



Sodankylän liikenneturvallisuuksuunnitelma

ERKKI SARJANOJA | MINNA NIKULA | ANNE HERRANEN



Sodankylän liikenneturvallisuussuunnitelma

ERKKI SARJANOJA
MINNA NIKULA
ANNE HERRANEN

RAPORTTEJA 6 | 2020
Sodankylän liikenneturvallisuuksuunnitelma

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 978-952-314-845-1 (painettu)
ISBN 978-952-314-846-8 (PDF)

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

URN:ISBN:978-952-314-846-8

www.doria.fi/ely-keskus

Sisältö

Alkusanat	2
1. Lähtökohdat yleisesti	3
1.1. Suunnittelualue	3
1.2. Liikenneverkko ja liikennemäärät.....	4
1.3. Maankäyttö	7
1.4. Liikenneonnettomuudet	8
1.5. Liikenneturvallisuuskysely.....	14
1.6. Koulumatkojen turvallisuus	16
1.7. Aloitteet, maastokäynnit ja aiemmin laaditut suunnitelmat.....	16
1.8. Toimintaympäristön mahdolliset muutokset	17
2. Tavoitteet.....	18
3. Liikenneturvallisuustyö.....	19
3.1. Liikenneturvallisuustyön organisointi	19
3.2. Liikenneturvallisuustyön sisältö.....	19
4. Toimenpide-esitykset	21
4.1. Maankäyttö	21
4.2. Tie- ja katuverkon jäsentely	21
4.3. Väistämisvelvollisuudet ja nopeusrajoitukset	21
4.4. Kävely ja pyöräily	27
4.5. Maanteiden toimenpiteet.....	33
4.6. Kadut ja pihat	37
5.Toimenpideohjelma.....	38
5. Vaikutukset.....	44
6. Jatkotoimenpiteet.....	45
7. Liitteet.....	46

Alkusanat

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

Tämä suunnitelma sisältää katsauksen Sodankylän kunnan liikenneturvallisuuden nykytilaan, liikenneturvallisuuustyön 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.

Liikenneturvallisuuksuunnitelma 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

Suunnitelmaa ovat kommentoineet kunnan liikenneturvallisuuustyöryhmä, joissa on jäseniä kuntien eri hallintokunnista, poliisilta, palo- ja pelastuslaitokselta, Liikenneturvasta ja ELY-keskuksesta. Suunnitelmaluonnosta on esitelty Sodankylässä kaikille avoimessa yleisötilaisuudessa. 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
Sodankylän kunta*

1. Lähtökohdat yleisesti

1.1. Suunnittelualue

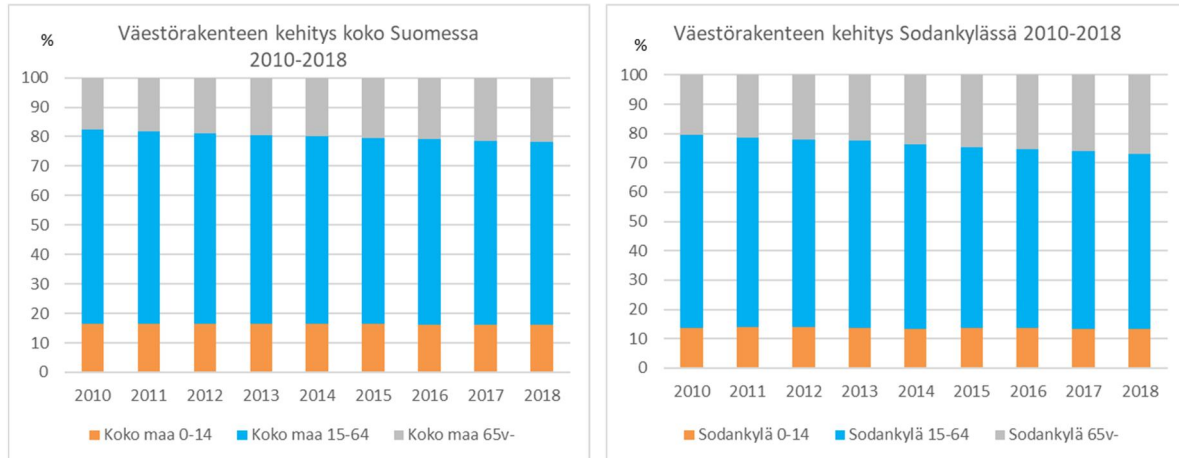
Työ on laadittu yhdessä Ranuan ja Sodankylän kuntien sekä Rovaniemen kaupungin kesken. Tässä raportissa käsitellään kuitenkin vain Sodankylää, muista kunnista on laadittu omat raporttinsa. Sodankylässä asuu vajaa 8 500 asukasta. Kunta on pinta-alaltaan laaja ja asutus on keskittynyt voimakkaasti keskustan alueelle ja pienempiin haja-asutusalueen kyliin. Kunnan väestötiheys on vain 0,7 asukasta/km².

Viimeisen 10 vuoden aikana Sodankylässä väkiluku on pienentynyt Sodankylässä 4 %. Sodankylässä väkiluku nousi tarkastelujaksolla vuoteen 2013 saakka, jonka jälkeen se kääntyi selvään laskuun. Tilastokeskuksen väestöennusteen mukaan väestön odotetaan vähenevän Sodankylässä 17 % vuoteen 2040 mennessä (verrattaessa vuoden 2018 tietoon), jolloin Sodankylässä asuisi noin 7 000 asukasta. Matkailun kasvu ja mm. kaivostoiminnan kehittyminen Lapissa voi vaikuttaa kuitenkin kunnan väkilukuun positiivisesti.

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⁾
Sodankylä	8 444	63,6	11 692	0,7

Sodankylän väestörakenne poikkeaa koko maan väestörakenteesta, sillä Sodankylässä alle 15-vuotiaita ja työikäisiä on maan keskiarvoa vähemmän, yli 65-vuotiaita puolestaan koko maata enemmän. Väestörakenteen muutos viimeisen 10 vuoden aikana on esitetty alla olevassa kuvassa.



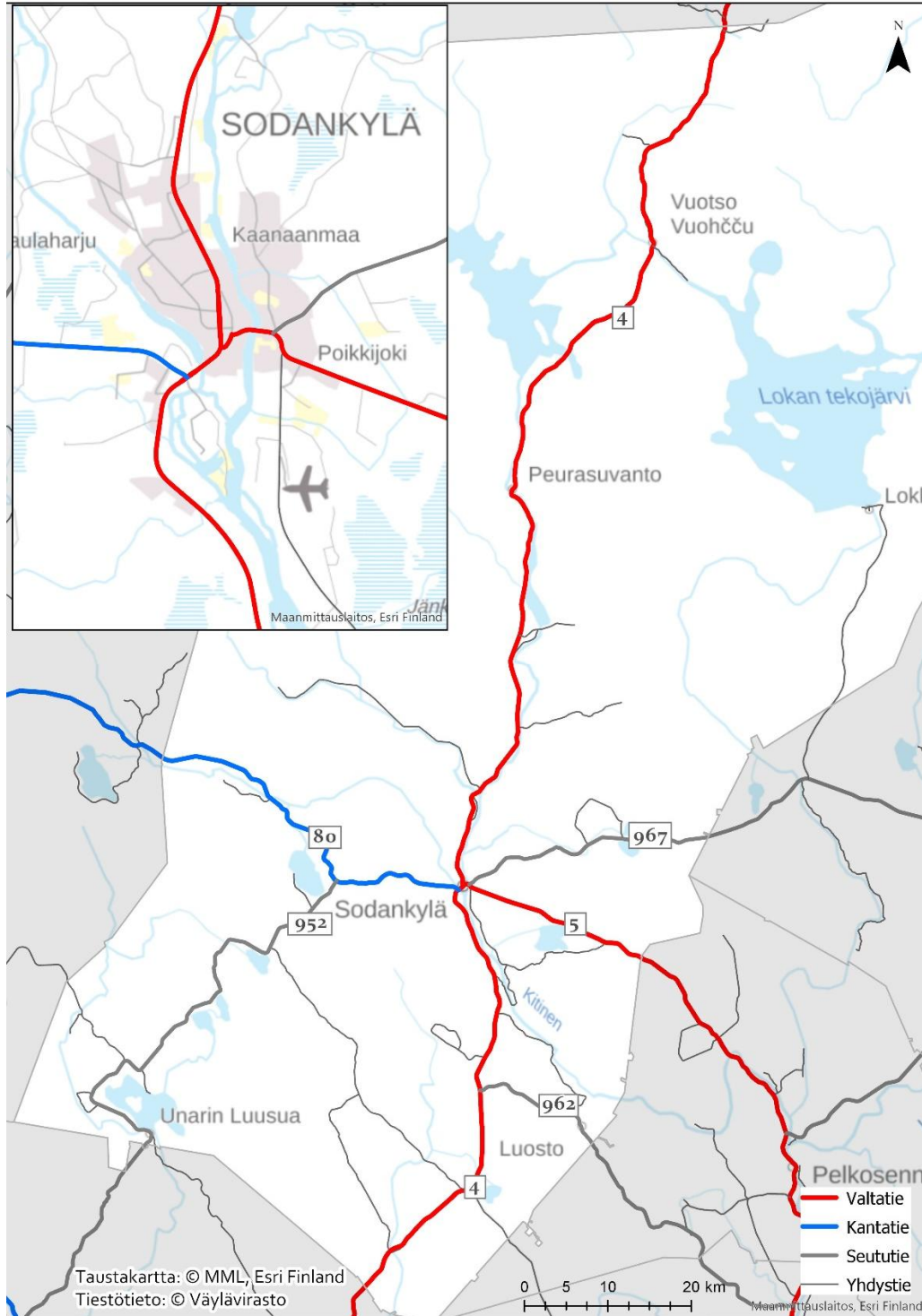
Kuva 1. Väestörakenteen kehitys koko maassa ja Sodankylässä.

