

18.10.2002

588/4/99

Ratkaisija: Apulaisoikeusasiamies Ilkka Rautio

Esittelijä: Oikeusasiamiehensihteeri Ulla-Maija Lindström

PÄÄRADAN RAKENNUSTÖIDEN AIHEUTTAMA HAITTA, LIIKENNEJÄRJESTELYT SEKÄ ASIAKIRJAPYYNTÖIHIN VASTAAMINEN

1 KANTELU

Varatuomari A on eduskunnan apulaisoikeusasiamiehelle 15.3.1999 osoittamassaan kantelukirjoituksessa tyytymätön apulaisoikeusasiamies Jaakko Jonkan 8.3.1999 päivättyyn vastaukseen hänen tekemäänsä kanteluun, jossa hän arvosteli Vantaan kaupungin ja Ratahallintokeskuksen menettelyä siitä, että Koivukylän ja Korson välille luvattuja alikulkuja, erityisesti Laurintien alikulkua, ei ole rakennettu. A katsoo uudessa kirjoituksessaan, että vastauksessa ei ole pohdittu asiaa perus- ja ihmisoikeusnäkökulmasta. A on kirjeissään 13.3., 2.5., 26.5., 25.7., 4.8., 31.8. ja 10.10.1999 esittänyt lisäperusteita kanteluunsa.

A on arvostellut myös Ratahallintokeskuksen ja Vantaan kaupungin menettelyä pääradan rakennustöiden yhteydessä. Hän on katsonut, että rakennustöiden aikaiset järjestelyt Rekolan asemalla ovat estäneet erityisesti liikuntavammaisten henkilöiden matkustamisen junalla. Lisäksi hän on kiinnittänyt huomiota siihen, että muuttuneista liikennejärjestelyistä ei ole riittävästi tiedotettu suomeksi eikä ruotsiksi. Hän on arvostellut myös liikenneministeriön menettelyä, kun hänen kirjeeseensä ei ole vastattu. Hän on arvostellut vielä sitä, että hän ei ole saanut Ratahallintokeskukselta muistukseensa vastausta ja että hänen asiakirjapyyntönsä saamansa vastus on ollut vähättelevä.

2 SELVITYS

Eduskunnan oikeusasiamiehen kanslian työjärjestykseen perustuvan asiajaon mukaan asia kuuluu allekirjoittaneelle apulaisoikeusasiamiehelle.

A:n kirjoitusten johdosta on hankittu Ratahallintokeskuksen, Vantaan kaupungin ja liikenneministeriön selvitykset ja lausunnot. A on antanut niihin 9.3.2000 päivätyn vastineen, jossa hän on uudistanut kirjeissään 10.1., 23.1. ja 30.1.2000 esittämänsä. Vastineen jälkeen hän on antanut vielä 19.3., 24.4., 17.7., 17.9. ja 2.10.2000 sekä 7.1., ja 12.2.2001 päivättyt lisäkirjeet.

A on 7.1., 12.2., 17.5. ja 5.8.2001 päivätyissä kirjoituksissa arvostellut Vantaan kaupunkia myös siitä, että kaupunki ei ole toimittanut hänelle hänen pyytämäänsä asiakirjoja tai ilmoitusta esteestä tai perusteesta, miksi asiakirjoja ei ole voitu lähettää. Tämän lisäksi hän on 17.5. ja 5.8.2001 päivätyissä kirjeissään arvostellut Ratahallintokeskuksen apulaisjohtaja B:n asemaa asian valmistelussa. Näissä lisäkirjeissä esitettyjen uusien kanteluperusteiden johdosta on hankittu Vantaan kaupungin ja Ratahallintokeskuksen selvitykset ja lausunnot. Selvitykset ja lausunnot oheistetaan A:n tiedoksi.

3 RATKAISU

3.1.

LAURINTIEN ALIKULKU

3.1.1

OIKEUSOHJEET

Suomen perustuslain 6 §:n 1 momentin mukaan ihmiset ovat yhdenvertaisia lain edessä. Lain 7 §:n 1 momentin mukaan jokaisella on oikeus elämään sekä henkilökohtaiseen vapauteen, koskemattomuuteen ja turvallisuuteen. Lain 9 §:n 1 momentin mukaan Suomen kansalaisella ja maassa laillisesti oleskelevalla ulkomaalaisella on vapaus liikkua maassa ja valita asuinpaikkansa. Lain 17 §:n 1 momentin mukaan Suomen kansalliskielet ovat suomi ja ruotsi. Pykälän 2 momentin mukaan julkisen vallan on huolehdittava maan suomen- ja ruotsinkielisen väestön sivistyksellisistä ja yhteiskunnallisista tarpeista samanlaisten perusteiden mukaan. Perustuslain 22 §:n mukaan julkisen vallan on turvattava perusoikeuksien toteutuminen.

Kielilain 17b §:n mukaan valtion liikelaitoksen ja palveluja tuottavan yhtiön, jossa valtiolla taikka yhdellä tai useammalla kaksikielisellä kunnalla taikka erikielisellä kunnalla on määräämisvalta, on palveltava yleisöä ja tiedotettava yleisölle myös suomeksi ja ruotsiksi, jollei se ole tarpeetonta tai yhtiön kannalta kokonaisuudessaan arvioituna kohtuutonta.

Perustuslain 109 §:n mukaan eduskunnan oikeusasiamiehen tehtävänä on valvoa, että viranomaiset, virkamiehet ja kaikki muutkin hoitaessaan julkista tehtävää noudattavat lakia ja täyttävät velvollisuutensa. Tehtäväänsä hoitaessaan oikeusasiamies valvoo perus- ja ihmisoikeuksien toteutumista.

