoispuolelle rakentaminen aiheuttaisi epäloogisuutta tarkasteltaessa väylää jatkumona ja edellyttäisi Ounasrinteentien ylittämistä kahdesti, mikä heikentäisi kävelyn ja pyöräilyn sujuvuutta ja turvallisuutta.

Nämä tekijät tukevat väylän suunnittelua ja rakentamista Ounasrinteentien eteläpuolelle. Väylän tosiasiallinen käyttö voi kuitenkin erota siitä, että väylää käytettäisiin esitetyllä tavalla jatkumona. Seuraavaksi tarkastellaan väylän käyttöä erityisesti alueen asukkaiden näkökulmasta.



Taustakartta MML.

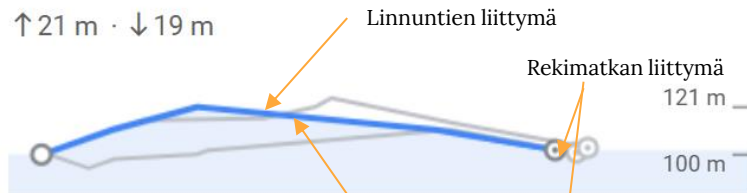
Maastonmuodot 1/2

Ounasrinteentie on loivasti mäkinen ja viettää pääosin alamäkeen Linnuntien liittymästä Rekimatkan liittymään. Tämä nostaa pyöräilyn nopeuksia jonkin verran (keskustan suunnasta tultaessa), ja saattaa siten heikentää Porokodanrinteen, Suopunkin ja Kiekerötien risteysalueiden turvallisuutta. Lisäksi autot saapuvat Ounasrinteentielle Porokodanrintettä ylämäkeen, jolloin talviaikaan liukkaalla ne voivat joutua ottamaan vauhtia ja saapuvat suojatielle vaarallisella nopeudella.

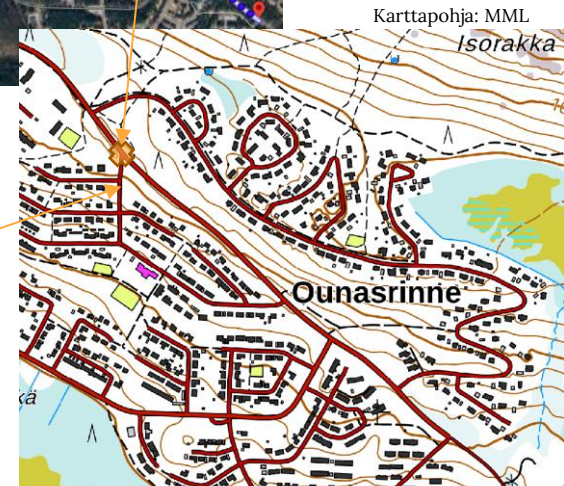
Maastonmuodot voivat vaikuttaa myös reittivalintoihin, sillä Ounasrinteentielle siirtyäkseen Ounasrinteentien eteläpuolelta tulevien on nouseva ylämäkeen. Todennäköisempää on, että nämä asukkaat käyttävät keskustaan kulkiessaan tasaisempaa muusta liikenteestä erotettua väylää, joka kulkee alueen keskeltä.

”Risteysalueet ovat talvella erittäin liukkaaita ja autoilijat joutuvat jo nyt tulemaan risteykseen vauhdilla, jotta välttävät auton liukumisen taaksepäin/juuttumisen paikoilleen.”

- Lainaus asukaskyselyn tuloksista



Maastonmuodot voivat vaikuttaa reittivalintoihin, sillä Ounasrinteentielle siirtyäkseen Ounasrinteentien eteläpuolelta tulevien on nouseva ylämäkeen.

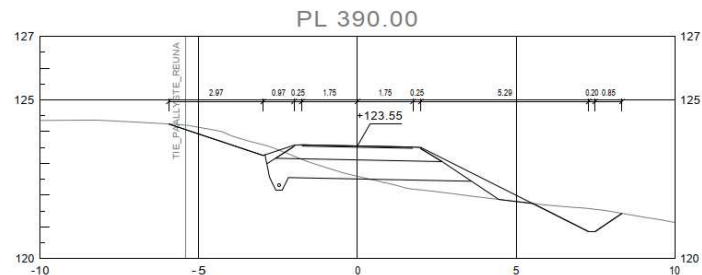
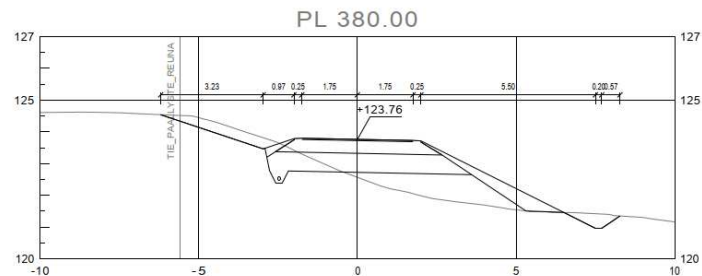
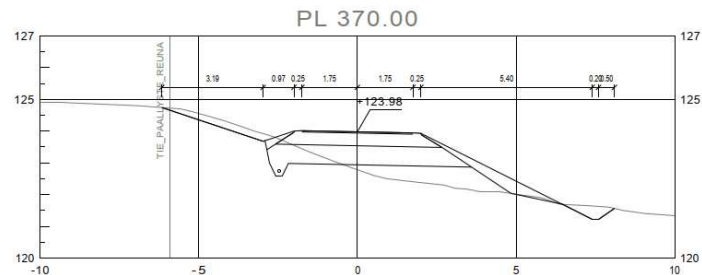


