



Rovaniemen kylien ja haja-alueen liikenneturvallisuus- suunnitelma

ERKKI SARJANOJA | MINNA NIKULA | ANNE HERRANEN



Rovaniemen kylien ja haja-alueen liikenneturvallisuussuunnitelma

ERKKI SARJANOJA
MINNA NIKULA
ANNE HERRANEN

RAPORTTEJA 5 | 2020

Rovaniemen kylien ja haja-alueen liikenneturvallisuussuunnitelma

Lapin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Taitto: Minna Nikula ja Erkki Sarjanoja

Kansikuva: Minna Nikula

Kartat: Minna Nikula, Anne Herranen, Kirsi Översti

Painotalo: Grano Oy

ISBN 978-952-314-843-7 (painettu)

ISBN 978-952-314-844-4 (PDF)

ISSN-L 2242-2846

ISSN 2242-2846 (painettu)

ISSN 2242-2854 (verkkójulkaisu)

URN:ISBN:978-952-314-844-4

www.doria.fi/ely-keskus

Sisältö

| | |
|---|----|
| Alkusanat | 2 |
| 1. Lähtökohdat yleisesti | 3 |
| 1.1. Suunnittelualue | 3 |
| 1.2. Liikenneverkko | 5 |
| 1.3. Maankäyttö | 9 |
| 1.4. Liikenneonnettomuudet | 10 |
| 1.5. Liikenneturvallisuuskysely..... | 18 |
| 1.6. Kylätilaisuudet..... | 22 |
| 1.7. Koulumatkojen turvallisuus | 23 |
| 1.8. Aloitteet, maastokäynnit ja aiemmin laaditut suunnitelmat..... | 23 |
| 1.9. Toimintaympäristön mahdolliset muutokset | 24 |
| 2. Tavoitteet..... | 26 |
| 3. Liikenneturvallisuustyö..... | 27 |
| 3.1. Liikenneturvallisuustyön organisointi | 27 |
| 3.2. Liikenneturvallisuustyön sisältö..... | 27 |
| 4. Toimenpide-esitykset | 29 |
| 4.1. Maankäyttö | 29 |
| 4.2. Tie- ja katuverkon jäsentely | 29 |
| 4.3. Väistämisvelvollisuudet ja nopeusrajoitukset | 29 |
| 4.4. Kävely ja pyöräily | 36 |
| 4.5. Maanteiden muut toimenpiteet..... | 48 |
| 4.6. Kadut ja pihat | 52 |
| 4.7. Tasoristeykset | 53 |
| 5. Toimenpideohjelma..... | 54 |
| 6. Vaikutukset..... | 65 |
| 7. Jatkotoimenpiteet..... | 66 |
| 8. Liitteet..... | 67 |

Alkusanat

Liikenneympäristön kehittäminen sekä liikenneturvallisuuden kasvatus-, valistus- ja tiedotustyön tehostaminen ovat keinoja, joiden avulla liikenneturvallisuutta voidaan parantaa. Liikenneturvallisuussuunnitelmien keskeisenä tavoitteena on koota liikenneturvallisuustyö yhdeksi kokonaisuudeksi. Näin liikenneturvallisuustyö on mahdollisimman selkeää, jatkuvaa ja yhteistyö eri toimijoiden sekä sidosryhmien kesken mutkatonta.

Tämä suunnitelma sisältää katsauksen Rovaniemen kaupungin haja-alueen liikenneturvallisuuden nykytilaan, liikenneturvallisuustyön organisointimallin sekä toimenpideohjelman tunnistettujen liikenneympäristön turvallisuusongelmien parantamiseksi. Suunnitelma on luonteeltaan tarveselvitys. Suunnittelun ja toteutuksen aikajänne on noin kymmenen vuotta, joten pidemmän aikavälin hankkeet eivät ole niin keskeisessä asemassa.

Liikenneturvallisuussuunnitelma on laadittu Rovaniemen kaupungin, Ranuan ja Sodankylän kuntien sekä Lapin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen yhteistyönä. Jokaisesta kunnasta on laadittu erillinen raportti. Suunnittelutyötä ohjanneeseen työryhmään kuuluivat:

- Risto Niemelä, Ranuan kunta
- Aku Raappana, Rovaniemen kaupunki
- Jani Kiemunki, Sodankylän kunta
- Merja Lämsä, Lapin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Paikallisia asukkaita on kuultu paitsi liikenneturvallisuuskyselyn avulla, myös järjestämällä työpajoja kuu-della eri kylällä työn alkupuolella, jossa asukkaat ovat saaneet kertoa alueensa liikenneturvallisuuden tilasta ja nimetä kartalle havaitsemiaan ongelmia. Kaupungin liikenneturvallisuusryhmälle hanke on annettu tiedoksi. Liikenneturvallisuushaasteita käytiin läpi kaupungin työpajassa, jossa oli mukana henkilöitä eri hallintokun-nista ja sidosryhmistä. Konsulttina suunnitelman laadinnassa toimi Ramboll Finland Oy, josta suunnitelman laatimiseen osallistuivat Erkki Sarjanoja, Minna Nikula, Anne Herranen sekä Kirsi Översti.

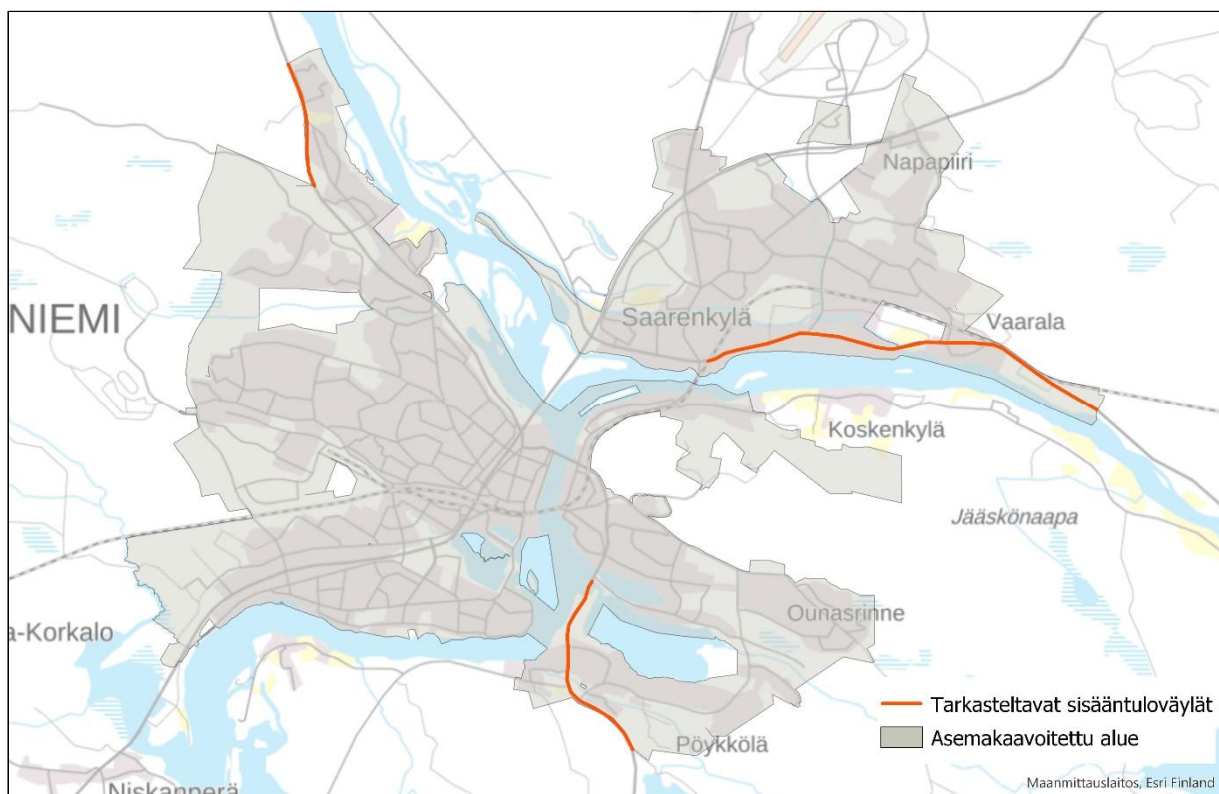
Tammikuussa 2020

*Lapin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
Rovaniemen kaupunki*

1. Lähtökohdat yleisesti

1.1. Suunnittelualue

Työ on laadittu yhdessä Ranuan ja Sodankylän kuntien sekä Rovaniemen kaupungin kesken. Tässä raportissa käsitellään kuitenkin vain Rovaniemen haja-asutusalueetta (asemakaavoitettu keskusta-alue ei ole pääosin mukana, mutta mukana on sisääntuloväylät oheisen kuvan mukaisesti), muista kunnista on laadittu omat raporttinsa. Poikkeuksena kappale 1.1, jossa käsitellään Rovaniemeä koko kunnan osalta, sillä käytettävissä tilastoissa ei ole eritelty keskusta-alueita ja haja-asutusalueita erikseen. Rovaniemellä asuu noin 62 900 asukasta, joista haja-asutusalueella noin 6 500 asukasta. Kunta on pinta-alaltaan laaja ja asutus on keskittynyt voimakkaasti keskustan alueelle ja pienempiin haja-asutusalueen kyliin. Rovaniemellä kylien toiminta on aktiivista, kylien koko vaihtelee 20 asukkaan kylästä reilun tuhannen asukkaan kylään. Kunnan väestötiheys on 8,3 asukasta/km².

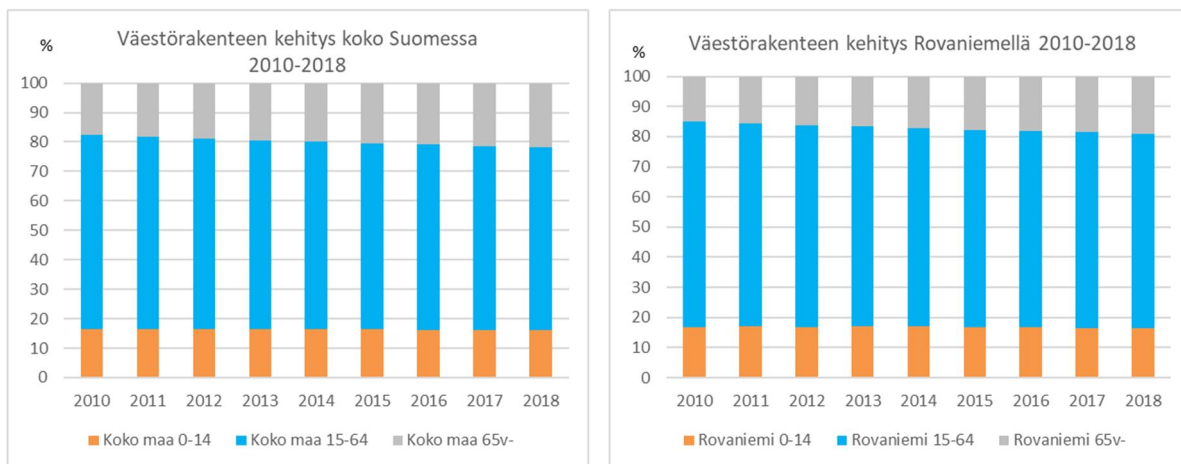


Kuva 1. Suunnittelualueen rajausta Rovaniemen keskustassa.

Viimeisen 10 vuoden aikana väkiluku on Rovaniemellä noussut 4 %, nousu on ollut tasaista koko tarkastelujaksolla. Tilastokeskuksen vuonna 2015 tehdyn väestöennusteen mukaan väestön odotetaan kasvavan Rovaniemellä 6 % vuoteen 2040 mennessä. Rovaniemen väestörakenne poikkeaa koko maan väestörakenteesta, sillä Rovaniemellä alle 15-vuotiaita on enemmän kuin maassa keskimäärin, mutta yli 65-vuotiaita keskimääräistä vähemmän. Voidaan olettaa, että Rovaniemen osalta suurin väestönkasvu keskittyy kuitenkin keskustan ympäristöön ja väestörakenteen olevan varsinaisella suunnittelualueella keskimääräistä vanhempi. Väestörakenteen muutos viimeisen 10 vuoden aikana on esitetty alla olevassa kuvassa.

Taulukko 1. Kunnan perustiedot 31.12.2018 ⁽¹⁾ ⁽²⁾ (Tilastokeskus), 1.1.2019 ⁽³⁾ (Maanmittauslaitos).

| Kunta | Väkiluku ⁽¹⁾ | Taajama-aste [%] ⁽²⁾ | Maapinta-ala [km ²] ⁽³⁾ | Väestötiheys / km ² ⁽¹⁾ |
|-----------|-------------------------|---------------------------------|--|---|
| Rovaniemi | 62 922 | 89,7 | 7 582 | 8,3 |



Kuva 2. Väestörakenteen kehitys koko maassa ja Rovaniemellä.

Rovaniemen työpaikoista suurin osa on palveluilla, mutta myös jalostuksen osuus on kunnassa merkittävä. Elinkeinorakenne kunnittain vuonna 2016 (Tilastokeskus):

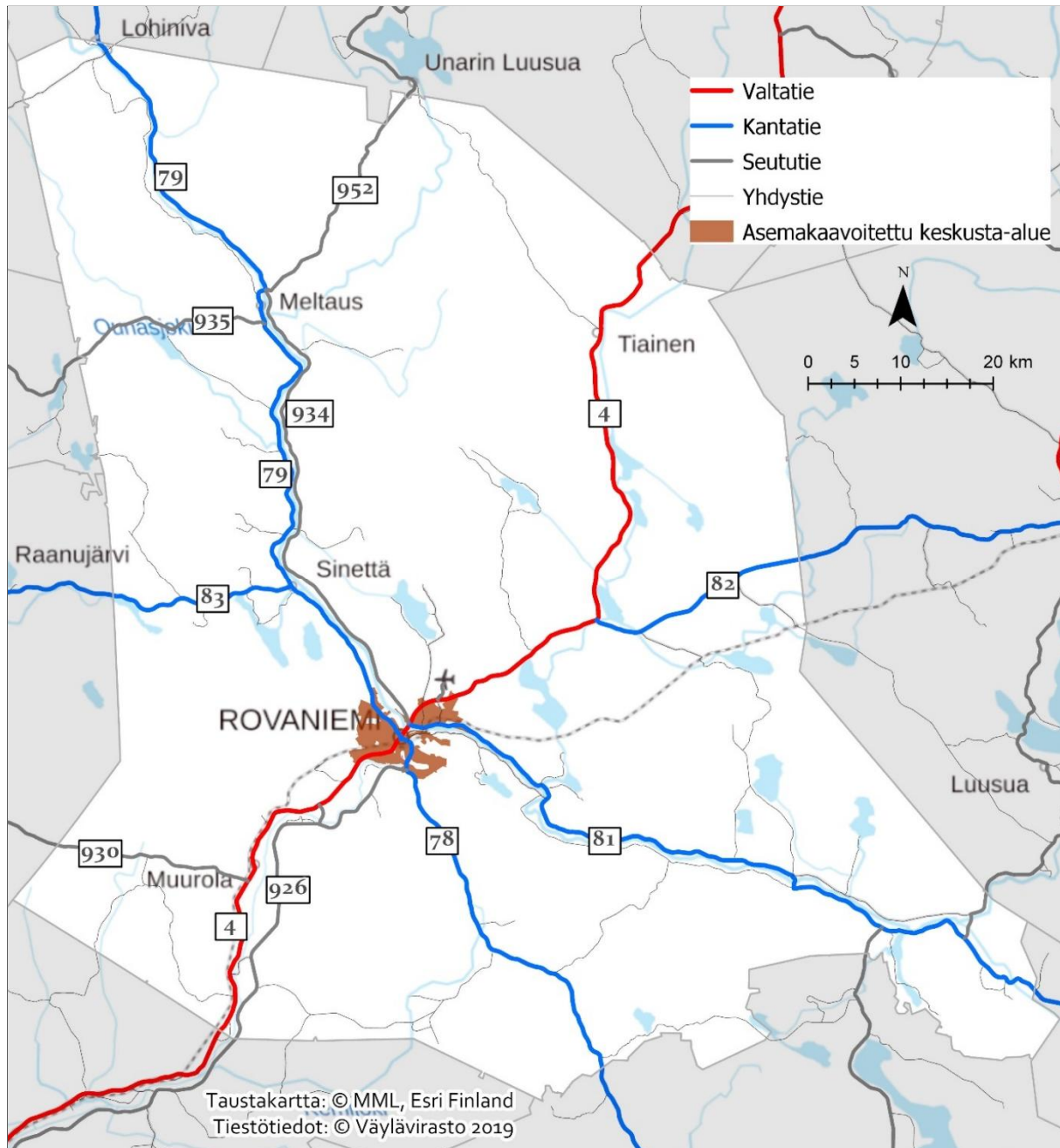
- palvelualat 84 %
- jalostus 13 %
- alkutuotanto 2 %
- toimiala tuntematon 1 %



Kuva 3. Rovaniemellä porot ovat yksi liikenteeseen vaikuttava asia.

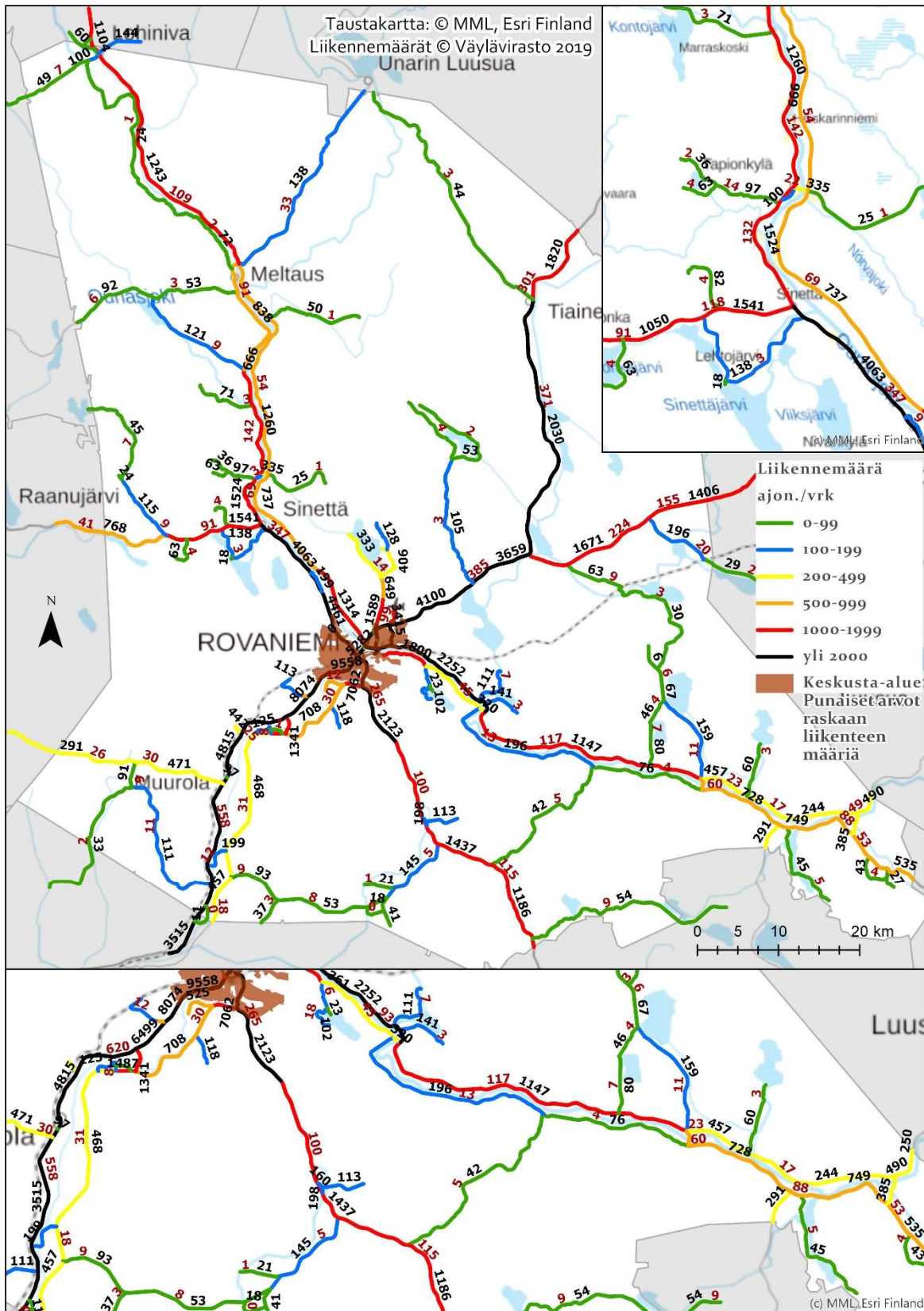
1.2. Liikenneverkko

Suunnittelualueella merkittävimmät liikenneväylät ovat valtatie 4 sekä kantatiet 78, 79, 81, 82 ja 83 sekä maantiet 926, 930, 934, 935 ja 952. Valtatie 4 kulkee Rovaniemen halki Kemlin ja Tervolan suunnasta Sodankylään. Kantatie 78 menee Rovaniemeltä Ranuan kautta Pudasjärvelle ja sieltä edelleen Kajaaniin, kt 79 Rovaniemeltä Kittilään ja Muonioon, kt 81 Rovaniemeltä Kuusamoon, kt 82 puolestaan Vikajärveltä Kemijärvelle ja Sallaan ja kt 83 Sinetästä Pelloon. Maantie 926 kulkee Kemistä Tervolan kautta Rovaniemelle, mt 930 Aavasaksalta Muurolaan, mt 934 Saarenkylästä Meltaukseen, mt 935 Pellosta Meltaukseen ja mt 952 Meltauksesta Sodankylään.



Kuva 4. Valta- ja kantatiet sekä seudulliset maantiet Rovaniemellä.

Rovaniemellä suurimmat liikennemäärät keskusta-alueen ulkopuolella ovat suunnittelualueella valtatiellä 4 Kemin suuntaan Häkinvaaraan saakka (6500 ajon/vrk). Yli 4000 ajoneuvoa vuorokaudessa on lisäksi valtatiellä 4 Häkinvaarasta etelään sekä pohjoiseen Vikajärven suuntaan sekä kantatiellä 79 keskustasta Sine-tän suuntaan. Maanteiden liikennemäärät on esitetty kuvassa 5.



Kuva 5. Liikennemäärät Rovaniemellä.

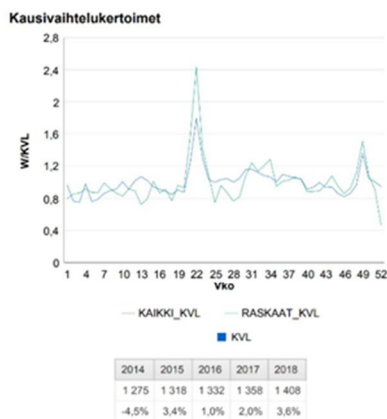
Rovaniemellä sijaitsee seitsemän liikenteen automaattista mittauspistettä (LAM-piste), joiden tiedoista nähdään mm. kausi- ja viikonpäivävaihtelut sekä liikennemäärän kehitys vuosina 2014–2018. LAM-pisteiden mittaustietoja on esitetty kuvissa 6 ja 7.

Kausivaihtelut liikennemäärissä ovat suuria. Rovaniemen alueella korostuu voimakkaasti tietyissä mitauspisteissä matkailuliikenne, sillä matkailuliikennettä on paljon paitsi Rovaniemelle, myös Rovaniemen kautta pohjoisempaan Lappiin ja Norjaan.

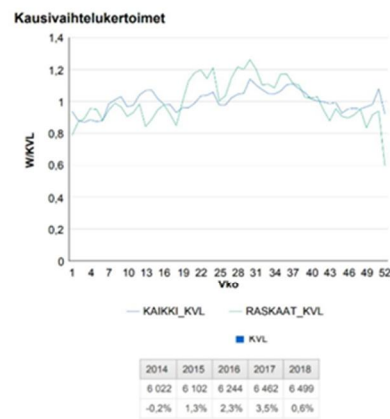
Taulukko 2. Suunnittelualueen LAM-pisteet

| LAM-piste | Tieosoite | KVL 2018 |
|------------------|------------|----------|
| 1405 Misi | 82/4/4690 | 1 408 |
| 1422 Jääskö | 79/14/1737 | 1 244 |
| 1424 Olkkajärvi | 4/504/3500 | 3 659 |
| 1451 Ala-Korkalo | 4/448/2546 | 6 499 |
| 1467 Pöykkölä | 78/224/768 | 7 063 |
| 1460 Ylikylä | 79/1/4615 | 4 461 |
| 1461 Vaarala | 81/2/4100 | 2 256 |

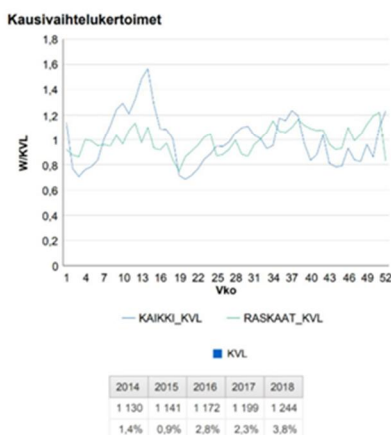
1405 kt82_Misi (KT 82)



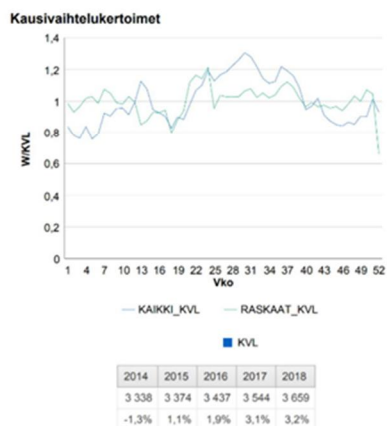
1451 vt4_Ala-Korkalo (VT 4)



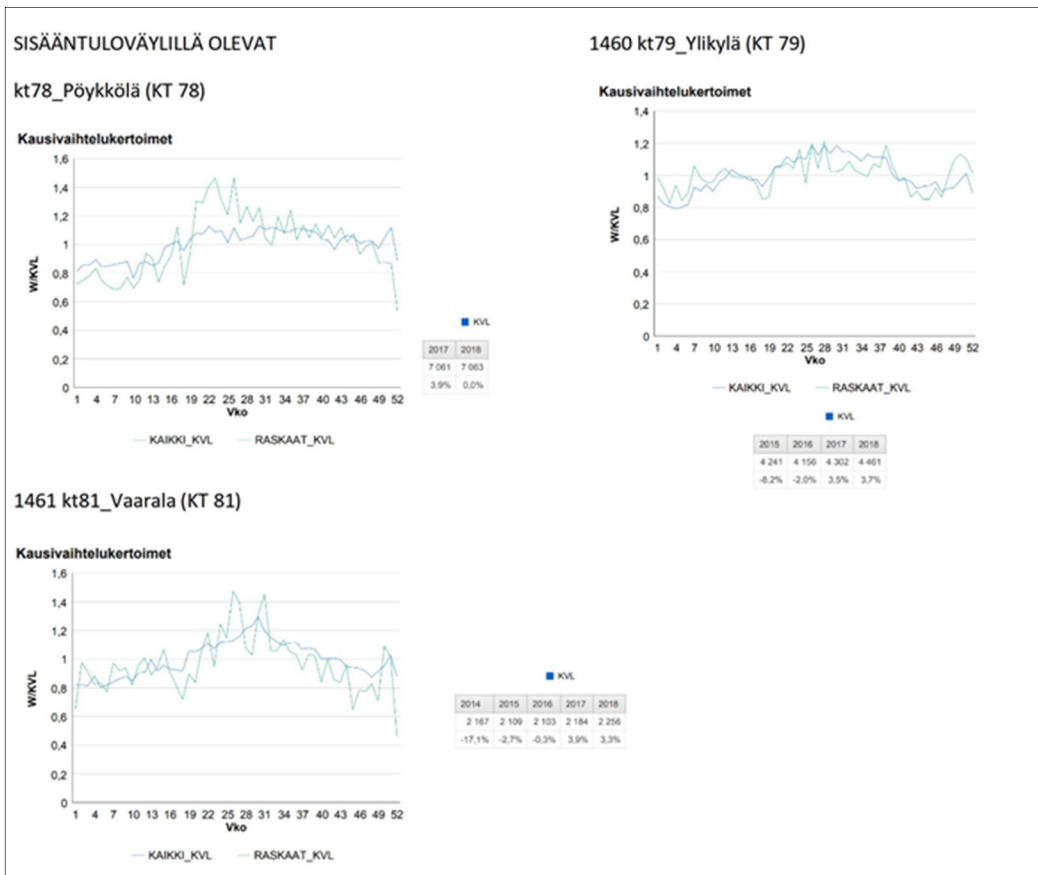
1422 kt79_Jääskö (KT 79)



1424 vt4_Olkkajärvi (VT 4)



Kuva 6. Liikennemäärien kausivaihtelukertoimet sekä liikennemäärien kehitys vuosina 2014–2018 LAM-pisteissä.



Kuva 7. Liikennemäärien kausivaihtelukertoimet sekä liikennemäärien kehitys vuosina 2014–2018 LAM-pisteissä.

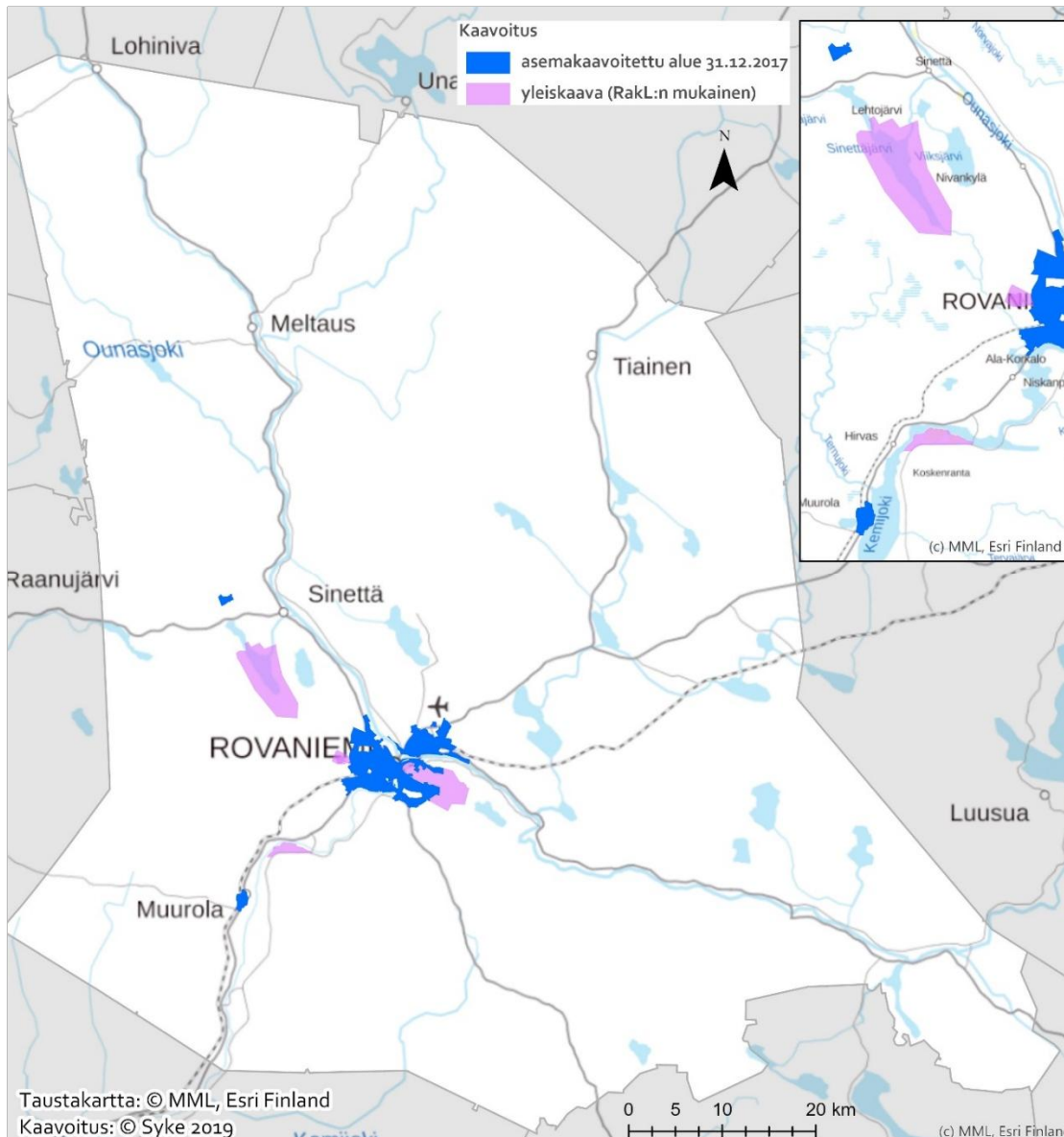


Kuva 8. Kuusamontie (kt 81) Vanntauskoskella.

1.3. Maankäyttö

Rovaniemen maankäytön periaatteellista ja suuntaviivat antavaa suunnittelua ohjaa Rovaniemen ja Ranuan kuntien alueelle laadittu Rovaniemen maakuntakaava, joka on saanut lainvoiman 4.12.2001. Rovaniemen ja Ranuan kuntien alueelle on laadittu lisäksi Rovaniemen vaihemaakuntakaava, jonka ympäristöministeriö on vahvistanut 26.5.2010. Kaava on laadittu voimassa olevaa Rovaniemen maakuntakaavaa täydentävänä vaihemaakuntakaavana, joka kumoaa voimassa olevaa kaavaa Rovaniemen ja Ranuan alueilla vain niiltä osin kuin muutoksia esitetään. Rovaniemen ja Itä-Lapin maakuntakaavaa on tarkistettu alkusyksystä 2016 saatu- jen muistutusten perusteella. Kaavoitusprosessi on vielä kesken, mutta valmistelussa olevaa kaavaa voidaan pitää jo huomioon otettavana asiakirjana, esim. Hirvaan ohitustieratkaisu on valmistelussa olevan kaavan mukainen. Ranuan Suhangon kaivoshankkeen vaihemaakuntakaava on vahvistettu 13.1.2016, jossa käsitel- lään kaivoshankkeeseen liittyvää kaavoitusta myös Rovaniemen alueella sekä hankkeeseen liittyviä tie- ja voimajohtolinjauksia.

Paikallista kaavoitusta ohjataan yleis- ja asemakaavojen avulla. Rovaniemen kaupungin alueella on voi- massa 20 oikeusvaikutteista osayleiskaavaa. Vireillä on tällä hetkellä neljä osayleiskaavahanketta. Asema- kaavoja on laadittu keskustaan ja sen lähiympäristöön sekä Muurolaan sekä Sinetän länsipuolelle.



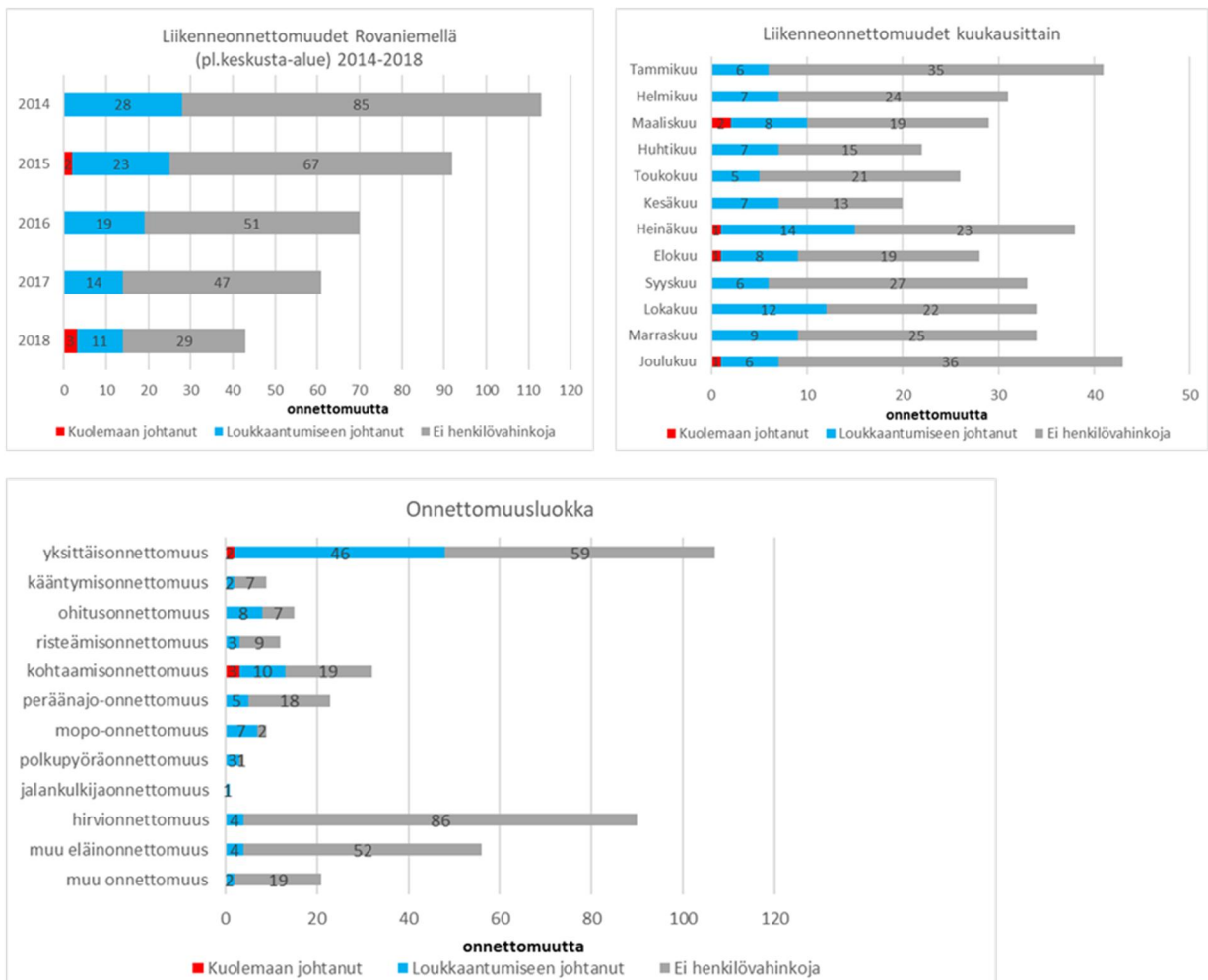
Kuva 9. Yleis- ja asemakaavoitettu alue.

1.4. Liikenneonnettomuudet

Onnettomuusaineisto sisältää sekä tie- että katuverkolla sattuneet poliisin tietoon tulleet onnettomuudet vuosilta 2010–2018 (Väyläviraston Tiira-palvelu). Tässä tarkastellaan ainoastaan suunnittelualueella tapahtuneita onnettomuuksia, eikä tarkastelu sisällä Rovaniemen asemakaavoitetulla keskusta-alueella sattuneita onnettomuuksia. Suunnittelualueella Rovaniemellä tapahtui vuosina 2010–2018 yhteensä 699 onnettomuutta, joista 30 % (213 kpl) johti henkilövahinkoihin. Onnettomuuksien määrä oli nousussa aina vuoteen 2014 saakka, jolloin se oli tarkastelujaksolla suurimmillaan. Viime vuosina onnettomuusmäärä on ollut laskussa.

Onnettomuudet painottuivat liikennemääriltään vilkkaimmille maantiesuosuksille. Valtatiellä 4 Hirvaan ja Niskanperän välisellä tieosuudella on suurin onnettomuuskesauma. Valtatiellä 4 Olkkajärven kohdalla ja siitä keskustan suuntaan on havaittavissa myös onnettomuuskesaamaa.

Onnettomuuksia on tarkasteltu tarkemmin viiden vuoden (2014-2018) aikajaksolla, ks. kuvaajat alla. Suurin osa onnettomuuksista sattuu vuoden vaihteen molemmin puolin (joulu-tammikuu). Suurin osa onnettomuuksista on yksittäisonnettomuuksia (28 %), joista 44 % johti henkilövahinkoon. Lisäksi Rovaniemen alueella tapahtuu paljon hirvi- ja peuraonnettomuuksia.

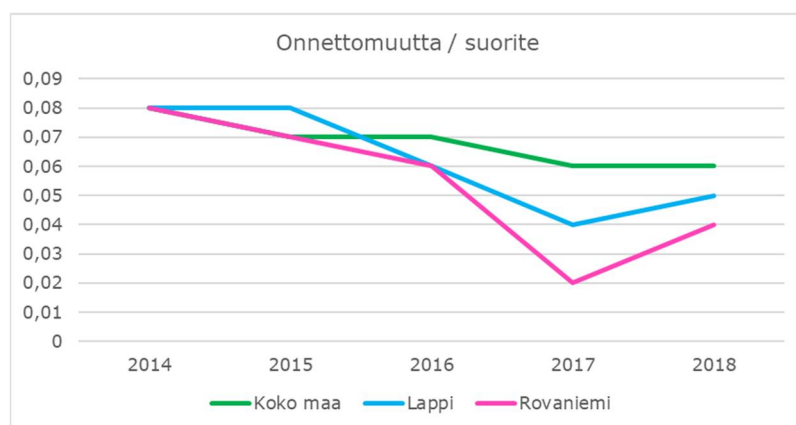


Kuva 10. Onnettomuusmäärien kehitys, onnettomuudet kuukausittain ja onnettomuusluokittain.