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

- palvelualat 67 %
- jalostus 24 %
- alkutuotanto 8 %
- toimiala tuntematon 1 %

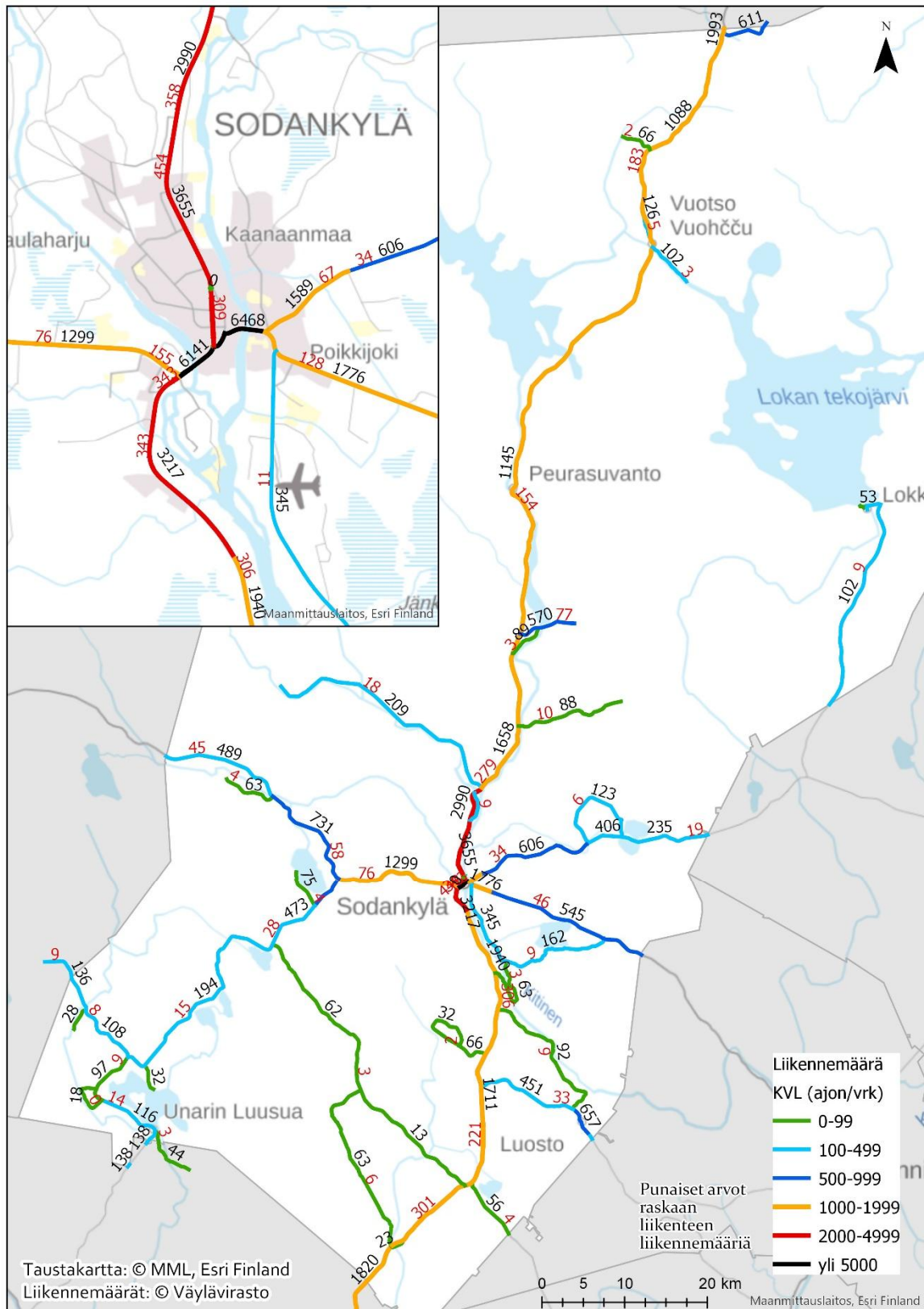
1.2. Liikenneverkko ja liikennemäärät

Suunnittelualueella merkittävimmät liikenneväylät ovat valtatiet 4 ja 5 sekä kantatie 80 ja maantiet 952, 962 ja 967. Valtatie 4 kulkee Rovaniemen suunnasta halki Sodankylän Inarin rajalla saakka. Sodankylän keskustassa nelostieltä lähtee valtatie 5, joka menee mm. Kemijärven ja Kuusamon kautta etelään. Kantatie 80 on tärkeä väylä mm. matkailun kautta yhdistäessään Sodankylän, Kittilän ja Kolarin. Mt 952 lähtee Sodankylästä Meltaukseen, mt 962 kulkee mm. Luoston matkailualueen halki ja mt 967 menee Savukoskelle.



Kuva 2. Maantiet Sodankylässä.

Sodankylässä suurimmat liikennemäärät ovat keskustassa valtatiellä 5 (Kemijärventie) vt 4 liittymästä Savukoskentie (mt 967) liittymään saakka (6470 ajon/vrk) sekä valtatiellä 4 Kittiläntien (kt 80) ja vt 5 liittymän välillä (6140 ajon/vrk). Muutoin keskustan halki menevällä valtatiellä liikennemäärät vuorokaudessa ovat 3220-3650 välillä. Maanteiden liikennemäärät on esitetty kuvassa 3.

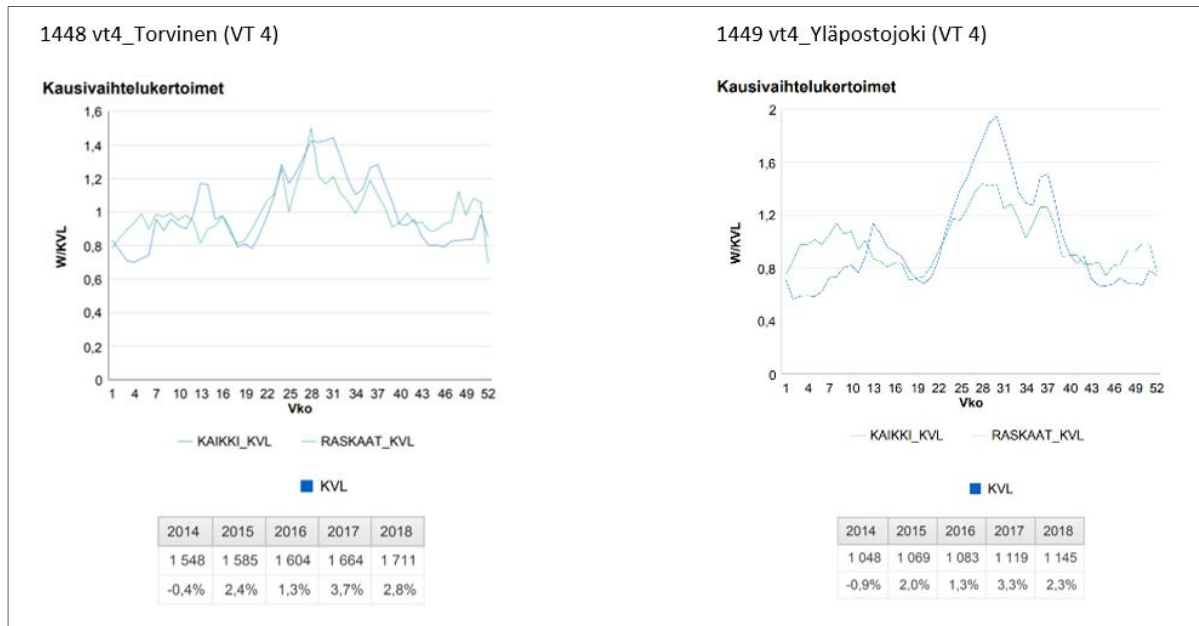


Kuva 3. Liikennemäärät Sodankylässä.

Sodankylässä sijaitsee kaksi liikenteen automaattista mittauspistettä (LAM-piste), joiden tiedoista nähdään mm. kausi- ja viikonpäivävaihtelut sekä liikennemäärän kehitys vuosina 2014–2018. LAM-pisteiden mitaustietoja on esitetty kuvassa 4. Molemmat LAM-pisteet sijaitsevat Sodankylässä valtatiellä 4, toinen keskustasta Rovaniemen suuntaan Torvisessa ja toinen pohjoiseen Petkulan jälkeen. Kausivaihtelut liikennemäärissä ovat suuria.