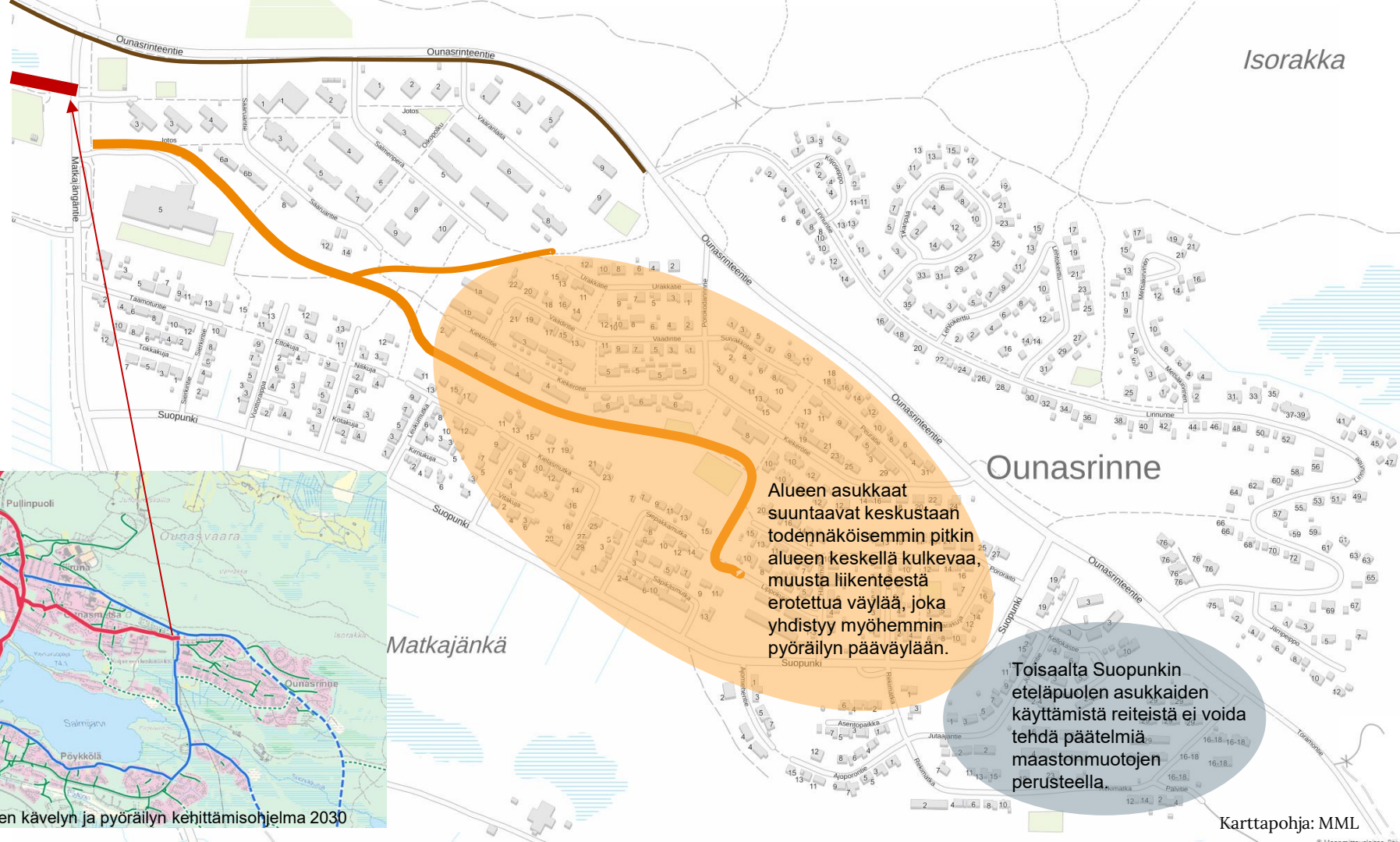
Maastonmuodot 2/2

Maastonmuotojen vuoksi jkpp-väylän rakentaminen eteläpuolelle katua tapahtuisi paikoin jyrkkään rinteeseen. Jyrkät luiskat yhdistettynä alamäkeen viettävään väylään lisäävät väylältä suistumisen vaarallisuutta.

Vaihtoehtovertailun aikana havaittiin, että eteläpuolen suunnitelmassa vesienhallintaan ei ole kiinnitetty riittävästi huomioita ja siltä osin suunnitelmaa tulisi tarkentaa vielä ennen toteutusvaihetta. Sivu- ja niskaojien suunnittelussa tulee varmistaa, että esimerkiksi keväisin sulamisvedet eivät päädy väylän alapuolisille pihuille.

Muutamia poikkileikkauksia jkpp-väylän eteläpuolen suunnitelmista





Alueen asukkaat suuntaavat keskustaan todennäköisemmin pitkin alueen keskellä kulkevaa, muusta liikenteestä erotettua väylää, joka yhdistyy myöhemmin pyöräilyn pääväylään.

Ounasrinne

Matkajänkä

Toisaalta Suopunkin eteläpuolen asukkaiden käyttämistä reiteistä ei voida tehdä päätelmiä maastonmuotojen perusteella.