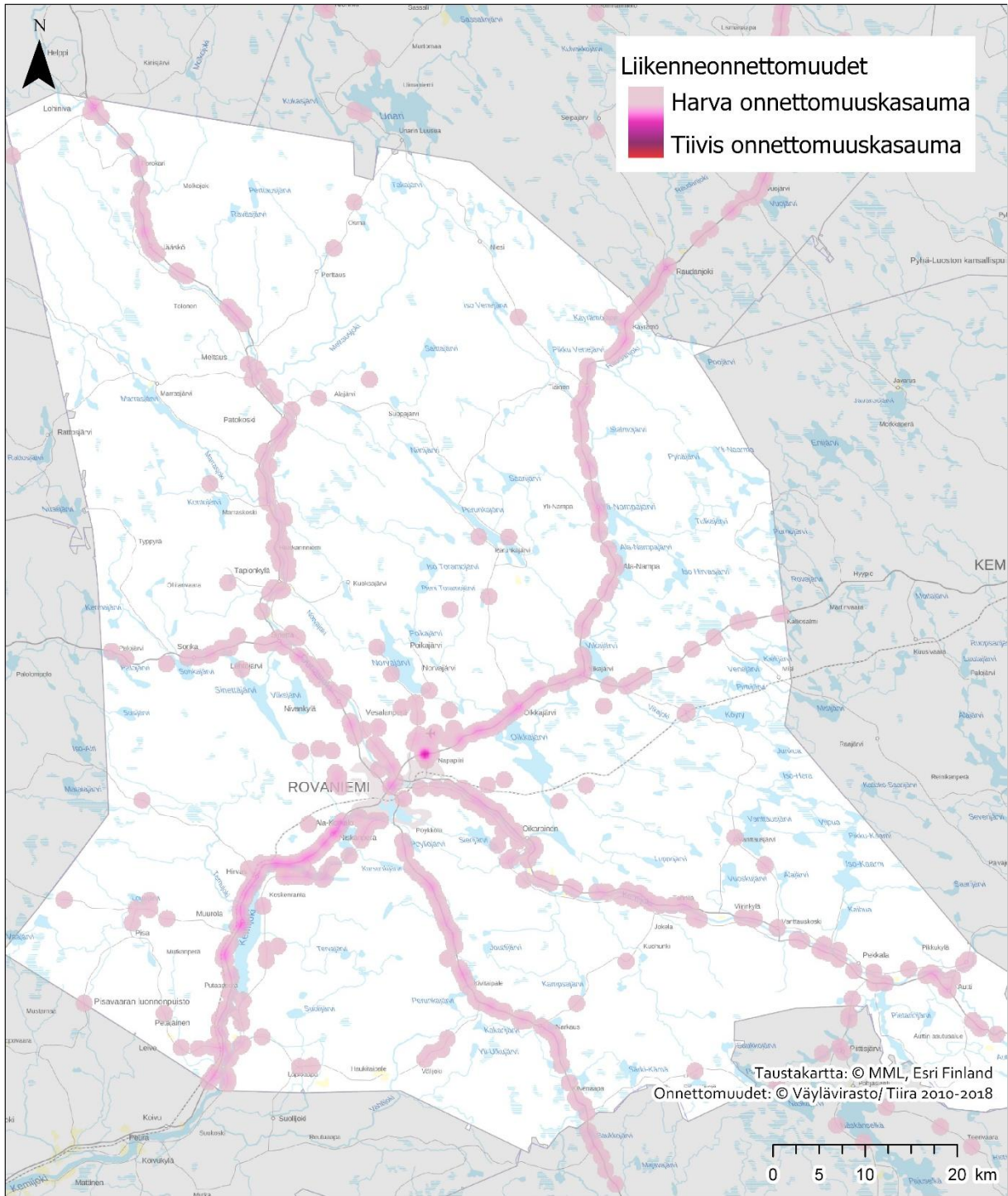
Maanteillä sattuneiden henkilövahinkoihin johtaneiden onnettomuuksien tunnuslukuja on esitetty taulukossa 3. Taulukossa on vertailutietoja koko maan, Lapin sekä Rovaniemen osalta. Tarkastelussa on käytetty koko kunnan kattavaa onnettomuusaineistoa (mukaan lukien keskusta-alueen onnettomuudet). Tunnusluvut on laskettu vuosien 2014–2018 onnettomuusmäärillä (henkilövahinkoihin johtaneet onnettomuudet). Suhteutettaessa henkilövahinko-onnettomuuksien määriä maanteiden liikennesuoritteeseen havaitaan, että Rovaniemellä tunnusluvut ovat olleet laskusuunnassa lukuun ottamatta vuonna 2018, jolloin nousua oli vähän edelliseen vuoteen verrattuna sekä Rovaniemellä että Lapissa. Rovaniemellä tapahtuu onnettomuuksia asukasta kohden selvästi vähemmän kuin Lapissa keskimäärin ja viime vuosina myös paljon vähemmän kuin maassa keskimäärin.

Taulukko 3. Henkilövahinko-onnettomuuksien tunnuslukuja maanteiden osalta.

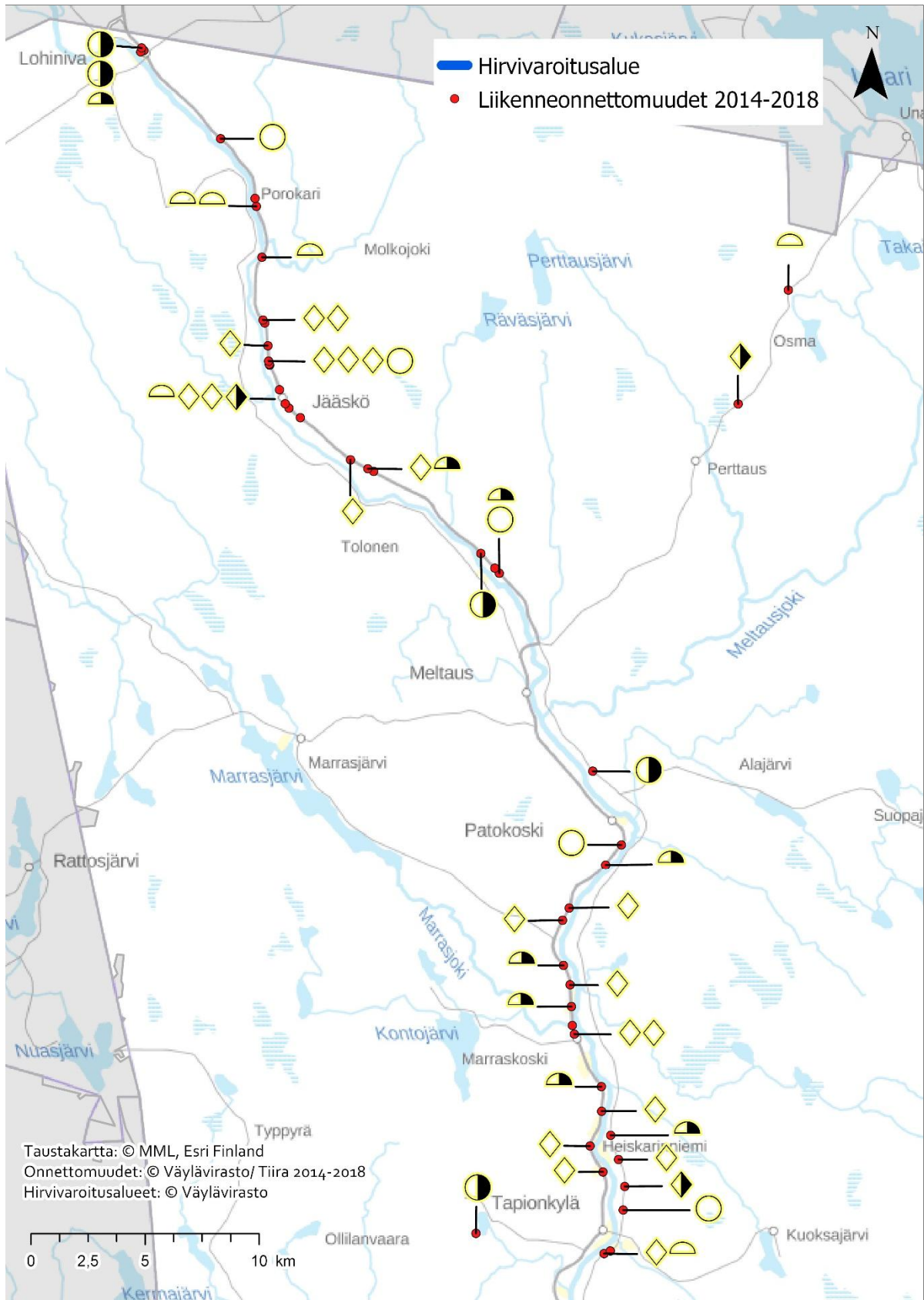
| 2018 | Väkiluku | Onnettomuudet | Liikennesuorite | Tieverkon pituus (km) | Onnettomuutta/100 000 asukasta | Onnettomuutta/suorite | Onnettomuutta/km |
|-----------|-----------|---------------|-----------------|-----------------------|--------------------------------|-----------------------|------------------|
| Koko maa | 5 517 919 | 2 301 | 38 588 | 79 415 | 42 | 0,06 | 0,029 |
| Lappi | 178 522 | 95 | 1 963 | 9 118 | 53 | 0,05 | 0,010 |
| Rovaniemi | 62 922 | 18 | 426 | 1 151 | 29 | 0,04 | 0,016 |
| 2017 | Väkiluku | Onnettomuudet | Liikennesuorite | Tieverkon pituus (km) | Onnettomuutta/100 000 asukasta | Onnettomuutta/suorite | Onnettomuutta/km |
| Koko maa | 5 513 130 | 2 330 | 38 299 | 79 444 | 42 | 0,06 | 0,029 |
| Lappi | 179 223 | 77 | 1 888 | 9 118 | 43 | 0,04 | 0,008 |
| Rovaniemi | 62 420 | 10 | 421 | 1 150 | 16 | 0,02 | 0,009 |
| 2016 | Väkiluku | Onnettomuudet | Liikennesuorite | Tieverkon pituus (km) | Onnettomuutta/100 000 asukasta | Onnettomuutta/suorite | Onnettomuutta/km |
| Koko maa | 5 503 297 | 2 474 | 37 775 | 79 394 | 45 | 0,07 | 0,031 |
| Lappi | 180 207 | 102 | 1 824 | 9 117 | 57 | 0,06 | 0,011 |
| Rovaniemi | 62 231 | 25 | 408 | 1 150 | 40 | 0,06 | 0,022 |
| 2015 | Väkiluku | Onnettomuudet | Liikennesuorite | Tieverkon pituus (km) | Onnettomuutta/100 000 asukasta | Onnettomuutta/suorite | Onnettomuutta/km |
| Koko maa | 5 487 308 | 2 720 | 37 429 | 79 363 | 50 | 0,07 | 0,034 |
| Lappi | 180 858 | 138 | 1 795 | 9 123 | 76 | 0,08 | 0,015 |
| Rovaniemi | 61 838 | 29 | 403 | 1 153 | 47 | 0,07 | 0,025 |
| 2014 | Väkiluku | Onnettomuudet | Liikennesuorite | Tieverkon pituus (km) | Onnettomuutta/100 000 asukasta | Onnettomuutta/suorite | Onnettomuutta/km |
| Koko maa | 5 471 753 | 2 808 | 36 926 | 79 411 | 51 | 0,08 | 0,035 |
| Lappi | 181 748 | 137 | 1 781 | 9 122 | 75 | 0,08 | 0,015 |
| Rovaniemi | 61 551 | 33 | 396 | 1 153 | 54 | 0,08 | 0,029 |



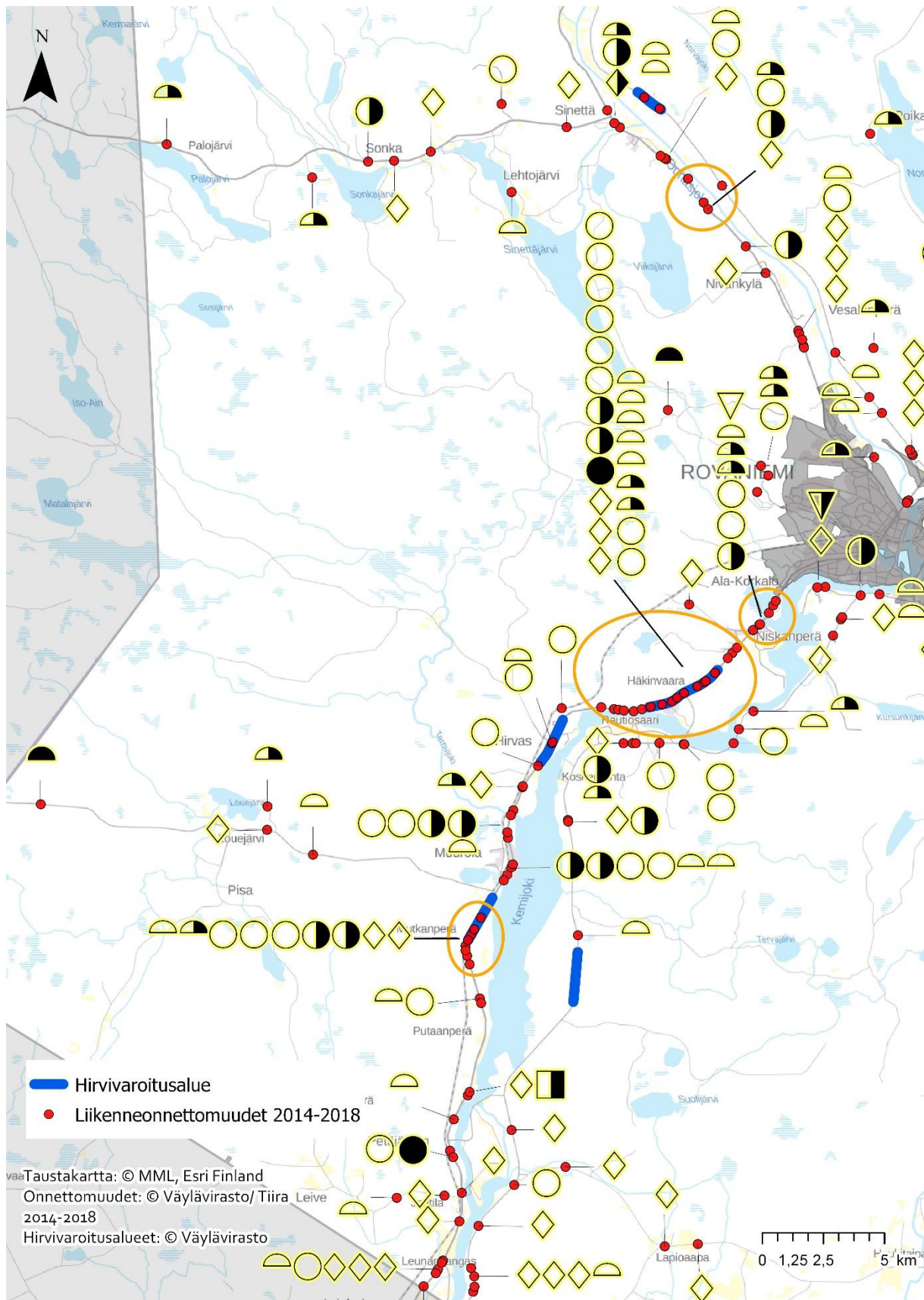
Kuva 11. Onnettomuusmäärien (heva) kehitys maanteillä liikennesuoritteeseen suhteutettuna.



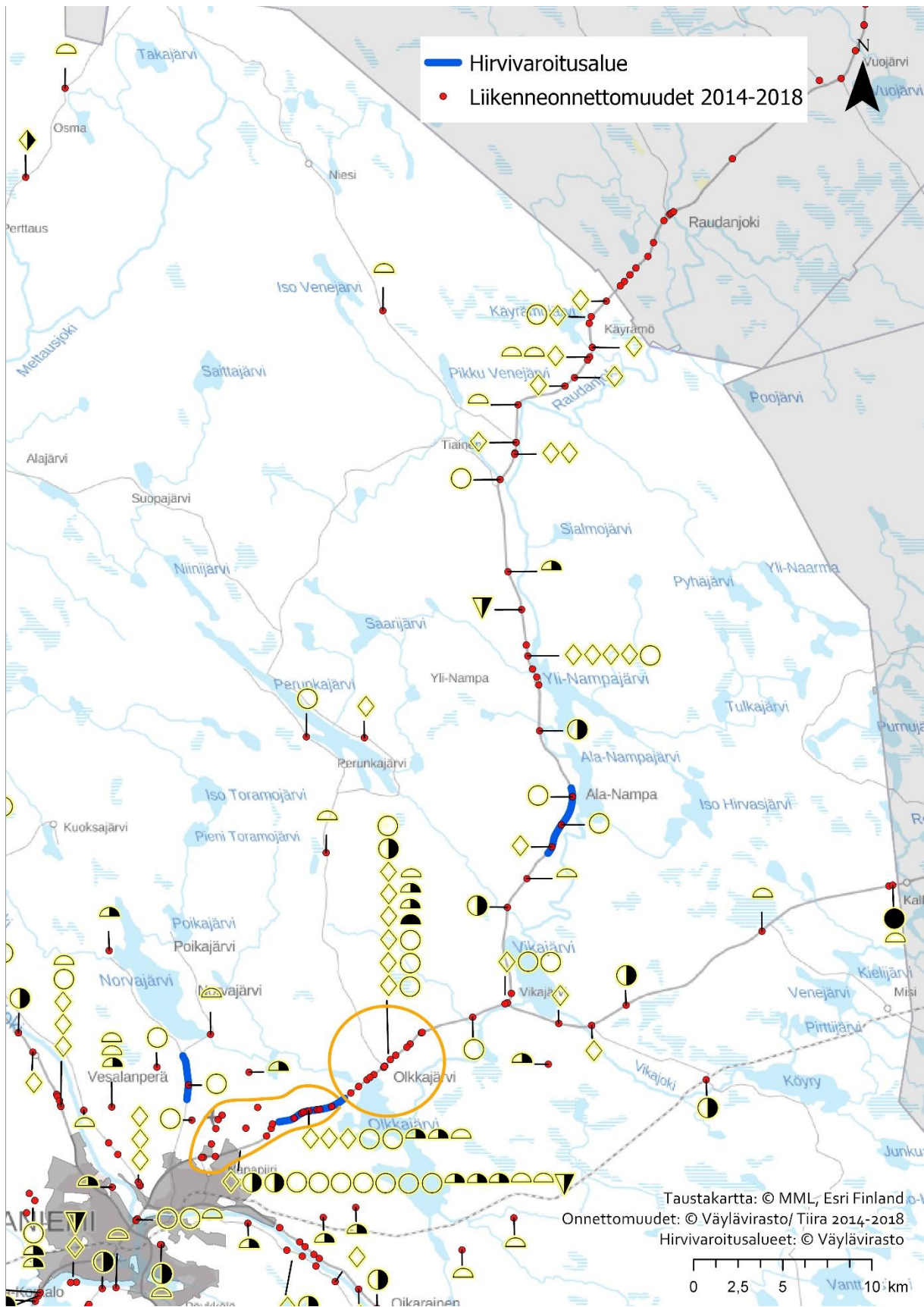
Kuva 12. Liikenneonnettomuudet Rovaniemellä 2010-2018 (pl. keskusta-alue).



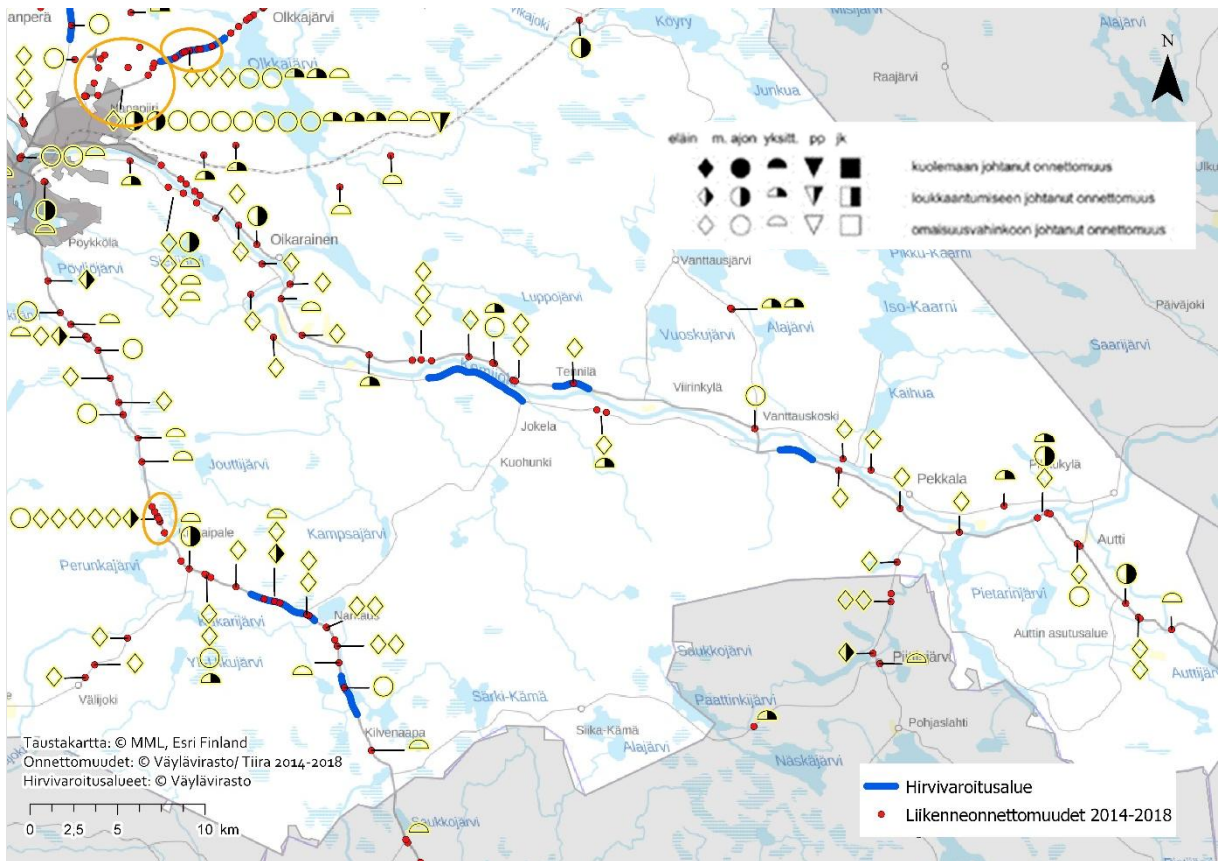
Kuva 13. Liikenneonnettomuudet Rovaniemen luoteisosassa 2010-2018.



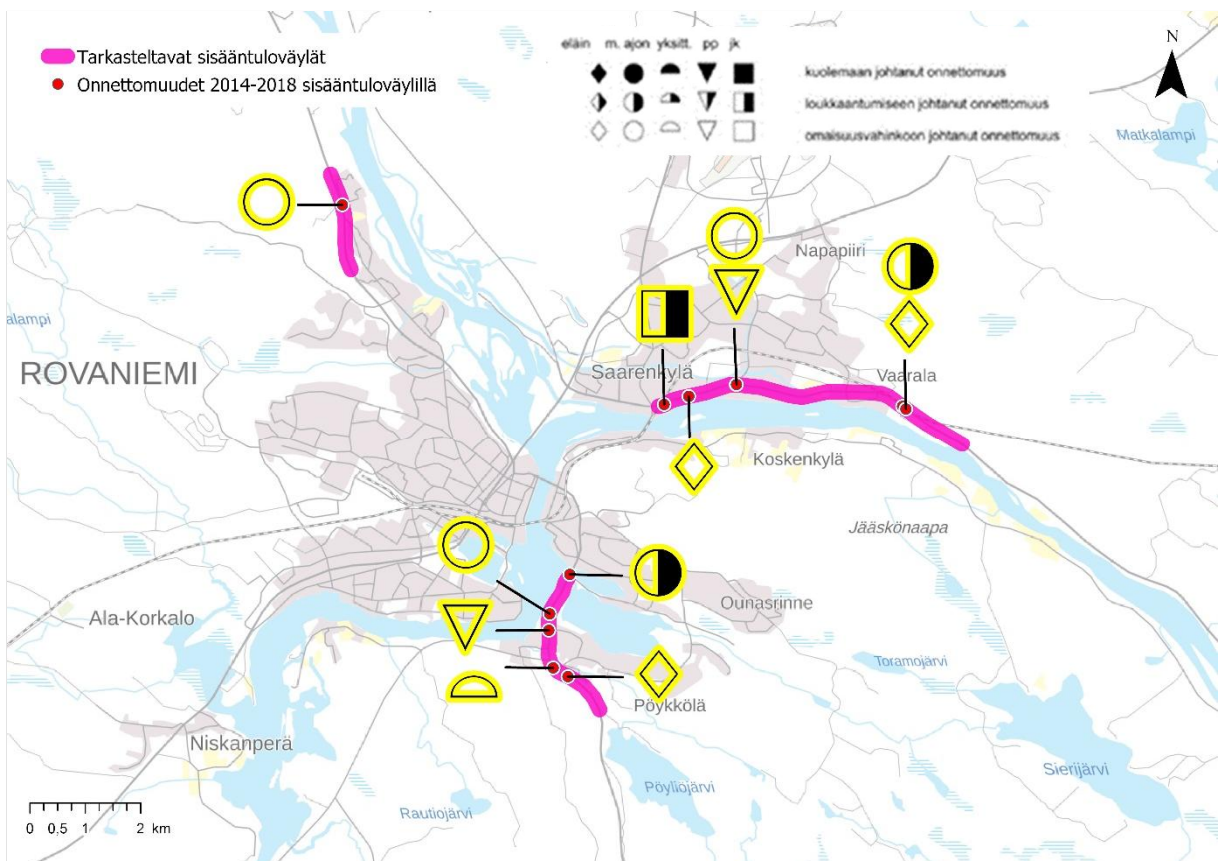
Kuva 14. Liikenneonnettomuudet Rovaniemen länsi- ja lounaisosassa 2010-2018.



Kuva 15. Liikenneonnettomuudet Rovaniemen koillis- ja itäosassa 2010-2018.

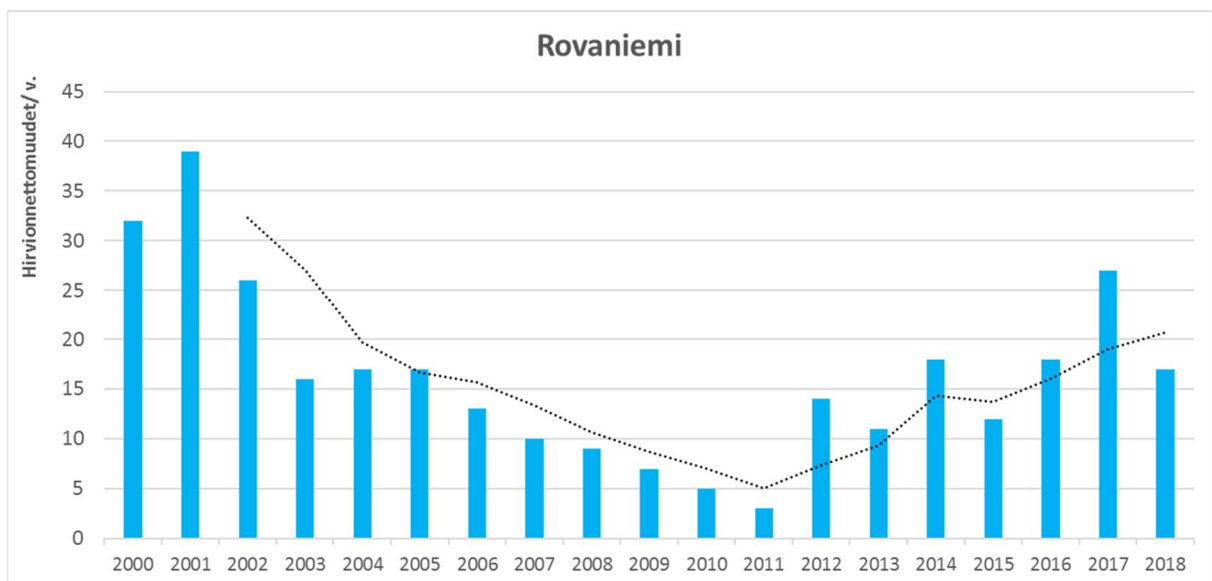
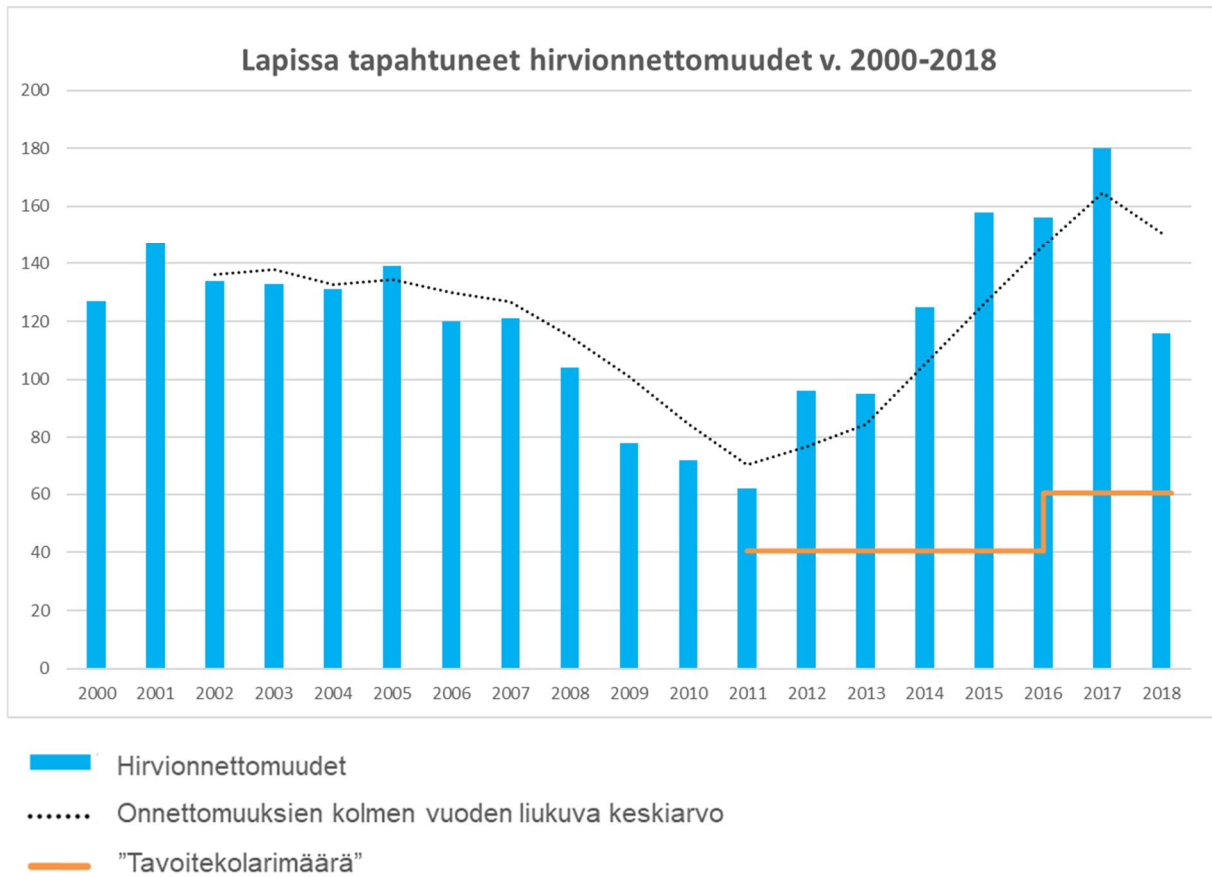


Kuva 16. Liikenneonnettomuudet Rovaniemen kaakkois- ja eteläosassa 2010-2018.



Kuva 17. Liikenneonnettomuudet Rovaniemen tarkasteltavilla sisääntuloväylillä 2010-2018.

Lapin ELY-keskuksen alueella hirvionnettomuuksien määrä on ollut kasvussa viime vuosina, mutta vuonna 2018 kolarimäärät kääntyivät kuitenkin laskuun. Rovaniemellä hirvionnettomuuksien määrä on ollut viime vuosina hienoisessa nousussa. Eläionnettomuuksia tapahtuu tasaisesti koko maantieverkolla Rovaniemellä. Oheisessa kuvassa esitetty ELYn "tavoitekolarimäärä" on tavoitteellinen ja epävirallinen maksimikolarimäärä, johon olisi realistiset mahdollisuudet päästä.



Kuva 18. Lapissa ja Rovaniemellä sattuneet hirvionnettomuudet 2000-2018.

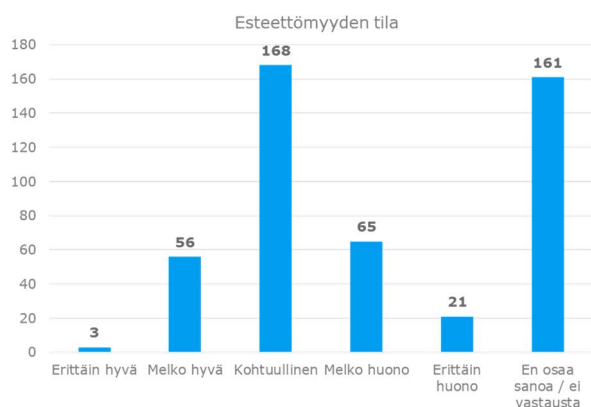
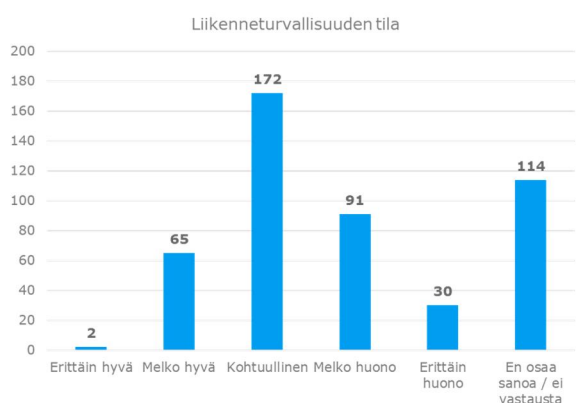
1.5. Liikenneturvallisuuskysely

Kuntien asukkaille suunnattu sähköinen liikenneturvallisuuskysely toteutettiin touko-kesäkuussa 2019. Kysely toteutettiin Maptionnaire -kyselytyökalulla ja siinä oli mahdollista antaa myös kartalle kohdistettua palautetta. Kuntien kirjastoissa oli myös mahdollista vastata kyselyyn paperisella kyselylomakkeella ja kyselylomakkeita oli myös saatavilla kirjastoautoissa.

Kyselyiden tavoitteena oli kartoittaa asukkaiden kokemuksia liikenneturvallisuuden kannalta ongelmallisista paikoista. Kyselyyn vastanneet arvioivat myös kuntien liikenneturvallisuuden nykytilaa yleisesti ja kyselyssä oli mahdollisuus esittää parannusehdotuksia liikenneturvallisuuteen liittyen. Kyselyyn saatiin yhteensä 620 vastausta. Suurin osa vastauksista tuli Rovaniemeltä. Rovaniemeltä saatiin vastauksia melko kattavasti koko kunnan alueelta. Vastaajista suurin osa kuitenkin keskustaajamassa ja sen ympäristössä. Keskustaajamaa koskevat karttapalautteet on rajattu tämän kyselyanalyysin ulkopuolelle. Kulkumuotoja ja turvavälineiden käyttöä on analysoitu kaikista vastauksista yhteensä. Niiden osalta analyysi on liitteessä 1. Alla yhteenveto Rovaniemen vastauksista:

Taulukko 4. Kyselyiden vastausmäärät kunnittain

| Kotikunta | Vastausmäärä |
|--------------------|--------------|
| Ranua | 72 |
| Rovaniemi | 474 |
| Sodankylä | 50 |
| Muu / ei vastausta | 24 |



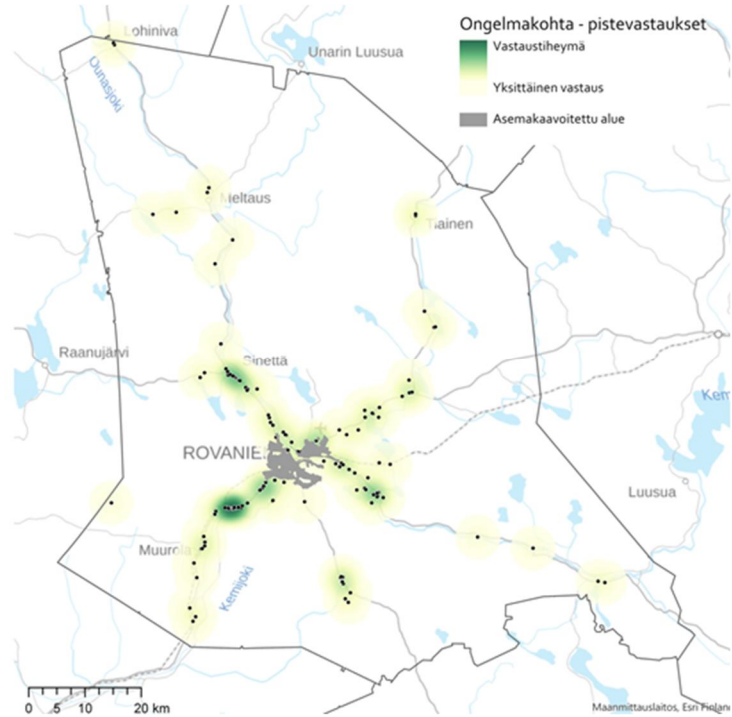
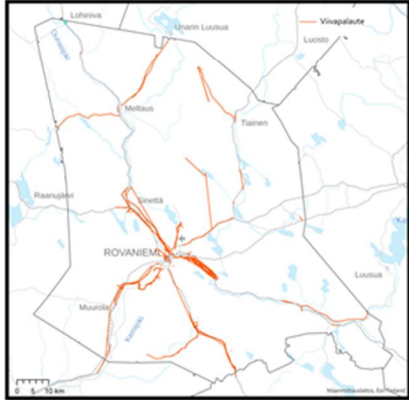
Minkä liikenteeseen liittyvän asian kehittämiseen tulisi mielestäsi eniten panostaa kunnassasi?

| | |
|--|-----|
| Jalkakäytävien tai pyöräteiden kattavuus (hankalat/puuttuvat yhteydet) | 123 |
| Teiden ja katujen kunnossapito ja laatu (päällysteet, tieympäristön hoito jne.) | 108 |
| Liikennekäyttäytyminen (esim. muiden liikkujien huomioon ottaminen ja liikennesääntöjen noudattaminen) | 83 |
| Jalkakäytävien tai pyöräteiden kunnossapito ja laatu | 59 |
| risteykset (suojatiet, alikulut jne.) | 48 |
| Teiden leveydet | 34 |
| Teiden ja katujen risteykset | 27 |
| Valaistus | 25 |
| Viihtyisien kävely-/keskusta-alueiden kehittäminen | 20 |
| Autojen pysäköintipaikat ja -alueet taajamissa | 15 |
| rattijuopomuksesta tai muusta alentuneesta ajokyvystä | 13 |
| Jalankulkuväylien esteettömyyden parantaminen | 12 |
| Moottorikelkkailureittien ja teiden risteykset | 7 |
| Liikenteen melu ja päästöt | 6 |
| Muu liikenteen osa-alue | 5 |
| Ajoneuvoliikenteen viitoitus ja opastus | 2 |

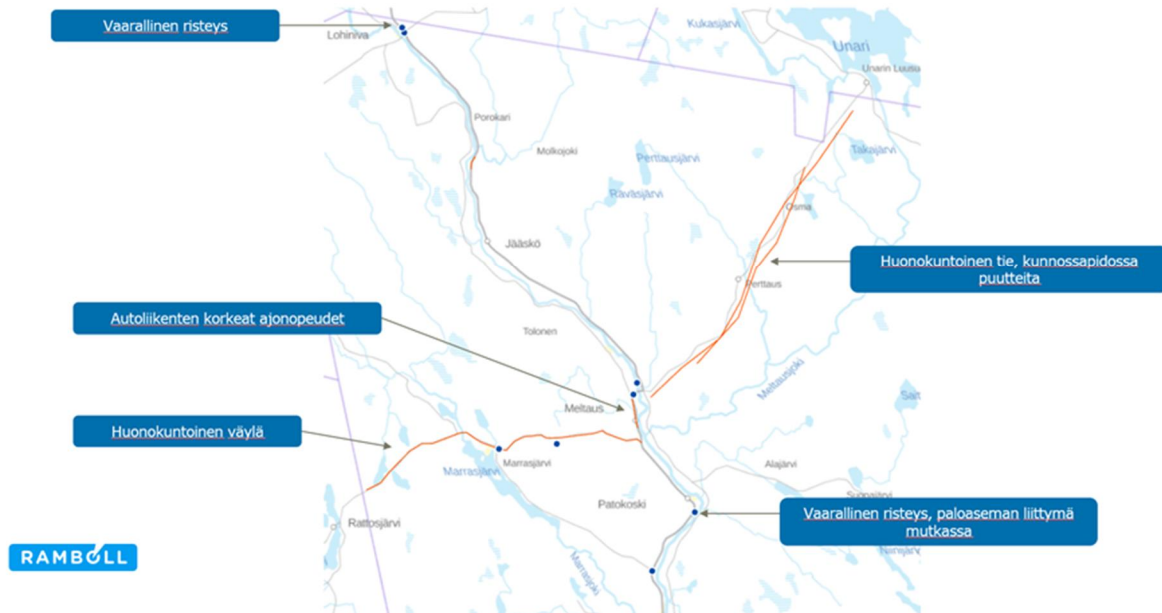
Kuva 19. Liikenneturvallisuuskyselyn tuloksia.

KARTTAPALAUTTEET ROVANIEMI

- Palautteet painoittuivat voimakkaasti maantieverkon ympäristöön.
- Suurimmat vastauskasaumat ovat Hirvaan, Sinetän sekä Oikarisen kohdalla



KARTTAVASTAUKSET: YLÄOUNASJOKI

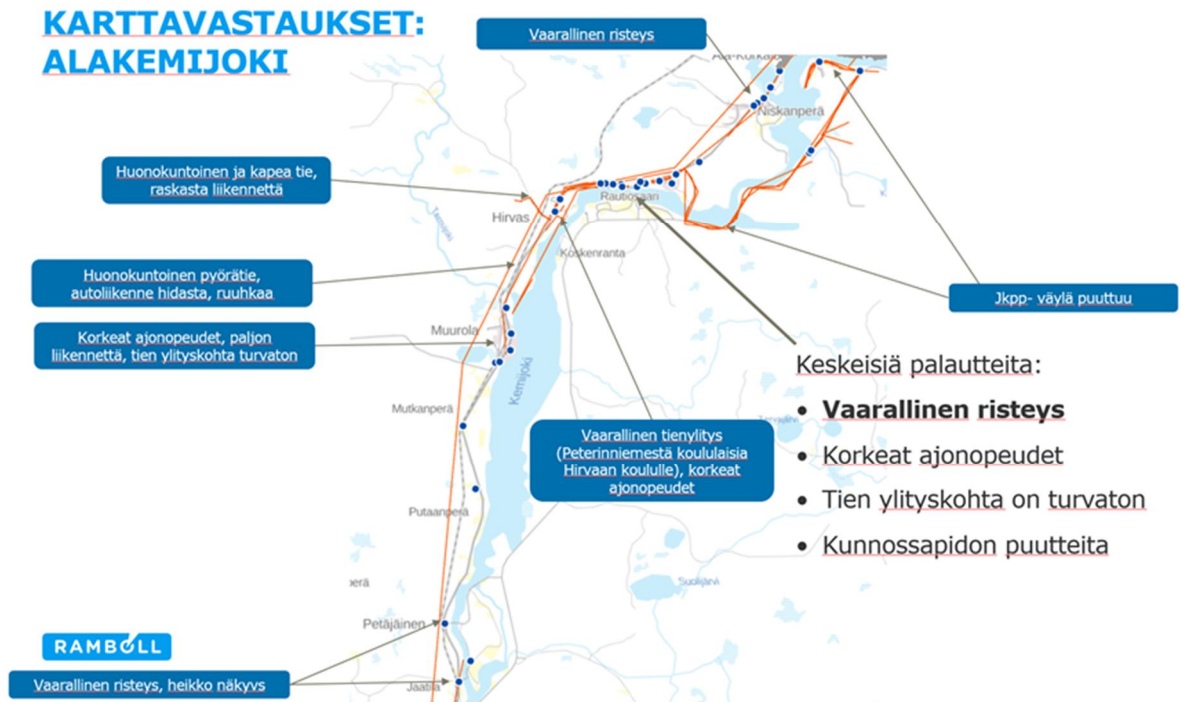


Kuva 20. Liikenneturvallisuuskyselyn tuloksia.

KARTTAVASTAUKSET: ALAOUNASJOKI



KARTTAVASTAUKSET: ALAKEMIJOKI



Kuva 21. Liikenneturvallisuuskyselyn tuloksia.