Taulukko 2. Suunnittelualueen LAM-pisteet.

LAM-piste	Tieosoite	KVL 2018
1448 Torvinen	4/517/11153	1 711
1449 Yläpostojoki	4/531/2960	1 145



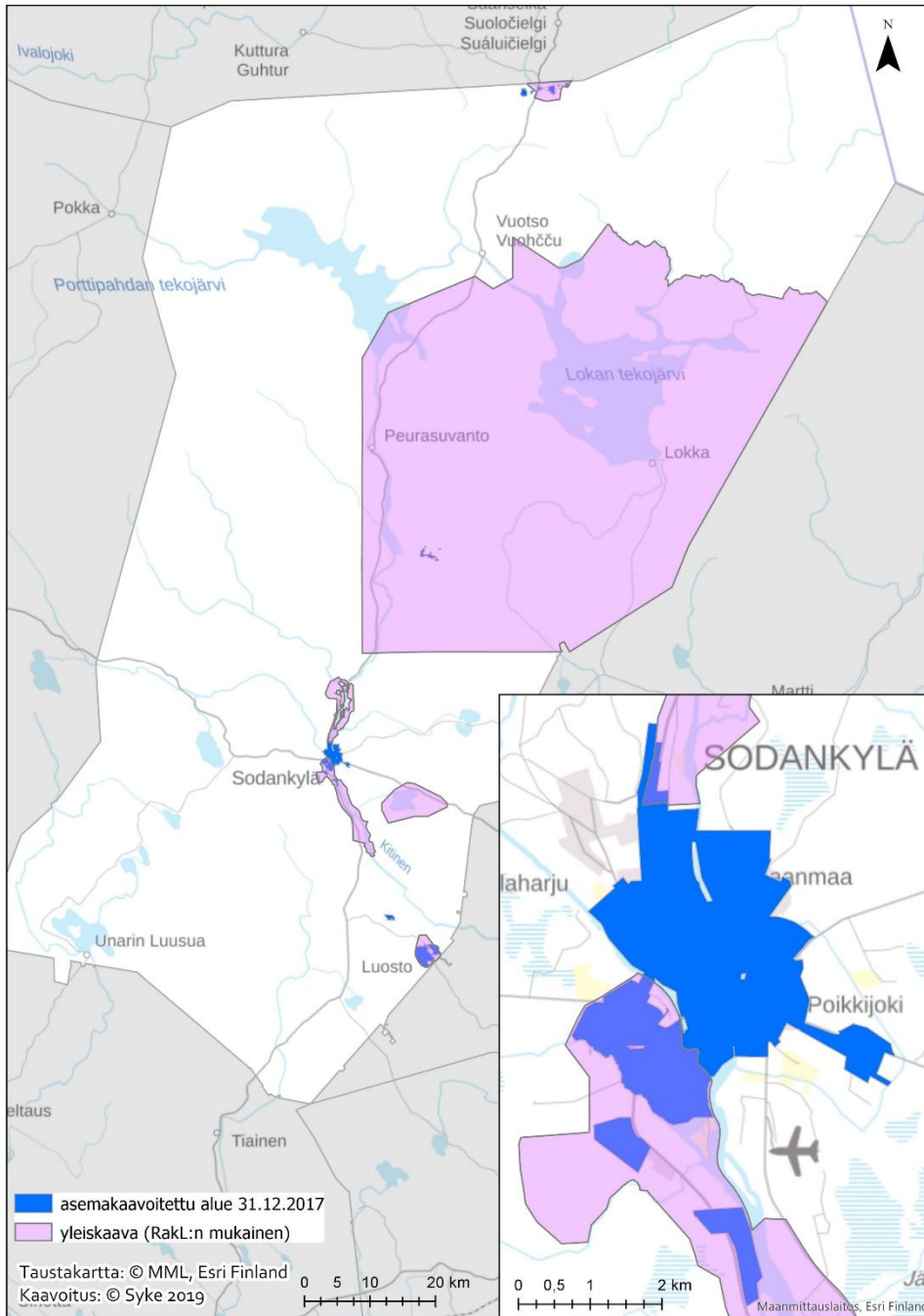
Kuva 4. Liikennemäärien kausivaihtelukertoimet sekä liikennemäärien kehitys vuosina 2014–2018 LAM-pisteissä.



1.3. Maankäyttö

Sodankylän maankäytön periaatteellista ja suuntaviivat antavaa suunnittelua ohjaa Pohjois-Lapin maakunta-kaava, joka on saanut lainvoiman 28.1.2008. Pohjois-Lapin maakunta-kaavan 2040 valmistelu on käynnissä ja kaavan laatiminen on luonnosvaiheessa. Kaavan on tarkoitus olla valmis vuoden 2020 lopussa.

Paikallista kaavoitusta ohjataan yleis- ja asemakaavojen avulla. Sodankylän kunnassa on voimassa yhdeksän oikeusvaikutteista osayleiskaavaa. Kunnassa on voimassa neljä asemakaava-alueita: Kaksilauttasen, Kirkonkylän, Luoston ja Perhe-Luoston sekä Kevitsan kaivoksen asemakaavat. Kunnassa on parhaillaan käynnissä sekä osayleiskaavan että asemakaavan muutoksia mm. Kaksilauttasessa ja kirkonkylän alueella.



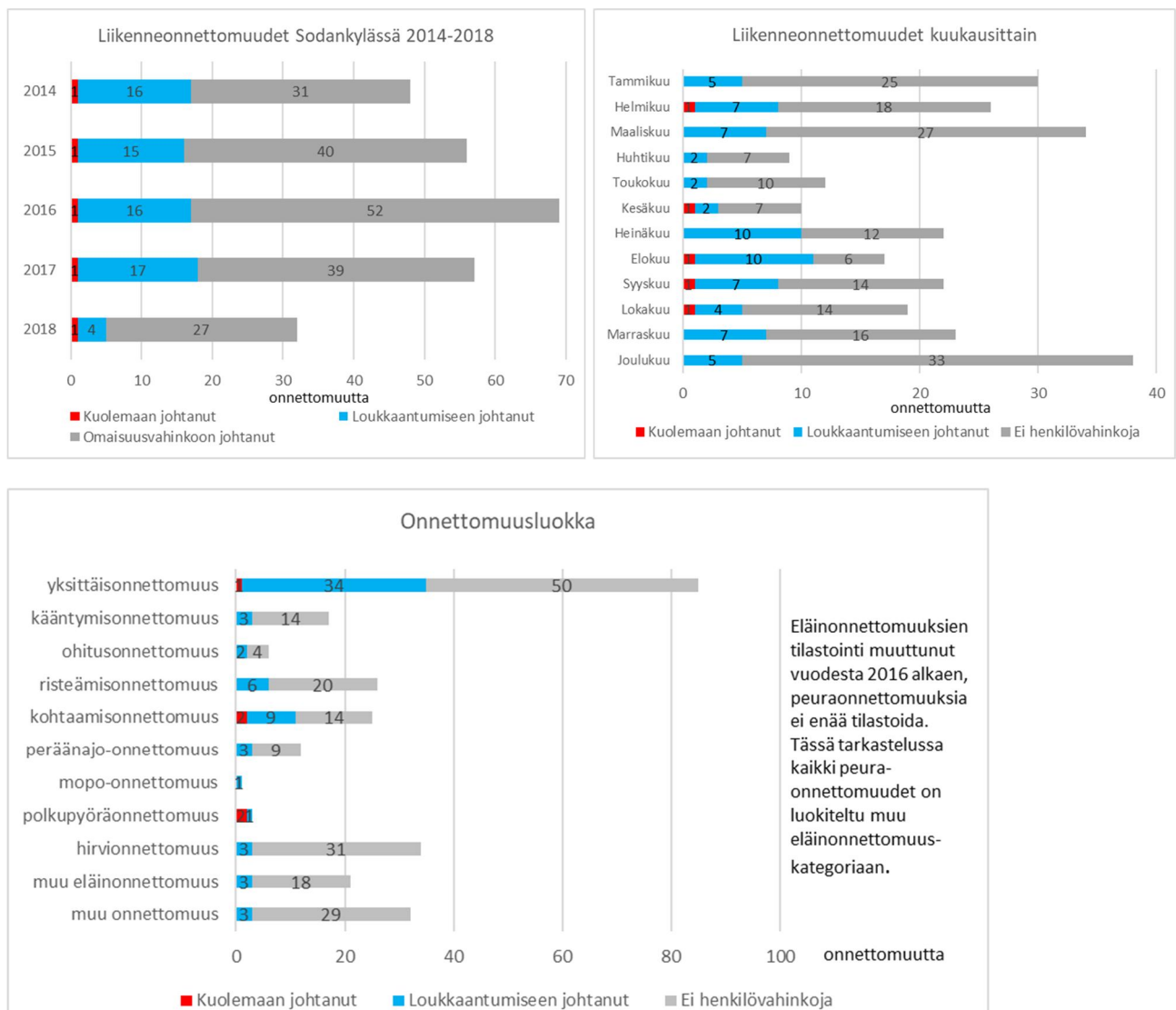
Kuva 5. Yleis- ja asemakaavoitettu alue.