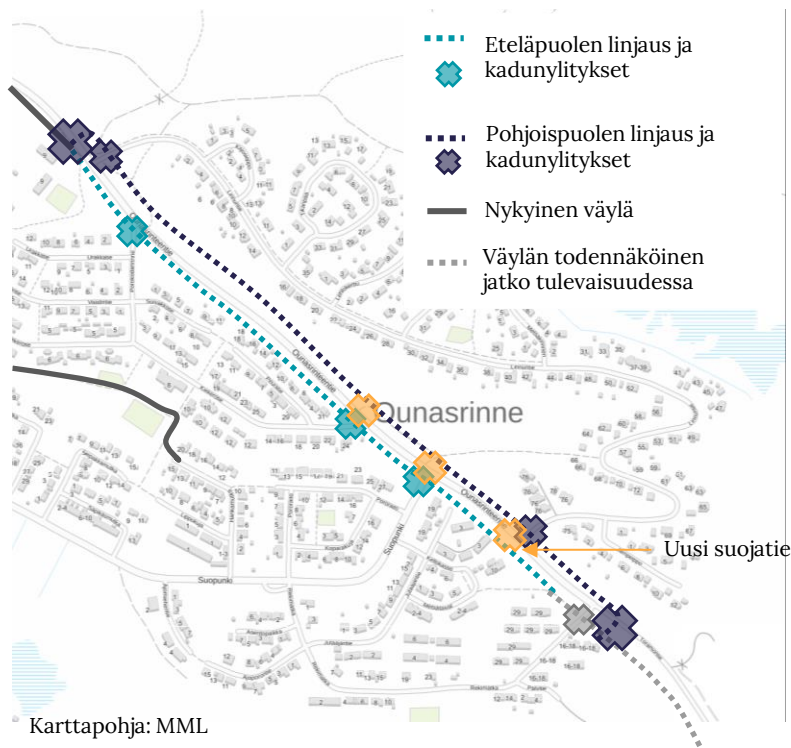


Rovaniemen kävelyn ja pyöräilyn kehittämissuunnitelma 2030

Väylän käyttö palveluiden, asutuksen ja maastonmuotojen näkökulmasta

Toteutus eteläpuolelle

- **Turvallisempi vaihtoehto** eteläpuolen käyttäjille, joille tulee kaksi Ounasrinteentien ylitystä, jos väylä sijaitsee pohjoispuolella.
- On kuitenkin todennäköistä, että suurin osa alueen kävelijöistä ja pyöräilijöistä käyttää maastonmuotojen takia alueen sisäisiä väyliä eivätkä Ounasrinteentietä **keskustan suuntaan** kulkiessaan.
- Erityisesti huomioitava mahdolliset väylää käyttävät lapset (koulumatkat esimerkiksi Suopunkin eteläpuolelta), joille pohjoispuolen linjaus tarkoittaisi kahta Ounasrinteentien ylitystä.
- Pohjoispuolelta liikenne suuntautuu joka tapauksessa pääosin länteen päin (virkistyskäyttöä lukuun ottamatta), joten väylän puolella ei pohjoispuolen asutukselle ole merkittävää merkitystä. Linnuntieltä liikenne ohjautuu hallitusti neljälle suojatielle, joiden turvallisuutta parannetaan jkpp-väylän toteutuksen yhteydessä keskisaarekkeilla.



Karttapohja: MML

Toteutus pohjoispuolelle

- Koska eteläpuolen voidaan arvella käyttävän väylää vähemmän keskustan suuntaan suuntautuvilla matkoilla mm. maastonmuotojen ja palveluiden sijoittumisen vuoksi, väylä palvelee paikallisesti erityisesti Ounasrinteentien pohjoispuolen asukkaita. Toisaalta väylän rakentaminen pohjoispuolelle ei tuo merkittävää etua kummankaan puolen asukkaille liikkeellisestä näkökulmasta tarkasteltuna.
- Ei voida poissulkea sitä, että osa eteläpuolen asukkaista valitsee Ounasrinteentien reitiksi (mm. Suopunkin eteläpuolen asutus), jolloin pohjoispuolen toteutus Ounasrinteentien ylityksineen vaikuttaisi negatiivisesti sekä pyöräilyn sujuvuuteen kuin myös turvallisuuteen.

Bussipysäkkien saavutettavuus

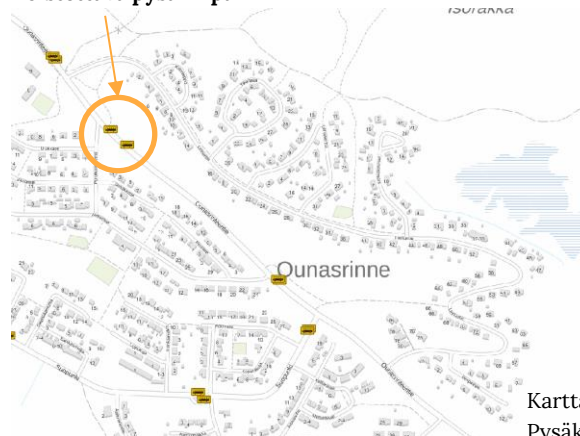
Ounasrinteentien jalankulku- ja pyöräväylän toteutuksen yhteydessä poistetaan bussipysäkipari Porokodanrinteen liittymän kohdalta. Lähin bussipysäkki on Linnuntien liittymässä noin 200 metrin päässä, jonne kulku rakennettavaa jkpp-väylää pitkin on jatkossa turvallista. Kiekerötien pysäkit säilyisivät lähes ennallaan (toista pysäkkiä siirretään hieman).

Pysäkiparin poisto ei aiheuta merkittävää haittaa (hieman pidentyneitä matkoja lukuun ottamatta) tilanteessa, jossa jalankulku- ja pyöräväylä sijaitsisi eteläpuolella Ounasrinteentietä.

Pohjoispuolen toteutuksen yhteydessä pysäkiparin poisto lisää Ounasrinteentien ylityksiä Ounasrinteentien eteläpuolen asukkaille. Tämä pidentää entisestään matkaa pysäkillä ja tekee matkasta pysäkillä turvattomamman.