Perustuslain 121 §:n mukaan Suomi jakaantuu kuntiin, joiden hallinnon tulee perustua kunnan asukkaiden itsehallintoon. Kuntalain 2 §:n 1 momentin mukaan kunta hoitaa itsehallinnon nojalla itselleen ottamansa ja sille laissa säädetyt tehtävät. Kuntalain 13 §:n 1 momentin mukaan valtuusto vastaa kunnan toiminnasta ja taloudesta. Lain 14 §:n 1 momentin mukaan valtuusto voi johtosäännössä siirtää toimivaltaansa kunnan muille toimielimille sekä luottamushenkilöille ja viranhaltijoille. Kuntalain 23 §:n 1 momentin mukaan kunnanhallitus vastaa kunnan hallinnosta ja taloudesta sekä valtuuston päätösten valmistelusta, täytäntöönpanosta ja laillisuuden valvonnasta.

Valtion rataverkosta, radanpidosta ja rataverkon käytöstä annetun lain (21/1995) 10 §:n 1 momentin mukaan Ratahallintokeskus on liikenneministeriön alainen virasto, joka toimii radanpitäjänä ja radanpidon omaisuuden haltijana sekä huolehtii liikenneturvallisuudesta ja radanpitoon liittyvistä tehtävistä. Ratahallintokeskuksen tehtävänä on lain 10 §:n 3 momentin 1 kohdan mukaan valmistella rautatieliikennettä koskevia liikennepoliittisia tehtäviä ja 2 kohdan mukaan huolehtia rataverkon ylläpitämisestä, rakentamisesta ja kehittämisestä eduskunnan myöntämien määrärahojen ja muun rahoituksen sallimissa rajoissa.

3.1.2

KANTELUPERUSTEET JA SAADUT SELVITYKSET

A on kirjoituksissaan perustellut laajasti Laurintien alikulun välttämättömyyttä Rekola-Matari -alueen asukkaille. Hän on muun muassa todennut, että Laurintien radan poikki kulkeva yhteys on katkaistu vuonna 1980 ja jo 20 vuoden ajan alueen asukkaat ovat vaatineet alikulun rakentamista. A katsoo, että Vantaan kaupunki ja Ratahallintokeskus eivät ole huolehtineet siitä, että alueen asukkailla on mahdollisuus turvalliseen radan poikkikulkuun. Hän toteaa, että tämä asuinalue on ainoa kaupunkiradan osuus pääkaupunkiseudulla, jossa on rakennettu moottoritiehen verrattava kaupunkirata huolehtimatta kuitenkaan alueen asukkaiden oikeudesta turvalliseen ja vapaaseen kulkuun. A:n

mukaanmenettely loukkaa asukkaiden perusoikeuksia yhdenvertaisuuteen, elämään ja turvallisuuteen sekä liikkumisvapauteen.

A katsoo, että Laurintien alikulku olisi taloudellisesti järkevintä rakentaa kaupunkiratahankkeen yhteydessä, jolloin Rekolan asemalla on tehty kohtaamisraiteen rakentamistöitä.

Ratahallintokeskuksen ja Vantaan kaupungin selvityksen ja lausunnon mukaan Rekolan asemajärjestelyt ovat olleet osa kaupunkiratahanketta. Hankkeeseen on kuulunut yhden lisäraiteen rakentaminen, asema-alueiden ja asemille johtavien yhteyksien täydentäminen liityntäliikenteelle sekä mahdollisesti uuden Urpian aseman rakentaminen. Ensimmäisessä vaiheessa on rakennettu K-junien kohtaamisraide Rekolan ja Korson välille sekä Rekolan ja Korson asema-alueiden perusparannustyöt. Työt ovat käynnistyneet alkuvuodesta 1999.

Vantaan kaupungin lausunnon ja selityksen mukaan rataosuus Hiekkaharjusta Keravan rajalle on noin 7,5 kilometriä pitkä ja sillä on nykyisin yhteensä kahdeksan yli- tai alikulkupaikkaa, joista viisi on sekä auto- että kevytliikenteelle ja kolme vain kevytliikenteelle. Autoliikenteen "risteysväli" on keskimäärin noin 1,5 kilometriä ja kevyen liikenteen noin 0,9 kilometriä.

Kaupungin selvityksen mukaan rataeritasot voidaan ryhmitellä asemajärjestelyihin liittyviin, jotka on toteutettu osana edellä mainittua kaupunkiratahanketta, kevytliikenteen reitistöä palveleviin ja katuverkon täydentämistä palveleviin. Suunnitelmassa "Kaupunkiradan rakentaminen Tikkurilasta Keravalle" vuodelta 1998 on esitetty radan rakentamisessa huomioon otettavaksi nykyiset tai suunnitellut yli- ja alikulkusillat Hiekkaharjusta pohjoiseen. Varauksia uusille eritasoille on 11 kappaletta. Eritasojen paikat ja mitoitus perustuvat radanvarren asemakaavoihin ja liikennesuunnitelmiin.