1.4. Liikenneonnettomuudet

Onnettomuusaineisto sisältää sekä tie- että katuverkolla sattuneet poliisin tietoon tulleet onnettomuudet vuosilta 2010–2018 (Väyläviraston Tiira-palvelu). Sodankylässä tapahtui vuosina 2010–2018 yhteensä 462 onnettomuutta, joista 30 % (140 kpl) johti henkilövahinkoihin. Onnettomuuksien määrä oli nousussa aina vuoteen 2016 saakka, jolloin se oli tarkastelujaksolla suurimmillaan. Kahtena viime vuotena onnettomuusmäärä on kääntynyt selvään laskuun.

Onnettomuuksia on tapahtunut eniten keskustaajamassa, mutta tarkastelussa ei nouse esille kuitenkaan erityisiä onnettomuuskasauksia vaan onnettomuudet ovat pääosin yksittäisiä.

Onnettomuuksia on tarkasteltu tarkemmin viiden vuoden (2014-2018) aikajaksolla, ks. kuvaajat alla. Suurin osa onnettomuuksista sattuu talvikuukausina (joulu-maaliskuu), jolloin sää- ja tieolosuhteet ovat huonoimmillaan sekä matkailuliikennettä paljon. Jakauma poikkeaa valtakunnallista, sillä Suomessa keskimäärin kesäkuukausina sattuu enemmän onnettomuuksia kuin talvella. Sodankylässä kolmannes onnettomuuksista on yksittäisonnettomuuksia, joista 40 % johti henkilövahinkoon. Jalankulkijoille ei ollut sattunut viiden vuoden tarkasteluajanjaksolla yhtään onnettomuutta.



Kuva 6. Onnettomuusmäärien kehitys, onnettomuudet kuukausittain ja onnettomuusluokittain.

Maanteillä sattuneiden henkilövahinkoihin johtaneiden onnettomuuksien tunnuslukuja on esitetty taulukossa 3. Taulukossa on vertailutietoja koko maan, Lapin sekä Sodankylän osalta. Tunnusluvut on laskettu vuosien 2014–2018 onnettomuusmäärillä (henkilövahinkoihin johtaneet onnettomuudet). Suhteutettaessa henkilövahinko-onnettomuuksien määriä maanteiden liikennesuoritteeseen havaitaan, että suunnittelualueella tunnusluvut ovat olleet laskusuunnassa. Vuonna 2018 Sodankylässä päästiin alle valtakunnallisen keskiarvon, mutta muina vuosina onnettomuusmäärä/suorite on ollut keskimääräistä korkeampi.

Taulukko 3. Henkilövahinko-onnettomuuksien tunnuslukuja maanteiden osalta (suorite = ajoneuvoilla ajatut tiekilometrit).

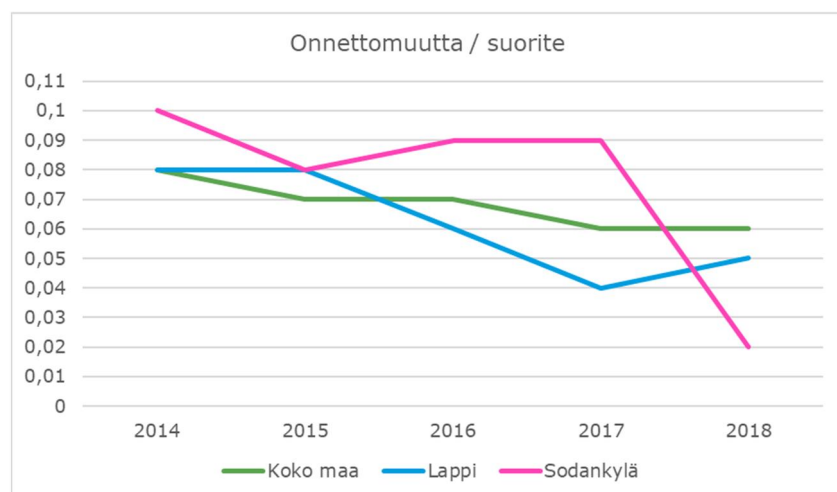
2018	Väkiluku	Onnettomuudet	Liikenne suorite	Tieverkon pituus (km)	Onnettomuutta/ 100 000 asukasta	Onnettomuutta/suorite	Onnettomuutta/km
Koko maa	5 517 919	2 301	38 588	79 415	42	0,06	0,029
Lappi	178 522	95	1 963	9 118	53	0,05	0,010
Sodankylä	8 444	3	150	652	36	0,02	0,005

2017	Väkiluku	Onnettomuudet	Liikenne suorite	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
Sodankylä	8 545	13	145	650	152	0,09	0,020

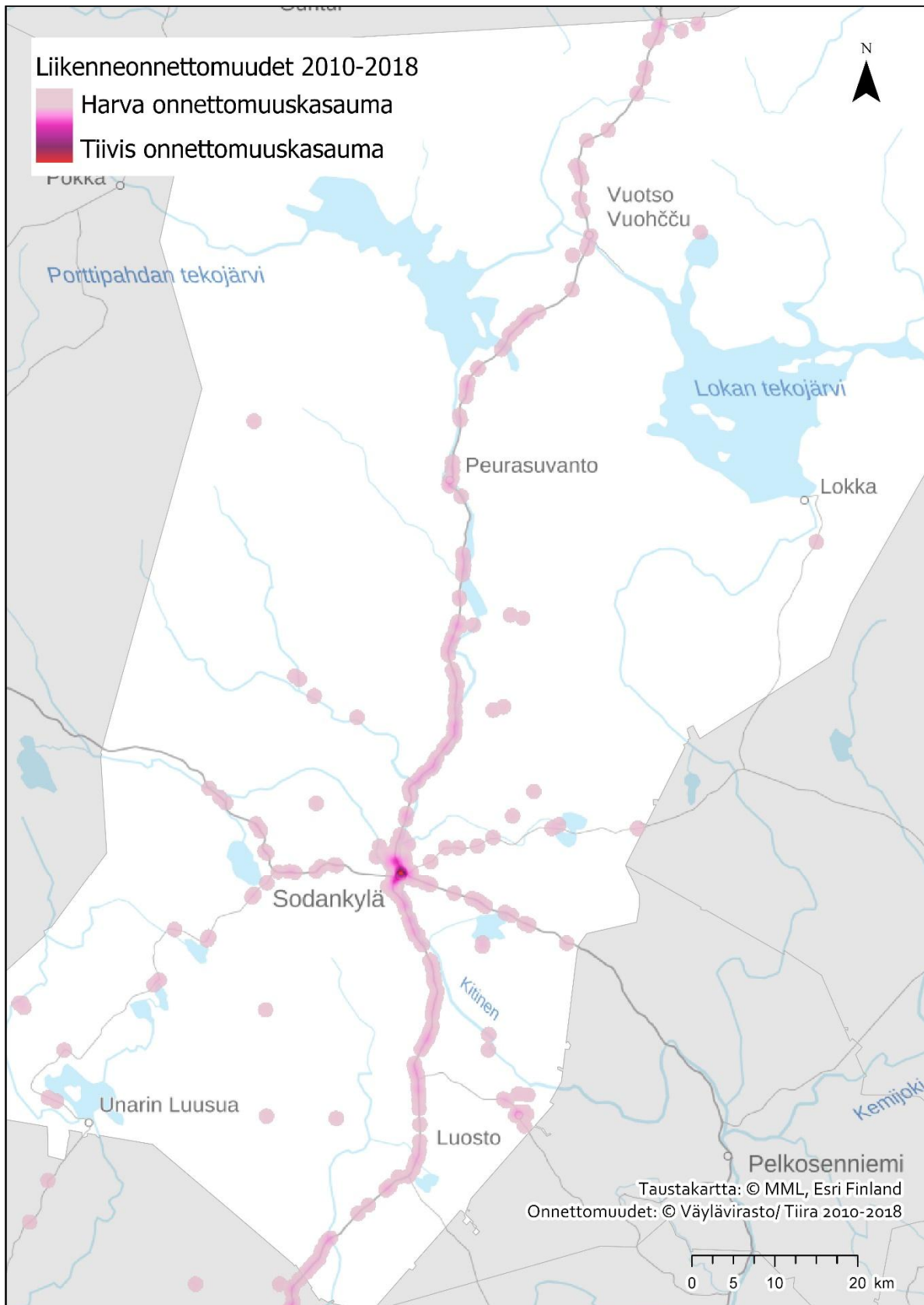
2016	Väkiluku	Onnettomuudet	Liikenne suorite	Tieverkon pituus (km)	Onnettomuutta/ 100 000 asukasta	Onnettomuutta/suorite	Onnettomuutta/km
Koko maa	5 503 297	2 474	37 775	79 394	45	0,07	0,031
Lappi	180 207	102	1 824	9 117	57	0,06	0,011
Sodankylä	8 653	13	137	650	150	0,09	0,020

2015	Väkiluku	Onnettomuudet	Liikenne suorite	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
Sodankylä	8 782	11	133	650	125	0,08	0,017