KARTTAVASTAUKSET: SODANKYLÄNTIEN SUUNTA



KARTTAVASTAUKSET: OIKARAINEN - VANTTAUSKOSKI

Keskeisiä palautteita Vanttauskoski:

- Korkeat ajonopeudet
- Jalankulku- ja pyöräilyväylä puuttuu

Keskeisiä palautteita Oikarainen:

- **Jalankulku- ja pyöräilyväylä puuttuu**
- Korkeat ajonopeudet
- Tien ylityskohta on turvaton
- Huonokuntoinen väylä



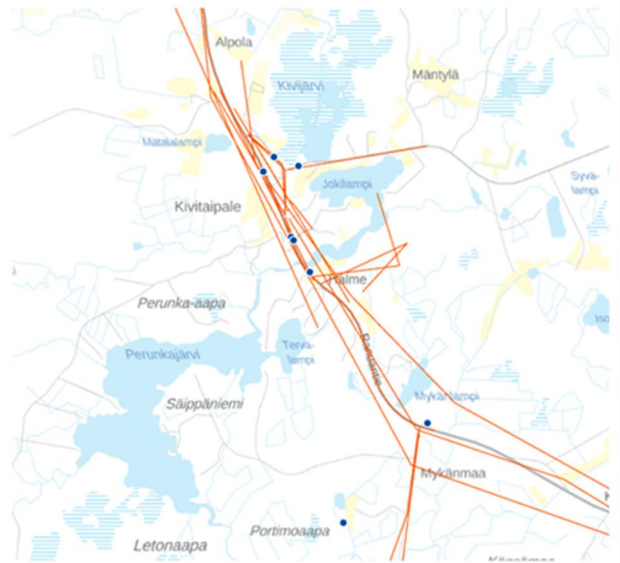
Kuva 22. Liikenneturvallisuuskyselyn tuloksia.

KARTTAVASTAUKSET: KIVITAIPALE

Keskeisiä palautteita:

- **Jalankulku- ja pyöräilyväylä puuttuu**
- Korkeat ajonopeudet
- Valaistus on huono tai puuttuu
- Tien ylityskohta on turvaton
- Kunnossapidon puutteita

RAMBOLL



Kuva 23. Liikenneturvallisuuskyselyn tuloksia.

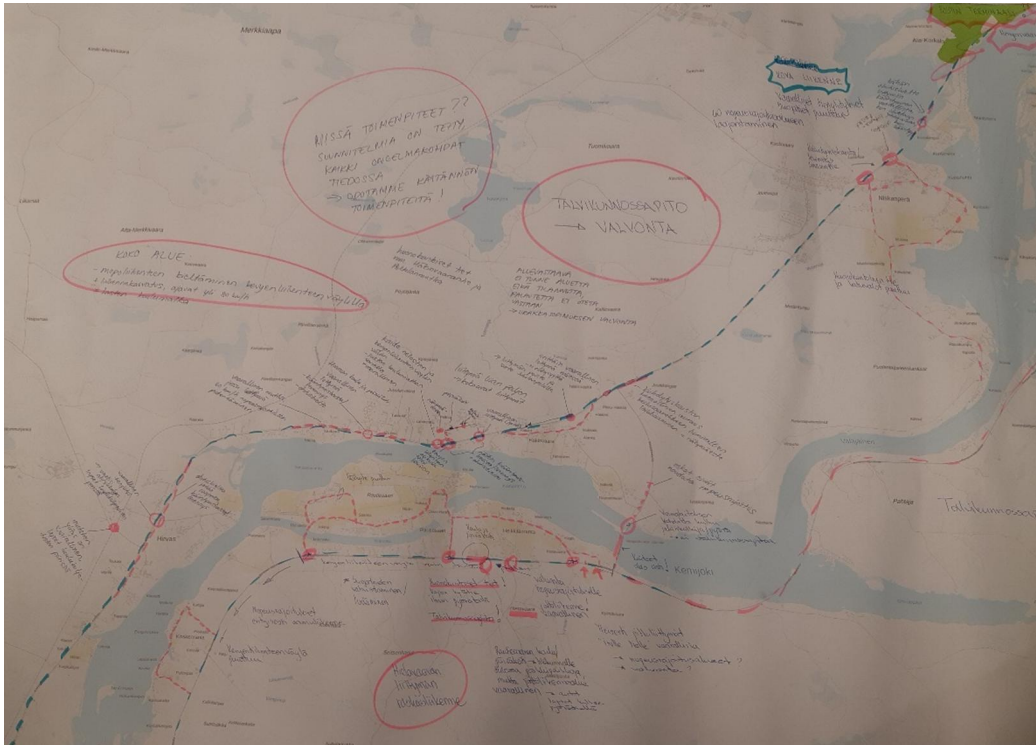
1.6. Kylätilaisuudet

Rovaniemellä järjestettiin syyskuun alussa kuusi kylätilaisuutta, joissa suunnitelman laatiminen jalkautettiin alueen asukkaiden pariin ja pyydettiin heitä kertomaan omassa asuinympäristössään havaituista liikenneturvallisuusongelmista ja esittämään kehittämissideoita. Kylätilaisuudet järjestettiin kolmena peräkkäisenä iltana: ensimmäisenä iltana tilaisuus pidettiin Kivitaipaleen kylällä Taipaleen koululla ja Vanttauskoskella Yläkemijoen koululla. Seuraavana iltana vuorossa olivat tilaisuudet Sinetässä Ounasjoen peruskoululla ja Meltauksessa Meltauksen koululla. Viimeisenä iltana kylätilaisuudet pidettiin Vikajärven kylällä Vikajärven koululla ja Muurolassa Muurolan peruskoululla. Tilaisuuksista tiedotettiin etukäteen aluelautakuntien ja kyläyhdistysten puheenjohtajia ja pyydettiin välittämään tietoa edelleen kullekin kylälle ja niiden lähialueille.

Tilaisuuksissa esiteltiin aluksi lyhyesti onnettomuusanalyysin ja liikenneturvallisuuskyselyn tulokset. Sen jälkeen asukkaat saivat muodostaa ryhmiä ja merkitä kartalle havaitsemansa ongelmat ja pohtia niihin yhdessä ratkaisuja. Lopuksi käytiin työpajojen tulokset vielä lyhyesti yhdessä läpi. Keskustelu oli vilkasta ja työpajoissa nousi esille monenlaisia ongelmia, jotka huomioitiin toimenpiteitä suunniteltaessa.



Kuva 24. Alueen asukkaat pohtimassa liikenneturvallisuusongelmia Vanttauskoskella Yläkemijoen koululla.



Kuva 25. Työpajassa asukkaat saivat merkitä havaitsemiaan liikenneturvallisuusongelmia kartalle.

1.7. Koulumatkojen turvallisuus

Jalan ja pyörällä tehtävien koulumatkojen liikenneturvallisuutta voidaan arvioida niin sanotulla Koululiitu-menetelmällä, joka laskee tien ja liikenteen ominaisuustietojen perusteella riskiluvun tieosuksittain. Riskiluku kuvaa tieosuuden vaarallisuutta. Laskelman lähtöaineisto poimitaan Liikenneviraston tierekisteristä ja se huomioi muun muassa liikennemäärät, nopeusrajoitukset, tien leveyden, valaistuksen sekä jalankulku- ja pyöräilyväylät. Mitä korkeampi riskiluku on, sitä vaarallisempaan tieosuutta voidaan pitää.

Menetelmä huomioi vain tien ja liikenteen ominaisuuksia. Koululaisten kykyä selviytyä liikenteessä ja koulumatkojen pelottavuutta ei ole mahdollista laskennallisesti arvioida. Koululiitu-menetelmän avulla kuitenkin pystytään määrittämään tieosuuksien keskinäinen järjestys vaarallisuuden suhteen. Näin eri alueilla asuvat koululaiset voidaan asettaa tasa-arvoiseen asemaan ratkaistaessa koulukuljetuksia. Koululiitu-hankkeen ohjausryhmä on antanut suosituksen riskilukujen raja-arvoista, joita korkeammilla arvoilla tulisi harkita koulukuljetuksia. Liikenneturvallisuussuunnittelussa menetelmällä voidaan arvioida tien "vaarallisuutta" ja eri tieosien keskinäisiä eroja. Koululiitu on käytössä suunnittelualueen kunnissa.

Kuntakohtaiset kartat koulumatkojen turvallisuudesta on esitetty raportin liitteenä.

1.8. Aloitteet, maastokäynnit ja aiemmin laaditut suunnitelmat

Suunnittelun taustaksi on käyty läpi kaupungille ja ELY-keskukseen tulleita liikenneturvallisuusaloitteita viimeisten vuosien ajalta. Konsultin edustajat ovat käyneet tutustumassa maastossa (pl. Rovaniemen keskusta-alue) kylien ja haja-asutusalueen ongelmakohtiin. Maastokäyntien, aloitteiden, onnettomuusanalyysien ja kyselyn tulosten perusteella on pohdittu, kuinka ongelmalliseksi koettuja tai havaittuja paikkoja voitaisiin parantaa. Parannustoimenpiteitä ovat esitelty luvuissa 4 ja 5.

Rovaniemen alueelle aiemmin laadittuja ja tässä erityisesti huomioitavia suunnitelmia ovat:

- Hirvaan liikenneturvallisuusselvitys, Rovaniemi, Lapin ELY-keskus 2017
- Rovaniemen tie- ja katuverkkosuunnitelma 2035, Rovaniemen kaupunki ja Lapin ELY-keskus 2016
- Omin voimin liikkeelle! Rovaniemen kävelyn ja pyöräilyn kehittämissuunnitelma 2030, Rovaniemen kaupunki 2016
- Maantie 934 kevyen liikenteen väylän järjestelyt välille Vitikanpää-Ketavaara, tie- ja rakennussuunnitelmat (valmistuneet 2019)
- vt 4 tasauksen parantaminen väli Petäjäinen – Ruikka, rakennussuunnitelma valmistunut 2019

Hirvaan kohdalla on käynnissä tätä raporttia kirjoitettaessa ohikulkutien aluevaraussuunnittelu valtatie 4 linjaamiseksi kylän pohjoispuolitse.

1.9. Toimintaympäristön mahdolliset muutokset

Matkailu

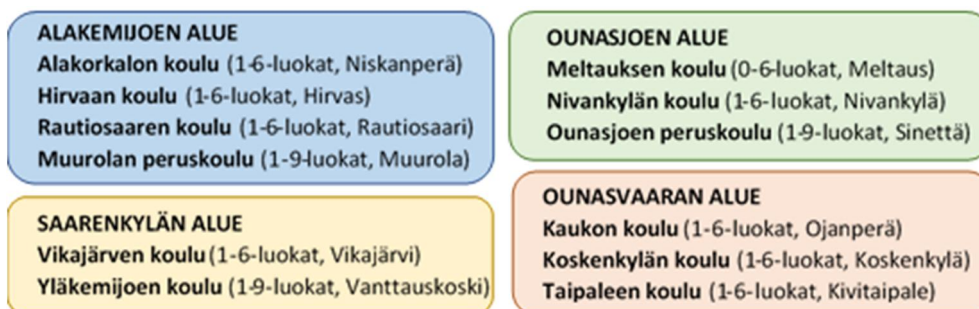
Matkailu on voimakkaassa nosteessa koko Lapin alueella ja erityisesti ulkomaalaisten matkailijoiden määrät ovat kasvaneet huomattavasti. Rovaniemi Lapin maakuntakeskuksena houkuttelee itsessään paljon turisteja, mutta Rovaniemen kautta kuljetaan paljon myös muihin suuriin Lapin matkailukeskuksiin, kuten Leville, Yläkselle ja Saariselälle. Kesämatkailun rooli on myös merkittävä ja kesäisin Rovaniemen kautta kuljetaan myös Lapin alueella sijaitseviin kansallispuistoihin ja mm. Ranualla sijaitsevaan eläinpuistoon. Rovaniemen alueella suurimmat matkailijamäärät suuntautuvat keskustaan ja sen lähistöllä sijaitseviin matkailukohteisiin, kuten Arktikumiin ja Joulupukin pajakylään. Kylien ja haja-asutusalueen osalta suurin vaikutus matkailusta on runsas ohikulkeva liikenne ja kyliin ostoksille pysähtyvät matkailijat.

Rovaniemellä kirjattiin 2018 yhteensä 664 000 yöpymistä (+5,2 % edellisvuoteen verraten), josta ulkomaalaisia oli 444 000 (+6,9 % edellisvuoteen). Ulkomaisten yöpyjien osuus oli jopa 67 % kaikista matkailijoista. Suomalaisien matkailijoiden määrä kasvoi alueella 1,8 % edelliseen vuoteen verrattuna. Eniten kansainvälisiä matkailijoita saapuu alueelle Kiinasta, Iso-Britanniasta, Ranskasta, Saksasta ja Israelista. Rovaniemen lentoasemalle saapui vuonna 2018 yhteensä 320 000 matkailijaa (muutos edelliseen vuoteen +10,9 %). Matkailijoista suomalaisia oli 79 %. Kotimaisten matkailijoiden määrä kasvoi 12,4 % ja ulkomaisten 5,5%.

Kouluverkko

Rovaniemellä keskusta-alueen ulkopuolella sijaitsee 11 peruskoulua, joista kolmessa on sekä ala- että yläkoulu. Häkinvaaraan on suunnitteilla uusi alakoulu, johon yhdistettäisiin Rautiosaaren, Hirvaan ja Alakorkalon koulut sekä varhaiskasvatus. Uuden monitoimitalon on tarkoitus aloittaa tämän vuosikymmenen puoliväliin mennessä. Rovaniemen kaupunki suunnittelee parhaillaan kouluverkon harventamista myös muualla, lakkautuslistalla ovat keskusta-alueen ulkopuolella Vikajärven ja Nivankylän koulut.

Keskustaajaman ulkopuolella Rovaniemellä kouluja on:





Kuva 26. Rovaniemen kouluja.

Pääväylät

Liikenne- ja viestintäministeriö on antanut 21.11.2018 asetuksen pääväylistä ja niiden palvelutasoista. Se on tullut voimaan vuoden 2019 alusta ja pääväyliin sisältyy sekä valta- että rautateitä. Valtateiden osalta tavoiteltava nopeusrajoitus on vähintään 80 km/h. Pääväylien korkeatasoinen kunnossapito on etusijalla. Kunnossapidontasosta säädetään uudistetussa maantielaisissa ja suurista liikenneinvestoinneista päätetään erikseen. Rovaniemellä pääväyliin sisältyy kunnan läpi kulkeva valtatie 4 Tervolan kunnanrajalta Sodankylän kunnanrajalle saakka. Rautateiden osalta ratayhteys Kemistä Rovaniemelle on luokiteltu pääväyläksi.

Muuta

Maakuntaudistus voi muuttaa teiden hallintaa ja kunnossapitovastuita. Mahdollisten muutosten myötä on varmistuttava, että liikenneväylien ylläpitoon ja investointeihin on riittävästi resursseja.

Lapin alueella on useita kaivoshankkeita eri suunnitteluvaiheissa. Niistä voi aiheutua merkittäviä liikenteellisiä muutoksia paikallisesti. Niitä arvioidaan hankkeiden YVA- ja kaavaprosesseissa.

2. Tavoitteet

Valtakunnallisissa liikenneturvallisuussuunnitelmissa on esitetty pitkän ajan turvallisuusvisio:

Tieliikennejärjestelmä on suunniteltava siten, ettei kenenkään tarvitse kuolla eikä loukkaantua vakavasti liikenteessä.

Liikenneviraston oman liikenneturvallisuuspolitiikan keskeinen sisältö:

- Sitoutuminen yhteiskunnan asettamaan liikenneturvallisuuden parantamistavoitteeseen ja sen edistämisen käytettävissä olevilla resursseilla.
- Suunnitella ja toteuttaa tehokkaita toimia tieverkon liikenneturvallisuusongelmien ratkaisemiseksi ja liikennekuolemien vähentämiseksi yhteistyössä muiden tahojen kanssa.
- Kehittää turvallisuutta edistäviä menettelyjä ja arvioida jatkuvasti toimintansa liikenneturvallisuusvaikutuksia.

Lapin alueelle valmistui vuonna 2018 uusi liikenneturvallisuussuunnitelmaa (ELY-keskus ja kunnat), jonka tavoitteena on, että Lappi koetaan turvallisena maakuntana liikkuu. Suunnitelman tavoitteena ja visiona on "Kunnollisten kulkijoiden maa":

- Lapissa 2023 enintään 4 tieliikennekuolemaa (2,2 kuolemaa/100 000 as) ja 110 loukkaantunutta (60 loukkaantunutta/100 000 as).
- Suojattomimmille tienkäyttäjille (jalankulkijoille, pyöräilijöille ja mopoilijoille) ei tapahdu yhtään kuolemaan johtanutta onnettomuutta.
- Poro-onnettomuudet puolittuvat poronhoitoalueella (enintään 2000 onnettomuutta). Hirvionnettomuuksia tapahtuu enintään 60 onnettomuutta vuodessa.
- Maastoliikenteessä ei tapahdu yhtään kuolemaan johtanutta onnettomuutta.

Lapin liikenneturvallisuussuunnitelman lähtökohtana on, että liikenneympäristöä parannetaan ja ylläpidetään turvallisuutta edistävasti, mutta myös käyttäjiltä vaaditaan sääntöjen noudattamista, turvalaitteiden käyttöä ja vastuullisuutta liikenteessä. Matkustaminen ja tavaroiden kuljettaminen sujuvoituu ja tulee nykyistä turvallisemmaksi. Eri sidosryhmien on tärkeää tehdä vahvaa yhteistyötä liikkumisen turvallisuuden edistämiseksi. Lapissa edistetään myös viisaita kulkutapoja. Jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kulkutapaosuus nousee 26 %:sta 35 %:iin.

Liikenneturvallisuustyön tavoitteet Rovaniemen kaupungissa:

- Liikenneosaamisen ja -tietouden lisääminen kaikissa ikäryhmissä.
- Liikenneympäristön turvallisuuden ja viihtyisyyden lisääminen.
- Miellyttävien liikennekokemusten lisääminen (liikkumista eri kulkumuodoilla eivät rajoittaisi liikenneympäristön esteet, liikenneympäristöstä tai muista liikkujista aiheutuvat pelot ja että liikennesääntöjen mukaan liikkuminen olisi turvallista yleisillä alueilla).
- Alkoholien ja muiden huumaavien aineiden vaikutuksen alaisena ajamisen vähentäminen erityisesti mielipideilmastoa muuttamalla.

Näiden pohjalta Rovaniemellä kylien ja haja-asutusalueiden osalta painopistealueet lähivuosien aikana:

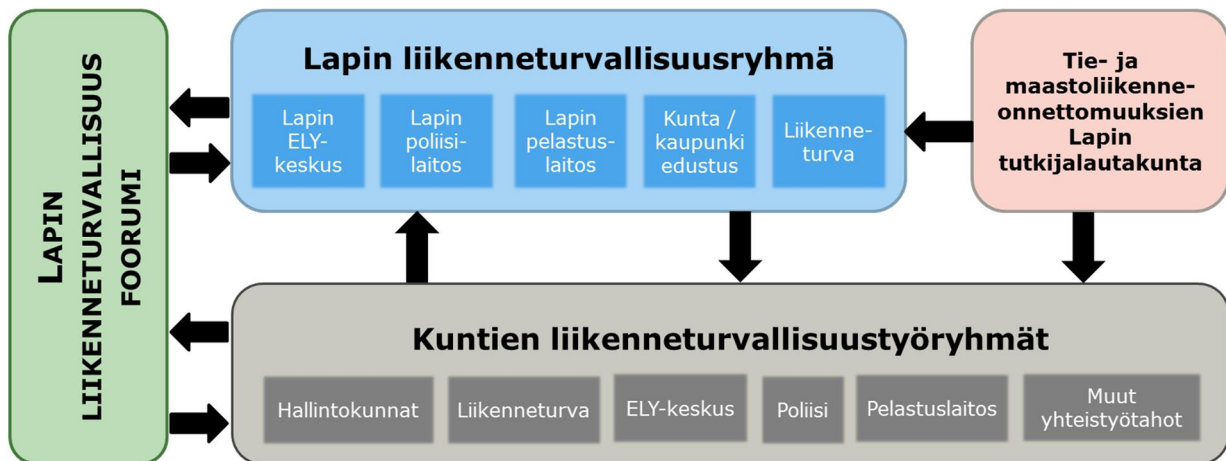
- Valta- ja kantateiden turvallisuus kylien kohdilla. Ko. väylät ovat alueella merkittävimpiä liikenneväyliä ja teillä on iso merkitys mm. kylien liikenneturvallisuuteen.
- Huomion kiinnittäminen ajonopeuksiin ja turvallisuuden parantaminen liittymissä erityisesti kylissä, esim. turvaamalla tien ylityksiä.
- Koulumatkojen turvallisuuden ja koululaisten turvavälineiden käyttämisen parantaminen.

3. Liikenneturvallisuustyö

3.1. Liikenneturvallisuustyön organisointi

Liikenneturvallisuustyön suunnitelman taustana ovat olleet liikenneturvallisuustilanne ja aiemmat kokemukset. Laaditussa suunnitelmassa on esitetty malli liikenneturvallisuusryhmän toiminnasta ja organisoinnista.

Kunnalliset liikenneturvallisuusryhmät toimivat itsenäisinä hallintokuntien yhteistyöhön perustuvina työryhminä, jotka raportoivat työstään kunnanhallituksille ja tuovat liikenneturvallisuuskysymykset käsittelyyn. Kuntien liikenneturvallisuustyö on osa laajempaa kokonaisuutta. Lapissa työtä ohjaa Lapin liikenneturvallisuusryhmä, joka käsittelee liikenneturvallisuustilannetta ja kunnista tulevaa palautetta sekä asettaa tavoitteet tehtävälle työlle. Lapin liikenneturvallisuusfoorumi kokoaa kaikki Lapissa liikenneturvallisuustyötä tekevät yhteen keskustelemaan liikenneturvallisuustyöstä. Kuntien ryhmät puolestaan seuraavat liikenneturvallisuustilannetta, antavat palautetta oman kunnan alueelta ja välittävät esityksiä Lapin ELY-keskukselle. Kuntien ryhmät ovat taso, jossa parhaiten pystytään kuntalaiset tavoittamaan ja saamaan vaikuttavuutta tehtävään työhön.



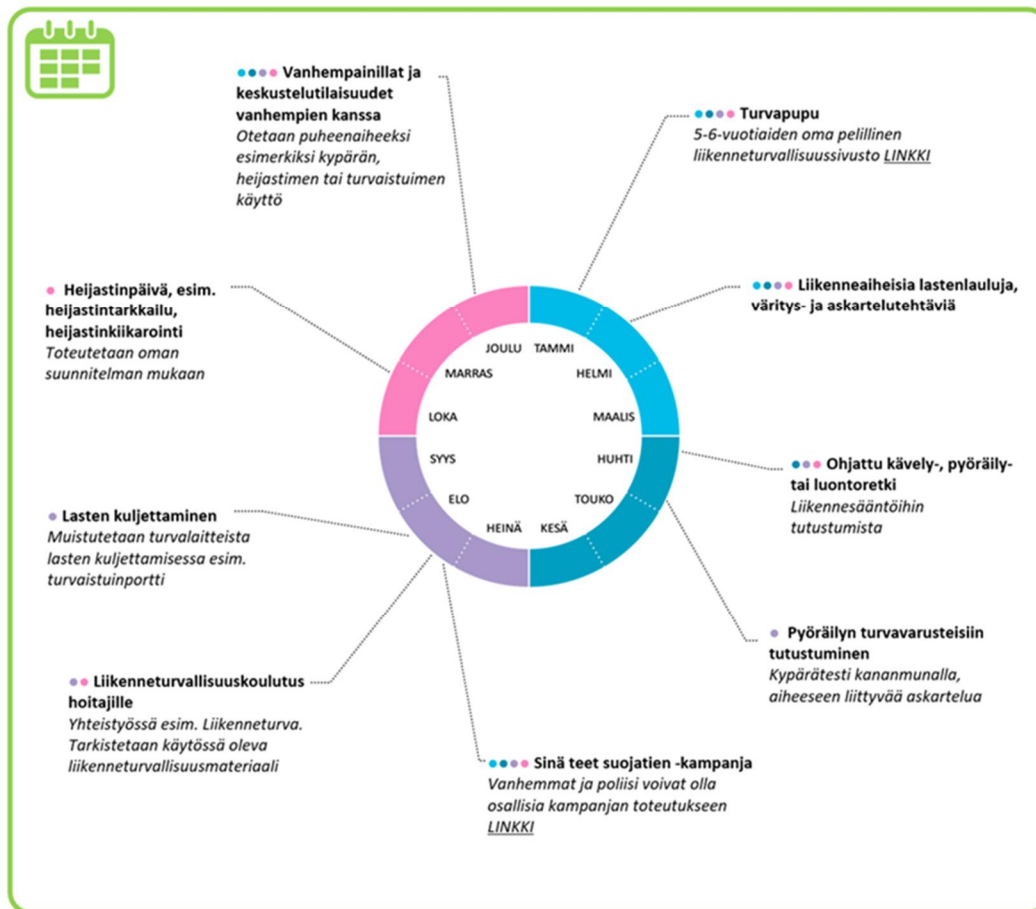
Kuva 27. Lapin liikenneturvallisuustyön organisointimalli.

Kuntien liikenneturvallisuusryhmien kokoonpano on hyvä rakentaa aktiivisten toimijoiden varaan. Ryhmässä on kunnan hallintokuntien ohella hyvä olla mukana myös aktiivisia sidosryhmiä. Perustana on hyvä huolehtia, että liikenneturvallisuustyössä on mukana teknisen toimen, koulutoimen, nuoriso- tai vapaa-aikatoimen, iäkäspuolen ja alle kouluikäisten edustus. Lapin liikenneturvallisuustoimijan ohjausryhmässä olisi hyvä olla 1 edustaja per kunta sekä tälle varaedustaja.

3.2. Liikenneturvallisuustyön sisältö

Liikenneturvallisuusryhmä ohjaa kunnan liikenneturvallisuustyötä. Liikenneturvallisuusryhmän toiminnan on hyvä noudattaa tiettyä vuosirytmää, jossa eri tehtäville on varattu sijansa vuosikierrossa. Ryhmien on hyvä kokoontua 2-3 kertaa vuodessa. Tärkein kokousajankohta on alkuvuosi, jolloin pystytään tekemään tuoreeltaan katsaus menneeseen ja voidaan sen perusteella suunnitella alkaneen vuoden liikenneturvallisuustyö. Toiseksi tärkein kokousajankohta on syyskuu (syys-lokakuu), jolloin voidaan vaikuttaa mm. kunnan budjettivalmisteluun. Tässä kokouksessa on hyvä käydä läpi liikennenympäristön parantamistarpeet. Muut kokoukset tukevat näitä ajankohtia ja mahdollistavat esimerkiksi tapahtumien tarkemman suunnittelun ja aloitteiden tarkemman käsittelyn. Liikenneturvallisuusryhmän ensisijainen tehtävä on välittää tietoa eri hallintokuntien välillä ja päättäjien suuntaan, sekä keskittää liikenneturvallisuustyötä yhdessä tarpeelliseksi todetuille kohderyhmille.

Tärkeää on, että liikenneturvallisuusryhmä pyrkii etenemään työssään pienin askelin ja toteuttamaan niitä toimia, joihin resurssit riittävät. Työn taustaksi Lapissa on laadittu eri hallintokuntien liikennekasvatustyötä tukeva suunnitelma. Suunnitelmassa on laadittu liikenneturvallisuustyön ja liikkumisen ohjauksen vuosikellot 14 eri hallinnon alalle sekä sidosryhmälle.



Kuva 28. Esimerkki koulutoimelle (esiopetus) laaditusta liikenneturvallisuustyön vuosikellosta.

Liikenneturvallisuustyön kuntaryhmien toiminta on kehittynyt kuntien tarpeiden mukaisesti. Toiminnan kehittämiseksi on kuitenkin tarpeen huomioida muutama esitys:

- Varahenkilökäytäntö kuntien liikenneturvallisuusryhmien kokouksiin (joko nimetty tai tapauskohtainen järjestely, jotta liikenneturvallisuustyö tavoittaisi kaikki hallintokunnat)
- Hallintokunnan vastuuhenkilölle tehtäväksi tiedon välittäminen ja kerääminen omasta hallintokunnasta
- Kuntien liikenneturvallisuusryhmille säännöllinen perehdytys ja keskustelu ryhmän tehtävistä ja paikallisista toimintatavoista (toimija nostaa asialistalle esim. 5 vuoden välein)
- Laaditun liikenneympäristöä käsittelevän suunnitelman vuotuinen seuranta
- Liikennekasvatuksen vuosikelloajatuksen vieminen kaikkiin hallintokuntiin

Liikenneturvallisuustavoitteiden saavuttaminen vaatii työn seuraamista. Onnettomuuksien seuranta käydään läpi kuntien liikenneturvallisuusryhmien tapaamisissa keväisin ja liikenneympäristön toimenpiteiden seuranta syksyisin. Näiden lisäksi Lapin liikenneturvallisuustoimijan ohjausryhmässä seurataan tapahtumien ja koulutuksien määrää sekä kuntaryhmien toiminnan aktiivisuutta. Näillä seurattavilla mittareilla saadaan kuva kunnan liikenneturvallisuustyön tilasta ja voidaan kohdentaa tehtävää työtä.

4. Toimenpide-esitykset

4.1. Maankäyttö

Liikenneturvallisuus lähtee maankäytöstä. Maankäytön suunnittelu, erityisesti yleis- ja asemakaavoitus sekä kiinteistöjen tontinkäyttösuunnittelu vaikuttavat ihmisten liikkumiseen ja luovat puitteet turvallisen liikkumisympäristön onnistumiseksi. Kaavoituksessa määritetään toimintojen sijoittuminen ja sitä kautta liikkumistarpeet: missä palvelut, työpaikat sekä asuminen sijaitsevat, miten pitkiä matkoja on liikuttava päivittäin, onko ajettava autolla vai pystyykö matkoja tekemään pyöräillen jne. Asemakaavassa määritellään lisäksi liikennealueet. On huomioitava muun muassa alikulkujen sekä pyöräilyväylien tarve ja niiden rakentamiseen vaadittava tila. Kiinteistöjen pihasuunnittelussa on huomioitava eri liikkumismuodot sekä esteettömyys. Erityisen tärkeää tämä on koulujen, päiväkotien, päivittäistavarakauppojen sekä muiden palveluiden osalta.

Vaikka muutokset maankäytössä ovat suunnittelualueella olleet kohtuullisen vähäisiä, on suunnittelussa tärkeää varautua mahdollisiin huomattaviin liikenteellisiin muutoksiin. Lähialueiden kaivos- ja biojalostamohankkeet sekä matkailun voimakas kasvu ja sen ennustettu jatkuminen ovat alueen kannalta merkittävässä asemassa. Myös palveluverkossa tapahtuvat muutokset voivat vaikuttaa paikallisesti merkittävästi maankäyttöön. Esimerkiksi Häkinvaaran uusi koulu voi synnyttää uutta maankäyttöä, ja se puolestaan vaatii liikenejärjestelyjä. Liikenne- ja liikenneturvallisuusvaikutukset on huomioitava niin maankäytön kuin palveluverkonkin muutosten suunnittelussa.

4.2. Tie- ja katuverkon jäsentely

Yleensä liikenneturvallisuussuunnitelmissa laaditaan taajama-alueille hierarkkiset tie- ja katuverkon jäsentelyt, joiden avulla väylät luokitellaan pää- ja kokoojaväyliin suhteessa ympäröivään maankäyttöön. Jäsentelyllä pyritään ohjaamaan liikenneärkeimmille reiteille, helpottamaan kunnossapidon suunnittelua ja auttamaan toimenpiteiden ideointia ja priorisointia. Tässä suunnitelmassa erillistä jäsentelyä ei ole tehty, koska suunnittelualueellakyltien halki kulkevat maantiet ovat liikenteellisesti selkeästi merkittävimpiä väyliä.

4.3. Väistämisvelvollisuudet ja nopeusrajoitukset

Väistämisvelvollisuudet

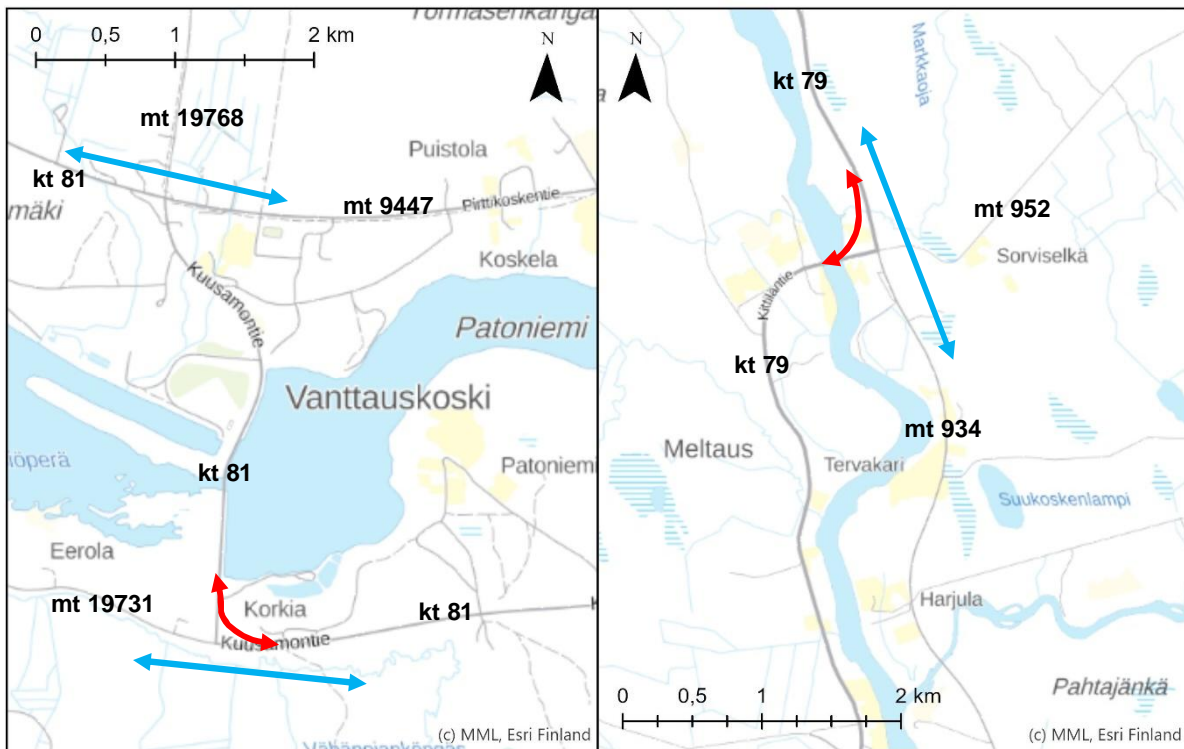
Väistämisvelvollisuusjärjestelmä on tarkistettu kylien kohdalla ja sisääntuloväylillä yhdessä nopeusrajoitusjärjestelmän kanssa. Molemmissa järjestelmissä esitetyt ratkaisut tukevat toisiaan. Yleisenä periaatteena on, että 40 km/h nopeusrajoitusalueella olevat liittymät ovat keskenään tasa-arvoisia. Alueellisen 40 km/h sisällä on usein myös väyliä, joilla on perusteltua säilyttää etuajo-oikeus esimerkiksi väylän pituuden tai jatkuvuuden perusteella, tällainen on esimerkiksi Totontie Muurolassa.

Väistämisvelvollisuutta osoittavien liikennemerkkien sijoittelussa on kiinnitettävä erityisesti huomioita liittymiin, joissa väistettävänä on myös risteävä jalankulku- ja pyöräilyväylä. Kärkikolmion tai poikkeustapauksissa stop-merkin on sijaittava ennen pyöräilyväylän reunaa.

Suunnittelualueella väistämisvelvollisuudet ovat selkeitä jo nykyisellään. Lähinnä väistämisvelvollisuudet tulee tarkistaa Muurolassa, jossa on myös enemmän katuverkkoa. Yhdessä Muurolaan esitettyjen nopeusrajoitusmuutosten kanssa on hyvä tarkistaa väistämisvelvollisuudet katuverkolla niin, että turhat merkit poistetaan erityisesti siellä, missä voimassa on alueellinen 30 km/h – tai 40 km/h- rajoitus.

Kylätalaisuuksissa nousi esille väistämisvelvollisuuden muutostarpeita erityisesti Vanttauskoskella ja Meltauksessa, jossa toivottiin kantateiden ja maanteiden liittymiin väistämisvelvollisuuksien muutoksia.

Molemmilla kylillä kantatie ei jatku suoraan, vaan kantatietä pitkin ajavat joutuvat kääntymään ja ovat kylien kohdalla väistämiselvöllisiä suhteessa alempiarvoisiin väyliin (kuva 29). Varsinkin Vanttauskoskella erityisenä haasteena on se, että raskas liikenne joutuu hidastamaan ja tarvittaessa pysähtymään ylämäkeen. Lisäksi Pirttikoskella seututien linjaus ei jatku suoraan, vaan seututietä ajava joutuu kääntymään Pirttikoskentien ja Autin yhdyntien liittymässä. Mikäli pääsuuntaa päätetään vaihtaa edellä mainituissa paikoissa, niin muutos tulee tehdä liittymäjärjestelyin, ei pelkillä liikennemerkeillä, sillä pelkkä liikennemerkkimuutos on liian huomaamaton pitkään pysyneessä ja tutussa järjestelyssä.



Kuva 29. Sinisellä nuolella merkitty nykyinen pääsuunta. Punaisella nuolella merkitty esitys pääsuunnasta.

Nopeusrajoitukset

Taajamamerkki sinällään sisältää 50 km/h-alue rajoituksen. Siksi on tärkeää, että niin taajama- kuin aluerajoitusmerkkien muodostama alue on yhtenäinen ja ettei alueelle voi ajaa ohittamatta ko. merkkejä. Taajamamerkkiin ja sen rajaamaan alueeseen sisältyy myös muutamia muita kuin nopeusrajoitukseen liittyviä liikennesääntöjä. Sekä taajama- että nopeusrajoitusalueiden yhtenäisyys on merkittävä liikenneturvallisuuden lisäksi myös liikkujien oikeusturvan takia. Suunnittelualueella taajama-alueella ollaan ainoastaan keskustan sisääntuloväylillä, joissa taajamamerkit näyttäisivät olevan kunnossa. Taajama-merkkien lisäämistä on esitetty Muurolan kohdalla, sillä kylällä on selkeästi taajamamaista asutusta. Taajama-merkkien lisääminen valtatielle saisi tienkäyttäjän myös paremmin hahmottamaan kylän keskuksen, joka osaltaan voisi alentaa ajonopeuksia ja parantaisi tätä kautta myös tienylittäjien turvallisuutta.

Suunnittelualueen nopeusrajoituksiin on esitetty joitain muutoksia niin maanteille kuin katuverkollekin. Aluenopeusrajoituksia voidaan korostaa ja rajoituksista voidaan muistuttaa ajoratamerkinkein. Niitä on syytä toteuttaa erityisesti rajoitusten muutoskohdissa sekä erityisesti tärkeiden kohteiden, kuten koulujen kohdilla.

Eniten muutosesityksiä nopeusrajoitusten osalta on Muurolassa, jossa esitetään aluerajoitusten merkittävää laajemmin kylän alueella oleville kaduille. Monilta teiltä puuttuu kokonaan alhaisempi nopeusrajoitus tällä hetkellä. Aluerajoitusten asettaminen kaikille teille yhtenäistää Muurolassa nopeusrajoitusjärjestelmää ja laskee ajonopeuksia nimenomaan asuinalueilla, missä on paljon myös jalankulkijoita ja pyöräilijöitä.

Rovaniemellä on esitetty seuraavia muutoksia nopeusrajoituksiin liittyen.

Muurola (kuva 30):

- Totontie: turhat Lapsia-merkit (ko. merkkiä käytetään vain koulujen ja päiväkotien yhteydessä) ja 30 km/h-nopeusrajoitus-merkki poistetaan (jälkimmäinen ei välttämätön, mutta silloin 30 km/h -merkki tulee lisätä myös toisesta suunnasta tullessa, jotta rajoitusalue on yhtenäinen molempiin suuntiin)
- Kosteentranta, Koulukaari, Tervaskannontie ja ko. teihin liittyvät kadut: alueellinen 30 km/h -nopeusrajoitus koulukeskuksen vuoksi
- Karvontie, Kirkkokumpu, Pajatie ja ko. teihin liittyvät kadut: alueellinen 30 km/h -nopeusrajoitus
- Mesitie, Mäkipuistontie, Hiekkatie, Kenneltie ja ko. teihin liittyvät kadut: alueellinen 30 km/h -nopeusrajoitus
- Kauppatie, Ratatie: alueellinen 30 km/h -nopeusrajoitus
- Takatie: alueellinen 30 km/h -nopeusrajoitus
- Linnansaarentie ja ko. tiehen liittyvät kadut: alueellinen 30 km/h -nopeusrajoitus
- Autio-ojantie: alueellinen 30 km/h -nopeusrajoitus
- Taajama-alueen merkitseminen

Hirvas ja Niskanperä (kuva 31):

- Jussilanvaarantie: nopeusrajoituksen alentaminen 30 km/h:ssa ja Lapsia-merkki koulun ja päiväkodin vuoksi
- Imarintie, Kuolavaarankuja, Pyytötie: tiekohtaisen nopeusrajoituksen 60 km/h muuttaminen alueelliseksi 40 km/h:ssa rauhoittaa ajonopeuksia asuinalueen ympäristössä
- Niskanperäntie ja Koskenniskantie: tiekohtaisen nopeusrajoituksen 50 km/h alentaminen alueelliseksi 40 km/h:ssa rauhoittaa ajonopeuksia asuinalueella

Vanttauskoski (kuva 31):

- Kuusamontie (kt 81): 60 km/h – ja 80 km/h-nopeusrajoitusten jatkaminen Rovaniemen suuntaan parantaa Kuusamontien, Pirttikoskentien ja Vanttausjärventien liittymän turvallisuutta, kun nopeudet laskevat riittävän aikaisin ennen liittymää.
- Kuusamontie (kt 81) ja Pirttikoskentie (mt 9447): nopeusrajoituksen alentaminen 60 km/h:sta 50 km/h:ssa Kuusamontien, Pirttikoskentien ja Vanttausjärventien liittymän molemmin puolin parantaa liittymän turvallisuutta ja mahdollistaa myös suojateiden säilyttämisen liittymän läheisyydessä

Nivankylä (kuva 31):

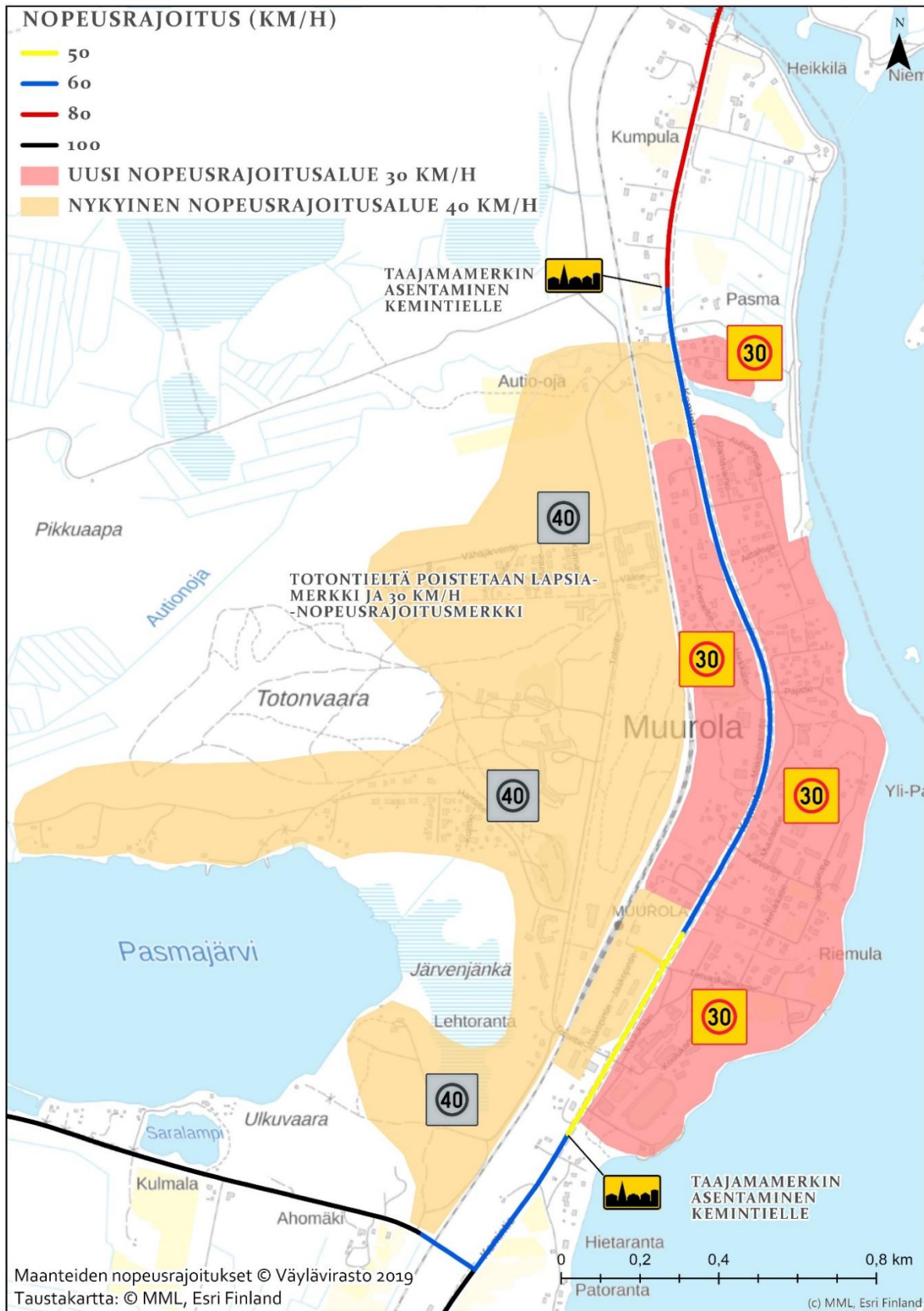
- Alueellisen 50 km/h -nopeusrajoitusmerkin siirtäminen Nivankyläntiellä (mt 19743) ennen Nivanpiston liittymää Kittiläntieltä tullessa niin, että aluerajoitus on voimassa myös Nivanpistolla ja siihen liittyvillä kaduilla. Näin koko alueella on yhtenäinen nopeusrajoitus voimassa.
- Pyöryäntie: lisätään alueellinen 50 km/h -merkki tien alkuun Kittiläntieltä tultaessa.