Laurintienalikulkusillan rakentaminen liittyy katuverkon täydentämistä palveleviin rataeritasosuunnitelmiin. Nämä toteutetaan, kun tarkoitukseen saadaan riittävä rahoitus ja yhdyskuntarakenteen kehittäminen sitä edellyttää. Vasta Koivukylän keskustasuunnitelman valmistuttua ja neljännen raiteen ratkaisun varmistuttua on kaupungin lausunnon ja selvityksen mukaan mahdollista arvioida, mitkä autoliikenteen eritasot on otettava seuraavaksi ohjelmaan. Tämä tulee ajankohtaiseksi Pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmän II jaksolla vuosina 2005-2010.

Kaupunki on edelleen todennut, että rautatien tai moottoritien rakentaminen rajoittaa väkisininkin liikkumista niillä alueilla, joihin puheena oleva hanke rakennetaan. Kaupunki katsoo kuitenkin, että kyseessä ei ole senlaatuinen toiminta, joka loukkaa kansalaisten perustuslaillisia oikeuksia muun muassa vapaaseen liikkumiseen. Liikenne- ja kulkuväylien rakentaminen tapahtuu liikkumisen edellytysten parantamiseksi, vaikka täysin vapaa ja rajoitukseton liikkuminen väylien poikki estyykin. Vantaan alueella on kaupungin mielestä toteutettu aivan kohtuullinen määrä pääradan yli- ja alikulkuja. Kaupunkiyhteiskunnan kehittyessä jotkut perinteiset, "hiljaisen liikenteen" aikaiset ratojen tasoristeykset poistuvat ja ne korvataan uusilla, liikenteen kannalta tarkoituksenmukaisiin paikkoihin sijoitetuilla ali- ja ylikuluilla.

3.1.3

KANNANOTTO

Oikeusasiamiehen ei laillisuuden valvojana kuulu ottaa kantaa julkisen hallinnon tarkoituksenmukaisuuskysymyksiin tai julkisten palveluiden määrää, laatua ja rahoitusta koskeviin yhteiskuntapoliittisiin ratkaisuihin. Oikeusasiamiehen kuuluu kuitenkin tehtävänsä hoitaessaan valvoa perusoikeuksien ja ihmisoikeuksien toteutumista.

Kantelussa tarkoitettussa asiassa on kysymys liikennepalvelujen järjestämisestä Vantaan kaupun-

gin Rekolan kaupunginosan alueella. Pääradan rakennustyöt Rekolassa liittyvät Ratahallintokeskuksen hankkeeseen kehittää pääkaupunkiseudun joukkoliikennejärjestelmää, missä yhteydessä kaupunkirataa jatketaan Tikkurilasta Keravalle. Hankkeen avulla lisätään lähi- ja kaukoliikenteen junaratatarrjontaa, parannetaan pikajunien pysähtymismahdollisuuksia sekä siirrytään lähiliikenteessä liityntäliikenteen käyttöön. Lisäksi parannetaan kaukoliikenteen junayhteyksiä Helsingistä Tampereelle sekä itäiseen Suomeen ja Pietariin.

Saadun selvityksen perusteella ei ole aihetta epäillä, että mainittuja ratahankkeita Ratahallintokeskuksessa tai muissa valtionviranomaisissa valmistelleet virkamiehet olisivat menettelleet lainvastaisesti.

Vantaan kaupunki puolestaan vastaa katuverkkoon liittyvien alikulkujen ja katuyhteyksien rakentamisesta. Näistä hankkeista päättävät kaupungin kunnalliset hallintoelimet, joiden päätöksiä tehdessään ja suunnitelmia laatiessaan tulee kokonaisharkinnassaan hankkeiden tarkoituksenmukaisuuden ja taloudellisuuden ohella ottaa huomioon myös A:n esittämät perusteet asukkaiden yhdenvertaisuudesta, turvallisuudesta ja liikkumisvapaudesta.

Vantaan kaupungin pyrkimyksenä on ollut poistaa kaikki tasoylikäytävät ja rakentaa turvallisia yli- ja alikulkuja yhdyskuntarakenteen tarpeita vastaavasti. Rataosuudella Hiekkaharjusta Keravan rajalle, joka on 7,5 kilometriä pitkä on nykyisin 8 yli- tai alikulkupaikkaa. Autoliikenteen "risteysväli" on keskimäärin 1,5 kilometriä ja kevytliikenteen 0,9 kilometriä. Kaupunkiradan jatkamista koskevassa suunnitelmassa on esitetty varauksia ali- ja ylikulkutunneleille Hiekkaharjusta pohjoiseen yhteensä 11 uudelle eritasolle. Niiden rakentaminen joudutaan kuitenkin harkitsemaan liikennetarpeiden ja rahoitusmahdollisuuksien pohjalta.

Kaupungin selvityksen mukaan sen tavoitteena ja suunnitelmissa on toteuttaa myös kantelukirjoituksessa vaadittu Laurintien alikulku, kun tarkoitukseen saadaan riittävä rahoitus ja yhdyskuntarakenteen kehittyminen sitä edellyttää. Kuitenkin vasta Koivukylän keskustasuunnitelman valmistuttua ja neljännen raiteen ratkaisun varmistuttua, on mahdollista arvioida, mitkä autoliikenteen eritasot tulevat seuraavaksi ohjelmaan.

Kaupungin hallintoelimet ovat esitetyn selvityksen mukaan ratkaisseet rautatien yli- ja alikulkujen rakentamiseen liittyvät asiat alueen maankäytön kehittymisen ja käytettävissä olevien taloudellisten mahdollisuuksien perusteella ja niille lakiin perustuvaan kunnalliseen itsehallintoon kuuluvan harkintavallan rajoissa. Kaupungin hallintoelimillä on myös poliittinen vastuu päätöksistään. Asiassa ei ole ilmennyt aihetta epäillä, että kaupungin hallintoelimet olisivat ylittäneet tämän niille lain mukaan kuuluvan harkintavallan tai käyttäneet sitä väärin tai muutoinkaan menettelleet lainvastaisesti.