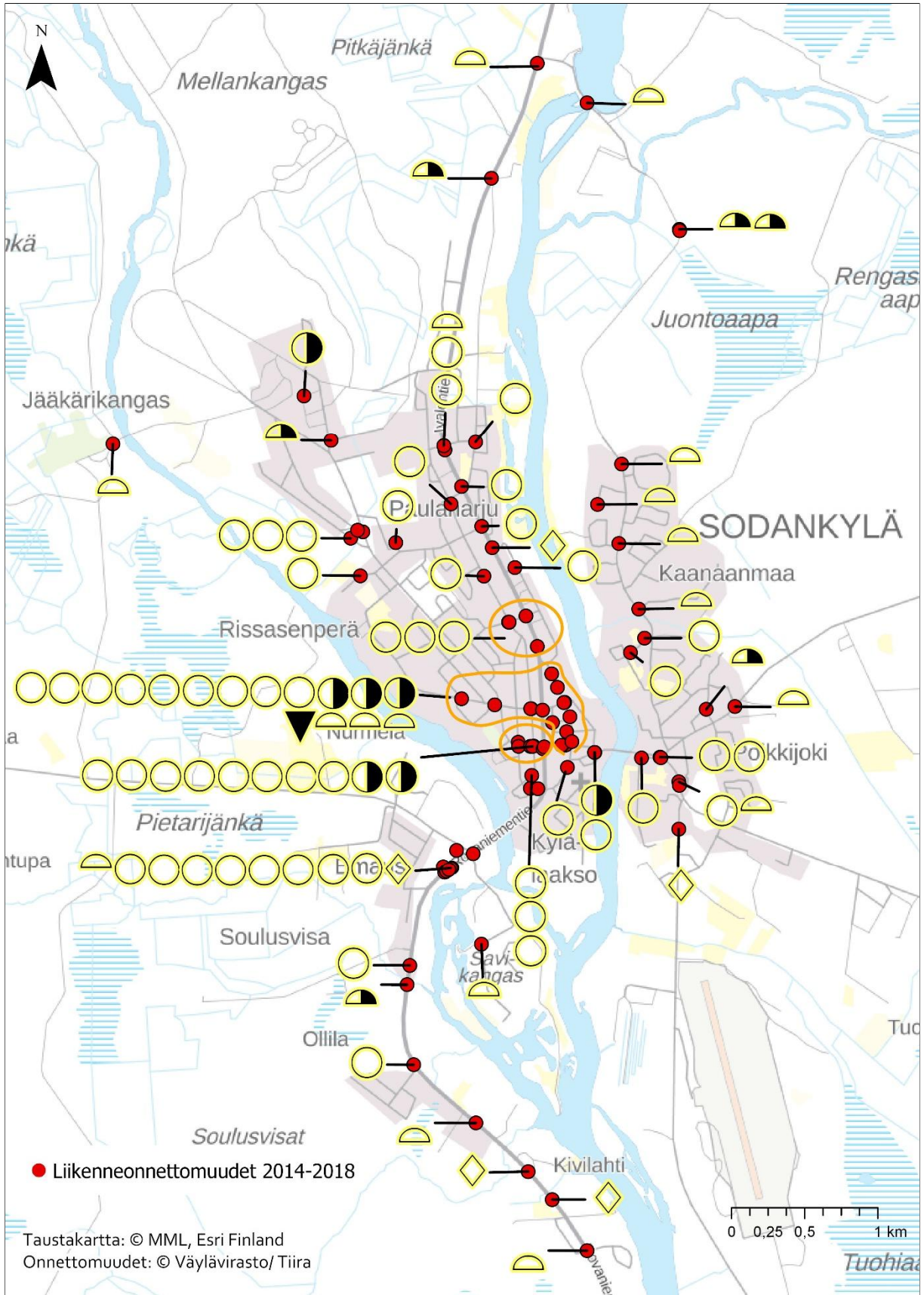
2014	Väkiluku	Onnettomuudet	Liikenne suorite	Tieverkon pituus (km)	Onnettomuutta/ 100 000 asukasta	Onnettomuutta/suorite	Onnettomuutta/km
Koko maa	5 471 753	2 808	36 926	79 411	51	0,08	0,035
Lappi	181 748	137	1 781	9 122	75	0,08	0,015
Sodankylä	8 820	13	136	650	147	0,10	0,020



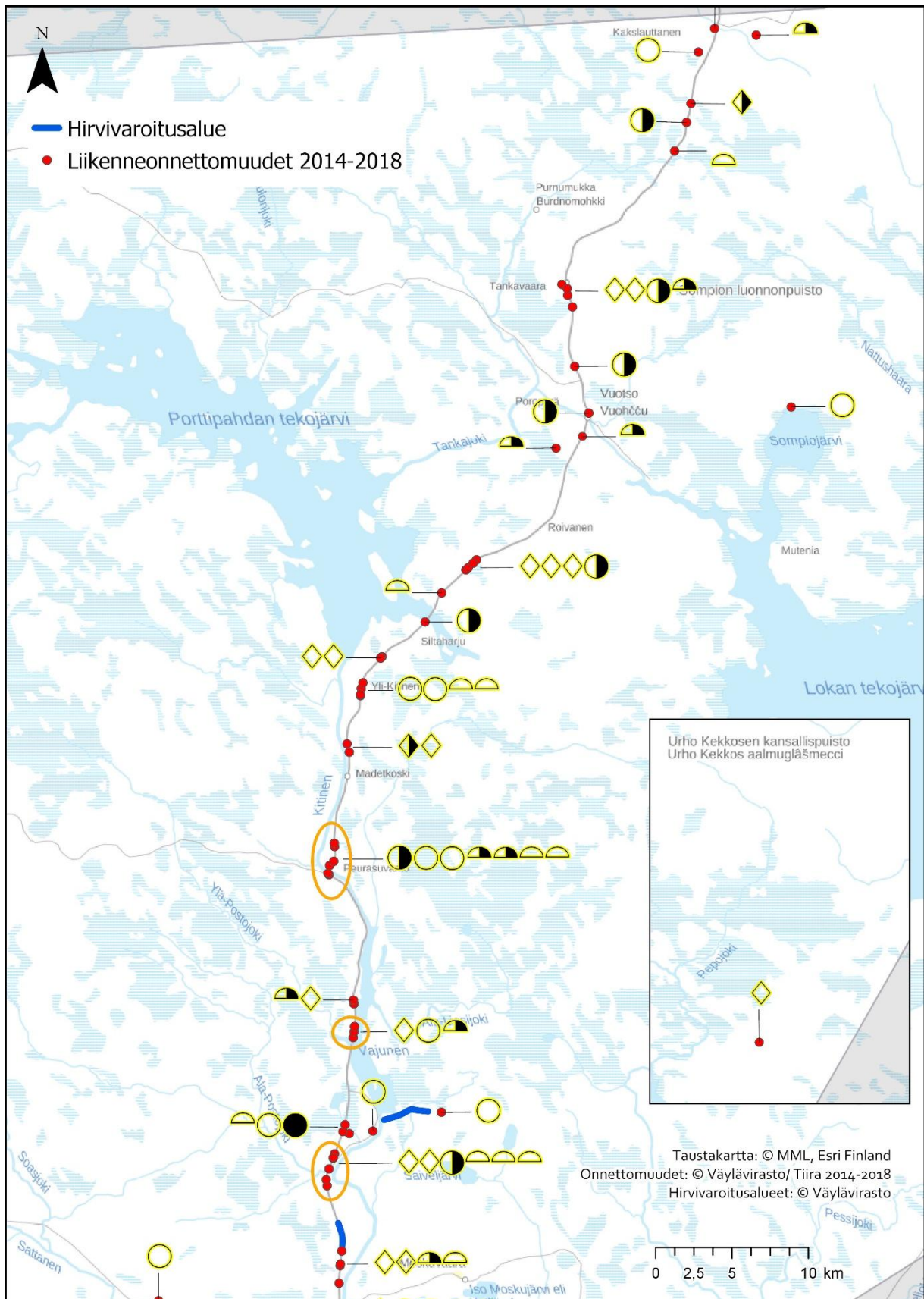
Kuva 7. Onnettomuusmäärien (heva) kehitys maanteillä liikennesuoritteeseen suhteutettuna.



Kuva 8. Liikenneonnettomuudet Sodankylässä 2010-2018.



Kuva 9. Sodankylän keskustan alueella sattuneet onnettomuudet 2014-2018.



Kuva 10. Sodankylän taajaman pohjoispuolella sattuneet onnettomuudet 2014-2018.