Meltaus (kuva 32):

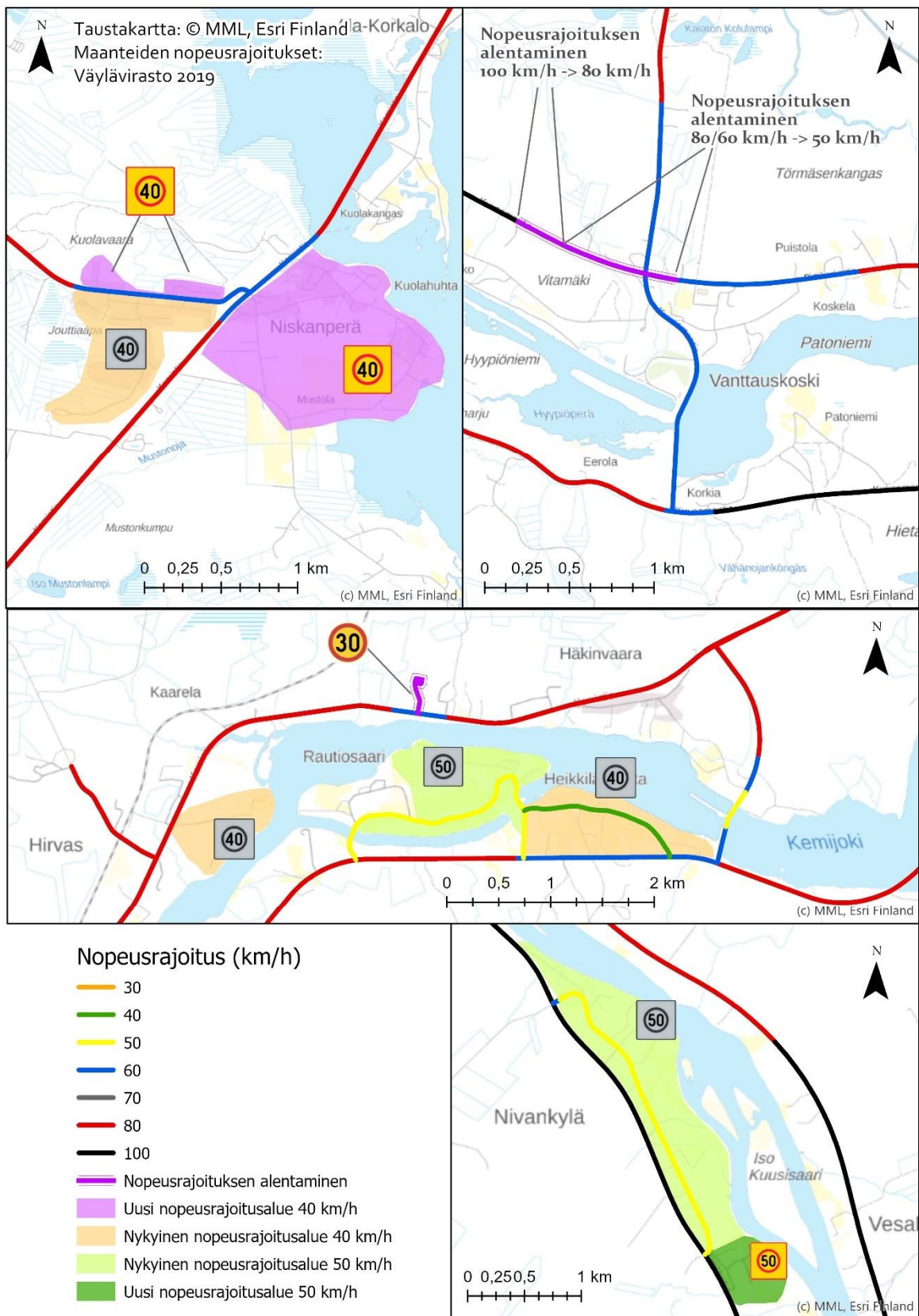
- Kittiläntie (kt 79): 60 km/h ja 80 km/h-nopeusrajoitusten jatkaminen Rovaniemen suuntaan parantaa myös kantatien ja Marrasjärventien (mt 935) liittymän turvallisuutta, kun nopeudet laskevat riittävän aikaisin ennen liittymää. Melko pian em. liittymän jälkeen on myös Meltauksen koulu ja päiväkoti.
- Kittiläntie (kt 79): Nykyisen 60 km/h -nopeusrajoituksen alentaminen 50 km/h:ssa parantaa Meltauksen kylän liikenneturvallisuutta, kun ajonopeudet saadaan alemmas koko kylän alueella. Lisäksi nopeusrajoitusta alentamalla on mahdollisuus säilyttää kylän alueella kantatiellä olevat suojatiet.

Ranuan suunnan sisääntuloväylä (kuva 32):

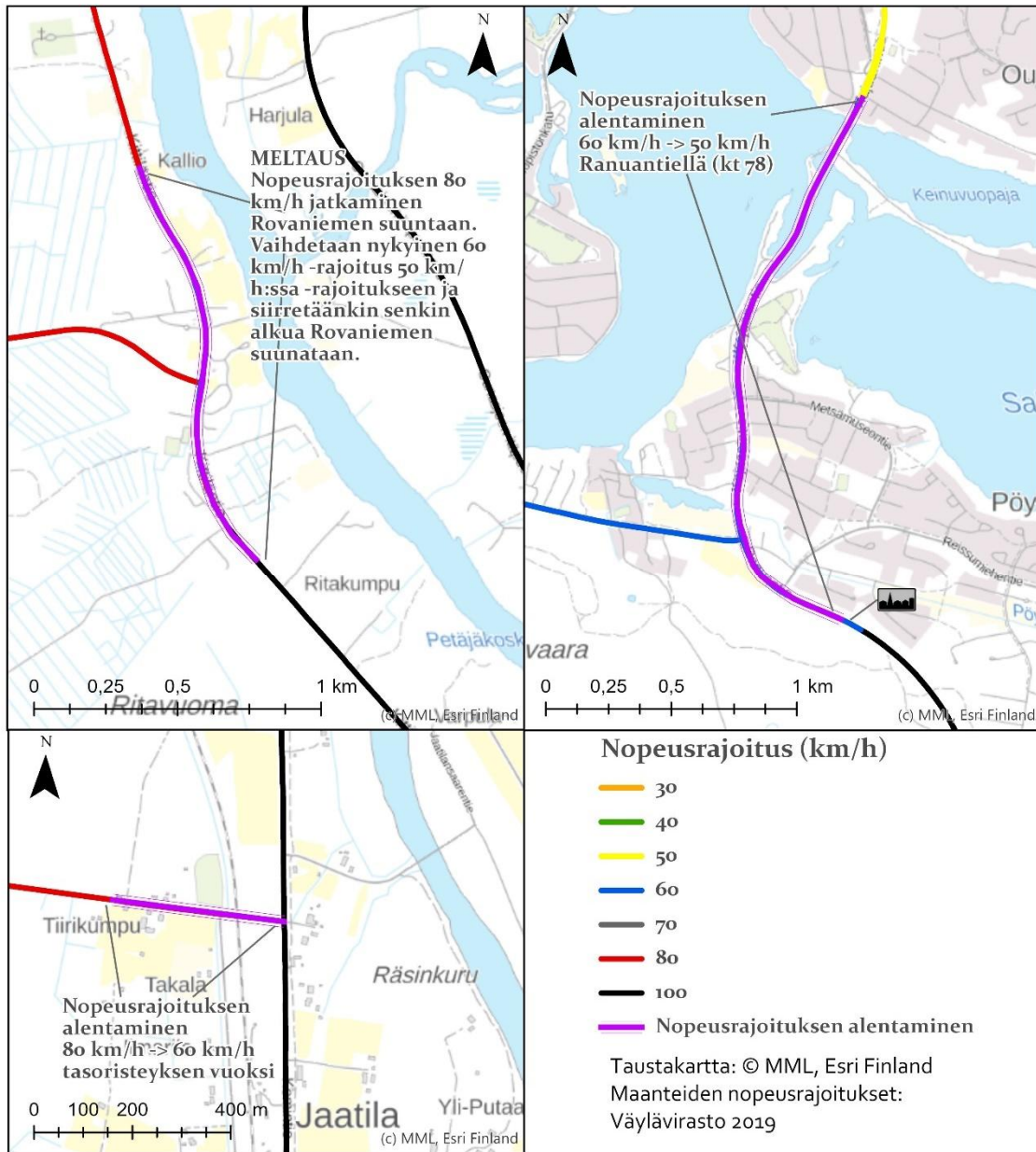
- Nopeusrajoituksen alentaminen 60 km/h:sta 50 km/h:ssa mahdollistaa nykyisten suojaiteiden säilyttämisen ko. tieosuudella. Tien molemmin puolin on myös paljon asutusta ja nopeusrajoituksen alentaminen parantaa alueella kulkevien tienlylysten turvallisuutta.



Kuva 30. Nopeusrajoitukset ja nopeusrajoitusesitykset Muurolassa.

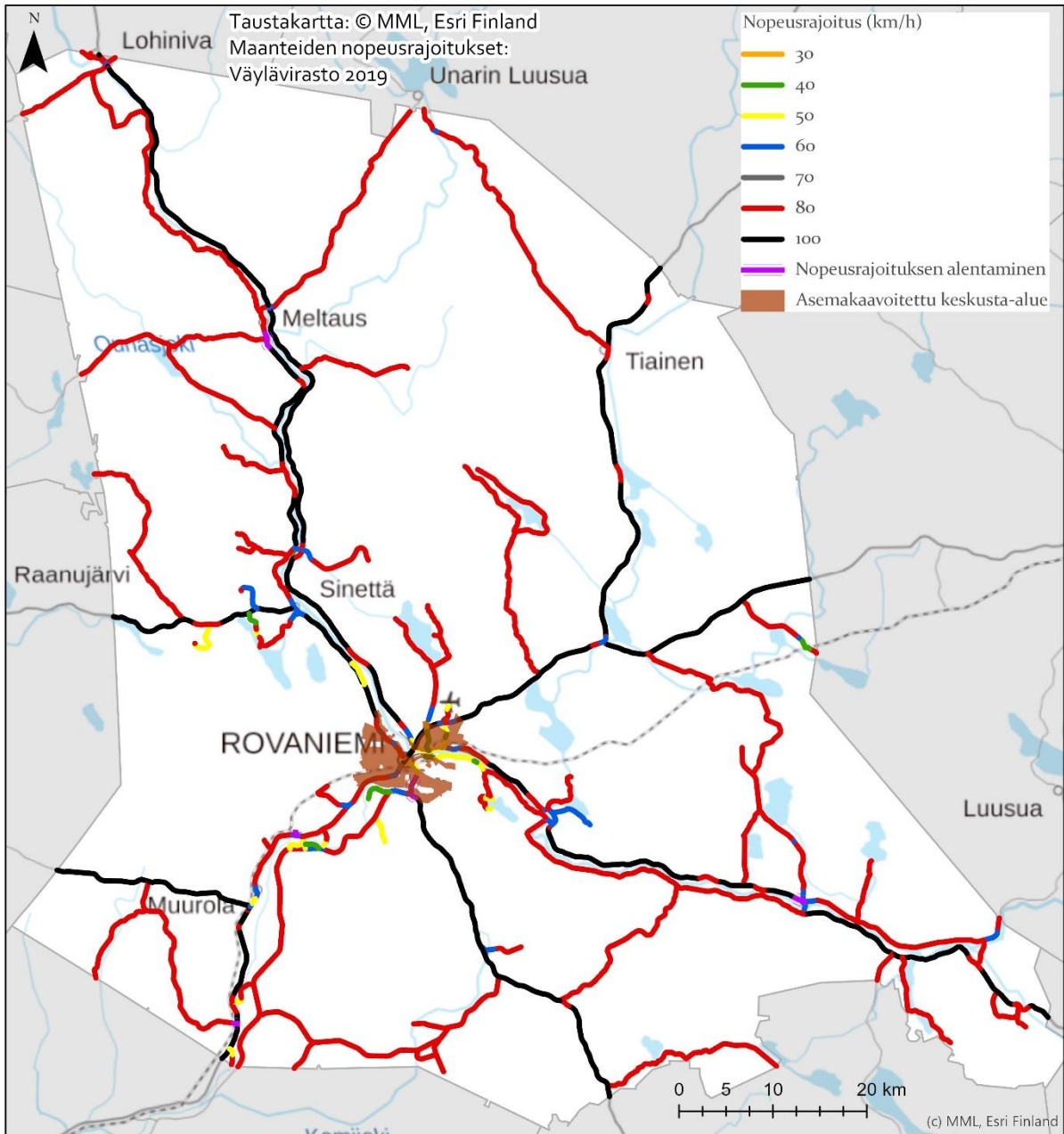


Kuva 31. Nopeusrajoitukset ja muutosesitykset Niskanperän, Hirvaan, Vanttauskosken ja Nivankylän alueilla.



Kuva 32. Nopeusrajoitukset ja muutosesitykset Meltauksen, Ranuantiellä ja Jaatilan alueilla.

Nopeusrajoitukset maanteiden tasoristeyksissä on myös tarkistettu. Tiehallinnon (2009) laatiman nopeusrajoitusohjeen mukaisesti: ”Rautatien tasoristeystä lähestyttäessä nopeusrajoitus on vartioidussa korkeintaan 60 km/h ja vartioimattomassa 50 km/h. Rajoitus ei saa olla kuitenkaan korkeampi, kuin mitä muut mahdolliset tekijät (esim. edeltävä tien geometria tai näkemäolosuhteet) ennen tasoristeystä edellyttävät. Lähestymissuunnan pistekohtainen rajoitus ulotetaan alkavaksi ennen tasoristeyksen varoitusmerkkejä. Jos tieosuus ennen tasoristeystä on hyvin lyhyt, esim. radan viereiseltä tieltä tasoristeykseen kääntyessä, on rajoitus kuitenkin tarpeeton.” Rovaniemellä nopeusrajoitusta esitetään alennettavaksi ohjeistuksen mukaisesti Pisantien (mt 19660) vartioidussa tasoristeyksessä 60 km/h:ssa (kuva 32). Köyryjärventien (mt 19770) osalta tulee maastossa tarkistaa, onko tasoristeyksen molemmiin puolin tieosuudella 50 km/h -rajoitus voimassa. Tiekuvan mukaan maastosta puuttuvat 50 km/h -nopeusrajoitusmerkit, mutta tierekisteriin on kirjattu, että kyseisellä tieosuudella olisi voimassa 50 km/h-rajoitus. Muiden maanteiden tasoristeysten osalta nopeusrajoitukset ovat kunnossa. Katu- ja yksityistieverkon osalta tulee myös tarkistaa, että nopeusrajoitukset ovat ohjeen mukaiset erityisesti niillä teillä, joissa asutusta, teollisuutta tai muuta merkittävää toimintaa on radan toisella puolella.



Kuva 33. Nopeusrajoitukset koko kunnan alueella.

4.4. Kävely ja pyöräily

Ihmisten aktiivinen liikkuminen näkyy kansantaloudessa vähäisempinä sairauspoissaoloina ja ikäihmisten vähäisempinä terveyspalvelujen tarpeina. Kävelyn ja pyöräilyn lisäämistä tukevat toimenpiteet ovat osoittautuneet erittäin kustannustehokkaiksi keinoiksi lisätä terveyden ja fyysisen toimintakyvyn kannalta välttämätöntä fyysistä aktiivisuutta. Jalankulku ja pyöräily ovat sekä henkilökohtaisesti että kansantaloudellisesti kannattavia liikkumismuotoja. Päivittäinen kävely tai pyöräily auttaa pitämään kuntoa yllä, parantamaan hengitys- ja verenkiertoelimistöä sekä kasvattamaan lihasvoimaa. Kävely ja pyöräilyn rooli osana ihmisten arkea ja liikennejärjestelmää ovat nousseet viime vuosina yhä keskeisempään asemaan. Niiden merkitys on kasvanut myös osana ilmastonmuutoksen hillintää.

Henkilöautoliikenteen korvaaminen kävelyllä ja pyöräilyllä vähentää sekä liikenteen kasvihuonepäästöjä, mutta myös ilmanlaadun kannalta haitallisia päästöjä ja melua. Kävelyn ja pyöräilyn lisääntyminen lisää myös ympäristön viihtyisyyttä ja liikenteen turvallisuutta. Eri maissa ja kaupungeissa tehdyt laskelmat osoittavat, että yhden euron investointi pyöräteiden palautuu moninkertaisena takaisin.

Liikenne- ja viestintäministeriö julkaisi valtakunnallisen kävelyn ja pyöräilyn strategian vuonna 2011. Se tähtää siihen, että kävelyllä ja pyöräilyllä on omat tunnustetut asemansa liikennejärjestelmässä. Tavoitteena on, että vuonna 2020 jalankulun ja pyöräilyn sekä joukkoliikenteen yhteinen kulkutapaosuus nousee 35–38 prosenttiin ja vastaavasti henkilöautomatkojen osuus vähenee. Kävelyllä ja pyöräilyllä on kasvupotentiaalia kaikkialla, mutta erityisesti erikokoisissa taajamissa. Vuonna 2018 valmistuneen henkilöliikennetutkimuksen mukaan jalankulku ja pyöräily eivät ole kuitenkaan valtakunnallisella tasolla lisääntyneet viimeisen kuuden vuoden aikana. Liikenne- ja viestintäministeriö julkaisikin kävelyn ja pyöräilyn edistämishojelman vuonna 2018, joka jatkaa vuonna 2011 valmistunutta ohjelmaa. Vuonna 2018 julkaisussa ohjelmassa tavoitteeksi on asetettu lisätä kävely- ja pyöräilymatkojen määrää 30 prosentilla vuoteen 2030 mennessä verrattuna nykytilanteeseen. Vuonna 2030 tavoitteena on, että kävelyn ja pyöräilyn yhteinen kulkutapaosuus nousee nykyisestä 30 prosentista vähintään 35-38 prosenttiin. Matkamäärien kasvusta huolimatta kävelyn ja pyöräilyn turvallisuuden tulee entisestään parantua. Tavoitteena on, että vähintään puolet uusista kävely- ja pyöräilymatkoista tulisi siirtymänä henkilöautomatkoista. Tällä hetkellä henkilöautolla tehtävien matkojen osuus nousee merkittävästi jo 1-2 kilometrin mittaisilla matkoilla, joilla kävelyn ja pyöräilyn potentiaali on kaikista suurin.

Jalankulun ja pyöräilyn lisäämiseksi ei riitä pelkkien väylien rakentaminen, vaan tarvitaan lisää arvostusta ja motivointia. Liikkumisen sujuvuus, lyhyet etäisyydet sekä miellyttävä ja turvallinen ympäristö tekevät päivittäisestä kävelystä ja pyöräilystä entistä houkuttelevampaa. Pyöräilyn houkuttelevuutta voidaan parantaa pienillä yksityiskohdilla. Pyöräilyn sujuvuus on keskeisessä asemassa ja esimerkiksi pyörien pysäköimistä varten tulisi olla saatavilla telineitä. Ne ovat katettuja ja sellaisia, että pyörän saa lukittua rungostaan. Tärkeitä pyöräpysäköinnin paikkoja ovat kaupat, virastot, koulut, päiväkodit, kirjastot ja liikuntapaikat. Pysäköintipaikkojen sijoittamisessa pyritään siihen, että ne ovat helpommin saavutettavissa kuin autojen pysäköintipaikat ja niiden kunnossapito onnistuu myös talvella.

Väylien ja teiden risteysjärjestelyt ovat merkittävässä osassa jalankulun ja pyöräilyn turvallisuuden kannalta. Lähtökohdana on, että ylemmän verkon risteämiskohdissa käytetään suojatiesaarekkeita, korotettuja suojateitä tai muita rakenteellisia ratkaisuja. Kiireellisimmät kohteet sijaitsevat vilkkaimmilla väylillä ja erityisesti lähellä kouluja.

Rovaniemellä haja-alueella etäisyydet ovat pitkiä, joukkoliikennettä vähän ja henkilöautolla kulkeminen monin paikoin välttämätöntä. Paras potentiaali kävelyn ja pyöräilyn lisäämiseksi keskustan ulkopuolella on luonnollisesti kylien alueella sekä sisääntuloväylillä, jossa jalankulku- ja pyöräilyverkosto on jo nyt varsin kattava ja tienilyityksiä turvaamaan rakennettu muun muassa alikulkuja, suojatiesaarekkeita ja liikennevaloja. Huomiota kannattaa kiinnittää kuitenkin verkon kuntoon, jotta väylät pysyvät hyvässä kunnossa.

Rovaniemelle on laadittu vuonna 2016 kävelyn ja pyöräilyn kehittämissuunnitelma 2030 ”Omin voimin liikkeelle!”. Rovaniemen kaupungin kävelyn ja pyöräilyn kehittämissuunnitelmassa on jalkautettu valtakunnallisia kehittämissuunnitelmia paikallisiin olosuhteisiin. Kehittämissuunnitelman mukaan ”Rovaniemen kaupungilla on erinomaiset mahdollisuudet nousta suomalaisten kävely- ja pyöräilykaupunkien eliittiin. Tämä kuitenkin edellyttää kävelyä ja pyöräilyä suosivaa päätöksentekoa. Tahtoa ja sitoutumista tarvitaan kaikilla hallinnon tasoilla niin

päättäjien kuin virkamiesten keskuudessa. Sitoutuminen tarkoittaa kävelyä ja pyöräilyä edistäviä valintoja yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän kehittämistä ohjaavissa päätöksissä sekä kaupungin palveluiden kehittämisessä. Edistämistyö edellyttää myös voimavaroja sekä laaja-alaista yhteistyötä niin kaupungin sisällä kuin alueen sidosryhmien kesken.”

Kävelyn ja pyöräilyn visio 2030 Rovaniemellä on:

- kävely ja pyöräily ovat keskeinen osa Rovaniemen imagoa
- kävelen ja pyörällä liikkuminen on Rovaniemellä arkista ja arvostettua
- kävelyn ja pyöräilyn suosion kasvu parantaa liikenneturvallisuutta
- kävelyn ja pyöräilyn suosion kasvu vähentää liikkumattomuuden terveysongelmia
- kävely ja pyöräily ovat sujuvimmat ja kätevimät tavat liikkua taajamissa.

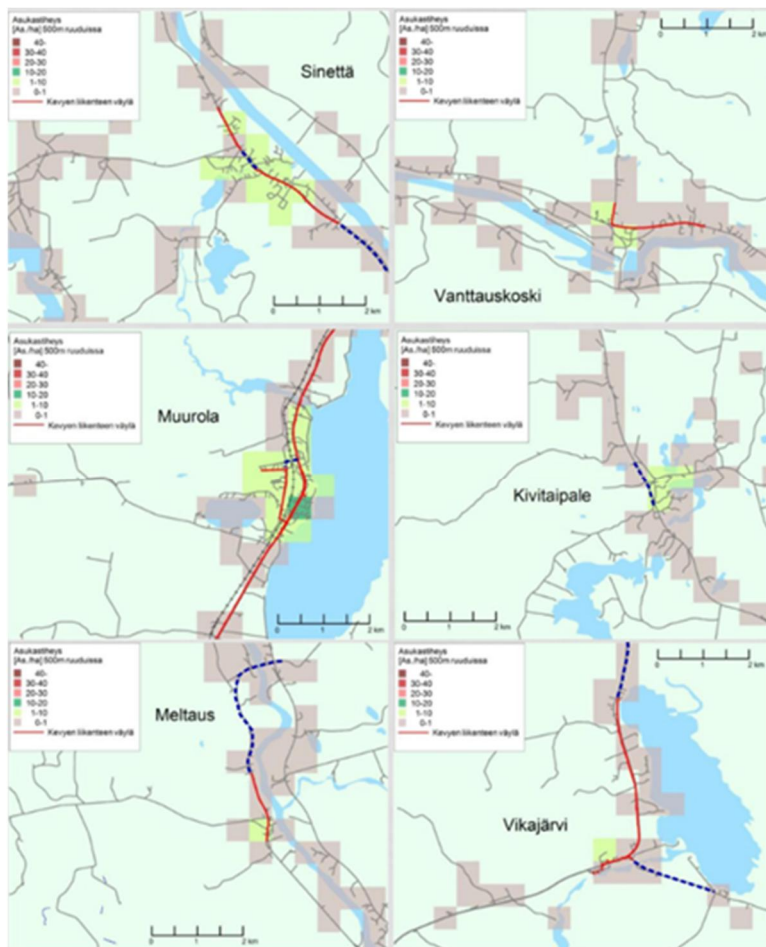
Rovaniemen kaupunkistrategiassa (2015) on toimivan yhdyskuntarakenteen kohdalla asetettu tavoitteeksi, että joukkoliikenteen, pyöräilyn ja kävelyn osuus kaikista liikkumismuodoista kasvaa 52 prosenttiin vuoteen 2030 mennessä. Tavoite pohjautuu Rovaniemen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan (2012), jossa kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on yksi viidestä strategisesta toimintalinjasta. Niin Rovaniemellä kuin koko Suomessa vallalla oleva yhdyskuntarakenteen hajaantumiskehitys ja palveluiden keskittyminen uhkaa vaikeuttaa kävelyn ja pyöräilyn edistämistavoitteiden toteutumista. Vaikka väestö koko kaupungin mittakaavassa keskittyy, uusi asutus ei kuitenkaan suuntaudu olemassa olevaan rakenteeseen vaan sen ennemminkin sen reunamille muodostaen vähän kerrallaan uutta entistä laajempaa ja väljempää taajamarakennetta. Kehittämishojelman mukaan Rovaniemellä väestönkasvun luomaan asutokysyntään varaudutaan tulevaisuudessa keskustan alueella, mutta myös 6–7 km säteellä keskustasta, erityisesti jokien varsilla. Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen näkökulmasta, ja nykyiset liikkumistottumukset huomioiden, uudet kauaksi palveluista ja työpaikoista sijoittuvat asuinalueet ovatkin melkoinen haaste.

Kehittämishojelmassakin on todettu, että kävelylle ja pyöräilylle suotuisan yhdyskuntarakenteen lähtökohdat luodaan kuntien kaavoituksessa tehtävillä ratkaisulla. Suunnitellaan kävelylle ja pyöräilylle sopiva yhdyskunta- ja palveluverkko lyhentämällä kulkuetäisyyksiä, tiivistämällä maankäyttöä sekä sijoittamalla arjen palveluita kuten kaupat, koulut, päiväkodit ja työpaikat lähelle asutusta. Kävelyn ja pyöräilyn reitit on hyvä viedä myös yhdyskuntarakenteen sisään, vältetään aiheuttamasta epäjatkuvuuskohtia verkostoon ja suunnitellaan turvalliset tienilytykset. Tärkeää on kiinnittää huomioita myös hyvää opastukseen jalankulku- ja pyöräilyverkostolla.

Kävelyn ja pyöräilyn edistämistoimet painottuvat usein kaupunkien keskustoihin sekä eri kokosiin taajamiin ja niiden välittömään läheisyyteen. Tämä ei kuitenkaan tarkoita sitä, etteikö kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantaminen olisi tärkeää myös maaseudulla ja erityisesti kyläalueilla. Tämä tavoite on kirjattu myös Rovaniemen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan. Jalankulun ja pyöräilyn väylät ovat maaseudulla paitsi tärkeitä asiointi- ja koulumatkoilla, myös suosittuja lähiliikunta- ja harrastepaikkoja kaikenikäisille kulkijoille. Maaseudulla kävelyn ja pyöräilyn edistämisen toimintaympäristö on hyvin erilainen kuin taajama-alueilla, joten myös keinovalikoima on erilainen kuin kaupungeissa. Haja-asutusalueella ja kylissä joudutaan usein toimimaan rakennetussa ympäristössä, jossa ei voida käyttää perinteisiä ratkaisuja esimerkiksi tilahtausten tai ympäristön kulttuurihistoriallisten arvojen takia. Kylien liikenneverkon runko rakentuu vahvasti maanteihin, joita hallinnoi Lapin ELY-keskus. ELY-keskuksen nykyiset resurssit eivät kuitenkaan mahdollista suurien investointien, kuten jalankulun ja pyöräilyn väylien toteutusta, kun nykyistenkin väylien ylläpidosta joudutaan jo tinkimään. Pääpaino onkin tällöin pienissä liikenneturvallisuustoimissa.

Rovaniemen kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelmaan on kirjattu maaseudun kyläalueiden jalankulun ja pyöräilyn olosuhteiden parantamisen osalta seuraavat tärkeät toimenpidekokonaisuudet:

- kylärakenteen hajautumisen ehkäiseminen ja lähipalveluiden turvaaminen
- liikenteen rauhoittaminen (ajonopeudet) ja tienylitysten turvallisuus keskustoissa ja erityiskoh-teissa
- tievalaistus alueilla, jossa liikkuu paljon kävelijöitä ja pyöräilijöitä
- kyläkoulujen ja niiden lähiympäristön liikennejärjestelyiden turvallisuus
- pikavuorojen saatto- ja jättöpysäkkien järkevä sijoittaminen (turvalliset yhteydet)
- kevyen liikenteen väylille vaihtoehtoiset ratkaisumallit (esim. rinnakkaisteiden ja polkujen hyö-dyntäminen, pientareen leventäminen)
- erilliset kevyen liikenteen väylät (kylärakennetta ja/tai nykyistä kevyen liikenteen verkkoa tuke-vat).



Kuva 34. Jalankulun ja pyöräily väylätarpeita kehittämisohjelman mukaan.

Rovaniemen kaupungin maaseudun kyläalueilla on paljon kevyen liikenteen väylätarpeita. Kehittämisohjelmassa on esitetty (kuva 34) ELY-keskuksen saamien aloitteiden ja kehittämisohjelman laatimistyön yhteydessä tehdyn asukaskyselyn esille nostamia väylätarpeita niin sanottujen palvelukylien osalta. Kevyen liikenteen väylien rahoitusresurssit ovat lähes olemattomat. Liikenneturvallisuus on usein merkittävin yksittäinen tekijä investointeja priorisoitaessa, mutta kevyen liikenteen väylien osalta myös käyttäjämäärät ja -potentiaali ratkaisevat.

Tässä liikenneturvallisuus-suunnitelmassa on huomioitu Rovaniemen kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelma sekä pyritty löytämään pienehköjä toimenpiteitä jalankulun ja pyöräilyn edistämiseksi sekä turvallisuuden lisäämiseksi huomioiden kuitenkin niukat resurssit.

Työn aikana on noussut esille tarpeita kävelyn ja pyöräilyn turvallisuuden parantamiseksi ympäri Rovaniemeä, joista suunnitelmaan on pyritty listaamaan merkittävimmät ja kiireellisimmät. Rovaniemellä kylien kohdalla ja sisääntuloväylillä on jo nykyisellään melko hyvä kävely- ja pyöräilyväylien verkosto ja tienylitystä on turvaamassa saarekkeita, alituksia ja liikennevaloja. Puutteena on nähty kuitenkin keskustan ja kylien väliltä sekä pienempien kylien kohdalla puuttuvat jalankulun ja pyöräilyn väylät. Nykyisillä resursseilla ei ole kuitenkaan mielekästä esittää kaikkia esille nousseita jkpp-väylien tarpeita, sillä esimerkiksi ELY-keskuksen resurssit ovat niin pienet kyseisten hankkeiden toteuttamiseen. Tähän suunnitelmaan on kirjattu ylös merkittävimmät ja kiireellisimmät yhteystarpeet sekä jalankulun ja pyöräilyn turvallisuutta edistävät toimenpiteet.

Rovaniemen alueella on edelleen suojateitä, jotka sijaitsevat 60 km/h -nopeusrajoitusalueella. Nykyisten ohjeistuksien (kuva 40) mukaan tämä ei ole enää hyväksyttävä, vaan tarvittaisiin alikulku tai liikennevalo-ohjattu suojatie. Olemassa olevista suojateistä useat sijaitsevat maaseutumaisilla osuuksilla, jossa liikennemäärät ovat kohtuullisen vähäisiä. Liikenneympäristö ei useissa tapauksissa tue nopeusrajoituksen alentamista. Jos suojatie ei ole periaateratkaisujen mukainen, eikä sille ole juurikaan tarvetta, esitetään se poistettaviksi. Tärkeimmillä tienylityspaikoilla suojateiden tilalle esitetään keskisaarekkeita helpottamaan tienylitystä. Suojateiden poiston tarkoituksena on lisätä jalankulkijan vastuuta tienylityksessä. Kun ajonopeudet ovat suuria, luo suojatie "väärää" turvallisuudentunnetta tienylittäjälle. Osalla tieosuuksista suojatiet voidaan jättää, mikäli nopeusrajoitusta alennetaan 50 km/h:ssa. Nopeusrajoituksen alentaminen on mahdollista, mikäli ympäröivä maankäyttö tukee alemmaa rajoitusta.

Rovaniemellä on esitetty jalankulkuun ja pyöräilyyn liittyen seuraavia toimenpiteitä suunnittain:

Kemin suunta (kuva 35)

- Muurolaan uusi väylä Totontien pohjoispäähän. Rakentamalla väylä saadaan yhtenäinen jkpp-yhteys radan taakse.
- Muurolan kylätalaisuudessa nousi esille voimakas tarve kyläläisten keskuudesta saada uusi alikulku radan ali, sillä nykyisin kulku on vain Totontien päistä, jolloin erityisesti Vähäjärventien varressa olevalta asuinalueelta ja sairaalalta ei ole suoraan yhteyttä palveluiden lähelle. Suuri haaste on alikulun rahoitus. Mikäli alikulku rakennetaan, samassa yhteydessä tulee rakentaa jalankulku- ja pyöräilyväylä radan molemmin puolin nykyisten jkpp-välille.
- Muurolaan Kemintielle (vt 4) on esitetty kahta uutta pääsuunnan saarekettä. Toinen saareke rakennettaisiin nykyisen 60 km/h -alueella olevan suojatien paikalla Karvontien liittymän pohjoispuolelle, samassa yhteydessä suojatiemerkinnot poistetaan. Lisäksi on esitetty toista saarekettä (ilman suojatiemerkinnot) turvaamaan ylityksiä Kirkkokummun eteläisen liittymän pohjoispuolelle.
- Muurolan koulun kohdalle on toivottu jalankulun ja pyöräilyn alikulku. Alue on sille ahdas ja kuljijoiden ohjaaminen alikulkuun vaikeaa. Suojatien turvallisuuden parantamiseksi valtatie (Kemintie) ja Totontien liittymän esitetään liikennevalo-ohjausta, sillä valtatiellä on vilkas liikenne ja tienylittäjiä paljon läheisen koulun ja kaupallisten palveluiden vuoksi.
- Hirvaan kylän kohdalla on esitetty jkpp-alikulku Kemintien (vt 4) ali Peterinniementien ja Hirvaan asemantien liittymien pohjoispuolella. Liittymien molemmin puolin on linja-autopysäkit, ja asutusta valtatie ja joen välissä, joten alikulku turvaisi pääsyä pysäkille ja valtatie jalankulku- ja pyörätielle. Mahdollinen Hirvaan ohikulkutie ei ulotu tähän kohti, joten valtatie pysyy nykypaikallaan pitkään.

Sodankylän suunta (kuva 35)

- Vikajärvellä kaksi nykyistä Sodankyläntiellä (vt 4) olevaa suojatietä korvataan pääsuunnan saarekkeilla, jotka parantavat tienylitysten turvallisuutta. Molemmat suojatiet sijaitsevat 60 km/h -alueella, joten samassa yhteydessä poistetaan molemmista suojateistä suojatiemerkinnot. Liikenneympäristö ei tue alhaisempaa nopeusrajoitusta.
- Vikajärvellä Sodankyläntien (vt 4) ja Kemijärventien (kt 82) liittymässä on suojatie saarekkeessa Kemijärventiellä. Poistetaan suojatie käytöstä vähäisen käytön vuoksi, mutta jätetään saarekkeeseen ylityskohta.

Kittilän suunta joen länsipuolella (kuva 36)

- Jalankulku- ja pyöräily-yhteyttä esitetään kantatien 79 varteen Nivankylästä Sinettään, jotta jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden olisi mahdollista käyttää joko erillistä jalankulku- ja pyöräilyväylää tai katu/rinnakkaistieyhteyttä koko matkan keskustan ja Sinetän välillä. Tällä hetkellä jalankulkijoille ja pyöräilijöille on turvallinen yhteys jalankulku- ja pyöräilyväyliä ja katuverkkoa pitkin keskustasta Nivankylään saakka. Alueella tulee kiinnittää huomiota myös pyöräilyn viitoitukseen, jotta reitillä pysyminen on helpompaa. Pyöräilyn viitoituksen kannattaa kiinnittää laajemminkin Rovaniemellä

huomioita, sillä hyvä viitoitus edesauttaa kävelyn ja pyöräilyn edistämisestä ja kannustaa liikku-
maan hieman tuntemattomillakin alueilla.

- Alikulku Sinetässä koulun lähelle Kittiläntien (kt 79) ali ja jalankulku- ja pyöräilyväylä Koivurannan-
suoralle alikulusta. Alikululla turvataan turvallinen kulkuyhteys kantatien toiselta puolelta koululle,
päiväkodille ja muihin palveluihin.
- Alikulku Sinetässä Kittiläntien (kt 79) ali Tammelantien liittymän lähelle. Tammelantien varressa on
asutusta ja uimaranta, jonka vuoksi jalankulkijat ja pyöräilijät joutuvat ylittämään kantatien liittymän
kohdalla. Alikulku parantaisi tienylittäjien turvallisuutta.
- Sinetässä olisi hyvä erotella K-marketin piha-alue selkeästi ajoestein jalankulku- ja pyöräily-
väylästä. Tämä myös vaikeuttaisi Sahansuun jalankulku- ja pyöräilyksillan kautta ajoneuvoin oikai-
semista kaupan pihasta joen toiselle puolen, minkä kyläläiset kokivat ongelmaksi.
- Sinetässä tulisi erotella jalankulku- ja pyöräilyväylä ajoestein Seo-huoltoaseman pihasta välillä Kor-
valantie-Seo. Tämä vähentäisi väylällä ajamista moottoriajoneuvoin ja lisäksi parantaisi muutenkin
väylän turvallisuutta.
- Meltauksessa uusi suojatiesaareke koulun kohdalle. Samassa yhteydessä poistetaan ensimmäinen
suojiatie Rovaniemen suunnasta tullessa.
- Meltauksessa uusi suojatiesaareke kaupan kohdalle turvaamaan ylityksiä.
- Meltauksessa nopeusrajoituksen lasku 60 km/h -> 50 km/h, tällä tavoin voidaan säilyttää nykyiset
suojiatiet ko. tieosuudella.
- Meltauksessa väylän ja kantatien erottaminen kaupan pihasta. Tällä hetkellä piha-alueen, väylän ja
kantatien välinen alue on epäselvä.