Selvitys ei ole tuonut esiin sellaista alikulkuhankkeen ajoitusta tai sijoittumista koskevaa menettelyä, johon minun tulisi puuttua kantelijan mainitsemien yhdenvertaisen kohtelun, liikkumisvapauden tai turvallisuuden perusoikeuksien toteutumisen turvaamiseksi.

3.2

RAKENNUSTÖIDEN AIHEUTTAMA HAITTA JA LIIKENNEJÄRJESTELYT

3.2.1

KANTELUPERUSTEET JA SAADUT SELVITYKSET

A on katsonut, että kaupunkiradan rakentamiseen liittyneiden Rekolan aseman rakennus- ja muutostöiden yhteydessä matkustajille on aiheutettu haittaa, joka rakennustöiden pitkästä kestoajasta, vuoden 1999 maaliskuusta vuoden 2000 kesään, johtuen on ollut kohtuutonta. Osan aikaa,

vuoden 1999 lokakuusta vuoden 2000 huhtikuuhun kaikki junat eivät ole edes pysähtyneet Rekolassa eikä korvaava bussiliikenne Rekolasta Koivukylään ole toiminut. Rakennustöistä johtunut haitta ja poikkeukselliset liikennejärjestelyt ovat olleet erityisen kohtuuttomia liikunta- ja muille vammaisille sekä vanhuksille. Vuoden 1999 lokakuusta vuoden 2000 huhtikuuhun aseman raide 1 on ollut siirrettyinä tilapäiseen paikkaan, jonne on ollut kulku vain jyrkkiä portaita pitkin. Raiteelle 3 on sen sijaan ollut kulku loivaa luiskaa pitkin. Kun juna yllättäen on aikataulusta poiketen lähtenytkin raiteelta 1, sinne eivät ole ehtineet terveet saati liikuntarajoitteiset. Lisäksi Rekolan aseman saattoliikenne on ollut huonosti järjestetty eikä autojen pysäköintimahdollisuuksia ole muutoinkaan järjestetty asukkaiden tarpeet huomioon ottaen.

A:n mukaan rakennustöiden muutoksista junaliikenteeseen ei ole tiedotettu asianmukaisesti. Raidemuutoksista ja junien peruutuksista ei ole ilmoitettu kuin suomen kielellä eikä kielilainsäädännön vaatimuksia ole siten noudatettu. Lisäkirjoituksissa 7.1. ja 17.5.2001 A on myös arvostellut Rekolan aseman nykyisiä saattoliikennejärjestelyjä.

Ratahallintokeskuksen lausunnon ja selvityksen mukaan rakennustöiden yhteydessä Rekolan ja Korson asemien laiturit korotettiin tasoon, joka parantaa uuden lähiliikennejunan kanssa merkittävästi liikuntarajoitteisten henkilöiden mahdollisuutta käyttää junaa omatoimisesti. Rakennusaikaisesta haitasta on todettu, että autoilla suoritettujen liikuntarajoitteisten saattoliikenteen oli arvioitu suuntautuvan Rekolan aseman rakentamisaikana Koivukylään, jonka aseman pysäköintipaikalta on lyhyt matka junalle. Muuten rakennusaikaisia toteutusvaihtoehtoja punnittaessa on otettu huomioon se, että Rekolasta on tiheä Vantaan sisäinen bussiliikenne Tikkurilaan ja Helsinkiin.

Ratahallintokeskus on edelleen todennut, että junaliikenteen hoidosta vastaa VR Osakeyhtiö ja junien kuulutuksista puolestaan kunkin junan konduktööri. VR Osakeyhtiön yksikkö VR Henkilöliikenne Etelä-Suomi on huolehtinut Rekolan aseman poikkeusliikenteestä kertovien irrallisten ja siirrettävien tiedotustaulujen ulkoasusta. Vain suomenkielisten taulujen käyttö on johtunut harkinnasta, jossa on otettu huomioon niiden nopea käyttötarve ja luettavuus. Kuulutustoiminnan osalta on todettu, että aseman lähiseudun asukkaat ovat valittaneet junien toistuvien kuulutusten häiritsevän asutusta.

Vantaan kaupungin lausunnon ja selvityksen mukaan rakentaminen aina aiheuttaa väliaikaista häiriötä lähiympäristössä. Liikenteenhoito on kuitenkin ollut turvattu. Lähiseudun asukkaille ja matkustajille tuleva haitta on pyritty rajoittamaan kohtuulliseksi ja suunnittelussa on asutuksen tavoitteet huomioitu mahdollisimman hyvin.

A katsoo vastineessaan ja lisäkirjelmissään, että Ratahallintokeskuksen ja kaupungin selvitykset rakennustöiden aiheuttamien häiriöiden vähentämisestä ja liikenteenhoidon turvaamisesta ovat olleet puutteelliset. Saattoliikenteen ja liikennepysäköinnin ongelmiin ei ole puututtu ja muutenkin haittoja on vähätelty. Korvaavasta liikenteestä annettu informaatio on ollut huonoa, mistä matkustajille on aiheutunut monenlaista haittaa ja harmia. Liityntäliikenne ei ole useina ajanjaksoina toiminut lainkaan.