Linnuntien asuinalueelta käytetään todennäköisesti pääasiallisesti Linnuntien ja Kiekerötien pysäkipareja, joille on hyvät ja turvalliset yhteydet Linnuntien alueelta. Näiden pysäkkien saavutettavuuteen pohjoispuolen asutuksen näkökulmasta jkpp-väylän puolella ei juurikaan ole vaikutusta.

Poistettava pysäkipari



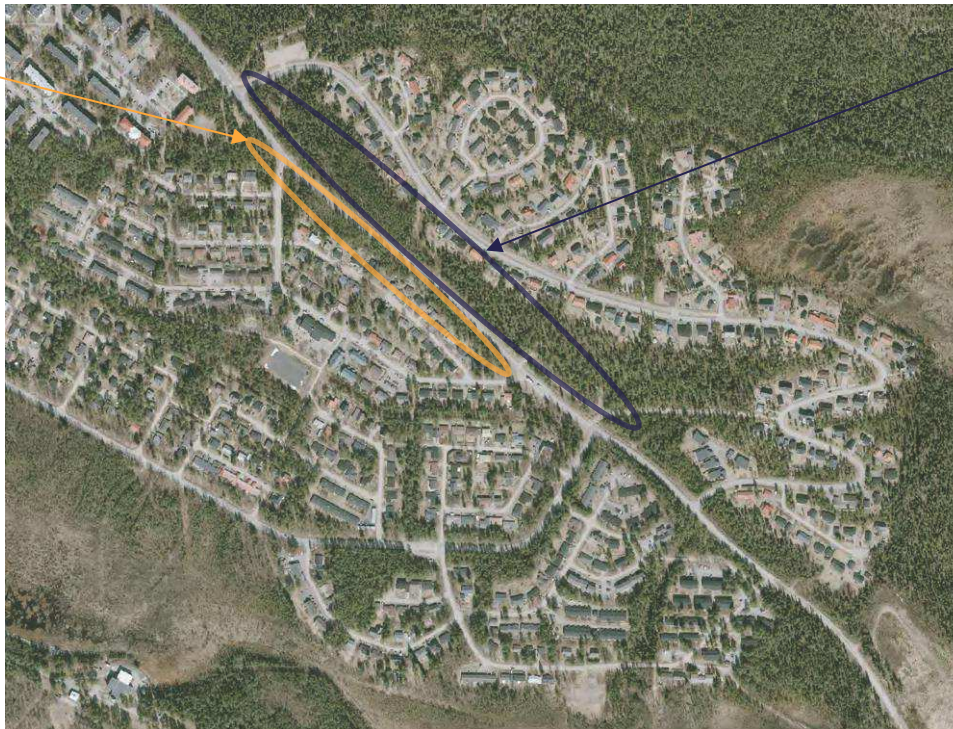
Karttapohja: MML
Pysäkit: Digiroad

Eteläpuolen toteutus parantaisi Kiekerötien pysäkin saavutettavuutta Suopunkin eteläpuolelta nykytilaan verrattuna. Pohjoispuolen toteutus vaatisi Ounasrinteentien ylittämisen pahimmillaan kahteen kertaan, mikä aiheuttaa liikenneturvallisuusrisikin.

Vaikutukset virkistysalueisiin

Toteutus eteläpuolelle

- Merkitty kaavassa puistoalueeksi
- Rakentaminen sijoittuisi väylän liuskojen osalta puistoalueelle ja edellyttäisi nykyisen puuston kaatamista.
- Korkeuserojen myötä puistoalue muuttuisi merkittävästi luiskien vaikutuksesta.
- Katusuunnitelmassa alueelle osoitettu tarvittaessa uuden kasvillisuuden istuttamista.
- Alueella ei sijaitse merkittäviä ulkoilureittejä, vaan sen rooli on enemminkin viherkaistale asutuksen ja Ounasrinteen tien välissä.



Karttapohja: Rovaniemen kaupunki, ilmakuva 2025

Toteutus pohjoispuolelle

- Pohjoispuolella alue on kaavassa merkitty lähivirkistysalueeksi
- Alueella on asukkaiden aktiivisessa käytössä olevia virkistysreittejä.
- Jyrkän rinteiden takia joudutaan tekemään paikoin laajoja maaleikkauksia ja poistamaan puustoa laajalta alueelta.
- Väylällä voi olla vaikutuksia luontoon tai eläimiin, mutta niitä ei ole huomioitu tässä tarkastelussa.

”Ylärinteessä on Lintupuisto, joka on selkeä lintujen pesimäalue. Tätä ei tule missään oloissa turmella.”
- Lainaus asukaskyselyn tuloksista

”Ylärinteen puolella oleva luontopolku on mittaamattoman arvokas ja kovassa käytössä.”
- Lainaus asukaskyselyn tuloksista

Vaikutukset asumiseen

Rakentamisella on vaikutuksia muutamien asuntojen asumisviihtyvyyteen, sillä erityisesti eteläpuolelle rakennettaessa väylä sijoittuu paikoin lähelle asutusta ja muuttaa takapihan maisemaa merkittävästi sekä poistaa nykyistä suojakasvillisuutta autoliikenteen väylän ja asutuksen välistä. Rakentaminen edellyttäisi puuston osittaista poistamista talojen ja Ounasrinteentien väliseltä alueelta. Katusuunnitelmassa on esitetty uutta korvaavaa kasvillisuutta poistetun puuston tilalle. Uudet istutukset eivät kuitenkaan täysin korjaa maisemallisia muutoksia ja takapihojen suojaisuutta.