Kittilän suunta joen itäpuolella (kuva 37)

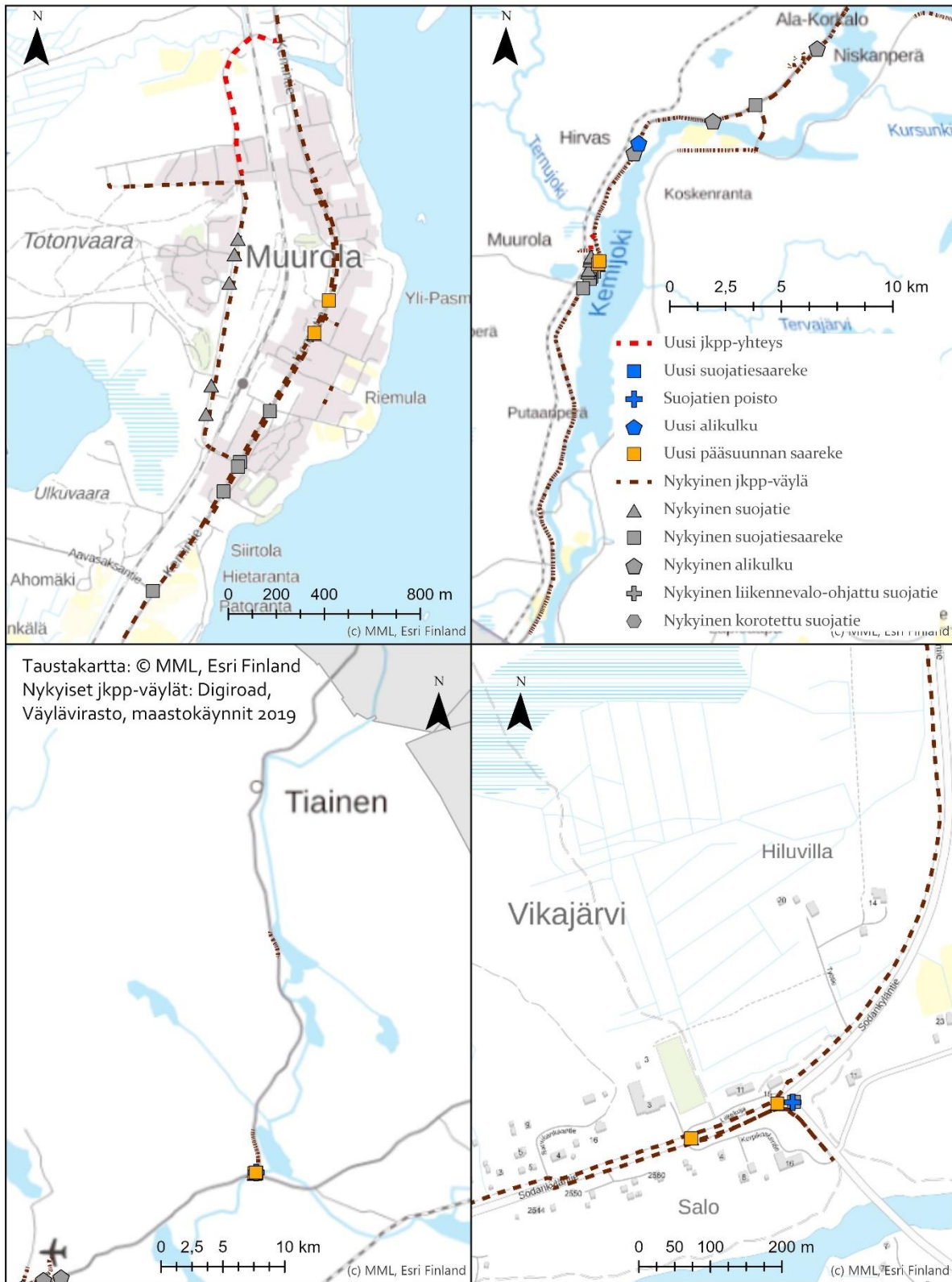
- Uusi jalankulku- ja pyöräilyväylä Ounasjoen itäpuolentien (mt 934) varteen välille Vitikanpää-Keta-
vaara. Hankkeen tavoitteena on rakentaa erillinen jalankulku- ja pyöräilyväylä maantien vasem-
malle puolelle noin kolmen kilometrin matkalle. Sillä parannetaan tieosan liikenneturvallisuutta ja
jalankulun ja pyöräilyn yhteyksiä asuntoalueelta kuntakeskukseen. Suunnittelutyö on käynnistynyt
elokuussa 2018. Tiesuunnitelma on valmistunut huhtikuun 2019 loppuun mennessä ja rakennus-
suunnitelma syyskuun 2019 loppuun mennessä. ELY-keskuksen mukaan hankkeen toteutus käyn-
nistyy vuonna 2020.

Ranuan suunta (kuva 37)

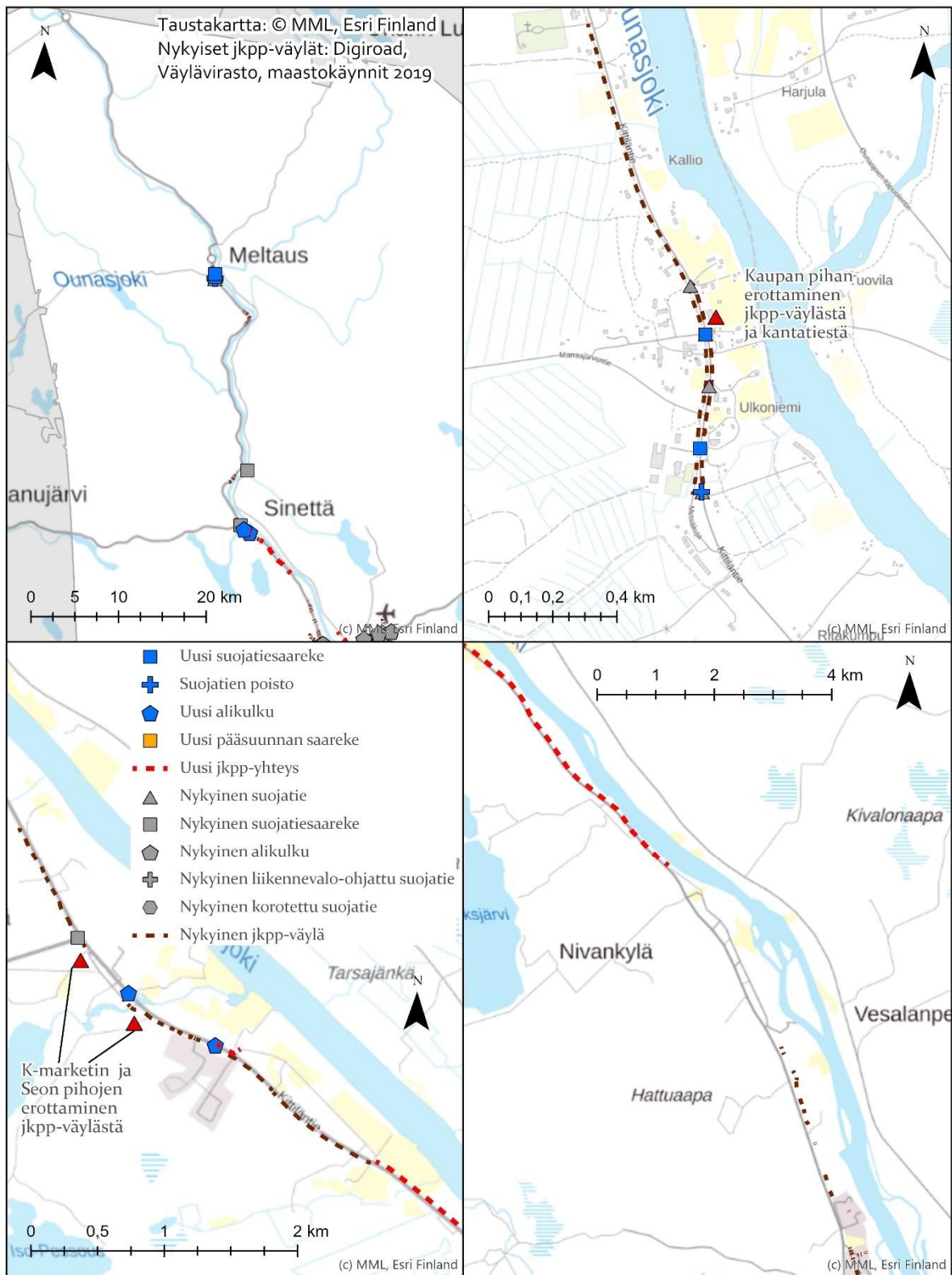
- Poistetaan suojiatie Kajaanintieltä (kt 78) Kaarnikkapolun liittymän kohdalta. Korvaava turvallisempi
ylitys Metsämuseontien tai Kangastien liittymissä, joissa molemmissa suojatiesaareke. Samalla siir-
retään myös linja-autopysäkki saarekkeellisen suojiatien yhteyteen. Pysäkin ja suojiatien käyttö on
vähentynyt, kun lähellä oleva oppilaitos on poistunut alueelta.
- Maankäytön suunnittelun yhteydessä Metsäruusun alueella tulee tarkastella, voisiko kaikki kanta-
tiellä 79 olevat suojiatiet korvata alikuluilla.
- Kivitaipaleen kylällä nousi esille huoli nykyisen jalankulku- ja pyöräilyväylän talvikunnossapidosta.
Väylää ylläpitää kyläläiset, mutta he saavat siihen avustusta kaupungilta. Nyt kuitenkin avustuksen
saanti on vaakalaudalla, josta kyläläiset ilmaisivat huolensa. Väylä on turvallisin yhteys koulun ja
jääkiekkokaukalon ja asuinalueella välillä. Korvaava yhteys on kantatien kautta, mikä heikentäisi
kulkemisen turvallisuutta merkittävästi. Kaupungin tulisikin pyrkiä mahdollistamaan jatkossa toi-
menpiteet, joilla kylillä tärkeät jalankulun ja pyöräilyn väylät pysyvät kunnossa myös talvisin, jotta
kyläläiset voivat käyttää niitä keliolosuhteista ja vuodenaikasta riippumatta.

Kuusamon suunta (kuva 38)

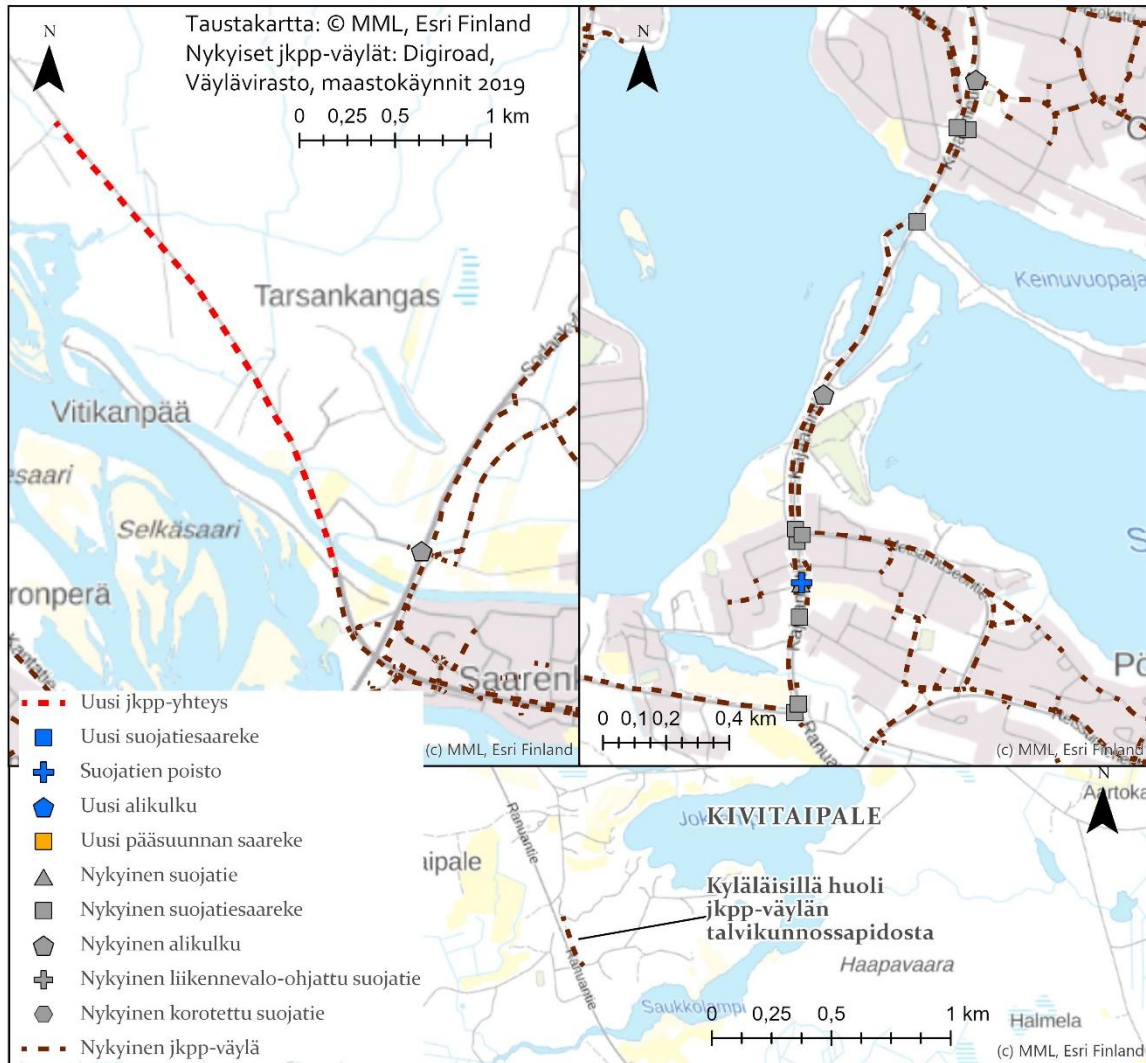
- Jalankulku- ja pyöräilyväylä tarvittaisiin välille keskusta-Oikarainen joko joen pohjois- tai eteläpuolelle. Eteläpuolella väylän rakentamistarve Marjasuolta Oikaraiseen olisi hieman yli 6 km ja pohjoispuolella Vaaralan itäpuolelle ulottuvalta nykyiseltä väylältä Oikaraiseen noin 9 km. Väylän tarve Oikaraisesta keskustaan saakka nousi voimakkaasti esille alueen asukkaille suunnatussa kyselyssä. Tässä suunnitelmassa ei oteta kantaa, kummalleko puolelle jokea uusi yhteys olisi kustannustehokkaampi ja järkevämpi toteuttaa, vaan se ratkaistaan jatkosuunnittelussa.
- Talvikunnossapidettävä yhteys Elisantieltä Koskenkylän koululle. Metsän halki on jo nyt epävirallinen yhteys, joten käyttäjiä virallisemmallekin yhteydelle todennäköisesti olisi. Väylää käyttämällä välttyy kahdelta maantien ylitykseltä koulureitillä.
- Uusi suojatiesaareke Kuusamontielle (kt 81) Pannunkorvan läntisen liittymään. Saarekkeen rakentamisella parannetaan joen varren alueen asukkaiden tienylitysten turvallisuutta, sillä jalankulku- ja pyöräilyväylä sijaitsee kantatien toisella puolella.
- Uusi suojatiesaareke nykyisen suojatien paikalle ja kunnolliset yhteydet olemassa olevalle jalankulku- ja pyöräilyväylälle Kuusamontielle (kt 81) Pannunkorvan itäisen liittymän kohdalla. Saarekkeen rakentamisella parannetaan tienylittäjien turvallisuutta, kantatien toisella puolella sijaitsee asuinalue ja toisella puolen koulu.
- Suojatien poisto Kuusamontieltä (kt 81) Puomitie 2 yksityistieliittymän liittymän läheltä. Suojatiellä vähäinen käyttäjäpotentiaali ja korvaava jalankulku- ja pyöräily-ylitysmahdollisuus on olemassa.
- Uusi suojatiesaareke Kuusamontielle (kt 81) nykyisen suojatien paikalle Puomitien liittymän lähelle. Samassa yhteydessä tarkistetaan myös pysäkkien mitoitukset ja paikat. Saarekkeen rakentamisella parannetaan tienylittäjien turvallisuutta, kantatien toisella puolella sijaitsee asuinalue ja toisella puolen koulu.
- Pääsuunnan saareke ilman suojatietä Kuusamontielle (kt 81) Mommontien liittymän lähelle. Saarekkeen rakentamisella parannetaan tienylittäjien turvallisuutta, kantatien toisella puolella sijaitsee asuinalue ja toisella puolen koulu.
- Suojatien poisto Kuusamontieltä (kt 81) Nivavaarantien liittymästä, sillä suojatie on 60 km/h-alueella, eikä perusteita nopeusrajoituksen alentamiselle ole. Saareke kuitenkin jätetään turvaamaan ylityksiä.
- Rakennetaan uusi suojatiesaareke Kuusamontielle (kt 81) Vanttauskoskella tultaessa Rovaniemen suunnasta ennen kuin käännetään oikealle voimalaitokselle. Saareke on tarpeellinen, koska lähistölle esitetään myös uutta linja-autopysäkkiä, jotta kulku sieltä Kuusamontien toiselle puolelle turvataan paremmin.
- Koskenkyläntiellä (mt 9421) Koskenkylän koulun lähellä olevan linja-autopysäkillä (keskustan suunta) tulisi rakentaa yhteys jalankulku- ja pyöräilyväylälle.
- Poistetaan kaksi suojatietä Pirttikoskentieltä (mt 944) Pirttikosken kylän kohdalta. Toinen suojatie on kaupan kohdalla tai toinen Yläasteentien liittymässä. Suojatiet sijaitsevat 60 km/h -nopeusrajoitusalueella. Ympäristö ei tue tieosuudella nopeusrajoituksen alentamista, eikä suojateille ole vähäisen käyttäjätarpeen vuoksi tarpeellista esittää esimerkiksi keskisaarekkeita. Nykyiset suojatiet ko. tieympäristössä saattavat luoda tienkäyttäjälle väärän turvallisuuden tunteen ja siksi on parempi, kun ne poistetaan kokonaan.



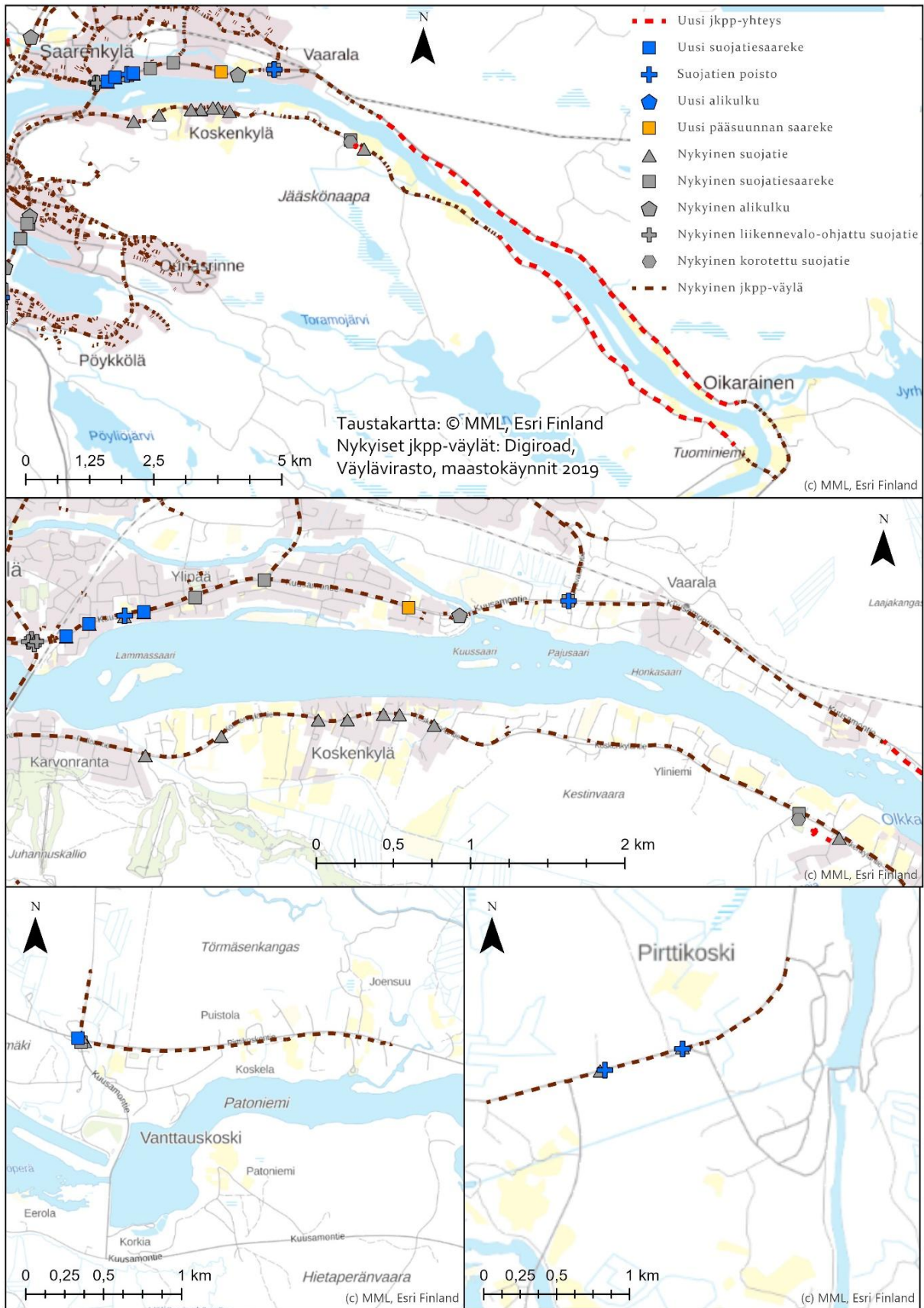
Kuva 35. Nykyinen jalankulku- ja pyöräilyväylien verkko sekä esitetyt kehittämistoimenpiteet Kemini ja Sodankylän suunnissa.



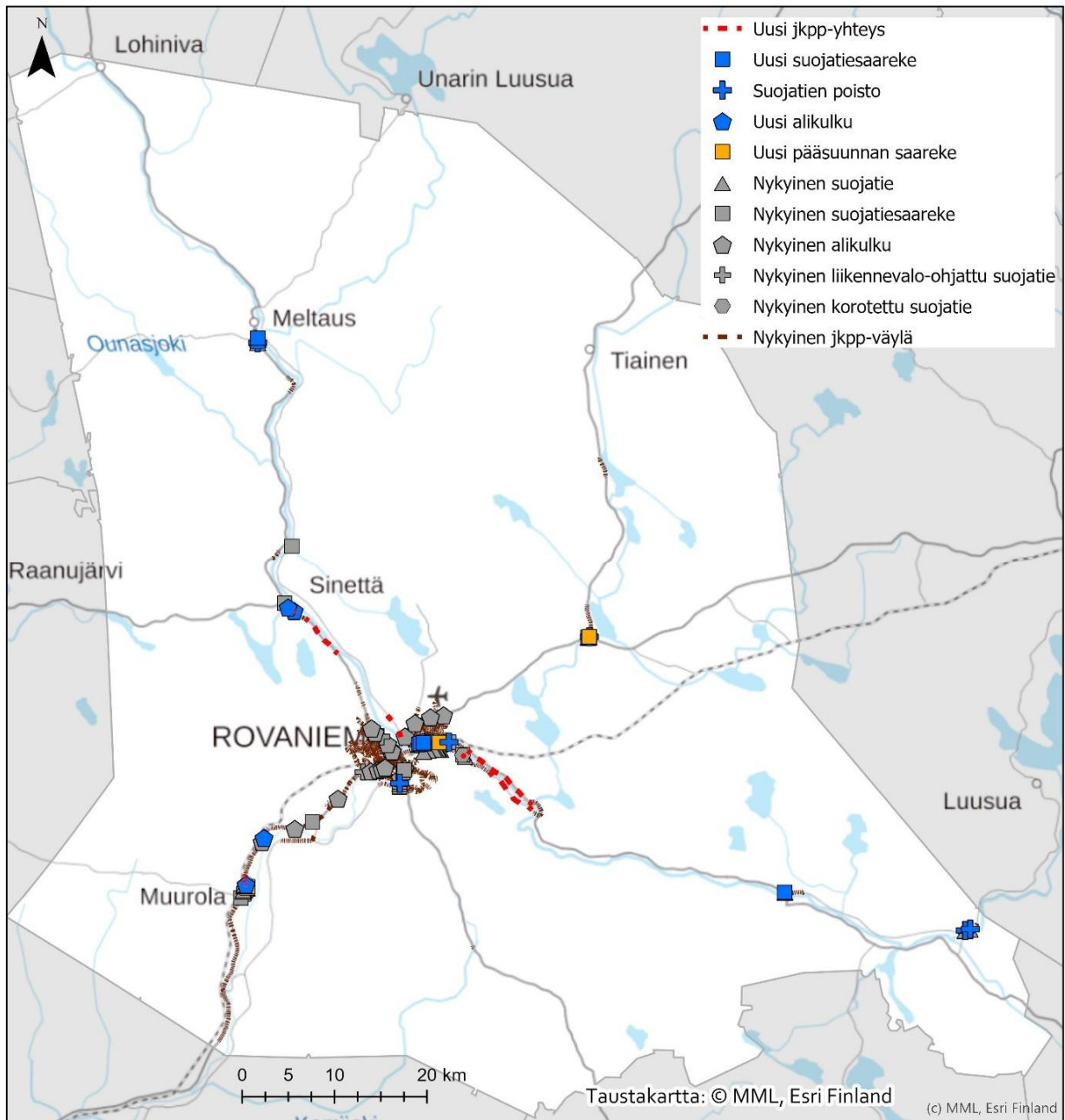
Kuva 36. Nykyinen jalankulku- ja pyöräilyväylien verkko sekä esitetyt kehittämistoimenpiteet Kittilän suunnassa.



Kuva 37. Nykyinen jalankulku- ja pyöräilyväylien verkko sekä esitetyt kehittämistoimenpiteet Ranuan suunnassa ja Kittilän suunnasta Ounasjoen itäpuolella.



Kuva 38. Nykyinen jalankulku- ja pyöräilyväylien verkko sekä esitetyt kehittämistoimenpiteet Kuusamon suunnassa.



Kuva 39. Nykyinen jalankulku- ja pyöräilyväylien verkko sekä esitetyt kehittämistoimenpiteet Rovaniemen haja-alueella ja kylien kohdalla.



Taajamatyypin ympäristön ulkopuolella:

| Autoliikenteen nopeusrajoitus | Tarve | Liikennemäärä < 4000 ajon./vrk | Liikennemäärä ≥ 4000 ajon./vrk |
|----------------------------------|----------|---|---|
| ≤ 40 km/h | suuri | korotettu suojatie tai liittymä, keskisaareke taikka yksi- tai kaksipuolinen kavennus (kavennuksessa ei kohtaamista: leveys 3,5m; kavennuksessa kohtaaminen: leveys 5,5m) | korotettu suojatie tai liittymä, keskisaareke taikka yksi- tai kaksipuolinen kavennus (kavennuksessa ei kohtaamista: leveys 3,5m; kavennuksessa kohtaaminen: leveys 5,5m) |
| | normaali | ei järjestelyitä | ei järjestelyitä |
| 50 km/h | suuri | kavennettu suojatie, jossa kohtaaminen mahdollista (leveys 5,5m) tai keskisaareke (yhtenäinen ylitysmatka ≤ 7m) | kavennettu suojatie, jossa kohtaaminen mahdollista (leveys 5,5m) tai keskisaareke (yhtenäinen ylitysmatka ≤ 7m) |
| | normaali | ei järjestelyitä | ei järjestelyitä |
| 60 km/h | suuri | valo-ohjattu suojatie / eritaso | valo-ohjattu suojatie / eritaso |
| | normaali | ei järjestelyitä; huolehditaan näkemistä ja valaistuksesta | ei järjestelyitä; huolehditaan näkemistä ja valaistuksesta |

(1. Liikennevalo-ohjausta tai eritasoratkaisua harkittava paikallisten olosuhteiden ja väylän liikenteellisten ominaisuuksien mukaan.

(2. Ramppien ja T-liittymien päissä sallitaan valo-ohjaamaton suojatie 60 km/h alueella edellyttäen, että lähestyvää autoilijaa varoitetaan suojatiestä suojatien ennakkomerkillä, väistämisvelvollisuutta osoittavalla liikennemerkillä sekä tarvittaessa heräteraidoilla.

(3. Tapauskohtaisen harkinnan perusteella voidaan nykyiseltä keskisaarekkeelliselta suojatieltä poistaa suojatiemerkinnot ja jättää se ylityspaikaksi.

Tarve on "suuri", jos

- kyseessä koulujen kohta tai liityntäpysäköintialue

- jalankulkuväylä risteää autoliikenteen kanssa. Suojatien yhteyteen merkitään pyöräilijälle pyörätien jatke tiemerkinä ohjeen mukaisesti, jos ylityspaikka on pyöräilijälle tarpeen ja se on pyörätieverkon kannalta soveliaassa paikassa.

Suojatien yhteyteen merkitään pyöräilijälle pyörätien jatke tiemerkinä ohjeen mukaisesti, jos ylityspaikka on pyöräilijälle tarpeen ja se on pyörätieverkon kannalta soveliaassa paikassa.

Kuva 40. Suojatietyypin valinta taajamatyypin ympäristön ulkopuolella (Jalankulku ja pyöräilyväylien suunnittelu, Liikenneviraston ohjeita 11/2014).

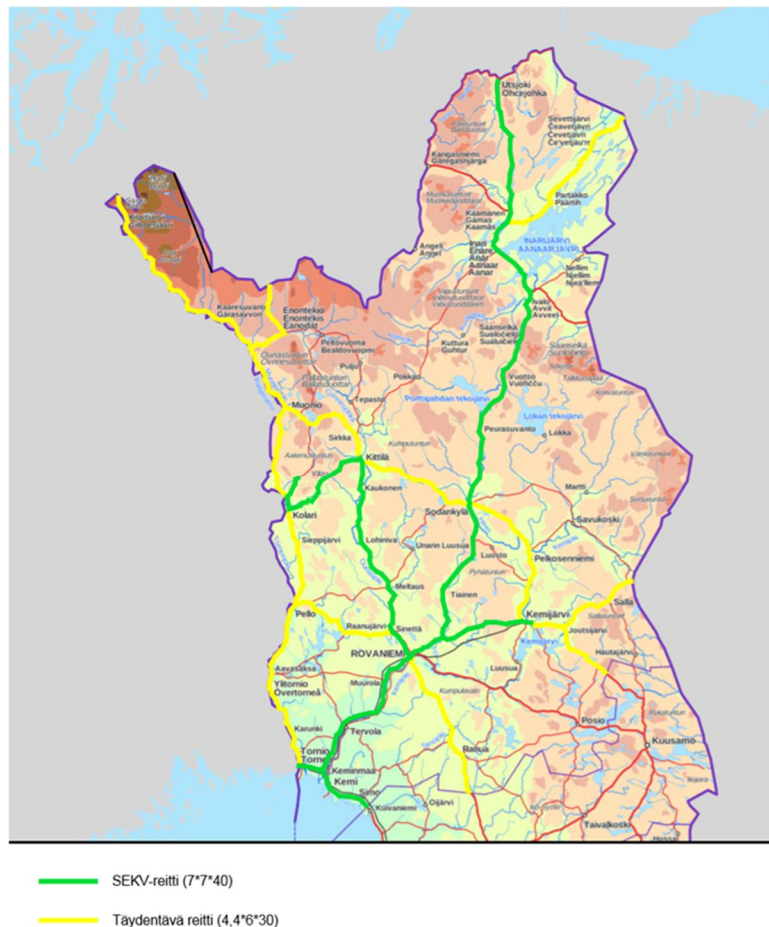


4.5. Maanteiden muut toimenpiteet

Rovaniemen kylien ja haja-alueen liikennesuoritteesta suurin osa kertyy valtatielle 4, kantateille 78, 79, 81, 82 ja 83 sekä seututeille 926, 930, 934, 935 ja 952. Pitkänmatkainen ja kunnan sisäinen liikenne käyttää paljon maanteitä ja niillä liikkuu myös suurin osa alueen matkailijoista. Tämän vuoksi on tärkeää, että tiet ovat kunnossa sekä perusratkaisuiltaan että kunnossapidollisestikin. Rovaniemen alueella tulee panostaa valta- ja kantateiden kunnossapidon lisäksi erityisesti seututeiden kunnossapitoon, sillä niillä on paljon kuntien välistä liikennettä sekä merkitystä matkailun näkökulmasta. Tässä työssä on keskitytty vilkkaimpien teiden liittymäratkaisujen tarkastelemiseen. Liikennemäärä ei aina ole ollut peruste toimenpiteelle vaan taustalla voi vaikuttaa esimerkiksi matkailullinen merkittävyys tai tieverkon yhdenmukaisuus.

Uudet jalankulku- ja pyöräily-yhteystarpeet on esitetty edellisessä kappaleessa. Lisäksi tien ja pientareen leventäminen paikoin auttaa myös kävelijöitä ja pyöräilijöitä.

Suurten erikoiskuljetusten (SEKV) -verkko on määritelty Lapissa valtatiellä 4 Pohjois-Pohjanmaan maakunnan rajalta Kemiin ja Kemistä maantietä 921 valtatielle 29 Tornioon valtakunnan rajalle, seututieltä 926 Keminmaasta valtatielle 4 Rovaniemelle ja Rovaniemeltä kantatielle 82 ja valtatielle 5 Kemijärvelle sekä valtatieltä 4 Sodankylästä Utsjoelle sekä valtatieltä 4 Rovaniemeltä kantatielle 79 Kittilään, Kittilästä kantatietä 80 Kolariin ja maantielle 940 Hannukaiseen. Lisäksi määritettiin täydentävä reittiverkko, jossa mitoittavana ajoneuvona käytettiin 4,4 metriä korkeaa, 6 metriä leveää ja 30 metriä pitkää ajoneuvoa (4,4 x 6,0 x 30m). Tämä verkko ulottuu kattavasti Lapin alueelle sekä valtakunnan rajanylityspaikoille. Uuden valtakunnallisen tavoitetieverkon myötä, kantatie 80 määriteltiin osittain täydentäväksi reitiksi.



Kuva 41. SEKV-reittiverkko ja täydentävä reittiverkko 2019 (ELY-keskus 2019).

Pääteiden leveydellä on merkitystä erityisesti ojaan suistumisten ja kohtaamisonnettomuuksien todennäköisyyksiin. Pitkällä matkalla tien leveyden tulisi olla mahdollisimman yhtenäinen. Selkein leventämisen tarve on valtatielle 4 Vikajärveltä pohjoiseen.

Ajoratamerkinnät on pidettävä niin hyvässä kunnossa, että autojen aktiiviset turvavälineet, esimerkiksi kaistavahdit, pystyvät tunnistamaan merkinnät. Samoin autoilija voi havainnoida merkinnät nykyistä paremmin.

Teiden täristäviä ja jyrkimällä tehtäviä keskiviivoja käytetään, kun tien liikennemäärä on yli 2 000 ajoneuvoa vuorokaudessa ja reunaviivoja, kun liikennemäärä on yli 4 000 ajoneuvoa vuorokaudessa eikä niitä käytetä taajamissa. Rovaniemellä liikennemäärä on yli 4 000 ajon/vrk keskustasta alueen ulkopuolella valtatiellä 4 keskustasta Muurolasta Olkkajärvelle ja kantatiellä 79 keskustasta Sinettä asti. Yli 2 000 ajon/vrk on Muurolasta Tervolan suuntaan ja Olkkajärveltä Tiaiseen asti valtatiellä 4, kantatiellä 78 keskustasta Palovaaran

liittymään ja kantatiellä 81 keskustasta Oikaraiseen. Koska tärisevästä viivoista on eniten hyötyä silloin, kun niitä on mahdollista tehdä pitkällä ja yhtenäiselle matkalle, tässä esitetään, että tärisevät keski- ja reunaviivat toteutettaisiin valtatielle 4 Keminmaalta Sodankylään. Asutuksen kohdalle niitä ei voi tehdä. Jos Lapin alueelle tehdään periaatepäätös, että täriseviä viivoja voidaan toteuttaa ohjetta alhaisimmilla liikennemäärillä, viivoja suositellaan valta- ja kantateillä osuuksille, joilla asfaltoitu tien leveys on riittävä.

Kiertoliittymät ovat turvallisia autoliikenteelle alhaisten nopeuksien vuoksi ja niiden avulla sivusuuntien on helpompi liittyä päätielle tai ylittää päätie. Pääteillä on kuitenkin omia linjauksia, sillä niiden tavoitteena on välittää valtakunnallista ja maakuntien välistä pitkämatkaista henkilö- ja tavaraliikennettä sujuvasti ja turvallisesti. Muihin liittymätyyppisiin verrattuna kiertoliittymä on poikkeuksellinen ratkaisu pääteillä, sillä se katkaisee päätien etuajo-oikeuden. Tällöin jokainen liittymään tuleva ajoneuvo joutuu hidastamaan nopeutta kiertoliittymään, jolloin myös päätien liikenteen sujuvuus kärsii. Pääteiden taajamissa tai taajamien porttikohdissa kiertoliittymä voi tulla kyseeseen, jos nopeustaso päätiellä on alhainen ja liittymän ympäristö tukee liittymän toteuttamista. Tässä suunnitelmassa kiertoliittymää on esitetty Ranuantien (kt 78), Kajaanintien (kt 78) ja Kemijoen itäpuolentien (mt 926) liittymään. Myös jokin muu ratkaisu liittymän parantamiseksi on mahdollinen, asiaa täytyy tarkastella tarkemmin asemakaavoituksen yhteydessä. Samassa yhteydessä tulee tarkastella myös Kajaanintien (kt 78) ja Laajakaistan liittymää koskevat liittymäjärjestelyt.

Liittymissä olevilla saarekkeilla voidaan lisätä liittymän havaittavuutta, selkeyttää ajolinjoja ja joissain tapauksissa mahdollistaa tien ylittäminen kävellen kahdessa vaiheessa. Suunnittelualueella Myllymäentielle (mt 9442) Kuusamontien liittymään on hyvä rakentaa ns. sivusuunnan tulppasaareke, mikä lisää liittymän havaittavuutta ja turvaa Myllymäentien suoja-alueen käyttäjiä.

Maanteiden väistötiloilla voidaan sujuvoittaa päätien liikennettä ja vähentää peräänajojen riskiä. Päätietyt ovat yleensä jatkuvia ja etuajo-oikeutettuja teitä, joilla on paljon liikennettä sekä korkea ja tasainen nopeustaso. Väistötilaa on esitetty Hirvaan kylän kohdalla Peterinniementien ja Hirvasmäentien liittymiin parantamaan kääntyvien turvallisuutta ja sujuvoittamaan liikennettä muutenkin ongelmaiseksi koetulla tieosuudella. Sinetässä väistötila on tarpeellista rakentaa Kittiläntiellä (kt 79) kappelin liittymään, mikäli liikenne lisääntyy kappelin piha-alueelle mahdollisen pysäköintialueen kehittämisen myötä.

Päätiestöllä tulisi liittymämäärä on mahdollisimman vähäinen, jotta liikenne olisi sujuvaa ja turvallista. Erityisesti kylien kohdalla ja sisääntuloväylien osalta on valta- ja kantateillä tarkasteltu liittymien määrää ja tarpeellisuutta ja pyritty löytämään tarpeettomat liittymät, jotta pääteiden turvallisuus parane ja saadaan päätiestöltä turhat nelihaari-liittymät pois. Myös alemmalla tieverkolla liittymätiheyteen tulee kiinnittää huomiota. Esimerkiksi Ounasjoen itäpuolentiellä (mt 934) liittymätiheys on paikka paikoin kohtalaisen suuri, jonka vuoksi olisi tarpeellista pohtia nykyisten liittymien yhdistämistä. Hirvaan kohdalla Kemintie (vt 4) on koettu monin tavoin haasteelliseksi, joten turhien tai näkemiltään huonoissa paikoissa sijaitsevien liittymien katkaiseminen parantaa osaltaan tieosuuden liikenneturvallisuutta. Kittiläntiellä (kt 79) on taas paljon turhia liittymiä, joiden käytölle ei ole perusteita, koska korvaavat yhteydet ovat jo nyt tarjolla. Muutamissa liittymissä on myös tarpeen tehdä muita muutoksia, vaikka liittymää ei välttämättä katkaistakaan. Järjestelyt vaativat yksityistiejärjestelyitä ja/tai tiesuunnitelmien laatimisia. Tässä suunnitelmassa on esitetty seuraavien liittymien katkaisemista tai muutosta päätiestöltä, jotta näihin tavoitteisiin päästään.

Kemin suunta (vt 4):

- Hirvaan asematie: liittymän katkaisu, kulku Hirvasmäentien liittymän kautta
- Tonttiliittymän katkaisu: rakennetaan uusi rinnakkaistieyhteys nykyiseltä yksityistieltä Jukolankujalle. Samassa yhteydessä katkaistaan tonttiliittymä Kemintieltä.

Kittilän suunta (kt 79):

- Lehtikankaankuja: mikäli liittymää ei ole vielä katkaistu, liittymä katkaistaan. Kulku kadulle Ylikyläntien tai Gardininkujan kautta.
- Seutulankuja: liittymä katkaistaan, mikäli se ei ole paikallisliikenteen toimivuuden kannalta välttämätön. Kulku alueelle Ylikyläntien kautta.

- Tamsintien eteläinen liittymä: liittymän katkaisu. Kulku Tamsintien toisen liittymän kautta. Mikäli Kittiläntiellä säilyy linja-autopysäkit, jätetään jkpp-yhteys.
- Käpylänkuja: liittymän katkaisu. Kulku Nivankyläntien kautta.
- Hiukankujan ja Kittiläntien välissä oleva liittymä: liittymän katkaisu. Kulku Nivankyläntien kautta.
- Hattuaavanpolku: liittymän katkaisu. Kulku Nivankyläntien kautta.
- Koppelonmutka: liittymän katkaisu. Kulku Nivankyläntien kautta.
- Patokosken paloaseman liittymän siirto parempaan paikkaan eli etelämmäs kantatien mutkasta. Liittymän nykyinen paikka on koettu ongelmalliseksi.

Sodankylän suunta (vt 4):

- Vikajärvellä kaupan liittymän kaventaminen, joka on vastapäätä Kemijärventien liittymää. Liittymä-alue on tällä hetkellä epämääräinen ja liikennettä tulisi ennemmin ohjata toisesta kaupan liittymästä.

Ranuan suunta sisääntuloväylällä (kt 78):

- Pöykköläntien liittymien kehittäminen: pyritään kehittämään Pöykköläntien liittymiä siten, että pohjoisen pään nelihaaraliittymä porrastetaan ja eteläisen pään liittymässä jalankulku- ja pyöräilyväylät erottuisivat paremmin moottoriajoneuvoliikenteestä. Ratkaisussa huomioidaan erityisesti läheisen grillin raskas liikenne.

Kuusamon suunta (kt 81):

- Pannunkorvan läntinen liittymä: liittymä käännetään kohtisuorempaa rautatiesillan suuntaan.

Linja-autopysäkkien osalta on esitetty sekä pysäkkien siirtämistä että uusien pysäkkien rakentamista. Hirvaalla Kemintiellä (vt 4) Peltolanmutkan liittymän lähellä olisi hyvä siirtää valtatie eteläpuoleista linja-autopysäkkiä 150 metriä Rovaniemen suuntaan, koska silloin pysäkki olisi jalankulku- ja pyörätien kohdalla ja alikulun käyttö olisi luontevaa. Samalla vanha pysäkki poistetaan. Häkinvaarassa Valajaskoskentien (mt 933) itäpuolelle tarvitaan uusi linja-autopysäkki Kemintien liittymässä. Kyseisessä paikassa moni Rautiosaaren suunnasta linja-autolla keskustaan menevä joutuu vaihtamaan linja-autoa ja jatkamaan Kemintietä Muurolan suunnasta tulevaan linja-autoon, koska Rautiosaaren suunnasta tuleva linja-auto jatkaa Muurolan suuntaan. Tällä hetkellä vaihtopysäkit ovat vain Kemintien varressa, joten uuden pysäkin myötä tarve ylittää Kemintie ja kulkea sen varressa pysäkiltä toiselle siirryttäessä poistuu. Lisäksi uutta linja-autopysäkkiä on esitetty Vanttauskoskella Kuusamontien länsipuolelle (kt 81) Pirttikoskentien liittymän jälkeen. Pysäkin tarve on noussut esille Rovaniemen liikenneturvallisuusryhmässä, sillä nykyiset pysäkit eivät palvele käyttäjien tarpeita suhteessa liikennöitsijöiden linja-autoreitteihin. Kajaanintiellä (kt 78) linja-autopysäkkejä esitetään siirrettäväksi Kaarnikkapolun liittymästä saarekkeellisen suojatien yhteyteen, esimerkiksi Metsämuseontien liittymän lähelle. Valtatie 4 varressa olevilta linja-autopysäkeiltä yhteydet läheiselle jkpp-väylälle ovat monin paikoin puutteelliset tai puuttuvat kokonaan.