Kaupunki on lisäselvityksessään todennut, että sen käsityksen mukaan Rekolan aseman nykyiset liikennejärjestelyt ovat olleet tarpeeseen nähden toimivat. Myös liikennepysäköintipaikat ovat vastanneet tarpeita. Koivukylässä paikkoja on vähän, mutta tilanne paranee pian käynnistyvän Keravan kaupunkirata -hankkeen toteuttamisen aikana. Kaupunki seuraa kaiken aikaa liikenteen sujumista ja liikenneturvallisuutta. Liikenneympäristöä kehitetään tarpeiden mukaan taloudellisten mahdollisuuksien puitteissa.

3.2.2 KANNANOTTO

Ratahallintokeskus ja Vantaan kaupunki ovat toteuttaneet kaupunkiradan rakentamistyöt yhteishankkeena. Junaliikenteen hoito ja asiakaspalvelu on kuulunut puolestaan VR Osakeyhtiölle.

VR Osakeyhtiö kuuluu vuonna 1995 perustettuun VR-konserniin, jonka emoyhtiö on VR-Yhtymä Oy. VR-Yhtymä Oy on liikenne- ja viestintäministeriön toimialaan kuuluva, Suomen valtion kokonaan omistama osakeyhtiö, joka toimii osakeyhtiölain mukaisesti. Oikeusasiamiehen laillisuusvalvonnan piiriin ei kuulu yksityisoikeudellisten osakeyhtiöiden toiminnan valvonta. Kuitenkin kielilain 17 b §:n mukaan myös valtion palveluja tuottavat yhtiöt ovat velvolliset palvelemaan yleisöä ja tiedottamaan yleisölle suomeksi ja ruotsiksi, jollei se ole tarpeetonta tai yhtiön kannalta kokonaisuudessaan arviotuna kohtuutonta.

Oikeusasiamiehen ei laillisuuden valvojana lähtökohtaisesti kuulu ottaa kantaa tämänkaltaisten rakentamistöiden käytännön järjestelyjen tarkoituksenmukaisuuskysymyksiin. Tältäkin osin oikeusasiamiehen näkökulmaksi jää valvoa perusoikeuksien ja ihmisoikeuksien toteutumista.

Rakennustöiden aikana Rekolan aseman 1 raidetta oli tilapäisesti siirretty ja laiturille oli kulku portaita pitkin, joita liikuntarajoitteiset henkilöt eivät A:n kirjelmien mukaan jaksaneet käyttää. Raiteelle 3 johti sen sijaan loiva ja helposti kuljettava luiska. Kirjelmien mukaan tämä haitta on kestänyt vuoden 1999 lokakuusta vuoden 2000 kevääseen. Osa junista lähti raiteelta 1 ja osa raiteelta 3. Ratahallintokeskuksen selvityksen mukaan Rekolan aseman rakennusaikana arvioitiin liikuntarajoitteisten henkilöiden saattoliikenteen suuntautuvat Koivukylän asemalle. Lisäksi asiassa oli otettu huomioon Rekolasta oleva tiheä Vantaan sisäinen bussiliikenne.

Pääkaupunkiseudun liikenneyhteydet ovat yleensä hyvät. Poikkeuksellisten olosuhteiden aikana liikennepalvelut saattavat kuitenkin tilapäisesti heikentyä. A:n kirjelmäänsä oheistaman Vantaan kaupungin joukkoliikennetoimiston tiedotteen mukaan Peijakseen on ajalla 1.10.1999-4.6.2000 kulkenut kahdeksan bussilinjaa. Ratahallintokeskuksen selvityksen mukaan Rekolasta on hyvät bussiliikenneyhteydet Tikkurilaan ja Helsinkiin. Vaikka rakennustöiden aikana matkustaminen on saattanut kestää aikaisempaa huomattavasti kauemmin, saadun selvityksen perusteella liikenteen hoito on kuitenkin ollut turvattu siten, että liikkuminen on ollut mahdollista. Se on kuitenkin ollut ilmeisesti ainakin pakoin ja joinakin aikoina liikuntarajoitteisille henkilöille melko hankalaa.

Yhdenvertaisen kohtelun vaatimuksen yhtenä ulottuvuutena on turvata myös vammaisille edellytykset elää ja toimia muiden kanssa yhdenvertaisina yhteiskunnan jäseninä. Tavoitteena tulee olla, että vammaisilla henkilöillä on oikeus elää ja toimia samoissa elinympäristöissä kuin muutkin.

Selvitys ei ole tuonut esiin sellaisia rakennusaikaisten kulkuyhteyksien järjestelyyn liittyviä ratkaisuja, joihin minun tulisi puuttua liikkumisvapauden perusoikeuden näkökulmasta. Myöskään yhdenvertaisen kohtelun tavoitteen näkökulmasta asia ei anna aiheutta minulle enempään kuin että kiinnitän Ratahallintokeskuksen huomiota siihen, että myös tällaisten rakennustöiden vaatimat tilapäiset liikkumisjärjestelyt tulee toteuttaa siten, että ne eivät vaaranna liikuntarajoitteisten ihmisten mahdollisuutta elää ja toimia samoissa elinympäristöissä kuin muut.