Korkeuseroista johtuen pyöräväylä sijoittuisi selvästi tonttien rakentamistasoa ylemmäs, ja väylän luiskat ulottuisivat asemakaavassa määritellylle puistoalueelle. Väylä kulkee asutuksen läheisyydessä erityisesti Suivakkotien ja Peuratien kohdalla.

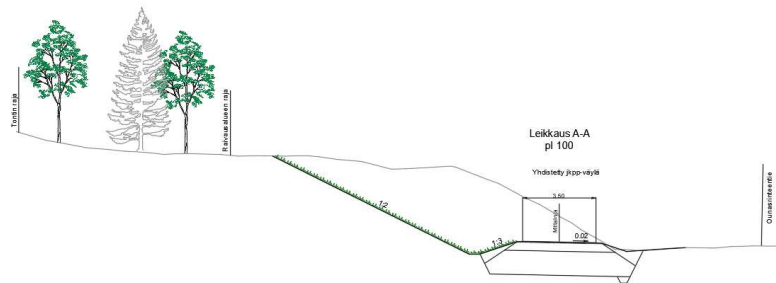
Väylän rakentaminen Ounasrinteentien pohjoispuolelle edellyttäisi yhtälailla puuston kaatamista, mikä voisi vastaavalla tavalla vaikuttaa asumisviihtyvyyteen ja takapihojen näkymiin Linnuntielle, joskin Linnuntien talot ovat merkittävästi Ounasrinteentietä korkeammalla maastonmuodoista johtuen.



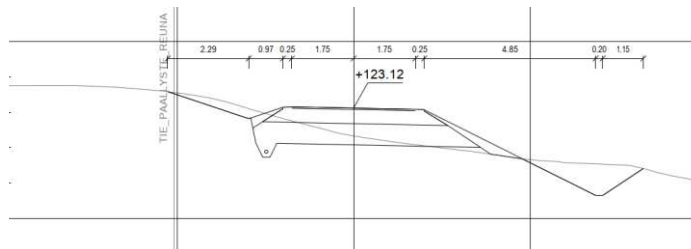
Karttapohja: Rovaniemen kaupunki, ilmakuva 2025

Vaikutukset asumiseen

Jalankulku- ja pyöräilyväylän sijoituessa Ounasrinteentien pohjoispuolelle rakentaminen (raivausalue) ulottuisi n. 20 metrin etäisyydelle korttelin 12104 tonttien rajoista. Ajo- ja ajoradan eteläpuolelle sijoituessaan pengerluiskan etäisyys korttelin 12048 tonttien rajoista jäisi sen sijaan noin viiteen metriin.



Ounasrinteentien pohjoispuolelle suunniteltu jkpp- väylä korttelin 12104 kohdalla. Suojapuustokaistaa raivausalueen ja tontin rajan väliin jäisi n. 20 metriä.



Ounasrinteentien eteläpuolelle suunniteltu jkpp- väylä vastaavasta kohdasta. Ojan taakse jäisi tilaa suojapuustolle n. 5 metriä.

Asukkaiden kokemukset

Alueen asukkaat toteuttivat oma-aloitteisesti asukaskyselyn kartoittaakseen asukkaiden näkemyksiä väylän sijainnista. Paperista kyselyä oli levitetty 400 kappaletta postilaatikoihin sekä Hessuntorin ilmoitustaululle. Vastauksia tuli kyselyyn yhteensä 120 kappaletta, Linnuntieltä 45, Peuratieltä 12, Vaadintieltä 12 ja Kiekerötieltä 10. Asukaskysely sisälsi kannanoton, jossa on perustelut vain pohjoispuolen sijainnin puolesta. Tämä on voinut ohjata vastaajia miettimään erityisesti pohjoispuolelle rakentamisen etuja.

Valtaosa vastaajista kannattaa väylän rakentamista jossain muodossa. Mielenpiteet jakautuvat sen suhteen, tulisiko väylä rakentaa kadun etelä- vai pohjoispuolelle. **Kaksi kolmasosa vastaajista kannattaa rakentamista Ounasrinteentien pohjoispuolelle (ylärinne), vajaa kolmasosa eteläpuolelle (alarinne).**

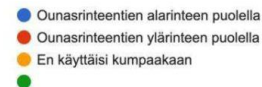
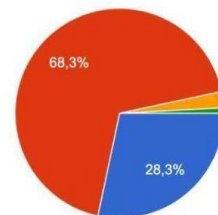
Eteläpuolelle rakentamisen ongelmana pidetään erityisesti läheisyyttä pihoihin ja korkeuseroja väylän ja lähellä olevien pihojen suhteen. Isojen penkereiden pelätään maiseman lisäksi aiheuttavan asutukselle kosteusongelmia. Lisäksi risteysalueiden (erit. Porokodanrinteen liittymä) turvallisuus huolettaa.

Myös pohjoispuolelle rakennettaessa puuston poistaminen ja tonttien näkymät herättävät huolta. Pohjoispuolella kulkee nykyisellään virkistysreittejä, joiden olemassaoloa rakentaminen pohjoispuolelle vastaajien mielestä uhkaisi. Asukkaat arvelivat pohjoispuolen toteutuksen olevan kustannuksiltaan edullisempi.

Molempia puolia perusteltiin turvallisuudella. Eteläpuolta Ounasrinteentien ylitysten välttämiseksi ja pohjoispuolta Porokodanrinteen, Kiekerötien ja Suopunkin liittymien vaarallisuudella.