Liikennemerkkien osalta muutamia muutosesityksiä ja lisäyksiä on esitetty seuraavasti:

- Vanttauskoskella Kuusamontietä (kt 81) puuttuu suunnistustaulu Vanttauskosken suunnasta tultaessa ennen Ylikörköntien / Kuusamontien liittymää.
- Koskenkyläntiellä (mt 9421) Lapsia-merkit tulisi sijoittaa samaan varteeseen 40 km/h -nopeusrajoitusmerkkien kanssa Koskenkylän koulun kohdalla. Näin tienkäyttäjä saa helpommin käsityksen siitä, miksi tieosuudella on alempi nopeusrajoitus ja todennäköisesti myös paremmin noudattaa alemmaa rajoitusta.
- Lapsia-merkit poistetaan maanteiltä, mikäli koulu tai päiväkotiki on alueelta lakkautettu. Kyseisiä merkkejä löytyi muun muassa kantatieltä 81 Oikaraisen kohdalta.

Hyvät näkemät liittymissä ovat erittäin tärkeä asia liikenneturvallisuuden kannalta. Liittymissä tulee huomioida, että kasvillisuus ja puusto eivät huononna näkemiä turhaan. Kasvillisuuden osalta näkemäraivauksia

tulisi tehdä ainakin Kemintiellä (vt 4) Jussilantien ja Niskanperäntien liittymissä erityisesti Kemin suuntaan. Ounasjoen itäpuolentiellä (mt 934) nousi kylätilaisuudessa voimakkaasti esille liittymien turvallisuus tiellä. Asukkaat kantoivat huolta siitä, että liittymissä ei ole tasannetta ennen maantietä, ja erityisesti talvisissa olosuhteissa autot luisuvat yksityisteitä pitkin suoraan maantielle saakka. Liittymien kyseisellä tiellä valitettiin olevan myös vaarallisissa paikoissa. Tienpitäjän tulee kiinnittää huomioita jo liittymälupia myöntäessään siihen, että liittymä on turvallisessa paikassa ja varmistaa ohjeistuksellaan, että tasaus ennen toisen tien liittymää tehdään ohjeiden mukaisesti. Yksityisteiden omistajien vastuulla on taas itse huolehtia siitä, että liittymä rakennetaan ohjeistuksien mukaisesti, ja josta on turvallista liittyä risteävälle tielle sekä luonnollisesti hyvästä tienkunnossapidosta ympäri vuoden.

Monin paikoin suunnittelualueella valtatie kulkee aivan vesistön, järven tai joen, äärellä. Jos vesistöön ajautumisesta aiheutuu hukkumisvaara, on tien reunassa oltava kaide. Erityisen tärkeää tämä on valtatiellä 4 ja kantateilla 78, 79, 81, 82 ja 83, joilla on paljon matkailuliikennettä. Kaiteiden riittävä pituus ja korkeus on syytä tarkistaa uudelleen päällystämisten yhteydessä.

Matkailu on merkittävässä asemassa Lapissa, jonka vuoksi on maanteilla syytä tarkistaa ja korjata mahdolliset puutteet palvelukohteiden opasteissa. Teiltä saattaa löytyä jo lakanneiden palvelukohteiden opasteita. Toisaalta olemassa olevien kohteiden opasteet voivat olla huonokuntoisia tai ennako-opasteet puuttuvat. Vaikka opaste ei ole varsinainen mainos, se kertoo kohteen tasosta.

Väyläviraston suunnittelukohteena on valtatie 4 parantaminen Hirvaan kohdalla. Aluevaraussuunnitelma sisältää ko. tien rakentamisen Hirvaan kohdalla uuteen paikkaan ohitustienä. Hankkeen tavoitteena on Hirvaan kylän kohdalla liikenteen sujuvuuden lisääminen ja liikenneturvallisuuden parantaminen. Hankkeessa rakennetaan ohitustietä noin 5,5 kilometrin matkalle uuteen maastokäytävään nykyisen tien pohjoispuolelle. Tämänhetkisen suunnitelman mukaan nykyinen valtatie siirtyy uudelle linjaukselle ja nykyinen valtatie jää rinnakkaistieksi. Aluevaraussuunnitelman laatiminen on aloitettu loppuvuodesta 2017. Ohitustien kustannusarvio on vajaa seitsemän miljoonaa euroa, mutta toteutukselle ei ole olemassa tarkkaa aikataulua.



Kuva 42. Hirvaan ohikulkutien uusi linjaus (Lähde: ELY-keskus).

Napapiirin alue on kehittynyt viime vuosina voimakkaasti ja käynnissä oleva maankäytön suunnittelu tähtää maankäytön laajentumiseen edelleen. Samassa yhteydessä tutkitaan valtatie 4 liittymäratkaisuja, joten tässä niihin ei ole otettu kantaa.

Lentokentäntien liittymä valtatiellä 4 on koettu haasteelliseksi sekä sujuvuuden että turvallisuuden kannalta, ja siinä onkin sattunut varsin runsaasti liikenneonnettomuuksia. Ongelmana voivat varsin suuret liikennemäärät pääsuunnalla ja sivusuunnilla, valtatie pituuskaltevuus ja liittymän sijainti maaseutumaisessa ympäristössä, jolloin valtatiellä autoilevat eivät ymmärrä liittymän merkittävyyttä. Tässä esitetään liittymän parantamista liikennevalo-ohjauksella. Pidemmän aikavälin tavoitteena on eritasoratkaisu.

Väyläviraston suunnittelukohteena on valtatie 4 Vikajärven ja Sodankylän välillä, jossa ongelmana ovat tien kapeus koko välillä, rakenteelliset ongelmat, ohuet päällysteet, pienipiirteinen vaaka- ja pystygeometria,

ohituspaikkojen puute (paljon sulkuviivalla merkittyjä näkemäkatveita) sekä suuri poro-onnettomuusriski. Väyläviraston tavoitteena on valtatie 4 leventäminen tavoiteleveyteen (9/7 m), geometrian, kantavuuden ja rakenteellisen kestävyuden parantaminen. Myös kevyen liikenteen alikulkua rakennetaan. Näiden toimenpiteiden kautta liikenneturvallisuus, sujuvuus ja kevyen liikenteen olosuhteet paranevat. Väylävirasto on arvioinut kustannuksiksi noin 38,5 miljoonaa euroa ja toteutuksen vaiheittain.

Valtatiellä 4 on kaksi nelihaaraliittymää Niskanperällä. Pohjoisempi eli Niskanperäntien liittymä esitetään parannettavaksi väistötillalla. Mikäli Niskanperäntietä vastapäätä olevan tonttiliittymän liikenne on hyvin vähäistä, liittymä voi jäädä nykypaikalleen. Muutoin se siirretään väistötilan ulkopuolelle. Eteläisempi liittymä eli Imarintien (mt 19663) ja Koskenniskantien liittymä esitetään porrastettavaksi. Imarintien liittymä jää nykypaikalleen, mutta Koskenniskantien liittymä siirretään noin 300 metriä etelämmäksi. Samalla Savolaisentien liittymä valtatielle esitetään katkaistavaksi. Uuteen liittymään rakennetaan väistötila.

Lapin ELY-keskuksen ylijohtaja Jaakko Ylinampa esitteli Lapin liikenneturvallisuusfoorumissa 20.11.2019 Rovaniemellä ELY-keskuksen hankkeiden tilannetta. Hän kertoi, että jalankulku- ja pyöräilyväylän rakentaminen Vitikanpään ja Ketavaaran välillä käynnistyy vuonna 2020. Putaansillan korjaus kuuluu myös hankkeeseen. Suunnittelu on parhaillaan käynnissä Hirvaan ohitustien osalta. Ylinamman mukaan suunnittelun näkökulmasta käynnistettävä on Rovaniemellä kantatien 82 parantaminen Vikajärvi-Kemijärvi välillä, joka liittyy Kemijärven biotuotetehtaaseen. Lisäksi käynnistettäviä hankkeita ovat valtatie 4 parannus Kemijärven ja Rovaniemen välillä sekä valtatie 4 Napapiirin alueella.

4.6. Kadut ja pihat

Erilaisilla hidasteilla, kuten töyssyillä on mahdollisuus vaikuttaa ajonopeuksiin erityisesti katuverkolla. Muurolassa Hartsintiellä kyläläiset ovat olleet huolissaan ajonopeuksista ko. tiellä, joten tielle esitetään kolmea sinitöyssyä asutuksen lähistölle, jotta saadaan tiellä ajonopeuksia rajoituksen mukaiseksi.

Rovaniemellä on suunniteltu uutta monitoimitaloa Häkinvaaraan, johon yhdistettäisiin Rautiosaaren, Hirvaan ja Alakorkalon koulut sekä varhaiskasvatus. Mikäli uusi koulu viivästyy useamman vuoden eikä Rautiosaaren koulua lakkauteta lähivuosina, koulun saattoliikenteen järjestelyjä ja pysäköintialuetta pitää kehittää. Tällä hetkellä ongelmaa aiheuttaa se, että pysäköintialueelta peruuetaan suoraan jalankulku- ja pyöräilyväylälle.

Rovaniemen kaupunki suunnittelee parhaillaan kouluverkon muutoksia myös muualla. Mikäli kouluja ei lakkauteta myöskään lähivuosina, niin koulujen piha-alueita tulisi kehittää. Esimerkiksi Nivankylän koululla olisi hyvä eristää välitunti- / leikkiapiha autoliikenteeltä ja osoittaa pyörille selkeät telinepaikat. Vikajärvellä koulun pysäköintialueen ja pihan väliin olisi hyvä sijoittaa porttimainen rakennelma, joka osoittaa selkeästi, ettei pihaan kannata ajaa autolla huoltoajoa lukuun ottamatta. Pysäköintialue jää porttiaiheen ulkopuolelle.

Taipaleen koululla on syytä katkaista autojen ajomahdollisuus pihan läpi. Autojen pysäköintipaikat on hyvin järjestetty ja saattoliikenteelle voisi tehdä kääntö- / odotuspaikat Ulkulantien ja piharakennuksen väliin.

Koskenkylän koulun piha-alueen liikennejärjestelyt ovat varsin hyvät. Koulun piha-alueella olevaa pyöräpysäköintialuetta tulisi kuitenkin kehittää siten, että suurimmalle osalle pyörästä olisi telineet ja ainakin tilaa riittävästi. Koulun ja Gunillantien liittymässä tulisi raivata myös näkemiä paremmaksi.

Sinetässä K-marketin liittymää on esitetty siirrettäväksi etäämmälle suojatiestä Sinetänsalmenttiellä (mt 19685). Suojatien turvallisuus paranisi Kittiläntien liittymän lähellä, mikäli kaupan pihan liittymä ei olisi niin lähellä suojatietä. K-marketin piha tulisi erotella ajoestein myös sen vieressä kulkevasta jalankulku- ja pyöräilyväylästä. Sinetän kappelin pysäköintialuetta esitetään laajennettavaksi, mikäli nykyinen pysäköintialue ei ole riittävän suuri. Tällä hetkellä autoja pysäköidään myös kantatien varressa tien toisella puolella olevalle P-alueelle silloin, kun kappelilla on enemmän kävijöitä, mikä heikentää liikenneturvallisuutta alueella, kun ihmiset joutuvat ylittämään kantatien kulkiessaan kappelille.

Sinetässä esitetään uutta moottorikelkkailureittiä Lavakankaan moottorikelkkareitiltä Seolle. Nykyinen reitti kiertää joen kautta ja osa kelkkailijoista oikaisee Seolle jalankulku- ja pyöräilyväylää pitkin. Moottorikelkkailureittien ja maanteiden osalta tulee huomioida, että reittien tasaukset ovat risteävän tien tasolla

ohjeistuksien mukaisesti. Esimerkiksi kantatiellä 78 Mykävaarantiestä noin 500 metriä Rovaniemen suuntaan silta ei ole ohjeistuksen mukainen. Vanttauskoskella esille nousi virallisen moottorikelkkailureitin kulkeminen joen halki, mikä nähtiin turvallisuutta heikentävänä tekijänä, koska voimalaitoksen vuoksi virtaukset ja sen takia jään paksuudet saattavat vaihdella yllättävästi. Jatkosuunnittelulla on syytä selvittää, voidaanko moottorikelkkailureitti linjata kantatien 81 pengertä ja siltaa pitkin Vanttauskosken kohdalla.

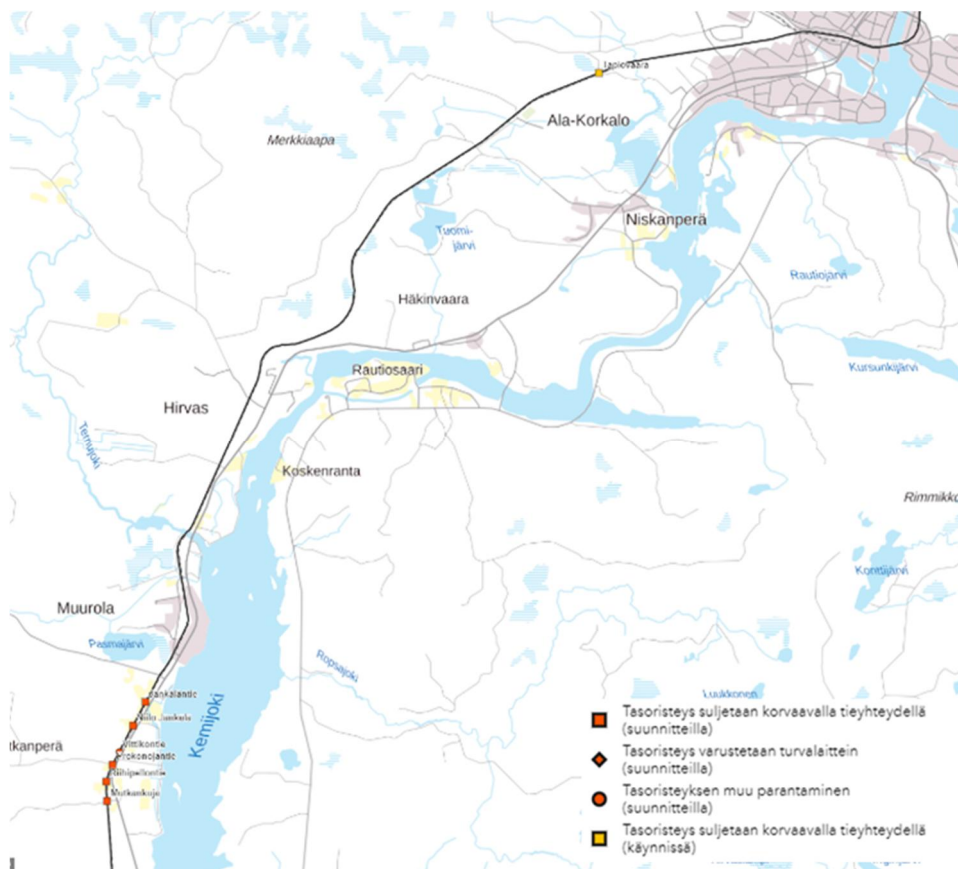
Meltauksessa esitetään kylän kohdalla kaupan pihan erottamista vieressä kulkevasta jalankulku- ja pyöräilyväylästä ja kantatiestä.

Lapsia-merkit poistetaan tiestöltä, mikäli koulu tai päiväkotiki on alueelta lakkautettu. Kyseisiä merkkejä löytyi muun muassa Muurolassa katuverkolla Totontieltä.

4.7 Tasoristeykset

Väyläviraston tasoristeysten turvallisuuden parantamishjelmassa vuosille 2018-2021 on monia toimenpiteitä, jotka sijaitsevat Rovaniemellä. Ala-Korkalossa on käynnissä Tapiovaaran tasoristeyksen sulkeminen korvaavalla tieyhteydellä – hanke. Muurolan eteläpuolella on puolestaan suunnitteilla seuraavat toimenpiteet ao. mainittujen tasoristeysten osalta:

- Jänkäläntie: tasoristeys suljetaan korvaavalla tieyhteydellä
- Niilo Jänkälä: tasoristeys suljetaan korvaavalla tieyhteydellä
- Vittikontie: tasoristeyksen muu parantaminen
- Prokonojantie: tasoristeys suljetaan korvaavalla tieyhteydellä
- Rihipellontie: tasoristeys suljetaan korvaavalla tieyhteydellä
- Mutkankuja: tasoristeys suljetaan korvaavalla tieyhteydellä



Kuva 43. Toimenpiteet käynnistyneet tai suunnitteilla seuraavien tasoristeysten osalta Rovaniemen alueella (lähde: Väylävirasto 2020).

Nopeusrajoitusmuutoksia tasoristeysten osalta on käsitelty kappaleessa 4.3.

5. Toimenpideohjelma

Tässä kappaleessa on esitetty tarkemmat kartat toimenpiteisiin liittyen. Työn yhteydessä laadittu toimenpideohjelma muodostuu toimenpideluetteloista sekä havainnollistavista karttaesityksistä. Toimenpideohjelman laadinnassa on otettu huomioon liikennemäärät, liikenneonnettomuudet, kyselyjen tulokset ja muu palaute, maastokäyntien aikana havaitut liikenneturvallisuuspuutteet sekä taloudelliset realiteetit. Taulukon toimenpiteet ovat työryhmän esityksiä, joiden toteutuminen riippuu mm. kunnan ja ELY-keskuksen rahoitusmahdollisuuksista. Toimenpidetaulukoon on määritelty keskeisimmät vastuutahot, tiekunnalla tarkoitetaan sitä yksityistietä hallinnoivaa tiekuntaa, jonka tielle toimenpidettä esitetään. Toimenpiteet voivat olla myös yhteistyöhankkeita eri toimijoiden kesken. Taulukossa esitetyt hankkeiden kustannukset ovat arvioituja keskimääräisiä kustannuksia. Toimenpiteet on jaettu kiireellisyysluokkiin, joista 1. luokan toimenpiteet pyritään toteuttamaan ensimmäiseksi lähivuosien aikana. Lisäksi toimenpiteistä on nostettu esiin muutama kärkihanke, joiden toteuttamista pyritään ajamaan ja useimmissa hankkeet toteutetaan kunnan ja ELY-keskuksen yhteistyönä. Kolmannen luokan toimenpiteet ovat pidemmän aikavälin varauksia. Luokittelu on tehty tämän hetkisen tiedon perusteella, joten esimerkiksi maankäytön ylläpitävä muutos voi muuttaa toimenpiteiden luokitusta.

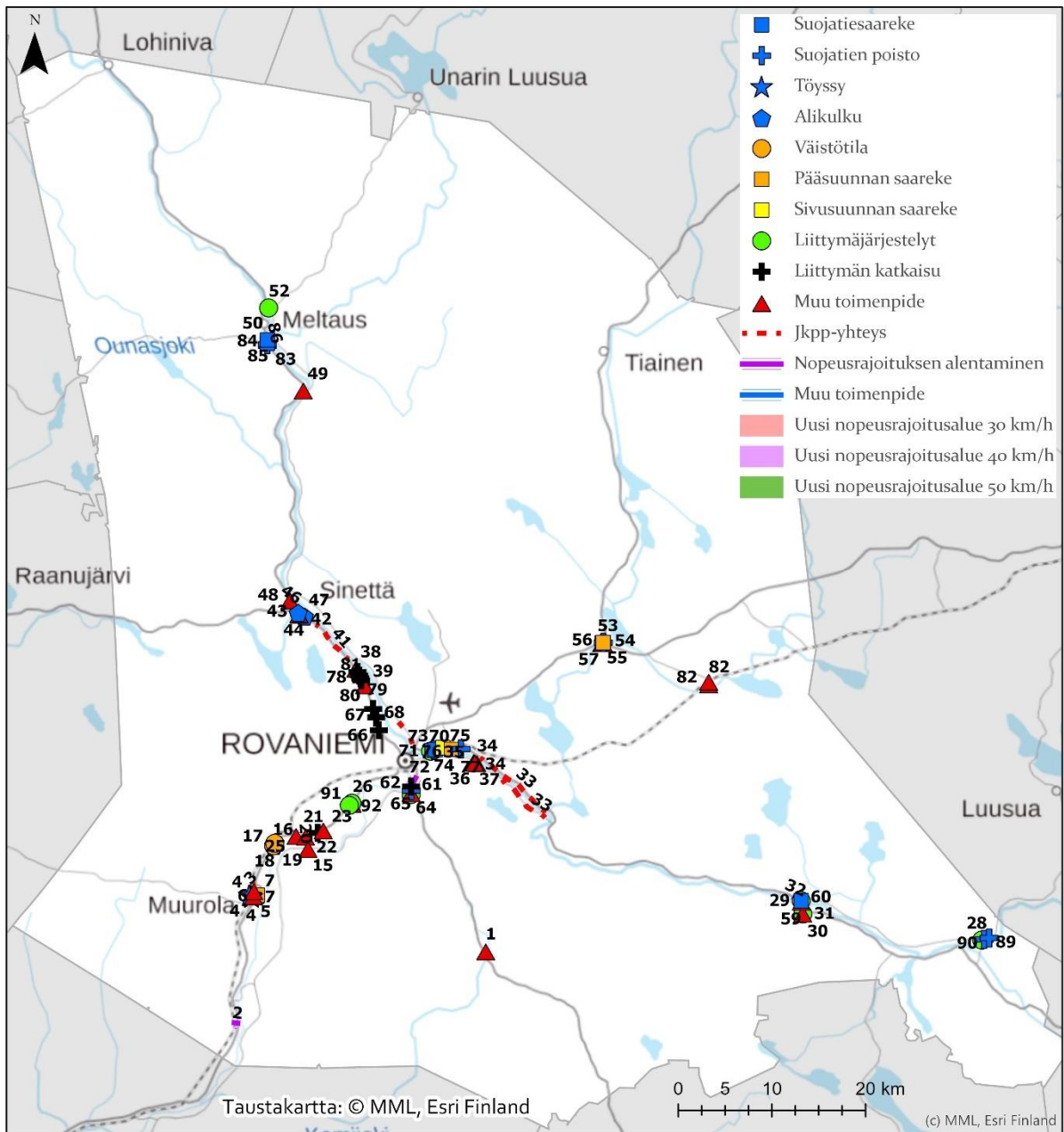
Taulukoissa on esitetty maanteiden osalta Tarva-laskelmassa käytetty toimenpide ja sillä saadut laskennalliset henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien vähenemiset. Tarva-laskelmassa ohjelma arvioi toimenpiteen vaikutusta tiekohdan viime vuosien onnettomuuksien, tie- ja liikenneolosuhteiden sekä kullekin toimenpiteelle määritellyn keskimääräisen vaikutuksen perusteella. Tuloksena saadaan laskennallinen henkilövahinko-onnettomuuksien vuosittainen vähenemä (heva-vähenemä). Laskentamenetelmä poimii lähtötiedot Väyläviraston tierekisteristä, eikä laskelmaa voida tehdä kaduille tai yksityisteille.

Rovaniemen alueen kärkihankkeiksi esitetään kylien ja haja-alueen osalta:

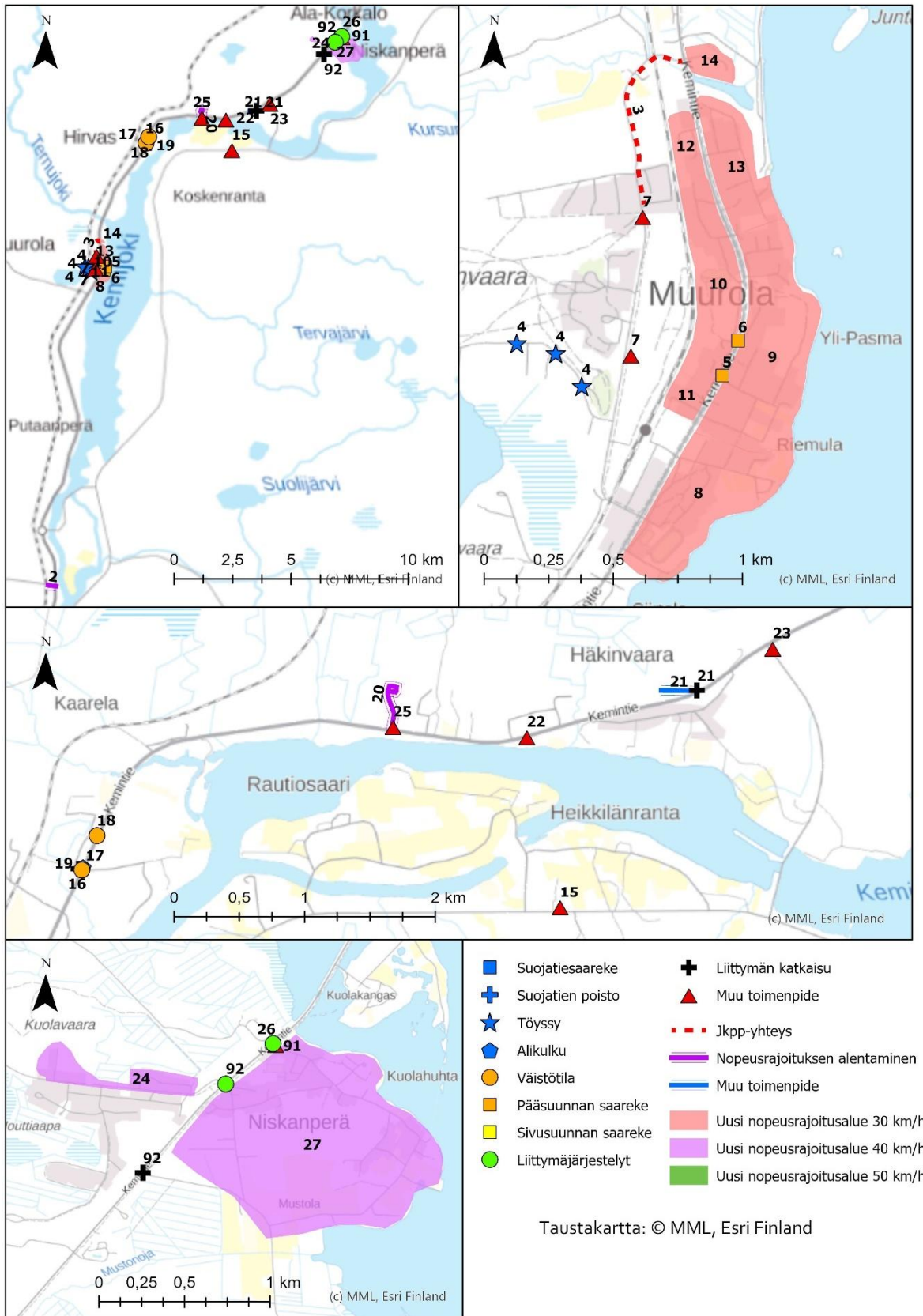
1. Vt 4 ja mt 951 (Sodankyläntien ja Lentokentäntien) liittymä, alkuvaiheessa liikennevalo-ohjaus
2. Hirvaan ohikulkutie (käynnissä on erillinen suunnitelma, joten tätä ei ole tässä tarkemmin käsitelty)
3. Suojatie- ja nopeusrajoitusmuutokset valta- ja kantateilla, sisältää niin merkkimuutoksia kuin saarekeratkaisuja

Toimenpide-esitykset on luetteloitu seuraavien sivujen kuviin ja taulukkoon.

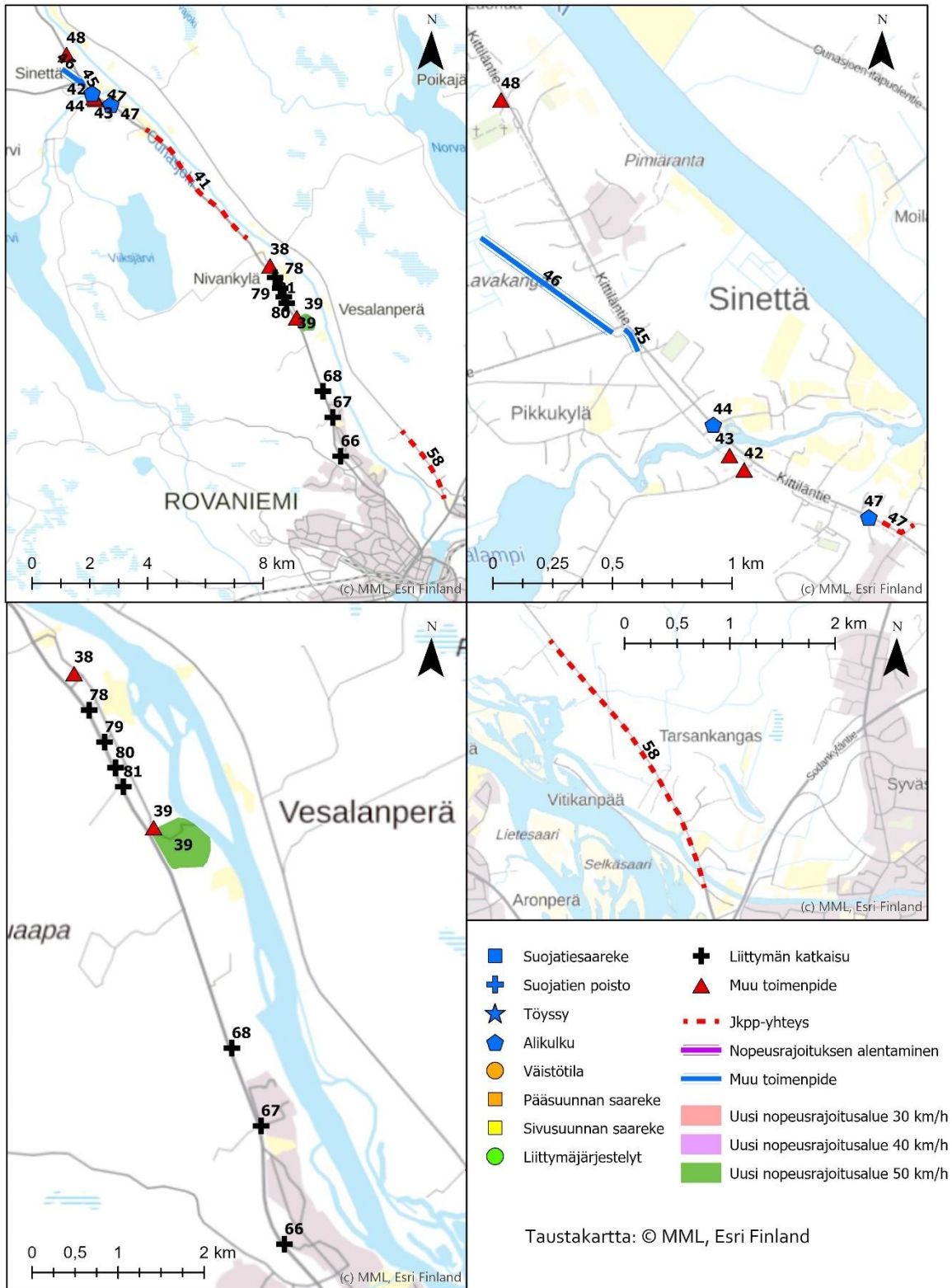




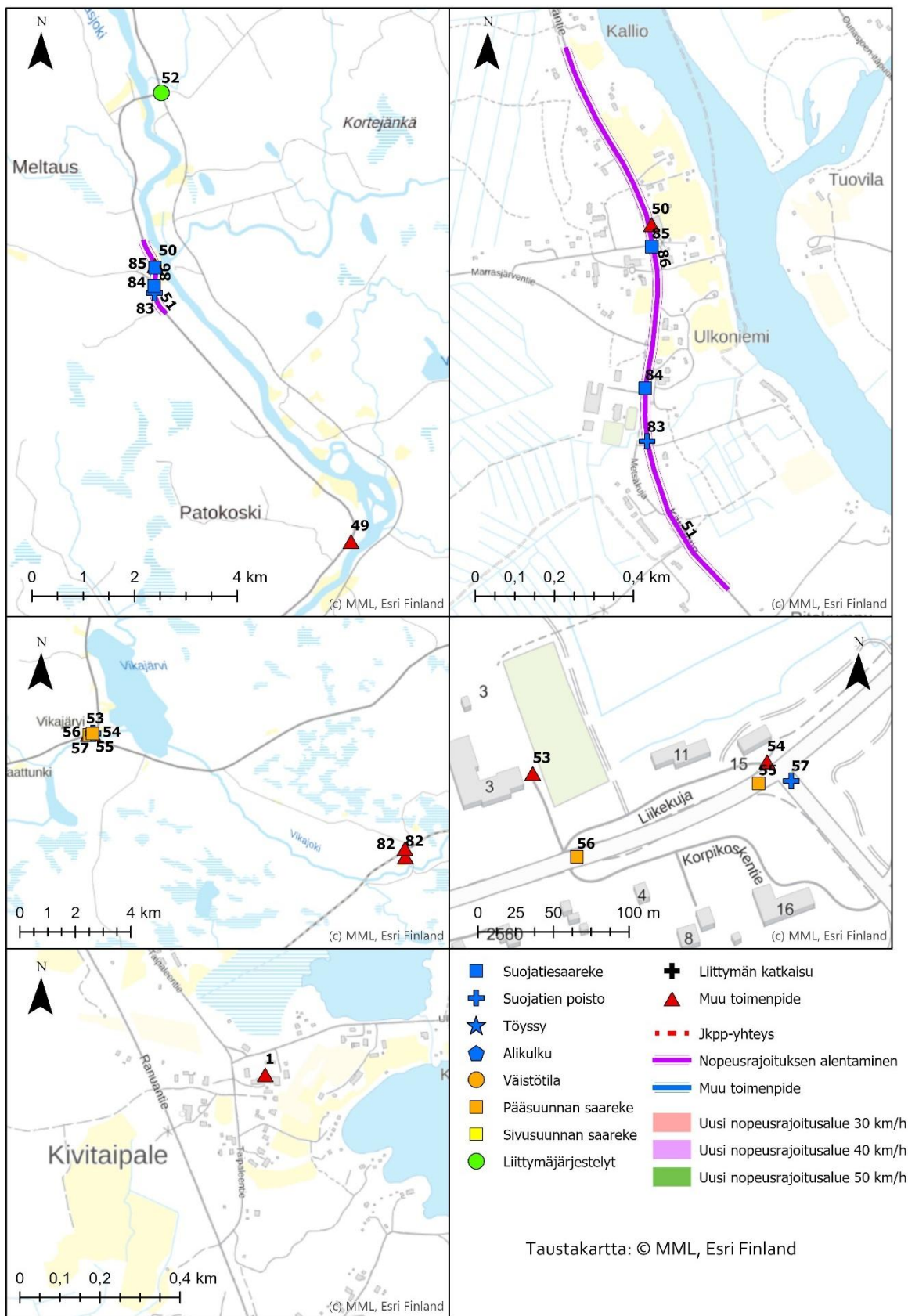
Kuva 44. Toimenpide-esitykset Rovaniemen haja-alueella ja kylillä.



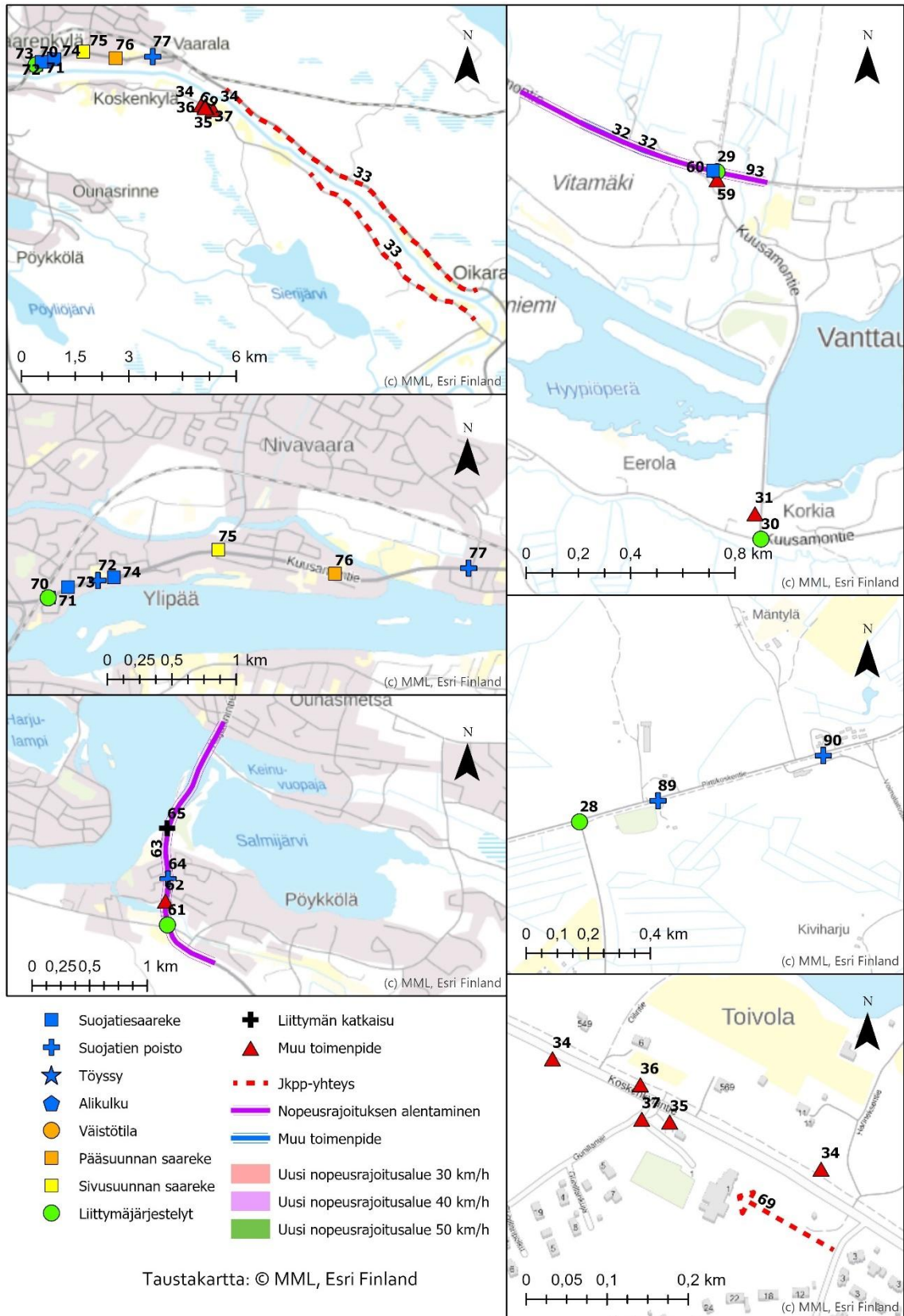
Kuva 45. Toimenpide-esitykset Kemijn suunnassa.



Kuva 46. Toimenpide-esitykset Kittilän suunnassa.



Kuva 47. Toimenpide-esitykset Meltauksessa, Vikajärvellä ja Kemijärven suunnassa sekä Kivitaipaleessa.