Liikennejärjestelyistä tiedottaminen on saadun selvityksen mukaan tapahtunut pääosin vain suomeksi. Kielilain 17 b §:n mukaan arvioitaessa valtion palveluja tuottavan yhtiön velvollisuutta tarjota palveluja ja tiedottaa suomeksi ja ruotsiksi on noudatettava suhteellisuutta. Yhtiön on palveltava yleisöä ja tiedotettava yleisölle suomeksi ja ruotsiksi, jollei se ole tarpeetonta tai yhtiön kannalta kokonaisuudessaan arviotuna kohtuutonta. Toisaalta on otettava huomioon, miten merkittävästä

toiminnasta kansalaisten näkökulmasta katsottuna on kysymys ja toisaalta on arvioitava, mitä koh- tuudella voidaan vaatia yhtiöltä. Ratahallintokeskuksen selvityksen mukaan vain suomenkielisten taulujen käyttö on johtunut harkinnasta, jossa on otettu huomioon niiden käyttötarve ja luettavuus. Saadun selvityksen perusteella on vaikea arvioida, onko palvelujen tarjonnassa ja tiedottamisessa aina kaikilta osin noudatettu edellä mainitussa kielilain säännöksessä tarkoitettua suhteellisuutta. Saatu selvitys ei anna minulle aihetta enempään kuin että kiinnitän Ratahallintokeskuksen huomiota siihen, että myös tällaisten väliaikaisjärjestelyjen aikana tulee noudattaa kielilain 17 b §:n säännöstä.

3.3

MUISTUTUKSEEN VASTAAMINEN

3.3.1

TAPAHTUMAT

A on kirjoituksissanne arvostellut sitä, että hän ei ole saanut Ratahallintokeskukselle tekemäänsä huomautuskirjelmään minkäänlaista kirjallista vastausta.

Ratahallintokeskuksen lausunnon mukaan kaupunkiradan rakentamisesta Tikkurilasta Keravalle valmistui yleissuunnitelma keväällä 1998. Suunnitelmasta pyydettiin virallinen lausunto muun muassa Vantaan kaupungilta. Lausunnon valmisteluajana Ratahallintokeskus ja Vantaan kaupunki esittelivät 20.8.1998 suunnitelmia radanvarren asukkaille. Suunnitelmat ovat sen jälkeen olleet nähtävänä Koivukylän kirjastossa.

Suunnitelmista saatiin mielipiteitä Vantaan kaupungin alueen asukkailta noin 60 kappaletta. Näihin mielipiteisiin kuului myös A:n 22.8.1998 päivätty huomautuskirjelämä. Asukkaiden kirjelmät Ratahallintokeskus on toimittanut Vantaan kaupungille otettavaksi huomioon kaupungin virallisessa lausunnossa Ratahallintokeskukselle.

3.3.2

KANNANOTTO

Esitetyn selvityksen mukaan A:n huomautuskirjelämä kaupunkiradan rakentamisesta on muiden asukkaiden mielipiteiden tavoin toimitettu Vantaan kaupungille. Saamansa valmisteluaineiston perusteella kaupunki on tehnyt virallisen lausuntonsa suunnitelmasta Ratahallintokeskukselle, min- kä jälkeen päätöksen suunnitelman toteuttamistavasta on tehnyt Ratahallintokeskus.

A:n huomautuskirjelämä on siten ollut osa asian valmisteluaineistoa. Suunnitelmasta kertyneen ai- neiston perusteella Ratahallintokeskus on radanpitäjänä sille lain mukaan kuuluvan harkintavallan perusteella tehnyt päätöksen rataverkon rakentamisesta. Asiassa ei ole ilmennyt aihetta epäillä sellaista lainvastaista menettelyä tai velvollisuuden laiminlyöntiä, johon oikeusasiamiehen tulisi puuttua.

3.4.

VIRANOMAISILLE TEHTYJEN ASIAKIRJAPYYNTÖJEN KÄSITTELY

3.4.1.

OIKEUSOHJEET

Voimassa olevan viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain 1 §:n 1 momentin mukaan viranomaisten asiakirjat ovat julkisia, jollei tässä tai muussa laissa erikseen toisin säädetä. Lain

9 §:n 1 momentin mukaan jokaisella on oikeus saada tieto viranomaisen asiakirjasta, joka on julkinen. Lain 13 §:n 1 momentin mukaan pyyntö saada tieto viranomaisen asiakirjan sisällöstä on yksilöitävä siten, että viranomainen voi selvittää, mitä asiakirjaa pyyntö koskee. Lain 14 §:n 1 momentin mukaan viranomaisen asiakirjan antamisesta päättää se viranomainen, jonka hallussa asiakirja on, jollei toisin säädetä. Pykälän 3 momentin mukaan, jos virkamies kieltäytyy antamasta pyydettyä tietoa, hänen on ilmoitettava tiedon pyytäjälle kieltäytymisen syy ja annettava tieto siitä, että asia voidaan saattaa viranomaisen ratkaistavaksi. Lain 15 §:n 1 momentin mukaan, jos viranomaiselta pyydetään asiakirjaa, jonka toinen viranomainen on laatinut tai joka kuuluu toisen viranomaisen käsiteltävänä olevaan asiaan, viranomainen voi siirtää asian sen viranomaisen ratkaistavaksi, joka on laatinut asiakirjan tai jonka käsiteltäväksi asia kokonaisuudessaan kuuluu.

3.4.2

TAPAHTUMAT

A on kantelukirjelmissään arvostellut liikenneministeriön menettelyä, kun ministeriö ei ole vastannut hänen kirjeeseensä. Liikenneministeriön lausunnon mukaan liikenneministeri Matti Aura on vastannut A:n 11.3.1998 päivättyyn kirjeeseen 3.4.1998 päivätyllä kirjeellään.