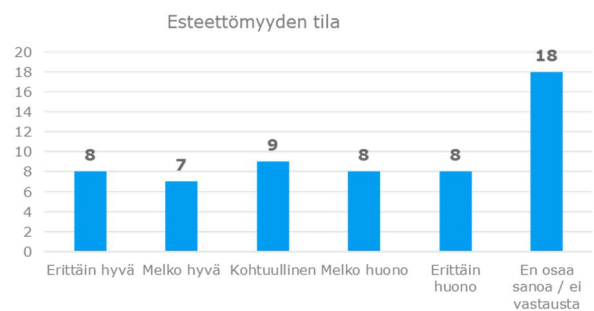
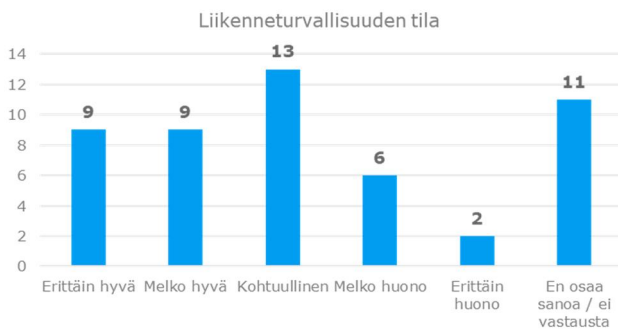
1.5. Liikenneturvallisuuskysely

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. Kulkumuotoja ja turvavälineiden käyttöä on analysoitu kaikista vastauksista yhteensä. Niiden osalta analyysi on liitteessä 1. Alla yhteenveto Sodankylän vastauksista:

Taulukko 4. Kyselyiden vastausmäärät kunnittain

Kunta	Vastausmäärä
Ranua	72
Rovaniemi	474
Sodankylä	50
Muu / ei vastausta	24



Minkä liikenteeseen liittyvän asian kehittämiseen tulisi mielestäsi eniten panostaa kunnassasi?

Jalkakäytävien tai pyöräteiden kunnossapito ja laatu	6
Jalkakäytävien tai pyöräteiden sekä ajoneuvoliikenteen risteykset (suojatiet, alikulut jne.)	5
Jalkakäytävien tai pyöräteiden kattavuus (hankalat/puuttuvat yhteydet)	4
Liikennekäyttäytyminen (esim. muiden liikkujien huomioon ottaminen ja liikennesääntöjen noudattaminen)	4
Teiden ja katujen risteykset	3
Valaistus	4
Teiden ja katujen kunnossapito ja laatu (päällysteet, tieympäristön hoito jne.)	4
Teiden leveydet	4
Viihtyisien kävely-/keskusta-alueiden kehittäminen	3
Autojen pysäköintipaikat ja -alueet taajamissa	3
Ajoneuvoliikenteen viitoitus ja opastus	2
Liikenteen melu ja päästöt	2
Moottorikelkkailureittien ja teiden risteykset	2
Muu liikenteen osa-alue	2
Jalankulkuväylien esteettömyyden parantaminen	1
Kynnyksen madaltaminen ilmoittaa poliisille rattijuopomuksesta tai muusta alentuneesta ajokyvystä	1

Kuva 13. Liikenneturvallisuuskyselyn tuloksia.

1.6. Koulumatkojen turvallisuus

Jalan ja pyörällä tehtävien koulumatkojen liikenneturvallisuutta voidaan arvioida niin sanotulla Koululiitu-menetelmällä, joka laskee tien ja liikenteen ominaisuustietojen perusteella riskiluvun tieosuuksittain. Riskiluku kuvaa tieosuuden vaarallisuutta. Laskelman lähtöaineisto poimitaan Väyläviraston tierekisteristä ja se huomioi muun muassa liikennemäärät, nopeusrajoitukset, tien leveyden, valaistuksen sekä jalankulku- ja pyöräilyväylät. Mitä korkeampi riskiluku on, sitä vaarallisempaa 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 suositukset riskilukujen raja-arvoista, joita korkeammilla arvoilla tulisi harkita koulukuljetuksia. Liikenneturvallisuussuunnittelussa menetelmällä voidaan arvioida tien ”vaarallisuutta” ja eri tieosien keskinäisiä eroja.

Kuntakohtaiset kartat koulumatkojen turvallisuudesta on esitetty raportin liitteenä. Sodankylän kunta käyttää Koululiitu-sovellusta.

1.7. Aloitteet, maastokäynnit ja aiemmin laaditut suunnitelmat

Suunnittelun taustaksi on käyty läpi kuntaan ja ELY-keskukseen tulleita liikenneturvallisuusaloitteita viimeisten vuosien ajalta. Konsultin edustajat ovat käyneet tutustumassa maastossa niin taajaman kuin haja-alueen ongelmakohtiin. Maastokäyntien, aloitteiden, onnettomuusanalyysien ja kyselyn tulosten perusteella on pohdittu, kuinka ongelmalliseksi koettuja tai havaittuja paikkoja voitaisiin parantaa. Parannustoimenpiteet ovat esitetty luvussa 5.

Sodankylän alueelle aiemmin laadittuja ja tässä erityisesti huomioitavia suunnitelmia ovat:

- Kaivostoiminnan liikenteelliset tarpeet, Liikennevirasto 2013
- Sodankylän kävely- ja pyöräilystrategia, Sito 2019
- Jeesiönjoen tiesuunnitelma, Lapin ELY-keskus 2018



1.8. Toimintaympäristön mahdolliset muutokset

Matkailu

Matkailu on voimakkaassa nosteessa koko Lapin alueella ja erityisesti ulkomaalaisten matkailijoiden määrät ovat kasvaneet huomattavasti. Sodankylässä matkailijoita houkuttelee Luoston matkailualue ja aivan kunnan pohjoisrajan lähistöllä Inarin kunnassa oleva Saariselän matkailualue. Sodankylässä matkailutoimintaa on myös Kakslauttasessa Inarin rajan tuntumassa. Kesämatkailun rooli on merkittävä, sillä Sodankylässä sijaitsee Pyhä-Luoston kansallispuisto. Myös Suomen kaksi suurinta kansallispuistoa, Lemmenjoen kansallispuisto sekä Urho Kekkosen kansallispuisto sijaitsevat Sodankylän pohjoispuolella Inari-Saariselkä matkailualueella.

Talvimatkailun keskuksena toimii Luoston matkailualue, joka muodostaa yhdessä Pelkosenniemen puolella sijaitsevan Pyhänturin kanssa yhteisen laajemman matkailualueen. Luosto sijaitsee 40 km Sodankylästä kaakkoon ja 120 km Rovaniemeltä koilliseen. Vuonna 2018 Pyhä-Luoston matkailualueella kirjattiin yhteensä 176 000 yöpymistä (+7,8 % edellisvuoteen verraten), josta ulkomaalaisia oli 64 500 (-0,3 % edellisvuoteen). Eniten kansainvälisiä matkailijoita saapuu alueelle Iso-Britanniasta, Saksasta, Ranskasta ja Alankomaista.

Saariselkä Inarin kunnan puolella Sodankylän kunnanrajan läheisyydessä tuo myös matkailijat Sodankylään, sillä monen reitti kulkee kunnan halki etelästä Saariselälle ja takaisin. Saariselän kasvu voimistaa matkailun kasvua myös Sodankylän puolella, josta Saariselältä 11 km päästä Sodankylän kunnan puolella sijaitseva Kakslauttasen matkailualue on hyvä esimerkki.

Kaivokset (tilanne vuoden 2020 alussa)

Sodankylän alueella toimii tällä hetkellä yksi kaivos, Kevitsan kaivos, josta saadaan muun muassa nikkeliä ja kuparia ja joka työllistää Sodankylässä satoja työntekijöitä. Pahtavaaran kultakaivoksen toiminta on keskeytyksissä. Sakatin monimetallikaivoksen toimintaedellytyksiä selvitetään. Lisäksi malminetsintä alueella on aktiivista. Kaivosten käynnistyminen aiheuttaa usein teiden rakentamista, ja liikennemäärät voivat muuttua merkittävästi ja sitä kautta hankkeilla on vaikutusta liikenneturvallisuuteen. Asia tarkastellaan mahdollisissa YVA-prosesseissa ja kaavahankkeissa.

Kouluverkko

Sodankylässä kouluverkko muuttuu suunnitteilla olevan koulukeskuksen myötä, joka on tarkoitus ottaa käyttöön vuonna 2022. Se sijoittuu nykyisen Aleksanteri Kenan koulun alueelle keskustan länsiosaan, ja sinne tullaan keskittämään keskustaajaman perusopetus. Samalla alueella toimii jo nyt lukio. Uusi koulu korvaa nykyiset keskustan koulut. Koulurakennukseen sijoitetaan myös esikoulu. Ratkaisulla on luonnollisesti vaikutusta oppilaiden koulumatkoihin ja keskustan läpi tuleekin uuden koulukeskuksen myötä kulkemaan entistä enemmän lapsia ja nuoria.

Keskustaajaman ulkopuolella Sodankylässä kouluja on:

- Järvikylien koulu (0-9-luokat, Syväjärvi)
- Vaalajärvi koulu (0-6-luokat, Vaalajärvi)
- Torvisen koulu (0-6-luokat, Torvinen)
- Vuotson koulu (0-9-luokat, Vuotso)

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 maantielaissa ja suurista liikenneinvestoinneista päätetään erikseen. Sodankylässä pääväyliin sisältyy kunnan läpi kulkeva valtatie 4 Rovaniemen kunnanrajalta Inarin kunnanrajalle saakka.

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 liikkua. 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 edistävästi, 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 Sodankylän kunnassa:

- 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 muuttamalle.