Kuva 48. Toimenpide-esitykset Kuusamon suunnassa ja Ranuan suunnan sisääntulovälillä.

| Nro | Alue | Kohdekuvaus | Toimenpide | Toimenpiteen kuvaus | Tienro | Aosa | Aet | Losa | Let | Määrä | Yks. | Kust. arvio (*1000€) | Kiir. ik | Heva väh. | Tarva | Väylän omistaja |
|-----|-----------|--|--|--|--------|------|------|------|------|-------|------|-------------------------|----------|-----------|-------|--------------------|
| 1 | Rovaniemi | Taipaleen koulu | Muu toimenpide Nopeusrajoituksen alentaminen 80 km/h -> 60 km/h | Koulun pihajärjestelyt | | | | | | | | 10 | 1 | | | Kaupunki |
| 2 | Rovaniemi | Pisantie (mt.19660) | | Nopeusrajoituksen aleneminen 60 km/h:ssa ohjeen mukaisesti varitoidussa tasoristeyksessä Uusi jalankulun ja pyöräilyn väyät Totontien pohjoispäähän | 19660 | 1 | 0 | 1 | 350 | 2 | kpl | 1 | 1 | 0,00033 | 685 | ELY |
| 3 | Rovaniemi | Tontitie | Jkpp-yhteys | | | | | | | 560 | m | 140 | 3 | | | Kaupunki |
| 4 | Rovaniemi | Hartsintie | Töyssi | Kotnie sinitöyssiä Hartsintielle | | | | | | 3 | kpl | 25 | 1 | | | Kaupunki |
| 5 | Rovaniemi | Kemintie (vt.4) | Pääsuunnan saareke ilman suojatietä | Kemintielle Karvontien liittymän lähelle nykyisen suojatien kohdalle uusi pääsuunnan saareke, samalla suojatie poistetaan | 4 | 446 | 1280 | 446 | 1280 | 1 | kpl | 25 | 1 | 0,00193 | 281 | ELY |
| 6 | Rovaniemi | Kemintie (vt.4) | Pääsuunnan saareke ilman suojatietä | Uusi pääsuunnan saareke (ilman suojatietä) Kirkkokummun eteläiseen liittymään | 4 | 446 | 1450 | 446 | 1450 | 1 | kpl | 25 | 2 | 0,00193 | 281 | ELY |
| 7 | Rovaniemi | Tontitie | Muu toimenpide | Turhat Lapsia-merkit ja 30 km/h -nopeusrajoitusmerkki pois Totontieltä | | | | | | 3 | kpl | 1 | 1 | | | Kaupunki |
| 8 | Rovaniemi | Kosleentranta, Koulukaari, Tervaskamontie | Alueellinen nopeusrajoitus 30 km/h | Alueellinen nopeusrajoitus 30 km/h Kosteentrannalle, Koulukaarelle, Tervaskamontielle ja ko. katuhiin liittyville teille | | | | | | 3 | kpl | 1 | 1 | | | Kaupunki |
| 9 | Rovaniemi | Karvontie, Kirkkokumpu, Pajatie | Alueellinen nopeusrajoitus 30 km/h | Alueellinen nopeusrajoitus 30 km/h Karvontielle, Pajatielle ja ko. katuhiin liittyville teille | | | | | | 3 | kpl | 1 | 1 | | | Kaupunki |
| 10 | Rovaniemi | Mesitie, Mäkipuistontie, Hiekkatie, Kenneltie | Alueellinen nopeusrajoitus 30 km/h | Alueellinen nopeusrajoitus 30 km/h Mesitiele, Mäkipuistontielle, Hiekkatielle, Kenneltielle ja ko. katuhiin liittyville teille | | | | | | 4 | kpl | 1 | 1 | | | Kaupunki |
| 11 | Rovaniemi | Kauppatie, Ratalie | Alueellinen nopeusrajoitus 30 km/h | Alueellinen nopeusrajoitus 30 km/h Kauppatielle ja Ratalielle | | | | | | 2 | kpl | 1 | 1 | | | Kaupunki |
| 12 | Rovaniemi | Takatie | Alueellinen nopeusrajoitus 30 km/h | Alueellinen nopeusrajoitus 30 km/h Takatielle | | | | | | 1 | kpl | 1 | 1 | | | Kaupunki |
| 13 | Rovaniemi | Linnansaarentie | Alueellinen nopeusrajoitus 30 km/h | Alueellinen nopeusrajoitus 30 km/h Linnansaarentielle ja ko. katuun liittyville teille | | | | | | 1 | kpl | 1 | 1 | | | Kaupunki |
| 14 | Rovaniemi | Auto-ojantie | Alueellinen nopeusrajoitus 30 km/h | Alueellinen nopeusrajoitus 30 km/h Auto-ojantielle Mikäli uusi koulu viivaistyy useamman vuoden eikä Rautiosaaren koulu lakkauteta lähivuosina, koulun saatoilijenteen järjestelyjä ja pysäköintialuetta pitää kehittää. | | | | | | 1 | kpl | 1 | 1 | | | Kaupunki |
| 15 | Rovaniemi | Rautiosaaren koulu (Kemijoen itäpuoleltie) | Muu toimenpide | Hirvaan asematien liittymän katkaisu ja kulku | | | | | | 1 | kpl | 10 | 1 | | | Kaupunki |
| 16 | Rovaniemi | Hirvaan asematie | Liittymän katkaisu | Hirvasmäentien kautta. | 4 | 446 | 7260 | 446 | 7260 | 1 | kpl | 5 | 1 | 0,00223 | 223 | ELY/Tiekunta |
| 17 | Rovaniemi | Kemintie (vt.4) / Peterinmientie | Väistötila | Väistötilan rakentaminen | 4 | 446 | 7260 | 446 | 7260 | 1 | kpl | 27 | 2 | 0,00335 | 289 | ELY |
| 18 | Rovaniemi | Kemintie (vt.4) / Hirvasmäentie | Väistötila | Väistötilan rakentaminen | 4 | 447 | 300 | 447 | 300 | 1 | kpl | 27 | 2 | 0,00355 | 289 | ELY |
| 19 | Rovaniemi | Peterinmientie | Alikulku | Peterinmientien liittymän pohjoispuolelle jkpp- alikulku | 4 | 447 | 100 | 447 | 100 | 1 | kpl | 250 | 2 | 0,001 | 131 | ELY |

| Nro | Alue | Kohdekuvaus | Toimenpide | Toimenpiteen kuvaus | Tienro | Aosa | Aet | Losa | Let | Määrä | Yks. | Kust. arvio (*1000€) | Kliir. lk | Heva väh. | Tarva | Väyän omistaja |
|-----|-----------|--|---|---|--------|------|------|------|------|-------|------|-------------------------|-----------|-----------|----------|-------------------|
| 20 | Rovaniemi | Jussilanvaarantie | Nopeusrajoituksen alentaminen 30 km/h:ssa ja Lapsia-merkki | Nopeusrajoituksen alentaminen 30 km/h:ssa ja Lapsia-merkki koulun ja päiväkodin vuoksi | | | | | | 2 | kpl | 1 | 1 | | | Tiekunta |
| 21 | Rovaniemi | Jukolanuja-Kemintie (vt 4) | Uusi rinnakkaisite ja tonttiliittymän katkaisu | Rakennetaan uusi rinnakkaisite nykyiseltä yksityiseltä Jukolanujalle. Samassa yhteydessä katkaistaan tonttiliittymä Kemintielle. | 4 | 447 | 5325 | 447 | 5325 | 280 | m | 60 | 2 | 0,00217 | 223 | ELY / Tiekunta |
| 22 | Rovaniemi | Kemintie (vt 4) | Muu toimenpide | Sirretään valltien eteläpuoleinen linja-autopysäkki 150 m Rovaniemen suuntaan alkulun itäpuolelle. Poistetaan vanha pysäkki. | 4 | 447 | 3850 | 447 | 4000 | 1 | kpl | 5 | 1 | | | ELY |
| 23 | Rovaniemi | Valajaskosken tie (mt 933) | Muu toimenpide | Uusi linja-autopysäkki Valajaskoskentelle | 933 | 1 | 100 | 1 | 100 | 1 | kpl | 5 | 1 | 0,00091 | 342 | ELY |
| 24 | Rovaniemi | Imarinte, Kuolavaarankuja, Pyytöte | Nopeusrajoituksen alentaminen 60 km/h -> 40 km/h | Tiekohtaisen nopeusrajoituksen 60 km/h muuttaminen alueelliseksi 40 km/h:ssa | 19663 | 1 | 200 | 1 | 1125 | 925 | m | 1 | 1 | 0,00296 | 693 | ELY |
| 25 | Rovaniemi | Kemintie (vt 4) / Jussilantie | Muu toimenpide | Näkämien raivaus liittymässä erityisesti Kemini suuntaan | 4 | 447 | 2925 | 447 | 2925 | | | 10 | 1 | 0 | 632 | ELY |
| 26 | Rovaniemi | Kemintie (vt 4) / Niskanperäntie | Muu toimenpide | Näkämien raivaus liittymässä erityisesti Kemini suuntaan | 4 | 448 | 4250 | 448 | 4250 | | | 10 | 1 | 0 | 632 | ELY |
| 27 | Rovaniemi | Niskanperäntie, Koskenniskantie | Nopeusrajoituksen alentaminen 50 km/h -> 40 km/h | Tiekohtaisen nopeusrajoituksen 50 km/h alentaminen alueelliseksi 40 km/h:ssa | | | | | | | | 1 | 1 | | | Tiekunta |
| 28 | Rovaniemi | Pirttikosken tie (mt 944) / mt 9447 / Autin yhdistys (mt 944) | Liittymäjäristelyt | Pirttikosken tien ja Autin yhdistyksen liittymässä pääsuunnan vaihtaminen liittymäjäristelyin (ei pelkillä liikennemerkkeillä) | 944 | 1 | 2800 | 1 | 2800 | 1 | kpl | 210 | 3 | 0,00304 | 282 | ELY |
| 29 | Rovaniemi | Kuusamontie (kt 81) / Pirttikosken tie (mt 9447) / Vantausjärventie (mt 19768) | Liittymäjäristelyt | Kuusamontien, Pirttikosken tien ja Vantausjärventien liittymässä pääsuunnan vaihtaminen liittymäjäristelyin niin, että pääsuunta kantatie 81 (ei pelkillä liikennemerkkeillä) | 81 | 10 | 0 | 10 | 0 | 1 | kpl | 210 | 2 | 0,00669 | 282 | ELY |
| 30 | Rovaniemi | Kuusamontie (kt 81) / Ylikirkontie (mt 19731) | Liittymäjäristelyt | Kuusamontien ja Ylikirkontien liittymässä pääsuunnan vaihtaminen liittymäjäristelyin niin, että pääsuunta kantatie 81 (ei pelkillä liikennemerkkeillä) | 81 | 10 | 1540 | 10 | 1540 | 1 | kpl | 210 | 2 | 0,00333 | 282 | ELY |
| 31 | Rovaniemi | Kuusamontie (kt 81) | Muu toimenpide | Suunnistustaulu puuttuu Vantauskosken suunnasta tultaessa | 81 | 10 | 1325 | 10 | 1325 | 1 | kpl | 5 | 1 | 0,0003 | 638 | ELY |
| 32 | Rovaniemi | Kuusamontie (kt 81) | Nopeusrajoituksen alentaminen 80 km/h / 100 km/h -> 50 km/h | 60 km/h -nopeusrajoituksen alentaminen 50 km/h:ssa ja sen jatkaminen Rovaniemen suuntaan | 81 | 9 | 6050 | 9 | 6400 | 350 | m | 1 | 1 | 0,00144 | 684, 686 | ELY |
| 32 | Rovaniemi | Kuusamontie (kt 81) | Nopeusrajoituksen alentaminen 100 km/h -> 80 km/h | 80 km/h - nopeusrajoituksen jatkaminen Rovaniemen suuntaan | 81 | 9 | 5875 | 9 | 6050 | 175 | m | 1 | 1 | 0,00059 | 684 | ELY |
| 33 | Rovaniemi | Oikarainen-nykyinen jkpp-väylä keskustan lähistöllä | Jkpp-yhitys | Jkpp-yhitystarve jommallekummalle puolelle jokea. | | | | | | | | | | | | ELY |
| 34 | Rovaniemi | Koskenyläntie (mt 9421) | Muu toimenpide | Lapsia-merkit samaan varteen 40 km/h -nopeusrajoitusmerkin kanssa | 9421 | 1 | 5514 | 1 | 5854 | 1 | kpl | 1 | 1 | 0,00087 | 657 | ELY |
| 35 | Rovaniemi | Gunillantie | Muu toimenpide | Koulun piha-alueella pyöräpysäköintialueen kehittäminen | | | | | | 1 | kpl | 10 | 1 | | | Kaupunki |

| Nro | Alue | Kohdekuvaus | Toimenpide | Toimenpiteen kuvaus | Tienro | Aosa | Aet | Losa | Let | Määrä | Yks. | Kust. arvio (*1000€) | Kiir. ik | Heva väh. | Tarva | Väylän omistaja |
|-----|-----------|---|---|--|--------|------|------|------|------|---------|-------|-------------------------|----------|-----------|-------|--------------------------|
| 36 | Rovaniemi | Koskenyläntie (mt 9421) | Muu toimenpide | Linja-autopysäkitä (keskustan suunta) yhteyden rakentaminen jkpp-väylälle | 9421 | 1 | 5511 | 1 | 5511 | 1 | kpl | 5 | 1 | 0,0011 | 101 | ELY |
| 37 | Rovaniemi | Gurilliantie | Muu toimenpide | Näkemiän raivaus koulun ja Gurilliantien liittymässä | | | | | | 1 | kpl | 10 | 1 | | | ELY / Tiekuunta |
| 38 | Rovaniemi | Nivankyläntie | Muu toimenpide | Nivan koulun alueen pihajärjestelyt (ks. raportti) | | | | | | 1 | kpl | 10 | 1 | | | Kaupunki |
| 39 | Rovaniemi | Nivankyläntie (mt 19743) | Muu toimenpide | Alueellisen 50 km/h -nopeusrajoitusmerkin siirtäminen Nivankyläntielle ennen Nivanpiston liittymää Kittiläntielle tullessa niin, että aluerajoitus on voimassa myös Nivanpistolla ja siihen liittyvillä kaduilla | 19743 | 1 | 40 | 1 | 140 | 1 | kpl | 1 | 1 | 0,00027 | 686 | ELY |
| 40 | Rovaniemi | Pyöryäntie | Muu toimenpide | Lisätään alueellinen 50 km/h -merkki tien alkuun Kittiläntielle tullaessa | | | | | | 1 | kpl | 1 | 1 | | | Tiekunta |
| 41 | Rovaniemi | Kittiläntie (kt 79), Nivankylä-Sinettä | Jkpp-yhteys | Jkpp-yhteystarve Nivankylän ja Sineän välille. | 79 | 4 | 500 | 4 | 6000 | 5500 | m | 1375 | 2 | 0,00168 | 101 | ELY |
| 42 | Rovaniemi | Sinelänsalmentie (mt 19685) | Muu toimenpide | Kaupan pihan liittymän siirto etäämmälle suojatiestä | 19685 | 1 | 50 | 1 | 90 | 1 | kpl | 10 | 1 | 0,00003 | 283 | Yksityinen / ELY |
| 43 | Rovaniemi | Sineän K-marketin pihajkpp-väylä) | Muu toimenpide | Jkpp-väylän erottaminen ajoastein pihasta | 70079 | 960 | 2125 | 960 | 2175 | 50 | m | 5 | 1 | | | yksityinen |
| 44 | Rovaniemi | Kittiläntie (kt 79) / Tammelanlie | Aikukku | Aikukku asutuksen ja uimaranta-aktiiviteettien takia | 79 | 4 | 8100 | 4 | 8100 | 1 | kpl | 250 | 2 | 0,00143 | 131 | ELY |
| 45 | Rovaniemi | Jkpp-väylä välillä Korvalantie-Seo | Muu toimenpide | Jkpp-väylän erottaminen ajoastein Seon pihasta | 70079 | 960 | 2725 | 960 | 2800 | 75 | m | 8 | 1 | | | ELY / yksityinen |
| 46 | Rovaniemi | Lavakangas-Seo | Muu toimenpide | Uusi moottorikelkkareitti Lavakangaan moottorikelkkareitillä Seolle | | | | | | | | | | | | Kaupunki / yksityinen |
| 47 | Rovaniemi | Kittiläntie (kt 79) | Aikukku ja jkpp-yhteys | Jkpp-aiikukku ja yhteys siitä Koivurannansuoralle | 79 | 4 | 7325 | 4 | 7325 | 1 / 200 | kpl/m | 300 | 2 | 0,00164 | 101 | ELY |
| 48 | Rovaniemi | Sineän kappelin p-alue Kittiläntie 4803 (Patokosken paloaseman liittymä) | Muu toimenpide | Pysäköintialueen laajentaminen mikäli nykyinen P-alue ei riitä. Mikäli liikenne lisääntyy kappelin P-alueelle, väistötien rakentaminen kappelin liittymään. | 79 | 5 | 1075 | 5 | 1075 | 1 | kpl | 45 | 1 | 0,00144 | 289 | Yksityinen / ELY |
| 49 | Rovaniemi | Kittiläntie 5512 (kt 79) | Muu toimenpide | Liittymän siirto parempaan paikkaan (kaudemmas kantatien mutkasta) | 79 | 9 | 5425 | 9 | 5425 | 1 | kpl | 10 | 1 | 0,00078 | 283 | Kaupunki / yksityinen |
| 50 | Rovaniemi | Kittiläntie 5512 (kt 79) | Muu toimenpide | Erotauta kaupan piha kantatiestä ja jkpp-väylästä | 79 | 12 | 300 | 12 | 300 | 1 | kpl | 5 | 1 | 0,00086 | 631 | ELY |
| 51 | Rovaniemi | Kittiläntie 5512 (kt 79), Meltaus | Nopeusrajoituksen alentaminen 100 km/h -> 80 km/h | Nopeusrajoituksen 80 km/h jatkaminen Rovaniemen suuntaan | 79 | 11 | 2575 | 11 | 2735 | 160 | m | 1 | 1 | 0,00042 | 684 | ELY |
| 51 | Rovaniemi | Kittiläntie (kt 79) | Nopeusrajoituksen alentaminen 80 km/h -> 60 km/h | Nopeusrajoituksen 60 km/h jatkaminen Rovaniemen suuntaan | 79 | 11 | 2735 | 11 | 2900 | 165 | m | 1 | 1 | 0,00055 | 685 | ELY |
| 52 | Rovaniemi | Kittiläntie (kt 79) / Ounasojentie (mt 934) / Unarintie (mt 952) | Liittymäjärjestelyt | Kittiläntien, Unarintien ja Ounasojen itäpuolelten liittymässä pääsuunnan vaihtaminen liittymäjärjestelyin niin, että Kittiläntie pääsuunta (ei peikillä liikennekeilillä) | 79 | 12 | 4350 | 12 | 4350 | 1 | kpl | 210 | 2 | 0,01001 | 282 | ELY |
| 53 | Rovaniemi | Vikajärven koulu | Muu toimenpide | Koulun pysäköintialueen ja pihan väliin porttimainen rakennelma | | | | | | 1 | kpl | 15 | 1 | | | Kaupunki |

| Nro | Alue | Kohdekuvaus | Toimenpide | Toimenpiteen kuvaus | Tienro | Aosa | Aet | Losa | Let | Määrä | Yks. | Kust. arvio (*1000€) | Kliir. lk | Heva väh. | Tarva | Väylän omistaja |
|-----|-----------|---|---|--|--------|------|------|------|------|-------|------|----------------------|-----------|-----------|-------|-----------------|
| 54 | Rovaniemi | Sodankyläntie (vt 4) / Kaupan pihla | Muu toimenpide | Kaupan liittymän kaventaminen | 4 | 504 | 9655 | 504 | 9655 | 1 | kpl | 5 | 1 | 0,00639 | 223 | Yksityinen |
| 55 | Rovaniemi | Sodankyläntie (vt 4) | Pääsuunnan saareke ilman suojatietä | Saarekkeen rakentaminen nykyiselle suojatielelle, josta samassa yhteydessä poistetaan suojatiemerkinnot | 4 | 504 | 9625 | 504 | 9625 | 1 | kpl | 25 | 1 | 0,00358 | 281 | ELY |
| 56 | Rovaniemi | Sodankyläntie (vt 4) | Pääsuunnan saareke ilman suojatietä | Suojatiesaarekkeen rakentaminen nykyiselle suojatielelle, josta samassa yhteydessä poistetaan suojatiemerkinnot | 4 | 504 | 9500 | 504 | 9500 | 1 | kpl | 25 | 1 | 0,00372 | 281 | ELY |
| 57 | Rovaniemi | Kemijärventie (kt 82) | Suojatien poisto | Suojatien poistaminen vt 4 liittymästä | 82 | 1 | 10 | 1 | 10 | 1 | kpl | 5 | 1 | | | ELY |
| 58 | Rovaniemi | Ounasjoen itäpuolelentie (mt 934) | Jkpp-yhteys | Jkpp-väylän rakentaminen | 934 | 1 | 300 | 2 | 675 | 2846 | m | 2300 | 1 | 0,00199 | 101 | ELY |
| 59 | Rovaniemi | Kuusamonitie (kt 81) | Muu toimenpide | Uusi linja-autopysäkki | 81 | 10 | 75 | 10 | 75 | 1 | kpl | 5 | 1 | 0,00241 | 342 | ELY |
| 60 | Rovaniemi | Kuusamonitie (kt 81) | Suojatiesaareke | Rakennetaan uusi suojatiesaareke | 81 | 9 | 6585 | 9 | 6585 | 1 | kpl | 25 | 1 | 0,00179 | 281 | ELY |
| 61 | Rovaniemi | Kajaanintie (kt 78) / Ranuanitie (kt 78) / Kemijoen itäpuolelentie (mt 926) | Liittymäjärjestelyt | Kiertoliittymä tai muu liittymäratkaisua maankäytön kehityksessä | 78 | 224 | 0 | 224 | 0 | 1 | kpl | 260 | 2 | 0,07519 | 288 | ELY |
| 62 | Rovaniemi | Kajaanintie (kt 78) / Laajakaista | Liittymäjärjestelyt | Mahdolliset toimenpiteet suunnitellaan maankäytön suunnittelun yhteydessä | 78 | 224 | 215 | 224 | 215 | 1 | kpl | | | | | ELY |
| 63 | Rovaniemi | Kajaanintie, Ranuanitie (kt 78) | Nopeusrajoituksen aleneminen 60 km/h -> 50 km/h | Nopeusrajoituksen aleneminen 60 km/h -> 50 km/h:ssa. Tällä tavoin pystytään myös säilyttämään suurin osa teosuudella olevista suojateista. | 78 | 223 | 7780 | 224 | 1900 | 2364 | m | 1 | 1 | 0,04019 | 678 | ELY |
| 64 | Rovaniemi | Kajaanintie (kt 78) | Suojatien poisto ja linja-autopysäkkien siirto | Poistetaan suojatie ja siirretään linja-autopysäkit saarekkeellisen suojatien yhteyteen, esim. Meisämuseontien liittymän lähelle. | 78 | 224 | 420 | 224 | 420 | 2 | kpl | 10 | 1 | | | ELY |
| 65 | Rovaniemi | Pöykköläntie / Kajaanintie (kt 78) | Liittymäjärjestelyt | Pöykköläntien liittymien kehittäminen | 78 | 224 | 850 | 224 | 850 | 1 | kpl | 5 | 1 | 0,00479 | 223 | Kaupunki / ELY |
| 66 | Rovaniemi | Lehtikankaankuja / Kittiläntie (kt 79) | Liittymän karkaisu | Lehtikankaankujan liittymä Kittiläntielle karkaisaan mikäli sitä ei ole vielä tehty | 79 | 1 | 4575 | 1 | 4575 | 1 | kpl | 5 | 1 | 0,00228 | 223 | Kaupunki / ELY |
| 67 | Rovaniemi | Seutulankuja / Kittiläntie (kt 79) | Liittymän karkaisu | Seutulankujan liittymä Kittiläntielle karkaisaan. Mikäli on paikallisiikenteen takia välttämätön niin tällöin ei karkaista. | 79 | 3 | 250 | 3 | 250 | 1 | kpl | 5 | 2 | 0,00215 | 223 | Kaupunki / ELY |
| 68 | Rovaniemi | Tamsintie / Kittiläntie (kt 79) | Liittymän karkaisu | Tamsintien eteläisen liittymän karkaisu. Mikäli Kittiläntielle säilyy pysäkit, niin jätetään jkpp-yhteys. | 79 | 3 | 1215 | 3 | 1215 | 1 | kpl | 5 | 1 | 0,00231 | 223 | ELY / Tiekuunta |
| 69 | Rovaniemi | Elisanitie - Koskenkylän koulu | Jkpp-yhteys | Talvikunnossapidettävä jkpp-yhteys Elisanitella Koskenkylän koululle. | | | | | | 150 | m | 40 | 1 | | | Tiekunta |
| 70 | Rovaniemi | Kuusamonitie (kt 81) / Pannunkorva | Suojatiesaareke ja yhteys jkpp-väylälle | Suojatiesaareke ja kunnolliset yhteydet. | 81 | 2 | 200 | 2 | 200 | 1 | kpl | 30 | 1 | 0,00338 | 281 | ELY |
| 71 | Rovaniemi | Kuusamonitie (kt 81) / Pannunkorva | Liittymäjärjestelyt | Pannunkorvan läntinen liittymä käännetään kohtisuorempaa rautatiesillan suuntaan | 81 | 2 | 200 | 2 | 200 | 1 | kpl | 10 | 1 | 0,00676 | 283 | Kaupunki / ELY |
| 72 | Rovaniemi | Kuusamonitie (kt 81) | Suojatien poisto | Suojatie poistetaan vähäisen käyttöäpotentiaalin takia | 81 | 2 | 600 | 2 | 600 | 1 | kpl | 1 | 1 | | | ELY |
| 73 | Rovaniemi | Kuusamonitie (kt 81) | Suojatiesaareke ja yhteys jkpp-väylälle | Suojatiesaareke ja kunnolliset yhteydet. Samalla tarkistetaan myös pysäkkien miloitukset ja paikat. | 81 | 2 | 375 | 2 | 375 | 1 | kpl | 30 | 1 | 0,00342 | 281 | ELY |

| Nro | Alue | Kohdekuvaus | Toimenpide | Toimenpiteen kuvaus | Tienro | Aosa | Aet | Losa | Let | Määrä | Yks. | Kust. arvio (*1000€) | Kiir. lk | Heva väh. | Tarva | Väylän omistaja |
|-----|-----------|--|--|---|--------|------|------|------|------|-------|------|-------------------------|----------|-----------|-------|--------------------|
| 74 | Rovaniemi | Kuusamonitie (kt 81) | Suojatessaareke ja yhteys jkpp-väylälle | Suojatessaareke ja kunnolliset yhteydet. | 81 | 2 | 725 | 2 | 725 | 1 | kpl | 30 | 1 | 0,00354 | 281 | ELY |
| 75 | Rovaniemi | Myllymäentie (mt 9442) | Sivusuunnan saareke | Sivusuunnan saareke Myllymäentiele | 9442 | 1 | 2800 | 1 | 2800 | 1 | kpl | 25 | 1 | 0,00145 | 290 | ELY |
| 76 | Rovaniemi | Kuusamonitie (kt 81) | Pääsuunnan saareke ilman suojatietä | Pääsuunnan saareke Kuusamonitiele (ei suojatietä saarekkeeseen) | 81 | 2 | 2515 | 2 | 2515 | 1 | kpl | 25 | 1 | 0,00092 | 281 | ELY |
| 77 | Rovaniemi | Kuusamonitie (kt 81) | Suojatien poisto (saareke jää) | Suojatien poistetaan (60 km/h-alueella), mutta keskisareke jätetään | 81 | 2 | 3570 | 2 | 3570 | 1 | kpl | 1 | 1 | | | ELY |
| 78 | Rovaniemi | Kittiläntie (kt 79) / Käpylänkuja | Liittymän karkaisu | Kalkaistaan Käpylänkujan liittymä. Kulku Nivankyläntien kautta. | 79 | 3 | 5500 | 3 | 5500 | 1 | kpl | 5 | 1 | 0,00206 | 223 | ELY / Tiekuunta |
| 79 | Rovaniemi | Kittiläntie (kt 79) / Hiukankujan ja Kittiläntien välissä oleva liittymä | Liittymän karkaisu | Kalkaistaan Hiukankujan ja Kittiläntien välissä oleva liittymä. Kulku Nivankyläntien kautta. | 79 | 3 | 5100 | 3 | 5100 | 1 | kpl | 5 | 1 | 0,00205 | 223 | ELY / Tiekuunta |
| 80 | Rovaniemi | Kittiläntie (kt 79) / Hattuavaanpolku | Liittymän karkaisu | Kalkaistaan Hattuavaanpolun liittymä. Kulku Nivankyläntien kautta. | 79 | 3 | 4775 | 3 | 4775 | 1 | kpl | 5 | 1 | 0,00209 | 223 | ELY / Tiekuunta |
| 81 | Rovaniemi | Kittiläntie (kt 79) / Koppelonmuka | Liittymän karkaisu | Kalkaistaan Koppelonmukan liittymä. Kulku Nivankyläntien kautta. | 79 | 3 | 4515 | 3 | 4515 | 1 | kpl | 5 | 1 | 0,00207 | 223 | ELY / Tiekuunta |
| 82 | Rovaniemi | Köyryjärventie (mt 19770) | Muu toimenpide | Tarkistettava maastossa onko siellä 50 km/h -merkit ja lisättävä ne, jos puuttuvat sieltä. (Tiekuvan mukaan ei ole, mutta tierekisterissä ko. väliillä 50 km/h -nopeusrajoitus) | 19770 | 3 | 6423 | 3 | 6816 | 2 | kpl | 1 | 1 | | | ELY |
| 83 | Rovaniemi | Kittiläntie (kt 79) | Suojatien poisto | Poistetaan suojatie ja rakennetaan korvaava suojatie saarekkeineen koulun lähelle | 79 | 11 | 2975 | 11 | 2975 | 1 | kpl | 2 | 2 | | | ELY |
| 84 | Rovaniemi | Kittiläntie (kt 79) | Suojatessaareke | Rakennetaan koulun kohdalle uusi suojatessaareke | 79 | 11 | 3125 | 11 | 3125 | 1 | kpl | 25 | 2 | 0,00095 | 281 | ELY |
| 85 | Rovaniemi | Kittiläntie (kt 79) | Suojatessaareke | Rakennetaan kaupan kohdalla nykyisen suojatien paikalle uusi suojatessaareke | 79 | 12 | 250 | 12 | 250 | 1 | kpl | 25 | 2 | 0,00035 | 281 | ELY |
| 86 | Rovaniemi | Kittiläntie (kt 79) | Nopeusrajoituksen alentaminen 60 km/h -> 50 km/h | Alennetaan nopeusrajoitusta Meltauksen kyän kohdalla 60 km/h -> 50 km/h, näin voidaan säästää myös kaikki nykyiset suojatiet teosuudella | 79 | 11 | 2900 | 12 | 800 | 1117 | m | 1 | 1 | 0,00286 | 678 | ELY |
| 88 | Rovaniemi | Muurola, Kemintie (vt 4) | Taajama-alueen merkitseminen | Lisätään taajamamerkit valtatielle 4 Muurolan kohdalle. | 4 | 446 | 418 | 446 | 2741 | 2323 | m | 1 | 1 | | | ELY |
| 89 | Rovaniemi | Pirttikoskenitie (mt 944) | Suojatien poisto | Poistetaan suojatie (60 km/h-alueella) | 944 | 1 | 3025 | 1 | 3025 | 1 | kpl | 1 | 1 | | | ELY |
| 90 | Rovaniemi | Kemintie (vt 4) / Kemintie (vt 4) / Niskanperäntie | Suojatien poisto | Poistetaan suojatie (60 km/h-alueella) | 944 | 1 | 3600 | 1 | 3600 | 1 | kpl | 1 | 1 | | | ELY |
| 91 | Rovaniemi | Kemintie (vt 4) / Koskenniskanitie | Liittymäjärjestelyt | Väistötilan rakentaminen | 4 | 448 | 4250 | 448 | 4250 | 1 | kpl | 50 | 2 | 0,0065 | 289 | ELY |
| 92 | Rovaniemi | Kemintie (vt 4) / Savolaisentie | Liittymäjärjestelyt | Liittymän porrastaminen | 4 | 448 | 3880 | 448 | 3880 | 1 | kpl | 180 | 2 | 0,04958 | 289 | ELY |
| 92 | Rovaniemi | Kemintie (vt 4) / Savolaisentie | Liittymän karkaisu | Liittymäjärjestelyjä tehdään Koskenniskan tien liittymässä | 4 | 448 | 3182 | 448 | 3182 | 1 | kpl | 5 | 2 | 0,00292 | 223 | ELY |
| 93 | Rovaniemi | Kuusamonitie (kt 81) | Nopeusrajoituksen alentaminen 60 km/h -> 50 km/h | Nopeusrajoituksen alentaminen 50 km/h:ssa kamtien liittymässä | 9447 | 1 | 0 | 1 | 150 | 150 | m | 1 | 1 | 0,00029 | 678 | ELY |

6. Vaikutukset

Esitetyillä toimenpiteillä vähennetään onnettomuusriskiä ja pienennetään mahdollisten onnettomuuksien seuraamuksia. Liikenneturvallisuuden parantaminen pienin kunnossapitotoimenpitein vaatii pitkäjänteisyyttä ja johdonmukaisuutta. Yksittäisistä liikennemerkeistä ja tiemerkitöjen näkyvyydestä huolehtiminen, talvikunnossapidon oikea-aikaisuus, tien suoja-alueen puuston harventaminen, sivuojaluiskien niittäminen sekä liittymien näkemäalueiden vaaliminen eivät merkittävästi vähennä (laskennallisesti) henkilövahinko-onnettomuuksien määrää vuositasolla, mutta vaikuttavat tielläliikkujan yleiseen viihtyvyyteen, asenteisiin ja käyttäytymiseen. Selkeä ja johdonmukainen liikenneympäristö kieli vastuuntunnosta, joka "tarttuu" tielläliikkujaan. Toimiva liikenneympäristö lisää asumisviihtyvyyttä ja alueen "imagoa", jolloin liiketoimintaedellytyksetkin paranevat.

Suuremmat hankkeet vaativat tarkemman suunnittelun lisäksi rahoituksen järjestämistä. Isojen hankkeiden toteutuminen onkin kiinni päättäjien mahdollisuuksista myöntää rahoitusta.

Kylille ja haja-asutusalueelle esitetyillä toimenpiteillä pyritään parantamaan autoilun, mutta myös jalankulun ja pyöräilyn turvallisuutta. Uusilla jalankulku- ja pyöräilyväylillä sekä turvallisemmilla risteämis- ja ylitysjärjestelyillä voidaan myös ohjata kuntalaisia liikkumaan autoilun sijasta yhä enemmän jalan tai pyörällä. Liittymäjärjestelyillä pyritään puolestaan sujuvoittamaan liikennettä.

Tärkeä osa liikenneympäristön parantamista on toimenpiteistä tiedottaminen ja niiden perusteleminen. Liikenteessä liikkumisen onnistuminen on paljolti kiinni liikkujan asenteista, osaamisesta ja käyttäytymisestä. Kasvavan haasteensa tuo matkailun kasvun myötä lisääntyvä ulkomaalaisten matkailijoiden autoilu ja muu omatoimiliikkuminen, sillä heillä ei välttämättä ole hyviä talviliikkumisen taitoja. Liikennekasvatuksen ja -opastuksen rooli onkin kasvamassa edelleen.

ELY-keskuksen maanteille kohdistuvien toimenpiteiden yhteisvaikutus on noin 0,29 henkilövahinko-onnettomuutta vähemmän vuosittain. Toimenpidetaulukossa on myös esitetty laskennalliset vähenemät toimenpiteittäin.

Toimenpidetaulukoissa esitetyt hankkeiden kustannukset ovat arvioituja keskimääräisiä kustannuksia. Laajempien hankekokonaisuuksien kustannuksia ei ole tässä vaiheessa määritetty, joten kokonaiskustannukset ovat todellista alhaisempia. Karkeasti arvioidut toimenpiteiden kokonaiskustannukset ovat noin 6,74 miljoonaa euroa. Kustannusten jakaantumista ELY-keskuksen ja kunnan sekä mahdollisten yksityisten tahojen välillä on tarpeen tarkastella toimenpidekohtaisesti.

7. Jatkotoimenpiteet

Lapin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus sekä Rovaniemen kaupunki hyväksyvät suunnitelman ohjeelliseksi jatkosuunnittelun pohjaksi.

Edullisimmat toimenpiteet, kuten liikennemerkkimuutokset, voidaan toteuttaa hyväksymisen jälkeen, käytännössä kuitenkin seuraavana kesänä tai seuraavan tiemerkitäurakan yhteydessä. Osa toimenpiteistä voidaan sisällyttää laajempien investointien yhteyteen tai silta-, päällyste- tai alueurakoihin. Osa esitetyistä toimenpiteistä vaatii tarkempien suunnitelmien laatimisen ja rahoituksen varmistamisen.

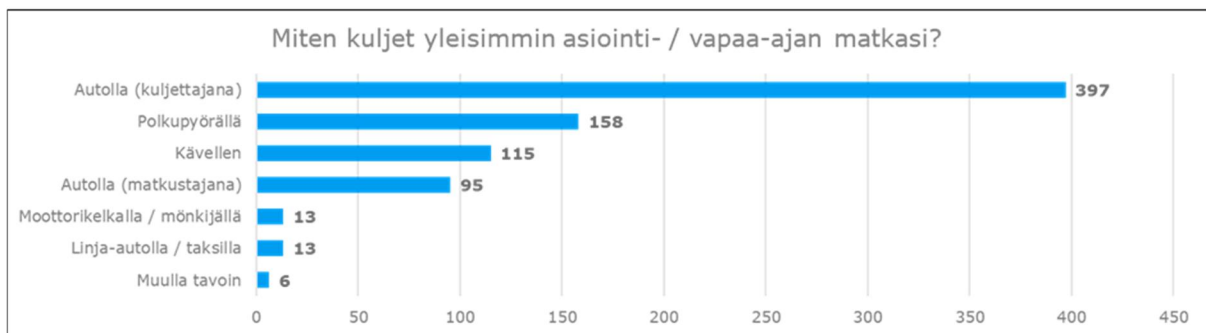
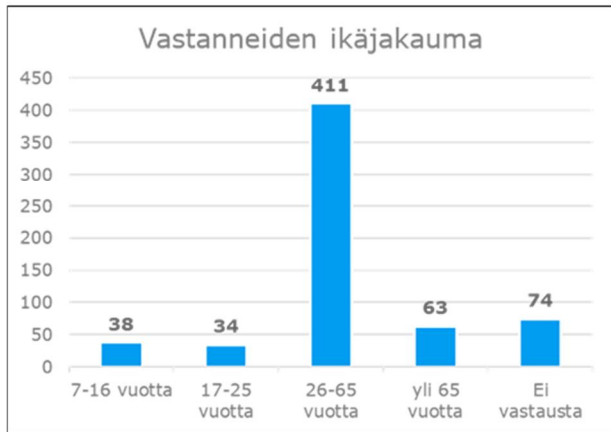
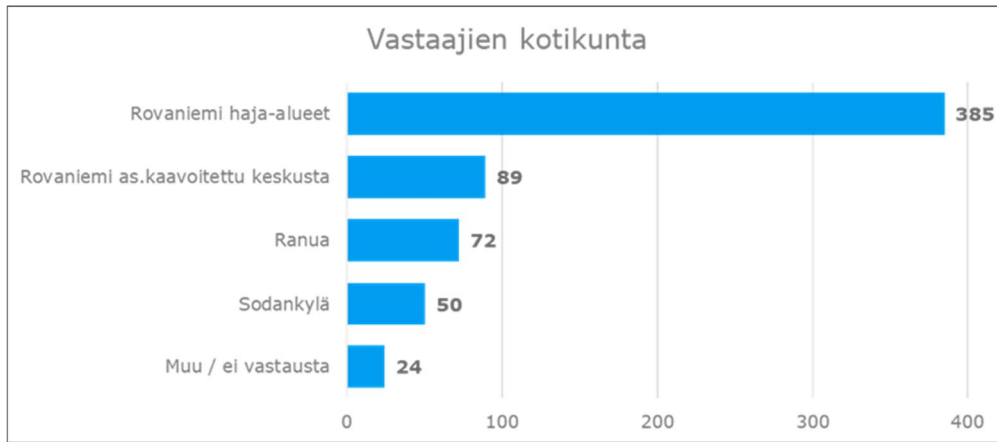
Kärkihankkeina kiireellisimmiksi todettujen toimenpiteiden osalta on syytä käynnistää tie- tai katu- ja / tai rakennussuunnitelmien laatiminen ja rakentamisen rahoituksen järjestäminen. Käytännössä hankkeet lähtevät liikkeelle ns. hankekorttien laatimisella, mitkä ELY-keskus työstää kaupungin kanssa yhteistyössä.

8. Liitteet

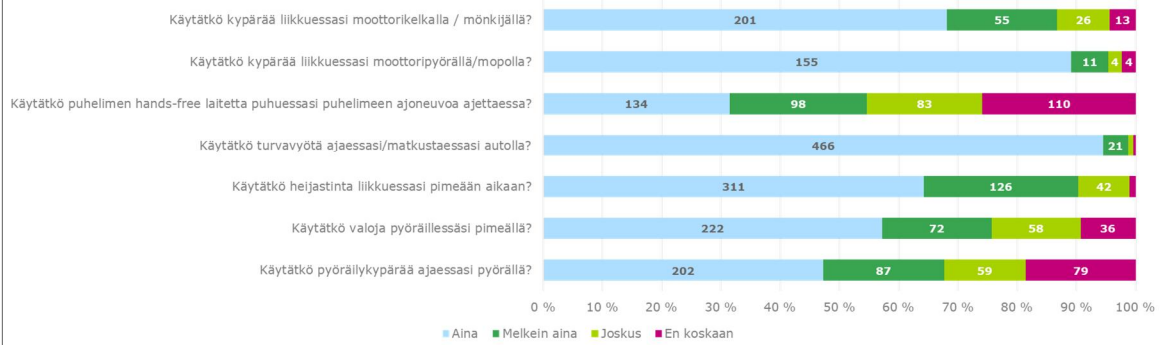
Liite 1. Asukaskyselyn yhteenveto

Liite 2. Kuntakohtaiset kartat koulumatkojen turvallisuudesta

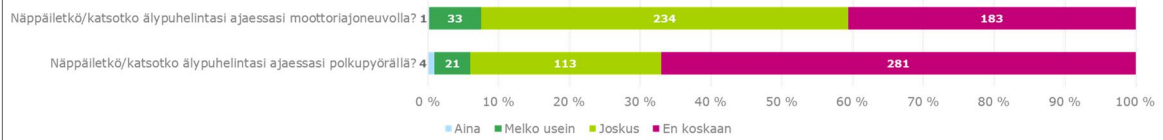
Liite 1. Asukaskyselyn yhteenveto



Turvavälineiden käyttö



Älypuhelimien käyttö



Sanallinen palaute liikenneturvallisuuteen liittyen - ROVANIEMI

Kaupungissa niinkin kaikki toimii ei syrjäkylillä

Pyörätien puutteesta johtuen vaarallinen tienpiennae kulkea. Myös 80 nopeusrajoitus tuntuu hurjalta lastenvaunuja työntäessä sekä pyöräillessä. Rekkaliikenne kovaa. Rajoitus olisi vaihdettava niinkuin joen toisellakin puolella.

Haja-asutusalueen tiet ovat huonossa kunnossa mutta isompi riski on pyöriteiden puuttuminen isojen teiden eli suurten nopeuksien varrelta.

Kevyenliikenteenväylät todella heikossa kunnossa. Lisäksi niitä ei ole riittävästi. Esim. Oikaraisen lenkki täytyy liikkua muun liikenteen seassa.

Autot eivät edes korotettujen suojateiden yhteydessä meinaa antaa jalankulkijoiden ylittää tietä.

Lisäksi suosituilta pyöräilyreiteiltä Rovaniemen keskustataajaman ulkopuolella puuttuu kevyen

Pyöriteitä kaivataan parille kylälle esim. Vikajärvelle. Turvallinen liikkuminen jalan tai pyörällä on lähes mahdotonta.

Autoilijoille nopeusrajoitukset tuntuvat olevan ehdotuksia. Risteyksessä riittää, kun näet vihreät valot kaukaa, ihan sama vaikka vaihtuvat punaiseen, ennenkuin pääset risteykseen, ajat silti ja muut väistää. Ounasjoen itäpuolentien tiellä ei tajuta väistää jalankulkijoita eikä nopeusrajoitus

Rovaniemen Saarenkylä - Oikaraisenkylä välillä on pyörällä jopelo tunne kulkea, ei ole pyörätietä ja autoille 100km/h nopeusrajoitus.

Kuusamontien varressa asuu paljon ihmisiä jotka kulkevat tiellä päivittäin jaloin/pyörällä. Tie on todella turvaton, suuresta nopeudesta ja pyörätien puutteesta johtuen.

varsinkin kantatie verkostolla teiden päällysteiden leveys päästetty vuosikymmenien aikana kapenemaan, kun aina uuden päällysteen vedossa nipistetty leveyttä 2-5 senttiin puoleltaan esimerkkinä kantatie -78 tien valmistuessa oli reunaviivan oikealla puolen n.30-45 senttiä piennarta päällystettynä ja oli hyvä kulkea jalan ja pyöräillen, nykyään nippa nappa enää valkoinen viiva päällysteessä ko. asia aiheuttaa myöskin paljon auto liikenteelle haittaa koska herkästi tulee tipahtamisia päällysteeltä ja pientareen puuttumisen vuoksi suistumisia ojaan, talvella erityisesti korostuu ko.asia . myös haittaa suuresti jalankulkua ja pyöräilyä koska omaa tilaa tiellä ei ole vaan joutuu kulkemaan ajokaistalla, tilanne korostuu varsinkin talvella ja kesälläkin suuri vaara kun esim. pyöräillessä tulee auto takaa ja edestä ja usein takaatulevat eivät jää odottaa vaan ohittavat yhtäaikaan pyöräilijän yhtäaikaan vastaantulijan ollessa kohdalla myös Kivitaipaleen kohdalla kylän keskus alueen eli Välijoen tiehaaran ja konttijoien sillan välinen 100 km/h nopeus rajoitus aivan liian suuri varsinkin huomioiden että kylällä koulu ja lapsia paljon sekä kylän kohdalla

Maanteiden päällysteiden kunto on huono. Kevyenliikenteen väylien kunto on heikko.

Kevyenliikenteen väylät puuttuvat kokonaan asuinalueeltani kuten myös useilta muiltakin alueilta Rovaniemen keskustan ulkopuolella. Lisäksi asuinalueeltani puuttuu katuvalaistus ja maantiellä

Pyörätiet paikkapaikoin niin huonossa kunnossa että ajavat/rullaluistelevat/rullahiitävät

Koskenkylässä, valajaisella ja olkkajärvelle mennessä kunnan rekkarallia henkilöautojen kera.

Taajamissa pyörä/jalkatiet surkeassa kunnossa, railoa, monttua ja heittoa. Liikennevalo-ohjaukset säädetty naurettavasti.

Pyöriteitä puuttuu keskustan suuntaan haja-asutus alueilta.

Eniten huolta herättää kotikylässäni turvallisten tienylityspaikkojen puute varsinkin lasten osalta.

Autoilijat ei noudata nopeusrajoituksia. Suojatien eteen ei pydähdytä.

Joka toisella vastaantulevalla autoilijalla puhelin korvalla tai kädessä,lapsia liikkuu paljon kävellen ja pyörällä on iso riski jäädä auton alle nopeusrajoituksia ei huomioida mennään 60km/h alueella 80-100km/h pitäisi olla kylän läpi 40km/h koska ei ole yhtäkään suojatietä ei liikennevaloja eikä mitään mikä takaisi aamu "ruuhkan"aikana koululaisen turvallisesti tien yli kouluun samoin

Pyöriteitä puuttuu haja-astusalueelta keskustaan päin kulkiessa.