Lähde: Alueen asukkaiden toteuttaman asukaskyselyn tulokset

Mielestäni paras linjaus kevyenliikenteenväylälle olisi
120 vastausta



Näkökulma

Turvallisuus ja sujuvuus

Asumisviihtyvyys

Maisema ja puusto

Tekninen toteutus

Eteläpuolen toteutus

Vähemmän Ounasrinteentien ylityksiä, turvallisempi koulureitti Ounasrinteen eteläpuolella asuille

Läheisyys pihoihin ja korkeuserojen aiheuttama maisemahaitta (+mahdolliset kosteusongelmat)

Puuston poistotarve talojen edestä

Yhtenäinen linjaus, mutta korkeuseroja, jotka aiheuttavat maatoita.

Pohjoispuolen toteutus

Porokodanrinteen, Suopunkin ja Kiekerötien risteysten välttäminen

Rauhallisempi ja etäämmällä asutuksesta, kuitenkin muutamien asuntojen läheisyydessä, joskin alarinteen puolella.

Puustoa poistuu, mutta vähemmän pihojen läheltä, keskeinen ulkoilureitti alueen asukkaille kärsii.

Maastonmuoto tasaisempi. Ajatus, että nykyisellään väylälle olisi riittävästi tilaa ja puiden poiston tarve olisi pieni. Kustannuksia arveltiin pienemmiksi.

Liikkumisen turvallisuus

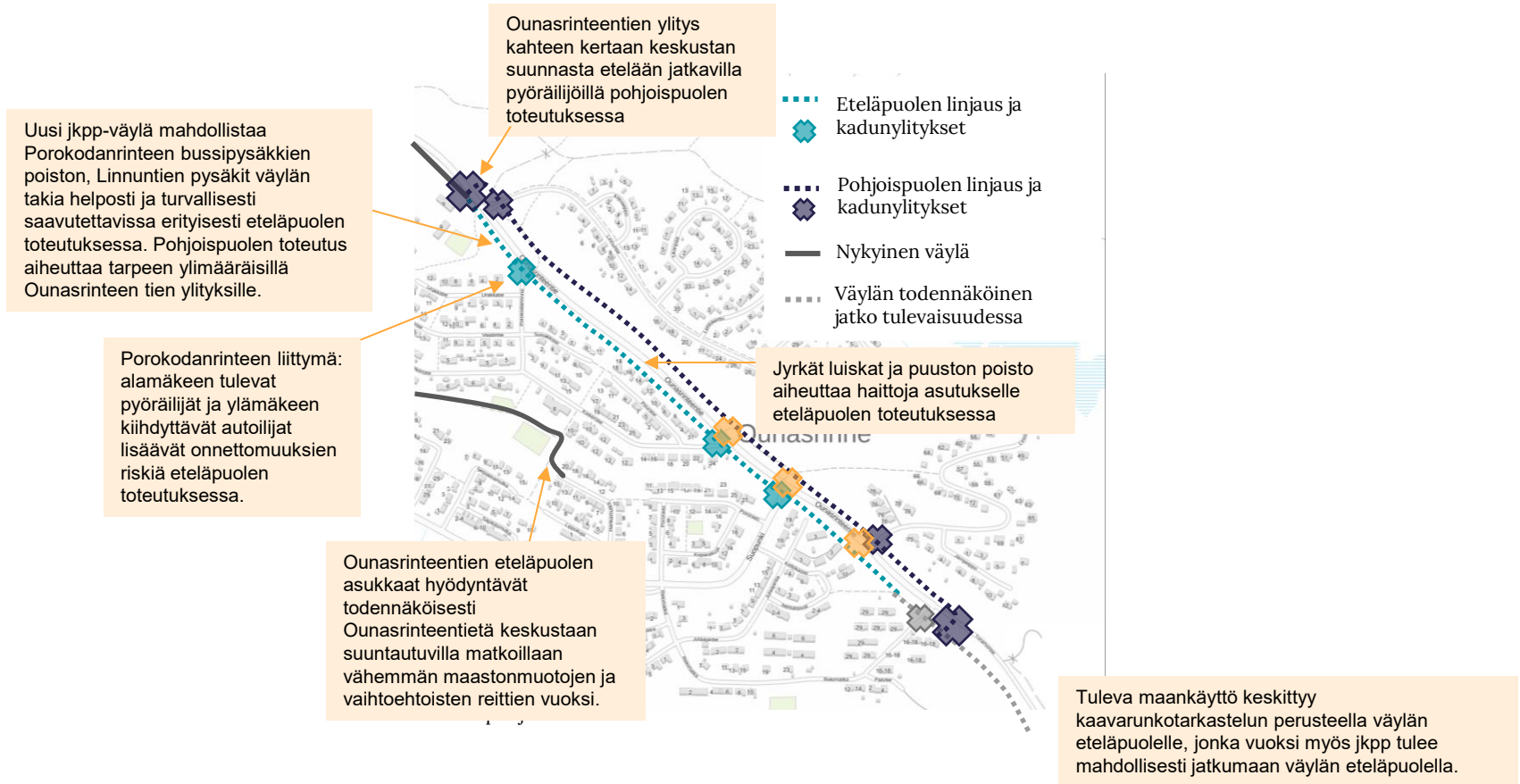
Liikkumisen turvallisuuden näkökulmasta keskeistä on Ounasrinteentien ylisten sekä muiden katujen ylitysten määrä. Ylityksiä tulisi reitistä riippuen muutamia riippumatta jalankulku- ja pyöräväylän toteuttamisen puolesta, mutta **pohjoispuolen toteutus lisää tarvetta ylittää Ounasrinteentie kahteen kertaan,** mikä heikentää liikkumisen turvallisuutta keskeisesti. Joukkoliikenteen pysäkkien saavutettavuus on kokonaisuudessaan parempi ja turvallisempi eteläpuolen ratkaisussa.