A on tyytymätön myös Vantaan kaupungin ja Ratahallintokeskuksen menettelyyn asiakirjapyyntöjensä käsittelyssä. A on pyytänyt 16.2.1999 Vantaan kaupungin teknilliseltä virastolta lehtikirjoitusta varten asiakirjoja ja selvityksiä Korson aseman rakentamisesta uuteen paikkaan, rakennustöiden kustannuksista, perusteluja Rekolan ja Matarin tasoristeyten poistamisesta sekä tietoa uusien alijajalijakojen valmistumisen ajankohdasta. A on 12.11.1999 Vantaan kaupungille ja Ratahallintokeskukselle osoittamassaan kirjoituksessa uudistanut 16.2.1999 tekemänsä asiakirjapyyntönsä. A on vielä 26.11.2000 pyytänyt Vantaan kaupungin arkistosta muun ohella Harakkasaaren tasoristeyksen poistamiseen liittyviä asiakirjoja.

Vantaan kaupungin lausunnon ja selvityksen mukaan se on käsityksensä mukaan antanut A:n käyttöön kaiken sen asiakirja-aineiston, jonka hän on pyytänyt. Siltä osin kun A:n pyyntö on koskenut laajan asiakokonaisuuden selvittämistä eikä pyyntöä ole tarkemmin yksilöity, kaupunki on lähettänyt A:lle 16.3.1999 päivätyn siirtoilmoituksen, jonka mukaan kaupunki on siirtänyt pyynnön Ratahallintokeskukselle. Harakkasaaren vanhan tasoristeyksen sulkemisesta koskevien asiakirjapyyntönsä osalta kaupunki on selvityksessään todennut, että kaupunki ei ole neuvotellut eikä päättänyt tasoristeyksen sulkemisesta. Näin ollen kaupungilla ei ole sitä koskevia asiakirjoja.

Ratahallintokeskuksen lausunnon ja selvityksen mukaan A on pyytänyt Vantaan kaupungin teknilliseltä virastolta lehtikirjoitusta varten yksilöimättömiä asiakirjoja ja selvityksiä. Vantaan kaupunki on lähettänyt edellä mainitun pyynnön Ratahallintokeskukselle 16.3.1999. Ratahallintokeskuksen apulaisjohtaja --- on vastauskirjeessään 17.5.1999 pitänyt yksityiskohtaista pyyntöä kohtuuttomana, koska tiedustelu on koskenut noin 20 vuoden takaisia asioita. Asioita hoitavat organisaatiot ovat muuttuneet moneen kertaan eikä asiakirjoja ole helposti löydettävissä arkistoista.

Ratahallintokeskus on 18.1.2000 päivätyssä vastauksessa A:n 12.11.1999 tekemään asiakirjapyyntöön viitannut asiasta oikeusasiamiehelle antamaansa selvitykseen ja todennut ettei A:n pyytämää asiakirjoja ole Ratahallintokeskuksen hallussa.

Ratahallintokeskuksen oikeusasiamiehelle antaman lausunnon ja selvityksen mukaan A:n pyytämät tiedot ovat pääosin 20 vuotta vanhoja eikä niitä ole VR:n 1980 luvun arkistomuodostussäännön ohjeiden mukaan tullut arkistoida pysyvästi. Ratahallintokeskus on kuitenkin pyydettyjen tietojen löytämiseksi käynyt läpi asemien ja alikulkusiltojen ja -käytävien rakentamista koskevat Valtionrautateiden ja Vantaan kaupungin väliset sopimukset ja Hanalan seisakkeen lakkauttamista kos-

kevaan päätökseen liittyvät pysyvästi arkistoitavat asiakirjat. Tiedot on esitetty lausunnossa.

Vastineessaan A katsoo, ettei hänen asiakirjapyyntönsä ole ollut kohtuuton, koska asiakirjat Ratahallintokeskuksen lausunnon ja selvityksen mukaan ovat kuitenkin olleet yksilöitävissä ja löydettävissä. Vantaan kaupunki ei hänen lisäkirjelmiensä mukaan ole ilmoittanut syytä tai perustetta sille, ettei hänelle ole annettu Harakkasaaren tasoristeyksien sulkemista koskevia asiakirjoja.

3.4.3

KANNANOTTO

Viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain 13 §:n 1 momentin mukaan pyyntö saada tieto viranomaisen asiakirjan sisällöstä on yksilöitävä riittävästi siten, että viranomainen voi selvittää, mitä asiakirjapyyntö koskee. A:n asiakirjapyyntö Ratahallintokeskukselle ei ole koskenut tiettyä yksittäistä asiakirjaa, vaan aineistokokonaisuutta. Ratahallintokeskuksen lausunnossa ja selvityksessä yksilöityjen sopimusten ja muiden asiakirjojen perusteella A on ilmeisesti saanut pyytämänsä tiedot ainakin niiltä osin kuin ne ovat olleet arkistosta löydettävissä. Ratahallintokeskuksen selvityksen ja lausunnon mukaan tietojen kerääminen on edellyttänyt asemia sekä alikulkuja ja -käytäviä koskevien 20 vuotta vanhojen arkistoitujen sopimusten selvittämistä.

A on pyytänyt myös Vantaan kaupungilta asiakirjoja muun ohella Harakkasaaren tasoristeyksen lakkauttamisesta. Saadun selvityksen mukaan Vantaan kaupungilla ei ole ollut Harakkasaaren tasoristeyksen sulkemista koskevia asiakirjoja. Tämän vuoksi näitä asiakirjoja ei ole voitu toimittaa A:lle. Kaupungin Oy VR-Rata Ab:ltä saaman tiedon mukaan tasoristeys suljettiin radan kunnossapitotöiden vuoksi keväällä 1999.