Näiden tavoitteiden pohjalta Sodankylän kunnan painopistealueet lähivuosien aikana:

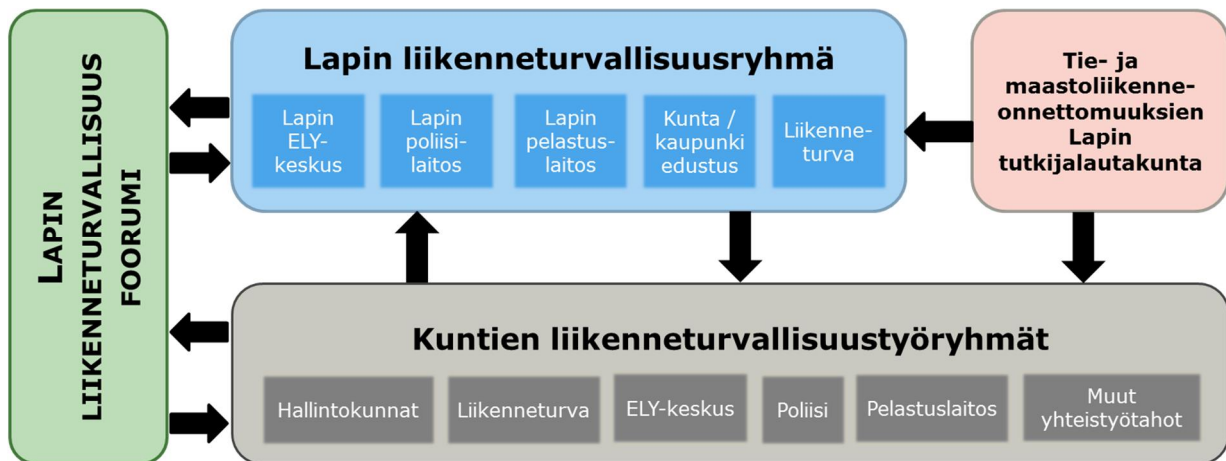
- Valta- ja kantateiden turvallisuus taajaman ja kylien kohdilla. Ko. väylät ovat alueella merkittävimpiä liikenneväyliä ja valtateilla on iso merkitys mm. keskustaajamassa.
- Huomion kiinnittäminen ajonopeuksiin ja turvallisuuden parantaminen liittymissä erityisesti taajama-alueilla, sillä suurin osa liikenteestä on taajamissa kuten myös liikenteellisesti merkittävimmät liittymät.
- 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.



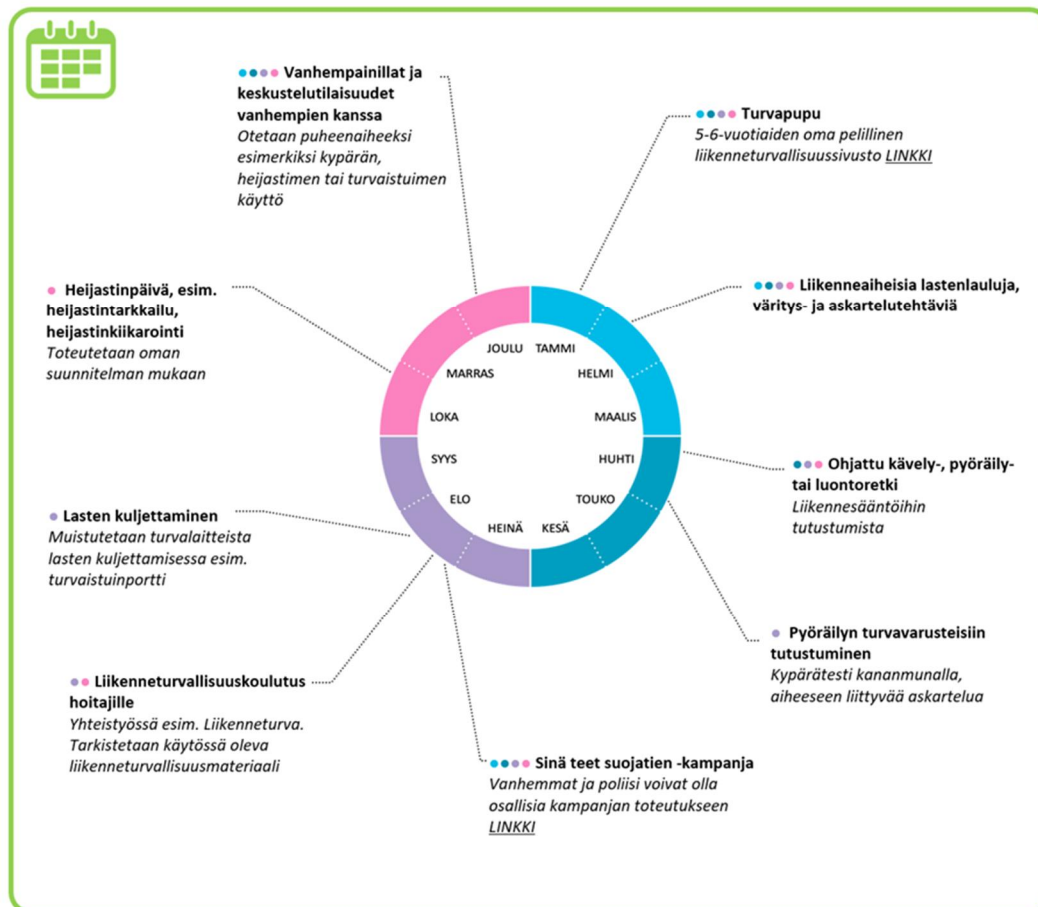
Kuva 15. Lapin liikenneturvallisuustyön organisointimalli.

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 syys (syys-lokakuu), jolloin voidaan vaikuttaa mm. kunnan budjettivalmisteluun. Tässä kokouksessa on hyvä käydä läpi liikenneympäristön 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 16. 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 kuvan kuntien 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 tärkeä varautua mahdollisiin huomattaviin liikenteellisiin muutoksiin. Kaivos- ja biojalostamohankkeet kunnassa ja lähiseuduilla sekä matkailun voimakas kasvu ja sen ennustettu jatkuminen ovat alueen kannalta merkittävässä asemassa.

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 liikenne järkevimille reiteille, helpottamaan kunnossapidon suunnittelua ja auttamaan toimenpiteiden ideointia ja priorisointia. Tässä suunnitelmassa erillistä jäsentelykarttaa ei ole tehty, sillä suunnittelualueella taajamassa ja kylissä maantiet ovat liikenteellisesti selkeästi merkittävimpiä väyliä. Maanteiden lisäksi tärkeimpiä väyliä keskustaaamassa ovat seuraavat kadut: Jäämerentie, Kasarmintie, Unarintie, Juontotie, Ratsutie, Hampputörmäntie ja Kelukoskentie.

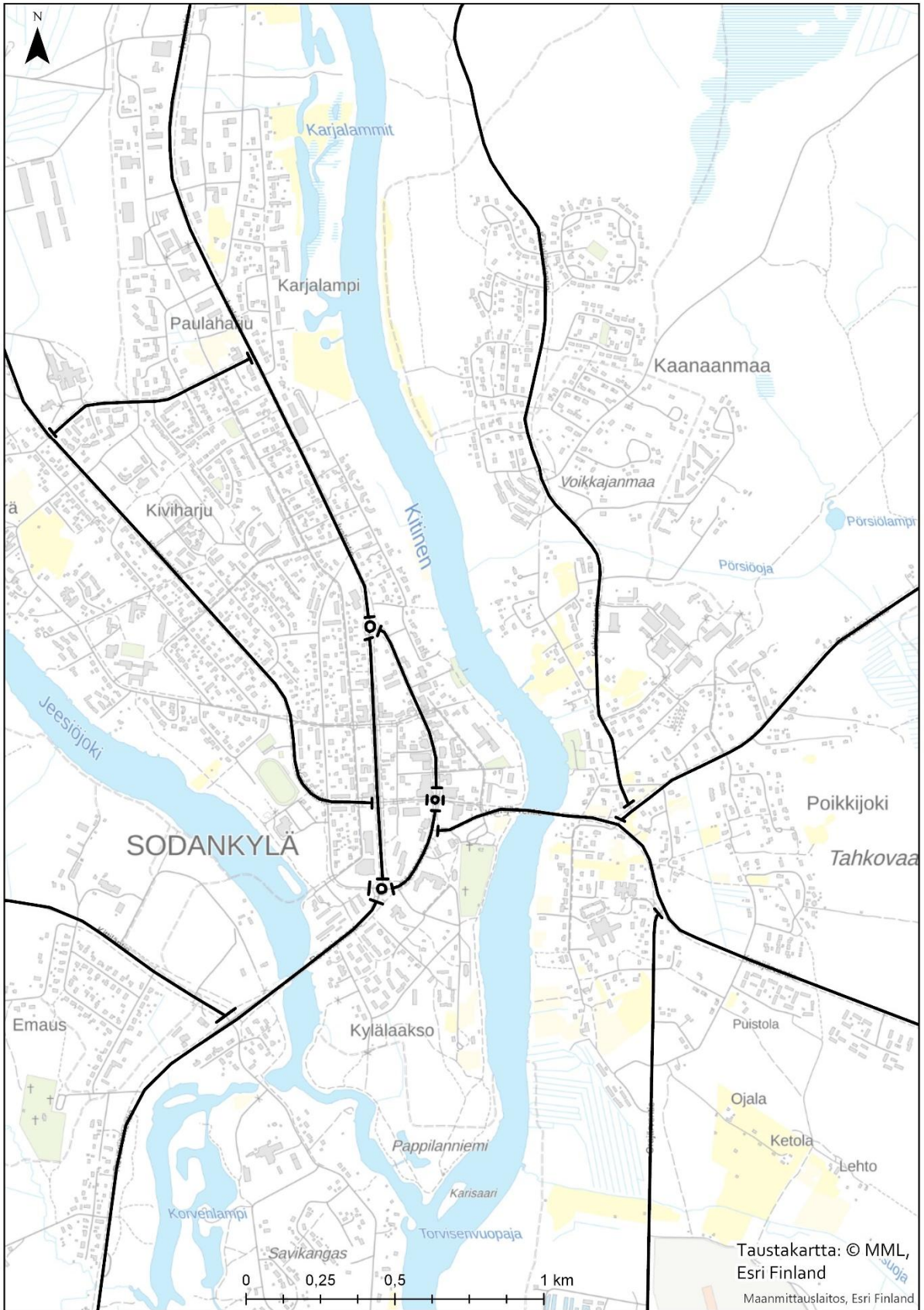
4.3. Väistämisvelvollisuudet ja nopeusrajoitukset

Väistämisvelvollisuudet

Väistämisvelvollisuusjärjestelmä on tarkistettu keskusta-alueilla yhdessä nopeusrajoitusjärjestelmien 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.