Ounasrinteentien liikennemäärien voidaan tulevaisuudessa maankäytön kehittymisen seurauksena odottaa kasvavan, minkä vuoksi erityisesti Ounasrinteentien ylitysten määrään on tärkeää kiinnittää huomiota. Liikenneennusteen mukaan henkilöautoliikenteen määrät Ounasrinteentiellä kolminkertaistuisivat vuoteen 2040 mennessä välillä Linnuntie-Rekimatka.

Toisaalta eteläpuolen toteutuksessa pyöräilyn ja jalankulun turvallisuuteen vaikuttavat myös alamäki, sen seurauksena kasvavat nopeudet sekä jyrkät luiskat.

Väylän rakentamisen yhteydessä suojatiet rakennetaan keskisaarekkeellisina, mikä lisää kadunylitysten turvallisuutta molemmissa vaihtoehdoissa. Rakentamisen yhteydessä rakennetaan myös useita kokonaan uusia suojateitä.

Yhteenvedo verkollisesta tarkastelusta



Yhteenvedo ja lopputulemat

Liikenteellisen tarkastelun näkökulmasta liikkumisen turvallisuus, joukkoliikenteen pysäkkien saavutettavuus, aluereitin jatkuvuus ja tuleva maankäyttö puoltavat jalankulku- ja pyöräväylän rakentamista Ounasrinteentien eteläpuolelle. Pohjoispuolella ei ole palveluita, jotka houkuttelisivat sinne liikennettä (virkistyskäyttöä lukuun ottamatta).

Vaikka suurin osa eteläpuolen asukkaista käyttäisikin muita reittejä keskustaan liikkeessään, on mahdollista, että osa kuitenkin käyttäisi Ounasrinteentien jalankulku- ja pyöräväylää esimerkiksi koulumatkoilla, jolloin eteläpuolen ratkaisu on turvallisempi vaihtoehto. Alueen asukkaat eivät liikenteellisestä ja maankäytöllisestä näkökulmasta tarkasteltuina hyödy pohjoispuolen toteutuksesta, kun taas eteläpuolen toteutus toisi mukanaan muun muassa liikenneturvallisuus- ja saavutettavuushyötyjä.

Yleissuunnitelmatasoinen tarkastelu

Kustannukset

Tarkastelussa molempien vaihtoehtojen kustannusarviot on laadittu ROLA- tasoisina laskelmina, ja niiden voidaan katsoa olevan keskenään vertailukelpoisia.

Eteläpuolen toteutuksen kustannukset (ROLA- laskelma) **noin 450 000 €** (alv 0%).
Pohjoispuolen toteutuksen kustannukset (ROLA- laskelma) noin **700 000 €** (alv 0%).

Vaihtoehtojen välillä merkittävä kustannusero syntyy pohjoispuolelle sijoittuvan väylän maaleikkauksista.

Maasto ja rakentaminen

Väylän rakentaminen jyrkkään rinteeseen aiheuttaa tarvetta merkittäville maatöille: eteläpuolella painottuvat täytöt ja pohjoispuolella leikkaukset. Molemmissa vaihtoehdoissa rakentaminen edellyttää huomattavaa puuston poistamista.

Pohjoispuolella sivurinteeseen rakentaminen lisää väylän tilantarvetta, sillä jalankulku- ja pyöräilyväylä tulee lähtökohtaisesti sijoittaa likimain samaan tasoon ajoradan kanssa. Syvien maa- tai kallioleikkausten vuoksi puustoa joudutaan poistamaan eteläpuolen vaihtoehtoa enemmän. Erityisen laajoja maaleikkauksia tarvitaan pohjoispuolella paaluvälillä 460–640 suunnitellun linja-autopysäkin kohdalla. Tällä alueella jalankulku- ja pyöräilyväylän takaluiska ulottuu suunnitellusta ojanpohjasta paikoin jopa 15 metrin etäisyydelle. Poikkileikkaus linja-autopysäkin kohdalta on esitetty tämän raportin liitteeksi laaditulla suunnitelmakartalla (leikkaus B-B).

Vaihtoehtovertailun yhteydessä havaittiin, että eteläpuolen suunnitelmassa vesienhallintaa ei ole käsitelty riittävällä tarkkuudella, ja suunnitelmaa tulee tältä osin tarkentaa ennen toteutusvaihetta. Sivu- ja niskaojien suunnittelussa tulee varmistaa, että esimerkiksi keväisin sulamisvedet eivät päädy väylän alapuolisille pihuille.

Pohjoispuolen vaihtoehdossa vesienhallintaan tulee myös kiinnittää huomiota, sillä rakentamisen myötä muutetaan toimivaksi tulkittua nykytilannetta jyrkähkössä sivurinteessä. Vesien purkureitit Ounasrinteentien ali tulee suunnitella kapasiteetiltaan riittäviksi.

Porokodanrinteen, Kiekerötien ja Suopunkin liittymät turvallisuuden näkökulmasta haastavia maastonmuotojen takia. Autolla niihin joudutaan keräämään vauhtia eteläpuolen asuinalueelta tultaessa, ja toisaalta pyöräilijöiden vauhdit kiihtyvät alamäkeen. Liittymiä on muotoiltu turvallisemmaksi pohjoispuolen suunnitelmassa. Myös eteläpuolen osalta mahdollisessa jatkosuunnittelussa liittymien turvallisuuteen tulee kiinnittää huomiota.

Eteläpuolelle esitetyssä vaihtoehdossa katuliittymien linjauksia ja liittymäkulmia Ounasrinteentiehen tulee vielä tarkentaa, ja tälläkin voidaan odottaa olevan vaikutuksia kohteen rakentamiskustannuksiin.