A:n lisäkirjoitusten mukaan Vantaan kaupunki ei olet antanut hänelle kirjallista vastausta hänen asiakirjapyyntöönsä. Katson, että julkisuuslain ja hyvän hallinnon periaatteiden mukaista olisi ollut ilmoittaa kirjallisesti A:lle, että Vantaan kaupungilla ei ole asiaan liittyviä asiakirjoja ja samalla kertoa hänelle, että päätöksen tasoristeyksen sulkemisesta on tehnyt Oy VR-Rata Ab. Tämän vuoksi saatan käsitykseni asiakirjapyyntöihin vastaamisesta Vantaan kaupungin tietoon.

Katson, että asiassa ei ole muutoin ilmennyt perusteita epäillä sellaista lainvastaista tai velvollisuuden vastaista menettelyä, johon oikeusasiamiehen tulisi puuttua.

3.5

APULAISJOHTAJA B:N ASEMA ASIAN VALMISTELUSSA

3.5.1

OIKEUSOHJEET

Hallintomenettelylain 10 §:n 1 momentin 2 kohdan mukaan virkamies on esteellinen jos asian ratkaisusta on odotettavissa erityistä hyötyä tai vahinkoa hänelle tai hänen lähisukulaiselleen tai säännöksen 6 kohdan mukaan jos luottamus hänen puolueettomuuteensa muusta erityisestä syystä vaarantuu. Lain 11 §:n 1 momentin mukaan esteellisenä ei saa käsitellä asiaa eikä olla läsnä sitä käsiteltäessä, paitsi milloin esteellisyys asian laadun vuoksi ei voi vaikuttaa ratkaisuun tai asian käsittelyä ei voida lykätä.

3.5.2

TAPAHTUMAT JA KANNANOTTO

A on kertonut, että Tikkurila-Kerava -kaupunkiradan tiedotustilaisuudessa 16.5.2001 esiintyi myös apulaisjohtaja B, joka A:n mukaan ilmoitti Ratahallintokeskuksen virallisena kantana, että uusia

alikulkuja ei ole tarpeen rakentaa Rekola-Matari -alueelle. A kertoo, että B asuu Laurintien läheisyydessä ja että mahdollisen alikulun rakentamisella voisi olla taloudellista tai muuta vaikutusta häneen.

Ratahallintokeskuksen lausunnon ja selvityksen mukaan toukokuun 2001 alkuun asti hankkeiden yleissuunnittelusta ja kehittämisestä on vastannut Ratahallintokeskuksen kehittämissyksikkö. Tämä yksikkö on myös vastannut kysymyksessä olevan kohteen yleissuunnittelusta ja rakennustoimenpiteiden määrittämisestä. Apulaisjohtaja B:n rakentamisyksikkö on vastannut rakentamisesta sekä rakennussuunnittelusta. Koska A:n kantelu on koskenut jo rakennusvaiheessa ollutta hanketta, apulaisjohtaja B on selvittänyt hanketta ja avustanut selvityksen laatimisessa. Selvityksen on kuitenkin tarkastanut ja allekirjoittanut ylijohtaja ---.

Edelleen lausunnossa ja selvityksessä on todettu, että B on ollut yleisön joukossa yleisötilaisuudessa 16.5.2001. Ratahallintokeskuksen virallisena edustajana on tässä tilaisuudessa ollut ylitarkastaja ---, joka on vastannut Tikkurila-Kerava -kaupunkiradan suunnittelusta ja rakentamisesta. Ratahallintokeskuksen organisaatiota on muutettu 1.5.2001 lähtien, jolloin on perustettu investointiyksikkö, joka vastaa radan suunnittelusta ja selvityksestä sekä rakentamisesta. Tämän yksikön johtajana toimii investointijohtaja ---.

Yhteenvedona lausunnossa ja selvityksessä on todettu, että tehdyt ratkaisut eivät estä eritasojen, esimerkiksi Laurintien alikulun, rakentamista siinä vaiheessa, kun Vantaan kaupunki katsoo sen tarpeelliseksi liikennetarpeiden ja rahoitusmahdollisuuksien perusteella. Apulaisjohtaja B ei ole osallistunut hankkeen suunnitteluun eikä neuvotteluihin, joissa Vantaan kaupungin kanssa on määriteltävä hankkeen sisältö ja rakentamistoimenpiteet.

Hankitun selvityksen perusteella katson, että asiassa ei ilmennyt aihetta epäillä lainvastaista menettelyä tai velvollisuuden laiminlyöntiä.

4

TOIMENPITEET

Kiinnitän Ratahallintokeskuksen huomiota kohdassa 3.2.2 esittämiini näkökohtiin liikuntarajoitteisten henkilöiden huomioon ottamisesta ja myös kohdassa 3.3.2 todettuun velvollisuuteen huolehtia kielilain 17 b §:ssä tarkoitetulla tavalla liikennejärjestelyistä tiedottamisesta molemmilla kansalliskielillä sekä saatan Vantaan kaupungin tietoon kohdassa 3.4.3 todetun käsitykseni asiakirjapyyntöihin vastaamisesta. Tässä tarkoituksessa lähetän jäljennökset tästä päätöksestäni Ratahallintokeskukselle ja Vantaan kaupungille.

Kirjoituksenne liitteet palautetaan ohessa.