Mielestäni Rovaniemen liikenneturvallisuutta parannetaan ja helponnetaan kokoajan. Muun muassa liikenneympyrät

Koskenkyläntie sekä pyörätie ovat todella huonossa ja paikoin vaarallisessa kunnossa

| |
|---|
| Kevyenliikenteen väylät puuttuu |
| Asumme lapsemme kanssa Viirinkankaantiellä. Autot kaahaavat tätä suoraa pätkää todella kovaa. Hidasteet olisivat paikallaan suojateille. Lapsille valtava vaaratilanne koko tie. |
| Ehottomasti pyörätie välille Oikarainen-Rovaniemi. |
| Oikaraisesta kaupunkiin olisi hyvä saada pyörätie. Nyt ei lasten kanssa uskalla lähteä isolle tielle kun rekkoja ajaa paljon. Ja muutenkin vilkas liikenne |
| Liian iso nopeusrajoitus kylän läpi. Suojateita ei ole. |
| Sinetän kylältä päätieltä puuttuu suojatiet ja nopeusrajoitus katuvalojen (koko kylänraitin) matkalta saisi olla enintään 80! |
| Kapea ja huonokuntoinen tie |
| Pyöräteiden jatkuvuus epämääräinen. Keskusta-alueen reitit epäselviä. Kevyen liikenteen väylä tarvitaan Koskenkylä-Oikarainen-Vaarala välille, tosi suosittu pyöräilyreitti. Tai pientareita pitäisi leventää, että pystyy ajamaan pyörällä pientareen puolella. |
| Perheessä koululainen ja päätiellä paljon liikennettä. Nopeusrajoituksia ei noudateta. Lapsen voisi luvata pyöräillä päätiellä turvallisesti jos olisi pyörätie. Bussipysäkki lisäisi turvallisuutta. |
| Koskenkyläntie ja pyörätie huonossa kunnossa, pyörätietä murtui osa ojaan, paikattiin hiekalla ja laittamalla jotain keppejä merkiksi. Rekkaralli vaan jatkuu ja jatkuu. Lähes kaikki ajavat 50 alueella ylinopeutta, rekat ja henkilöautot. |
| Lisää pyöräteitä |
| Ydinkeskusta toimiva, pyöräilijät piittaamattomia. Laitakaupungin liikenne toimii mutta vaatii liikkujilta erityistä tarkkaavaisuutta. Kaupungista kuusamon tai sodankylän suuntaan pyöräilijä on henkeänsä kaupalla, kemin suuntaan hyvät joskin paikoin huonokuntoiset kevyen liikenteen väylät. Meltauksen suuntaan sinettään asti uskaltaa pyöräillä, kauemmaksi reitti tappavan vaarallinen. |
| Ylinopeus on ongelma. esim. Elonkorjuukadulla ja risteävillä kaduilla on 30 nopeusrajoitus, mutta sitä ei noudateta. Alueella asuu paljon lapsia. Jo merkinnöillä voisi parantaa tilannetta, lisäämällänoeusrajoituskyltit risteäville teille, eikä ainoastaan 30 aluerajoitusmerkki. Se kun Tiet ovat huonossa kunnossa |
| Punaisia päin ajaminen enemmän tapa, kuin poikkeus. Suojatien ylittäminen vaarallista linja-autoaseman / erottajan risteyksessä. Useaan kertaan auto tullut punaisia päin vauhdilla |
| Pyörätiet huonossa kunnossa ja osin puuttuvat kokonaan. |
| Paavalniementiellä on nopeusrajoitus 40 kmh, sitä ei noudateta. Tielle pitäisi saada hidasteet. |
| Tarvitaan enemmän valvontaa. |
| Autot eivät väistä jalankulkijoita ja se on aiheuttanut vaaratilanteita monesti. |
| Tiet ja pyörätiet paikoin huonossa kunnossa |
| Koskenkyläntiellä on muutamia kaahareita jotka pitäisi saada kuriin. 50 rajoitus ei tunnu heitä kiinnostavan vaan pyyhittää 70-80 km/h aamulla ohi. Myös raskas kalusto ajaa vähintään 60 km/h ja näin ollen tuhoaa tien. |
| Ehdotan koskenkyläntielle pilottihankkeena toteutettavaa keskinopeuteen perustuvaa automaattistanopeusvalvontaa. |
| Kevyenliikenteen suojatiet keskustan alueella joissa on kaksi ajokaistaa autoliikenteelle ovat olleet turvattomia jalankulkijoille ja pyöräilijöille pitemmän aikaa Rovaniemen keskustassa. Nimenomaan Hallituskadulla niissä kohdin, joissa ei ole liikennevaloja kevyelleliikenteelle tienylitykseen. |
| Osa teistä ja pyöräteistä aika huonossa kunnossa |
| Pyörätiet heikossa kunnossa, aaltoilee, railoja. Autotiet huonossa kunnossa, kuoppia ja rapautumia. Rekat ajaa soraa ympäröiväitä päiviä ja ylinopeudella. |
| 4-tie Hirvaan kohdalla on vilkkaasti liikennöity ja siinä ajaa paljon raskasta kalustoa. Pyörätie menee välillä todella lähellä 80km/h ajavia yhdistelmistä. Linja-autopysäkilille pitää kulkea 4-tien laitaa jossa piennar on kesäisin kapea ja talvella olematon. |

| |
|--|
| Hirvaan kohdalla nelostiellä ajetaan aivan liian kovaa. Kotimme on peterinniemessä ja suoraan sanottuna hirvittää laittaa lapset joka aamu kouluun ja ylittämään nelostie. Suunnitelmissa on luvassa lähinnä pahennusta tilanteeseen, kun alueelle kaavaillaan 100km/h nopeusrajoitusta. Alikulku pitäisi vähintään siinä tapauksessa saada kevyelle liikenteelle. |
| Pyörätiet suurelta osin huonossa kunnossa. |
| Hirvaalla osa asukkaista joutuvat ylittämään kemintien päästäkseen kevyenliiken |
| Viritetyt mopot pyörätiellä ovat suurin tunnistamani riski |
| Ylinopeksia ajavat sorarekat,puskurissa kiinni |
| Paljon pyöräilen, ja liikun keskustan alueella kävellen ja minua huolestuttaa autojen tilanne nopeus risteysiin tultaessa ja välinpitämättömyys tietä ylittäviä jalankulkijoita kohtaan. |
| Minua huolestuttaa autoilijoiden tilannenopeus taajamassa sekä risteysalueilla. Sekä välinpitämättömyys jalankulkijoita kohtaan. |
| Nelostie erittäin vilkkaasti liikennöity. Paljon raskasta liikennettä. Meluhaitta suuri Jaatilassa. Autojen ääni kuuluu kodin sisällekin. Alueella 100 km nopeusrajoitus. Se tulee laskea 80 km. |
| Keskusta ihan ok, mutta heti sen ulkopuolella muualla kuin autolla liikkuva on tosi heikossa |
| Ihmiset eivät osaa liikennesääntöjä. Ei vilkuteta poistuessa liikenneympyrästä, ei väistetä oikealta tulevia (parkkipaikoilla se unohdetaan aivan tyystin). Ajetaan jatkuvasti ylinopeutta. Ajetaan päin punaisia tai todella vanhoilla vihreillä. Tilannenopeudet ovat liian suuria risteyksissä tms. |
| Haja-asutusalueella ja etenkin koulujen läheisyydessä on paljon kohtia, joissa lapset joutuvat kulkemaan maantien reunassa. |
| Keväisin ja syksyisin liikenne kantatie 79 on hurjan vilkas. Onneksi Saimme muutama vuosi sitten nopeusrajoituksen kuuteen kymppiin. Useampi risteyskolari siihen vaadittiin,että toimenpiteisiin alettiin. Sen jälkeen ei ole onnettomuuksia ollut. |
| 4-tie erittäin vaarallinen kylien kohdalla. |
| Kun pyöräiteitä ei kaikkien pääteiden varsilla ole, sattuu hengenvaarallisia tilanteita pyöräilijöiden, kävelijöiden ja autojen kesken. |
| Tien ovat liian kapeita nykyisille yhdistelmäajoneuvoille. |
| Routavaurioita paljon tiellä, suolaaminen lisää porojen määrää tiellä eikä toimi kunnolla täällä kaikissa olosuhteissa, |
| Pyöräiteitä pitäisi olla enemmän, koska pyöräilijät joutuvat ajamaan autokaistoilla. Usea pyörätie loppuu kesken ja jatkuu sitten jossakin, jonne täytyy ajaa autokaistaa pitkin. Esim Rinteenmäki. |
| Nelostien raskasliikenne on kova, rekat ajavat ylinopeutta, puhuvat ajaessa puhelimeen. Tiet huonossa kunnossa. Pyöräiteitä tulisi olla lisää tai alikulkuja tms turvallisuutta parantavaa. |
| Ounasjoen itäpuolentiellä kulkeminen polkupyörällä ja kävellen vaarallista runsaasti lisääntyneen rekkaliikenteen takia. |
| Keskustan alueella pyöräiteiden routavauriot osittain vaarallisia pyöräilijoille. |
| E75 liikenne malmirekkoineen, tukkirekkoineen, tavarankuljetusrekkoineen, armeija, turistit ym on äärimmäisen vilkas ja maantie Alanamman kohdalla hyvin kapea ja huonokuntoinen eikä ole kevyenliikenteen väylää. |
| Kevyenliikenteenväylää ei ole Ounasjoen itäpuolentiellä kuin Vitikantiehaaran saakka. Erittäin vilkas liikenne ko.tiellä. Tarvitsee ehdottomasti kevyenliikenteenväylän, ennenkuin sattuu peruuttamaton vahinko. Usein ollut todella läheltä piti tilanteita pyöräillessä. |
| Hajaasutus alueella teiden talvikunnossa pito on huonoa ja valojen ja pyöräiteiden puutteen vuoksi liikkuminen on vaaraallista |
| Teiden kunto on huolestuttavan huono. |

| |
|--|
| <p>Ounasjoen itäpuolentie: Rakennekerrosten heikosta tasosta johtuen routa ym.-painumavauriot kohtuuttomat verrattuna sallittuun ajoneuvonopeuteen. Tähän saakka ollut 100 km/h, nyt poikkeuksellisesti 80. Kyläyhdistys vaatinut kylän kohdalle 60 km/h. Lisäksi vaadittu kävely - ja polkupyöräliikenteen turvallisuuden parantamista mm. omalla väylällä. Turvallisuuteen vastattu ELYn toimesta aiheuttamalla lisävaaraa rakentamalla tarpeettomia pengerkaiteita, jottei pyöräilijä pääsee "luiskalle" turvaan. Lisäksi annettu yksityistieliittymälupia vaarallisiin paikkoihin. Raskas liikenne tulisi kieltää, kunnes rakenteet tiellä sen sallivat. Raskas liikenne vaurioittaa jatkuvasti sidotun päällysrakenteen, mikä on vaaraksi pienipyöräisimmille ajoneuvoille. Routa- ja kevyen liikenteen väyliä puuttuu. Rekkoja kulkee turhan läheltä erityisesti talvella väylät ovat Paavalniemessä ei edelleenkään ole pyöräteitä vaikka kylän asukasluku ja koululaisten määrä on kasvussa.</p> |
| <p>Näkemä esteet korkalovaarassa ja talvella korkeat lumipenkat</p> |
| <p>Liian monet pyörätiet ovat yhdistettyjä kävelyn kanssa. Erilliset pyöräväylät toisivat sujuvuutta ja turvallisuutta pyöräilyyn.</p> |
| <p>Perustienpito on heikennetty alueella. 2-luokantiet ja 3-luokantiet hoitotasoa heikennetty huomattavasti</p> |
| <p>Marjatie risteyks on vaarallinen, näkyvyys huono Koskenkyläntielle. Samoin Koskenkylän koulun kohdalla, erityisesti kun henkilö- ja rekkaliikenne ajaa kylällä yli nopeusrajoitusten.</p> <p>Nopeusrajoitusten mukaan ajaessa tulee ohitetuksi. Pienellä ylinopeudella ajaminen yleistyy kun jonoa kertyy perään</p> <p>Alikulkusilta onneksi korjataan, toivottavasti huomioidaan myös pyöräilijät ja jalankulkijat.</p> |
| <p>1. Valopylväs käännyttäessä Kittiläntieltä Nivankylän tielle on niin kaukana, että pimeällä ajaessa risteyden havaitsee vasta kohdalla. On paljon äkkijarrutuksia.</p> <p>2. Nivankylän tiellä n. 500 m etäisyydellä ensimmäisestä kaupungin suunnasta tulevasta risteyksestä ajettaessa on yhä lisää kallistuva tien laita. Talvellaoli tosi vaarallinen.</p> |
| <p>Rovaniemellä liikenteen turvallisuuskulttuuri on melko huono. Autoilla ajetaan rutiilla päin punaisia (varsinkin keskustassa) ja suojatie ei takaa sitä ylittävän turvallisuutta. Erikoisen piirre monella pohjoisen autoilijalla on se, että taajamassa ajetaan ylinopeutta ja maantiellä alinopeutta. Autokanta on vanhaa ja jo parhaat päivänsä nähnyttä.</p> <p>Todennäköisesti koulutustaso korreloi ihmisten kiinnostusta liikenneturvallisuutta kohtaan. Liikennevalvontaa ei arkisin ja päivisin näe.</p> <p>tungettu täyteen asutusta. Myös talvikunnossapito oli kuluneena talvena ala-arvoista Veitikantiellä, hiekoittamatta ja lumet auraamatta. Monilla alueilla on mahdotonta kulkea turvallisesti pyörätuolilla tai lastenrattaita työntäen kesälläkään. Pyöräilijöihin suhtaudutaan vihamielisesti autoilijoiden taholta.</p> |

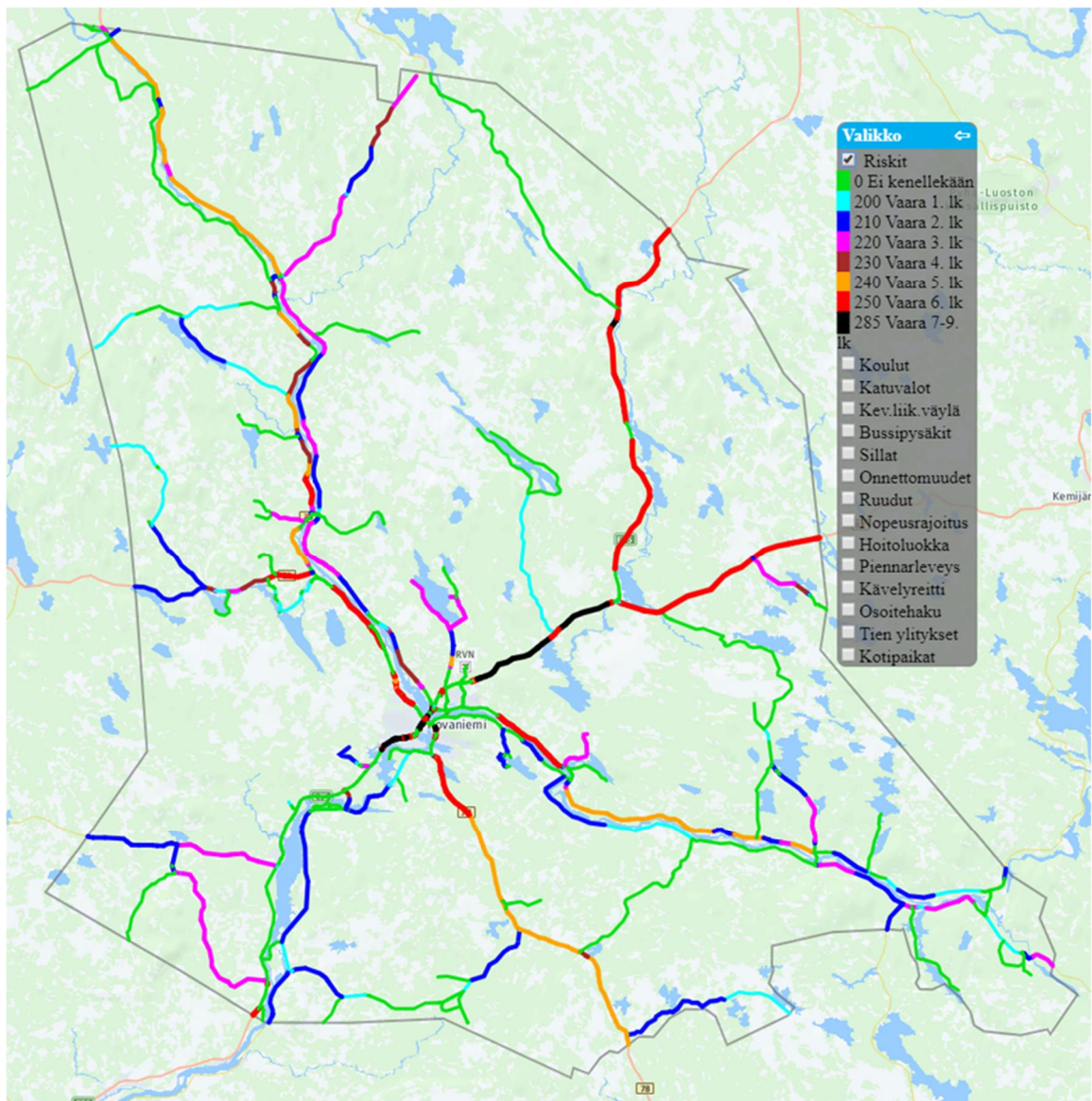
| |
|--|
| <p>Poikupyörille ei ole tarpeeksi katevia reittejä. Kaupungin kadut ovat viime vuosina olleet suurien remonttien alla ja liekö tämä seurausta huonosti tehdystä säännöllisestä huollosta. Jatkuvat remontit hidastavat ja vaarantavat liikkumista.</p> <p>Liikennevalot vaihtuvat miten sattuu. Ajan paljon keskustan alueella ja usein olen "töröttänyt" autoni kanssa neljän tien risteyksissä, jossa ei ole ketään muita lähimaillakaan ja vihreää valoa voi joutua odottamaan useita minutteja. Tämä voi aiheuttaa kärsimättömille ihmisille punaisia päin ajamisia ja se taas mahdollisia vaaratilanteita.</p> <p>Turistit (ja myös osa paikallisista) aiheuttavat keskustassa vaaratilanteita - hyppivät katujen yli miten sattuu, mistä sattuu, päin punaisia. Erityisesti talviaikaan osassa risteyksistä ja katujen varsista on niin korkeat lumipenkat, että ei yksinkertaisesti näe mitään ennen kuin ajaa jo ajotielle. Toisaalta sitten ne, jotka kuuliaisesti ylittävät suojatien kohdalta, saavat varoa henkensä puolesta (vaikka palaisi vihreä). Esim. Espanjassa AUTOILJA saa useamman tuhannen euron sakot, jos ajaa jalankulkijan päälle (vaikka syy olisikin jalankulkijan). Suomessa pitäisi myös olla vastaavanlainen käytäntö.</p> <p>Rekkaliikenne aiheuttaa vaaratilanteita. Rekkoja ajaa ympäri kaupunkia ja ne ajavat YLINOPEUTTA ja tekevät riskiohituksia, esim. tänään Suutarintien sillalla ajoi pieni traktori huoltoaseman suuntaan ja perässä tuleva rekka-auto meni sulkuviivalla "kaasu pohjassa" ohi juuri ennen risteystä ja oli törmätä vastaantulevaan ajoneuvoon. Mieli puolisti kaahaamista.</p> <p>Pyöräilen usein ns. Oikaraisen lenkin ja siellä rekkakuskeilla ja rekoilla on täysin omat liikennesäännöt ainakin mitä tulee nopeusrajoitusten noudattamiseen. Aivan hirveää. Taisi olla aloitekin, että kaupunki kieltäisi rekkaliikenteen Jokkavaarasta Pallarintien kautta keskustaan ja liikenne ohjattaisiin Oikaraisen sillan kautta valtatielle. Olisipa rohkea ja hyvä päätös liikenneturvallisuuden, asukkaiden hyvinvoinnin ja monen muun syyn kannalta. Joo, on asukkaita Kuusamontien varressakin, mutta se on sentään valtatie ja tarkoitettu raskasliikenteelle ja suojamatka tieltä asuntoihin on pidempi kuin Pallarintiellä. Mutta Rovaniemi suosii kuljetusalan yrittäjiä ja itsepäisesti on tekemättä päätöstä rekkaliikenteen kieltämiseksi. Voisihan sitä kokeille?? Poliiseja on turha laittaa valvomaan ajonopeuksia - lällärit huutaa samantien ja kaikki kuskit ajavat kiltisti nopeusrajoitusten mukaan. Jos kaupunki haluaa edelleen itsepäisesti asukkaita kuulematta sallia rekkaliikenteen Pallarintiellä (mitä ihmettelen suuresti), voisiko Koskenkylän Päälysteiden kunto kevyenliikenteen väylillä ja katuverkostolla (Myllärintie - Kivikatu) surkea sen jälkeen, kun Telia / Kivikadun rakennustyömaat on repinyt puolet päälysteestä pois ja tuonut tilalle jotain surkeaa tilapäistä paikkaa-ainetta.</p> |
| <p>Rakennuksia on suojateiden lähellä jotka peittävät näköalan autotielle.</p> |
| <p>Teiden kunto on paikoitellen huono, mikä aiheuttaa vaaratilanteita ja heikentää asukkaiden omaehtoisesta hyvinvoinnista huolehtimista. Esimerkiksi siltojen lenkillä tulisi olla hyvä asfaltti, joka kannustaisi pyöräilemään ja rullaluistelemaan.</p> |
| <p>Pyörätie liian lyhyt, koska Kittiläntiellä todella vilkas liikenne ja paljon Ranskan kaluston liikennettä. Yleisesti hyvä, mutta sivutiet huonossa kunnossa. Voivat aiheuttaa vaaraa. (esimerkiksi</p> |
| <p>Katujen kunto ja kunnossapito tosi surkealla tolalla. Esim kevyenliikenteen väyliä ei ole etes koulujen ympäristössä.</p> |
| <p>Kevyen liikenteen väylä puuttuu Olkkajärveltä ja liikenne on vilkasta. Paljon rekkoja. Lisäksi tien piennar on kapea, valkoinen viiva on melkein asfaltin reunassa.</p> |
| <p>Koskenkyläntie erittäin vaarallinen, huomio tien laatu rekkaliikenteeseen. Tien pinta on epätasainen, koloinen ja päällystä rikki</p> |
| <p>Kevyenliikenteenväylä puuttuu. Liikenne vilkas rekkoja paljon ja muutakin liikennettä. Korkea aika ois saada pyörätie tänne.</p> |
| <p>Sinettään suojateitä, ainakin koulun ja sinettärinteen kohdalle.</p> |
| <p>Korkalovaaran koulun liikenne on vaarallinen lapsille.</p> |

| |
|--|
| <p>Kunpa kaikki noudattaisivat liikennesääntöjä myös autolla ajaessaan. Rampeilta tullessa nelostielle, usein autoilla on vasen kaista tyhjänä eivätkä he liikenteen sujumuuden vuoksi väistä sinne. Toiset taas kaahavat rampilta liityntään tullessaan niin, että itse joutuu vaarantamaan liikennettä heidän vuoksi. Suosittelisin joillekin menemään pääkaupunkiseudulle Kehä-teiden ruuhkiin opettelemaan joustavuuden lisäämistä liikenteeseen.</p> |
| <p>Joissain kohdin liikennejärjestelyt ovat nykyisille liikennemäärille aivan liian huonosti mitotettuja.</p> |
| <p>Lisäongelmia luo turistien vuokraamat autot mm. talviliikenteessä vs. heidän heikot ajotaidot talvikeleillä.</p> |
| <p>Pyöräilijät eivät huomioi, että kävelijä ei välttämättä kuule heidän tuloaan eivätkä soita kelloa.</p> |
| <p>Liikennesääntöjä ei noudateta. Tiet huonokuntoisia, pyöriteiden vähyys.</p> |
| <p>Roi-Oikarainen-Koskenkylä on erinomainen pyöräilylenkki, mutta osin niin turvaton kevyenliikenteen väylän puutteesta johtuen.</p> |
| <p>Kaupungista puuttuu pyöriteitä paljon Ounasjoen itäpuolentie on vaarallinen kaikille käyttäjille tien huonon kunnan vuoksi. Kyseisellä tiellä on liian korkeat nopeusrajoitukset kylätaajamien kohdalla.</p> |
| <p>Koskenkylän tiellä on kova rekkaliikenne., jonka kuljettajat eivät noudata nopeusrajoituksia.</p> |
| <p>Kevyen liikenteen väylät huonot. Suojatietä miten sattuu maalaiskunnan aikaisilla paikoilla, vaikka teiden linjauksia muutettu. Osasta toisen puolen liikennemerkki puuttuu kokonaan. Keskustassa aivan liian vähän aikaa ylittää suojatie jalankulkijan vihreällä esim. Toripuitikossa. Yleisesti mm. pyöräilyn väylät huonot eivätkä innosta pyöräilyyn mm. lohkeilleiden asfalttien vuoksi. Ei järkeviä</p> |
| <p>Vikajärveltä kaupunkiin päin voisi olla pyörätie. Pyörällä tai kävellen on todella vaarallista liikkua 4-tiellä. Vikakönkään, ja Vaattunkikönkään ulkoilureiteille pääsy ja ympäri kiertäminen olisi</p> |
| <p>Tiestö, varsinkin soratiet ovat toisinaan aika huonossa kunnossa. Talvikunnossapito on surkeaa. Pitäisi olla neliveto, että pääsee töihin.</p> |
| <p>Autoilijoiden kunnioitus jalankulkijoita kohtaan on aika huonoa. Suojatiet eivät ole turvallisia asenteista johtuen. Pyöräilijät ajavat mielestäni liikennesääntöjä noudattamatta liiaksikin. Mopoilijat/mönkijällä kulkijat lisääntyneet jolloin heidän aiheuttamat vaaratilanteet kasvaneet. Tiestä huonossa kunnossa mikä hankaloittaa ajamista.</p> |
| <p>Juotasniemessä on pitkä mäki ja mutka välillä. Kevyen liikenteen väylä tekisi mäestä turvallisemman liikkua pyörällä ja jalkaisin.</p> |
| <p>4-tien liikenne vilkas, porokolarin riski, kävellen/ pyörällä ei ole turvallista kulkea naapuri kylään kapean tien ja isojen rekkajen vuoksi. Henkilöautollakin riski kohtalainen.</p> |
| <p>Kävelytie syrjäkylillekin, jatkuva raskasliikenne, puolen tunnin välein menee malmi sun muita rekka-autoja. Naapuri teki itse pyörätien parantaakseen kouluikäistensä lasten turvallisuutta omalle maalleen siitä ois hyvä jatkaa viis kilometriä kylän pyörätiehen oispa turvallista kulkea vanhusten lenkillä lisäksi varmaan liikuntaa vanhemman väen keskuudessa.</p> |
| <p>-</p> |
| <p>Päin punaisia ajot Huonossa kunnossa olevat pyörätiet</p> |
| <p>4Tie kapea ilman jalkakäytävää. Rungas raskasliikenne kevytliikenne, kävellen ja polkupyörällä mahdoton liikkua</p> |
| <p>Päin punaisia ajetaan autolla ja polkupyörällä.</p> |
| <p>Autoilijat ei näytä vilkkua.</p> |

| |
|--|
| <p>Autoilijoiden kanssa saa olla varovainen, hulluja ajajia löytyy rovaniemeltä. Aikuiset eivät osaa sääntöä, etteä pyörällä pitäisi ajaa tiellä.</p> |
| <p>Ajetaan päin punaisia autolla ja polkupyörällä samoin kävellään päin punaisia valoja.</p> |
| <p>ei näytetä vilkkua koskee autoilijoita ja pyöräilijöitä-</p> |
| <p>Lumikasoja kertyy risteysalueille pitkiksi aikaa. Sinetän koulun molemmat tiet olivat talvella vaikeita. Pyöräily Sinetästä Tapionkylään on kamalan vaarallinen. Tietä voisi leventää piennaralueelta jolloin asia paranee, ja ei tarvitsisi pelätä kun lapset ajavat pyörällä kouluun tai vapaa-ajalla nuorisotiloille tai kavereille. Ihmisten tulee käyttää enemmän heijastimia.</p> |
| <p>Heikko talvikunnossapito ja kesäisin huonokuntoiset päällystetyt tieosuudet Auttin seudulla ja Kuusamontiellä aiheuttavat vaaratilanteita</p> |
| <p>Nivankyläntie on routavaurioinen ja kapea. Nopeusrajoituksesta huolimatta siinä ajetaan lujaa, myös esim julkisen liikenteen linja-autot ajavat. Tielle tulee useita pieniä yksityistieliittymiä, josta koululaiset kulkevat tielle kävellen ja polkupyörillä. Tie kaipaisi uutta päällystettä ja hidasteita</p> |
| <p>Ensinnäkin. Misintiestä on tehty monta aloitetta elyyn ja joka puolelle, että korjaisivat tilanteen. Mutta ei heitä kiinnosta pienen syrjäkylä liikenneturvallisuus. Aina sanotaan että ei ole rahaa, vaikka muitankin toimenpiteitä voisi tehdä jotka eivät maksa paljoa. Toisekseen on suorastaan naurettavaa teiltä edes tehdä tällaista kyselyä joka ei johda yhtään mihinkään.</p> |
| <p>Misintiellä kulkee sepelirekat yli 60tonniset, puurekat ylikuormalla, panssarivaunut ja muut raskaat ajoneuvot pienen kylä läpi jonka tie on kapea ja kuoppainen. Kukaan ei välitä kylä kohdalla olevasta 40km/h rajoituksesta. Raskas liikenne aiheuttaa kiinteistöille vahinkoja ja ihmisille vaaratilanteita. Täysin älystä vapaat rekkojen kuljettajat ajavat niin täysinä kylän läpi kun vain pääsee. Kulkija joutuu siirtymään ojaan tai jää alle. Rekoissa täytyisi olla automaattiset rajoittimet nopeuteen liittyen. Eli 40 kohdalla rekka ei kulje kovempaa vaikka kuinka painat kaasua. Helppo</p> |
| <p>Kapea kylän soratie joka on huonokuntoinen, sekä päätie kylälle on pahasti routavaurioitunut.</p> |
| <p>Asumme Kittilän tien varressa sesonki aikoina kovaliikenne ja vauhti</p> |
| <p>Talvella risteysalueella on paljon lunta, joka haittaa näkyvyyttä. Lisäksi viime talvena oli reilut urat tiessä, pelotti ajaa autolla suopangilla - piti muuttaa ajoreittiä. Nyt kaupungin ja maaseudun alueella on teissä reikiä - jotka voivat särkeä auton, tai renkaan.</p> |
| <p>Niesin ja muiden kylien teissä on, niin tiukkoja mutkia - että ne aiheuttavat vaaran kaikille tien</p> |
| <p>Aatenharjunttiellä ajonopeudet ovat korkeat, paljon lapsia jotka ovat vaarassa tienylityksissä</p> |
| <p>Olemme vasta muuttaneet Koskenkylään ja kieltämättä yllätti kuinka suuri määrä isoja sora-autoja ajaa Koskyläntietä pitkin kaupunkiin päivittäin. Pienet lapset ajavat pyörällä ja pyörätie kulkee käytännössä kiinni ajoradassa. Ideaali tilanne olisi jos raskasliikenne kulkisi niille sopivalla tiestöllä. Ja muutenkin turvallisuutta toki toisi jos pyörätie kulkisi irrallisena ajoradasta.</p> |
| <p>Autoilijoiden liikennekäyttäytyminen on välillä puutteellista.</p> |
| <p>Autoilijana suurimpana ongelmana ovat ehkä talven jäljiltä paikoittain tiehen ilmestyvät montut ja paikoittain jopa "rei'ät". Kesällä paljon Oikaraisesta kaupunkiin pyöräilevänä käytän mieluummin Koskenkylän puolta rauhallisemman liikenteen takia. Tosin sillä puolen rekkoja kulkee enemmän, enkä tästä syystä käytä esimerkiksi kuulokkeita ajaessani, jotta kuulen myös takaa tulevat rekat. Parhaimmillaan sama kuljettaja on ajanut ohitseni 4 kertaa (+ muut). Pahimmilta vaaratilanteilta olen itse välttynyt, mutta en koe liikkumistani kyseisellä välillä (jossa ei ole pyörätietä) kovinkaan turvalliseksi. Eniten pelottaa lapset/nuoret jotka polkevat väliä paljon, loppukeväästä myös</p> |
| <p>Rovaniemi - Oikarainen tarvitsisi kevyen liikkeen väylän. Kuten myös Santamäentielle kevyen liikenteen väylä olisi tarpeellinen.</p> |
| <p>Talvitie on koululaisten tienylitystie Vennivaarasta Ylikylään mentäessä. Siihen tulisi ehdottomasti saada suojateiden kohdalle liikennehidasteet, jotta autot osaisivat hidastaa. Autot ajavat tiellä usein yli sallitun nopeuden, koska tie on pitkä eikä siinä ole mitään hidasteita. Tunnen turvattomuutta kulkiessani tien yli lasten kanssa. Lapset yksin liikenteessä vasta ovatkin</p> |

| |
|---|
| <p>Talvitielle ylikylän koululle menevät suojatiet kaipaa korkeat hidastus töllyssyt ennenkuin jollekin koululaiselle käy huonosti!!! Kesätie ja siirä haarautivat tiet kaipaavat kans hidastus töllyssyjä. 90% taloista asuu pieniä lapsia ja autojen vauhdit välillä tosi kovia. Ennen kuin joku jää auton alle!!!</p> |
| <p>Maantien pinnoitus vauriot,routavauriot ja asfaltin kunto yleisesti alkaa olla vuosi vuodelta huonompaa,tien hoito ja hiekoitus on ihan arpapeliä nykyään. Tiestön kunto lapissa yleisesti alkaa menemään venäjän suuntaan.</p> |
| <p>Paavalniemen kylätie on niin kapea että pyöräilijän ja jalankulkijan on mentävä ojaan kun sattuu kohdalle tulemaan kahden auton kohtaaminen. Aivan turvaton olo lapsilla kuolumatkalla kun ei ole pyörä- eikä jalankulkutietä. Heti kevyentien rakennus käyntiin.</p> |
| <p>Kevyentien väylä puuttuu Paavalniemen kylätien vierestä</p> |
| <p>Nopeusrajoitus kylän kohdalla 100km/h, pyörätie puuttuu.</p> |
| <p>Kävely ja pyöräily vaarallista autojen seassa</p> |
| <p>Vaikka Rovaniemellä ei ole missään vaiheessa oikeita ruuhkia(pl.rautatien sillan korjauksen aikana) ihmiset toimivat liikenteessä todella kanssaihmisistä piittaamattomasti. Jopa ihmiset, jotka asuvat asuin alueella, jossa on pieniä/nuoria asukkaita paljon, hurjastelevat/ohittelevat omalla asuinalueen teillä. Liikennejärjestelyidensuunnittelun kannalta esimerkiksi on luovuttamista turvautua aina nopeusrajoitusten alentamiseen. Rovaniemellä tehdään paljon tien parannus yms. töitä, joissa samalla rahalla voitaisiin pikkuhiljaa parantaa liikenteen sujuvuutta. Loisto esimerkkinä eteläkeskus, jonka liikennejärjestelyitä laitettiin isolla rahalla uusiksi ja tulos on katastrofaalisen</p> |
| <p>Vaaralassa on voimassa oleva asemakaava. Aluelle ei ole asennettu kaavan mukaisia kevyenliikenteen merkkejä.</p> |
| <p>Pyörätietä ei ole,joten tosi vaarallista kulkea nelostiellä pyörällä ja kävellen.</p> |
| <p>Pyörätie puuttuu</p> |
| <p>Meltauksessa isot rekat ajavat heti kyläkaupan jälkeen jatkuvaa ylinopeutta jopa yli 100Km/h. Asumme hautausmaan jälkeen ja kun kävelen pysäkillä, niin joudun väistämään metsään, että en imeydy rekkojen alle. Talvella pysäkillä käveleminen on todella vaarallista, kun en silloin pääse tienpenkkojen vuoksi väistämään ojaan.</p> <p>Ohitse ajavat lapset pyörineen ova vielä suuremmassa vaarassa. Isojen rekkojen liikenne Kittiläntiellä on kasvanut aivan hurjasti ja asukkaat on taidettu unohtaa kokonaan. Desibelit paukkuvat, kun ikkunat helisevät ja yönikin on aika katkonaista. Pidän tällaista liikennevirtaa Meltauksen ohitse terveydelle vaarallisena, jatkuva liikenteen pauhu on kovempaa, kuin kaupungissa. Onko suunnittelussa unohtunut kokonaan se, että teiden varsilla on asukkaita. Olisi bussimatrustajien kannalta mukavaa, jos meillä maalla asuvillakin olisi bussikatos, jonka alla vesisateessa odotella ei niin minuutilleen tulevaa linja-autoa. Onhan kaupungin keskustassakin</p> |
| <p>Soratie on mutkainen ,kuoppainen ,kapea,reunat pettäviä.</p> |
| <p>Turvallisuusasiat kunnossa siellä, missä kevyenliikenteenväyliä on käytettävissä. Asuinalueellani turvallisuus on omasta toiminnallisuudesta kiinni - taskulamppu, heijastimet, turvajalkineet. Asuinalueellani ei ole kevyenliikenteen väylää eikä katuvalaistusta. Ajonopeus ainoalla käytettävissä olevalla rakennetulla maantiellä on 80/100km.</p> |
| <p>Liikenneturvallisuus on kohtuullinen siellä, missä on kevyenliikenteen väyliä. Asuinalueeltani puuttuvat kevyenliikenteen väylät, suojatiet, katuvalaistu. Ajonopeus on maantiellä on</p> |
| <p>soraliikenne. Pyörätiet huonokuntoisia kuoppaisia täynnä katkelmia ja halkeamia joihin pyörän eturengas voi tarttua. Pyörätietä vain pieni matka kaupungin ulkopuolelle esim. ns Sierilän lenkillä ja Valajaisen lenkillä</p> |
| <p>Puikuojantien ja Ritarinteen välinen risteys vaarallinen. Yleisesti tiedossa että siinä ajetaan kovaa, eikä pysähdytä suojatielle. Alueella liikkuu paljon pieniä koululaisia ja joskus jopa koukattu ohi kun toinen auto ollut pysähdyksissä. Hidasteita kaivataan!</p> |

Liite 2. Kuntakohtaiset kartat koulumatkojen turvallisuudesta



KUVAILEHTI

| | | | | |
|--|---------------------------------|---|------------------------------|-----------------------------------|
| Julkaisusarjan nimi ja numero Raportteja 5/2020 | | | | |
| Vastuualue Liikenne ja infrastruktuuri | | | | |
| Tekijät Erkki Sarjanoja Minna Nikula Anne Herranen | | Julkaisuaika Tammikuu 2020 | | |
| | | Kustantaja Julkaisija Lapin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus | | |
| | | Hankkeen rahoittaja toimeksiantaja Lapin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, Rovaniemen kaupunki | | |
| Julkaisun nimi Rovaniemen kylien ja haja-alueen liikenneturvallisuussuunnitelma | | | | |
| Tiivistelmä Ranuan, Sodankylän ja Rovaniemen kylien ja haja-alueen liikenneturvallisuussuunnitelmat on laadittu kuntien ja ELY-keskuksen yhteistyönä. Hankkeessa on ollut mukana edustajia kustakin organisaatiosta sekä Liikenneturvasta. Tässä raportissa käsitellään vain Rovaniemen kaupunkia kylien ja haja-alueen osalta. Suunnitelmaa on käsitelty Rovaniemen kaupungin liikenneturvallisuusr ryhmässä. Lisäksi suunnitelman laatimisen aikana on pidetty kuusi kylätilaisuutta, joissa asukkaat pääsivät kertomaan mielenpiteitään ja kertomaan vaaralliseksi tai hankalaksi kokemistaan asioista liikenteen osalta. Kylätilaisuudet järjestettiin Kivitaipaleessa, Vanttauskoskella, Sinetässä, Meltauksessa, Vikajärvellä ja Muurolassa syyskuussa 2019. Työ on laadittu vuoden 2019 aikana. Suunnitelman lähtötiedoiksi on koottu onnettomuustiedot sekä tie- ja liikennetiedot Väyläviraston palveluista. Lisäksi on käyty läpi kaupungille ja ELY-keskuksen viime aikaiset suunnitelmat sekä saadut aloitteet. Keväällä/alkukesästä 2019 järjestettiin kysely, jossa asukkailta pyydettiin palautetta liikenneturvallisuuteen liittyen. Useat palautteet koskivat teiden kunnossapitoa ja laatua sekä liikennekäyttämistä. Liikenneturvallisuussuunnitelmassa linjataan tavoitteet liikenneturvallisuudelle ja sen eteen tehtävälle työlle. Liikenneturvallisuustyön keskeisiä tavoitteita Rovaniemen alueella ovat liikenneosaamisen ja -tietouden lisääminen kaikissa ikäryhmissä sekä liikenneympäristön turvallisuuden ja viihtyisyyden lisääminen. Tavoitteiden pohjalta lähivuosina keskitytään erityisesti valta-, kanta- ja seututeiden turvallisuuden parantamiseen kylien ja keskustan sisääntuloväylien kohdalla. Muita painopistealueita ovat huomion kiinnittäminen ajonopeuksiin ja turvallisuuden parantaminen liittymissä erityisesti taajama-alueella ja kylien kohdalla sekä koulumatkojen turvallisuuden ja koulu-laisten turvavälineiden käyttämisen parantaminen. Liikenneympäristöön liittyvät toimenpiteet ovat laaja kokonaisuus aina maankäytön suunnitteluun liittyvistä ratkaisuista liikennemerkkien pystyttämiseen. Maankäytön suunnittelu ja toteutus ovat erittäin merkittävässä roolissa, sillä se määrittää liikkumisen tarpeen ja liikenneväylien tilavaraukset. Tässä suunnitelmassa on esitetty nopeusrajoituksiin, väistämisvelvollisuuksiin, liittymien parantamiseen, teiden leveyksiin sekä jalankulku- ja pyöräilyväylien rakentamiseen liittyviä toimenpiteitä. Tavoite on ollut löytää kohtuullisen edullisia, mutta tehokkaita ratkaisuja liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Toimenpiteet on priorisoitu kiireellisyyssuokkiin ja lisäksi on valittu ns. kärkihankkeet, joiden toteuttamiseen pyritään mahdollisimman nopeasti. | | | | |
| Asiasanat (YSA:n mukaan) Liikenneturvallisuus | | | | |
| ISBN (painettu) 978-952-314-843-7 | ISBN (PDF) 978-952-314-844-4 | ISSN-L 2242-2846 | ISSN (painettu) 2242-2846 | ISSN (verkojulkaisu) 2242-2854 |
| www www.doria.fi/ely-keskus | | URN URN:ISBN:978-952-314-844-4 | Kieli Suomi | Sivumäärä 66 + liitteet |
| Julkaisun myynti/jakaja Lapin ELY-keskus PL8060 96101 Rovaniemi | | | | |
| Kustannuspaikka ja aika Rovaniemi 2020 | | | Painotalo Grano Oy | |

RAPORTTEJA 5 | 2020
ROVANIEMEN KYLIEN JA HAJA-ALUEEN
LIIKENNETURVALLISUUSSUUNNITELMA

Lapin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

ISBN 978-952-314-843-7 (painettu)
ISBN 978-952-314-844-4 (PDF)

ISSN-L 2242-2846
ISSN 2242-2846 (painettu)
ISSN 2242-2854 (verkkajulkaisu)

URN:ISBN:978-952-314-844-4

www.doria.fi/ely-keskus | www.ely-keskus.fi



Rovaniemen kaupunki