Vaihtoehtojen vertailu

Näkökulma	Vaihtoehto A – Toteutus ajoväylän eteläpuolelle	Vaihtoehto B – Toteutus ajoväylän pohjoispuolelle
Asutus ja palvelut	Eteläpuolella asuu noin 900 asukasta. Ounasrinteen koulu, Mustikkaharjun päiväkotiki, kirjasto, sekä terveystalvet sijaitsevat alueesta länteen päin. Väylän pohjoispuolella asuu 500 asukasta. Pohjoispuolella ei ole palveluita, joten sinne ei suuntaudu virkistyskäytön lisäksi muuta liikennettä Ounasrinteen asuinalueelta. Maankäytön näkökulmasta loogisin sijainti olisi eteläpuolella.	
Tuleva maankäyttö	Kaavarunkotarkastelun perusteella tuleva maankäyttö keskittyisi Ounasrinteentien etelä-/länsipuolelle. Tästä näkökulmasta reitin loogisempi sijainti on väylän eteläpuolella.	
Liittymät ja liikenneturvallisuus	<p>Kadun eteläpuolella on yhteensä kolme tonttikadun liittymää, joiden kanssa jkpp-väylä risteäisi. Liittymien turvallisuutta parannetaan keskisaarekkeilla.</p> <p>Ounasrinteentie viettää loivasti alamäkeen Linnuntien liittymästä Rekimatkan liittymään. Tämä nostaa pyöräilyn nopeuksia jonkin verran (keskustan suunnasta tultaessa), ja saattaa siten heikentää Porokodanrinteen, Suopunkin ja Kiekerötien risteysalueiden turvallisuutta. Lisäksi autot saapuvat Porokodanrintettä ylämäkeen, jolloin liukkaalla talviaikaan ne voivat joutua ottamaan vauhtia.</p>	<p>Aluereitti ylittää Ounasrinteentien tulevaisuudessa kaksi kertaa. Autoliikenteen määrät Ounasrinteentiellä kasvavat tulevan maankäytön seurauksena.</p> <p>Niille eteläpuolen käyttäjille, jotka käyttäisivät pyöräväylää keskustan suuntaan suuntautuvilla matkoilla (esimerkiksi koulumatkoilla) Ounasrinteentien ylityksiä tulisi kaksi, mikä heikentää turvallisuutta.</p>
Maastonmuodot	Jyrkät luiskat yhdistettynä alamäkeen voivat aiheuttaa vaaratilanteita pyöräilijöille. Lisäksi ne sekä rakentamisen vaatima puuston poisto aiheuttaa haittoja asutukselle. Vesienhallinta vaatii tarkempaa suunnittelua, mikä nostaa toteutuksen hintaa nykyisiin kustannuksiin verrattuna.	Ounasrinteentielle päästääkseen on eteläpuolen asukkaiden nouseva ylämäkeen, minkä vuoksi moni alueen asukas todennäköisesti valitsee toisen reitin keskustan suuntaan suuntautuvilla matkoille. Tämä pienentää haittoja, joita Ounasrinteentien ylistysten lisääntymisestä aiheutuisi.
Aluereitin loogisuus ja jatkuvuus	Aluereitin jatkuvuuden kannalta eteläpuolen vaihtoehto on loogisempi ja tukee paremmin aluereitin jatkuvuutta, sillä se sijaitsee samalla puolella jo olemassa olevan jkpp-väylän kanssa keskustasta tultaessa ja loogisella puolella Ounasrinteen eteläpuolen suunnitellun maankäytön kanssa (kaavarunkotarkastelu).	Väylän rakentaminen Ounasrinteentien pohjoispuolelle aiheuttaisi epäloogisuutta aluereitin kokonaisuutta tarkasteltaessa ja edellyttäisi Ounasrinteentien ylittämistä kahdesti, mikä heikentäisi kävelyn ja pyöräilyn sujuvuutta ja turvallisuutta merkittävästi.
Bussipysäkkien saavutettavuus	Väylän toteutuksen yhteydessä poistetaan bussipysäkki Porokodanrinteen liittymästä. Lähin bussipysäkki on kuitenkin Linnuntien liittymässä noin 200 metrin päässä, jonne kulku rakennettavaa jkpp-väylää pitkin on turvallista. Kiekerötien pysäkit säilyisivät lähes ennallaan (toista pysäkkiä siirretään hieman). Kulku eteläpuolen asutuksesta Kiekerötien pysäkeille helpottuu ja muuttuu turvallisemmaksi uuden väylän ansiosta.	Väylän toteutuksen yhteydessä poistetaan bussipysäkki Porokodanrinteen liittymästä. Matka Linnuntien pysäkiltä Ounasrinteentien eteläpuolen asuinalueelle sisältäisi Ounasrinteentien ylityksen kaksi kertaa. Tämä sekä pidentäisi matkaa pysäkeille että tekisi siitä turvottomamman. Myös matka Kiekerötien pysäkiltä Suopungille sisältäisi kaksi Ounasrinteentien ylitystä.
Rakentaminen ja maasto	Väylän rakentaminen rinteeseen vaatii merkittäviä maatäyttöjä ja puuston poistamista. Vesienhallintaa ei ole riittävästi huomioitu nykyisissä suunnitelmissa, mikä lisää toteutuksen kustannuksia.	Väylän rakentaminen vaatii maaleikkauksia ja puuston poistamista. Leikkaukset karkaavat paikoin laajalle alueelle jyrkän rinteiden vuoksi. Vesien hallintaan tulee kiinnittää erityistä huomiota, Ounasrinteentien ali suunniteltavien purkureittien kapasiteetin tulee olla riittävä.
Kustannukset (karkeasti)	~450 000 € (alv 0%)	~700 000 € (alv 0%)