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.

Sodankylän keskustassa väistämisvelvollisuusjärjestelyt ovat kohtuullisen selkeitä jo nykyisellään. Seuraavalla sivulla olevaan karttaan on merkitty tiet ja kadut, joihin liittyvillä teillä ja kaduilla on väistämisvelvollisuutta osoittava liikennemerkki. Muutoin taajama-alueiden katuverkolla liittymien esitetään olevan keskenään tasa-arvoisia. Esitys on pitkälti nykytilanteen mukainen. Yhteneväisyyden vuoksi Jäämerentiehen liittyville kaduille esitetään kärkikolmioiden lisäämistä Opintielle ja Kauppakujalle. Luoston alueella keskeisten kokoojakatujen esitetään säilyvän "etuajo-oikeutettuina". Niitä olisivat maantien lisäksi Luostontie ja Orresokantie.



Kuva 17. Väistämismvöllisyydet Sodankylän keskustan alueella.

Nopeusrajoitukset

Taajamamerkki sinällään sisältää 50 km/h-aluerajoituksen. Siksi on tärkeää, että niin taajama- kuin aluerajoitusmerkkien muodostama alue on yhtenäinen ja ettei alueelle voi ajaa ohittamatta ko. merkkejä. Tämän osalta muutamia esityksiä on tehty suunnittelualueella, esimerkiksi taajaman pohjoispuolella taajamamerkit puuttuvat Pontikkapalontieltä, Väyläntieltä ja Varuskunnantieltä. Taajamamerkkien paikkaa on myös esitetty siirrettävän sekä Ivalontielle (vt 4) että Orajärventielle (mt 19808) taajama-alueen selkeyttämiseksi. Myös aluerajoituksen päättäminen on oleellista. Sodankylässä taajamassa joillakin teillä aluerajoitus päättyy -merkkiä ei ole. Sekä taajama- että nopeusrajoitusalueiden yhtenäisyys on merkittävä liikenneturvallisuuden lisäksi myös liikkujien oikeusturvan takia.

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

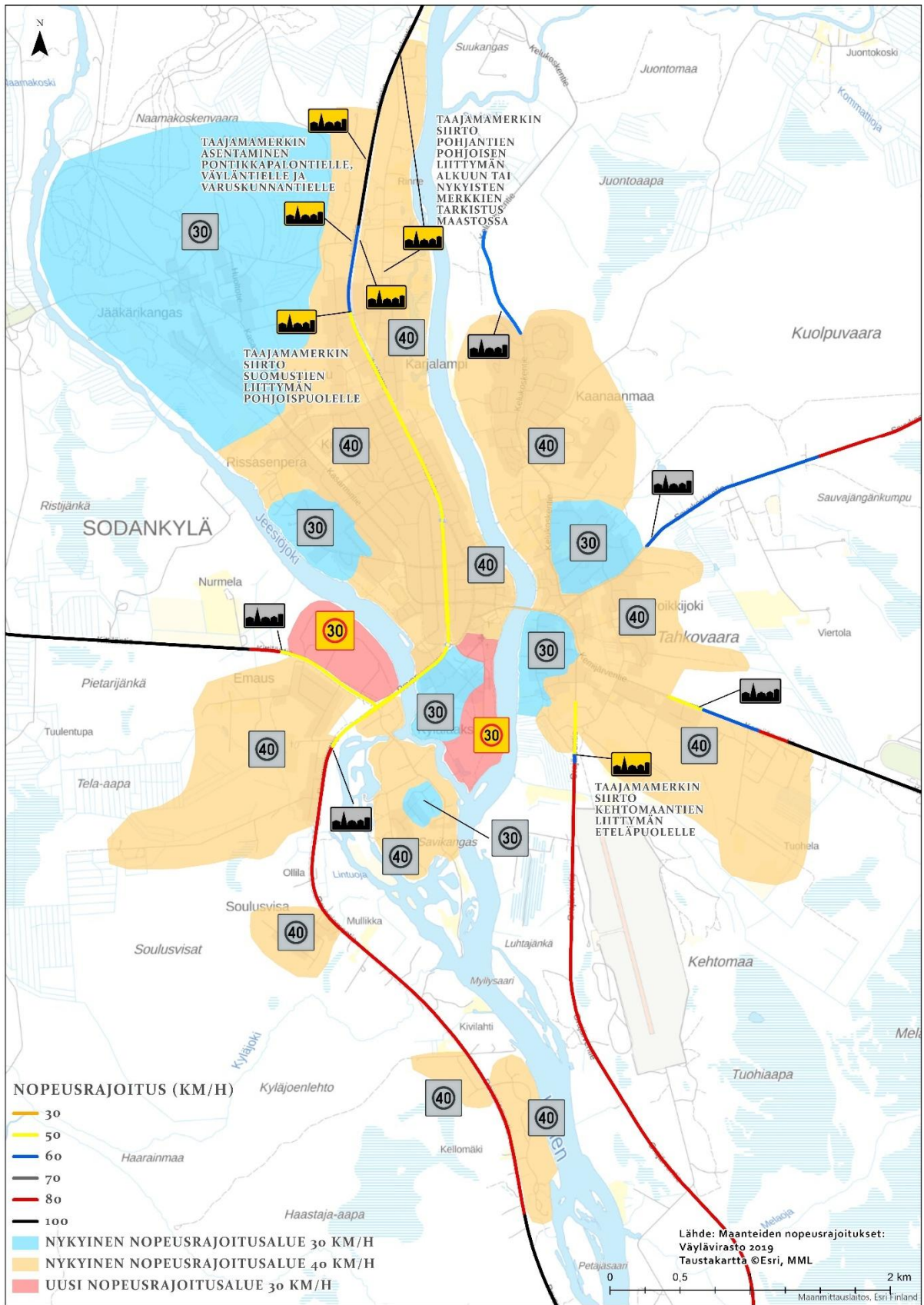
Sodankylän kunnan taajama-alueilla on nykyisellään pääsääntöisesti voimassa taajamarajoitus tai 40 km/h aluenopeusrajoitus. Hannusrannassa, Aleksanteri Kenan ja vanhan Sompion koulun ympäristössä sekä Kylälaakson ja Savikankaan alueilla on alhaisempia 30 km/h -aluerajoituksia. Nopeusrajoitusten osalta esitetään seuraavia muutoksia keskustan alueella:

- koko Kylälaakson alueelle alueellinen 30 km/h -rajoitus.
- uuden hyvinvointikeskuksen alueelle Kittiläntien pohjoispuolelle (mukaan lukien teollisuusalueet) alueellinen 30 km/h-rajoitus.
- taajamamerkin siirtäminen Orajärventielle (mt 19808) Kehtomaantien eteläisen liittymän eteläpuolelle. Mikäli taajamamerkkiä ei haluta siirtää, taajamamerkin asentaminen Ojalantien ja Harjuntien liittymiin. Lisäksi Harjuntien alkuun alueellinen 40 km/h -merkin asennus.
- taajamamerkin siirtäminen Ivalontielle (vt 4) Suomustien liittymän pohjoispuolelle.
- taajamamerkkien asentaminen Pontikkapalontielle, Väyläntielle ja Varuskunnantielle kääntyessä Ivalontieltä.
- taajamamerkin siirto Pohjantiellä pohjoiseen liittymään tai nykyisten merkkien tarkistaminen maastossa. Taajama päättyy -merkin asentaminen samaan varteeseen taajamamerkin kanssa ja sen jälkeen alueellisen 40 km/h-merkin lisääminen pohjoisen suuntaan mentäessä.
- Jäämerentiellä (vt 5) esitetään aluenopeusrajoitus 40 km/h päättyy -merkin siirtämistä samaan varteeseen aluerajoitus 40 km/h -merkin kanssa, jotta nopeusrajoitusalue on yhteneväinen kaikista suunnista tullessa (vrt. Toivoniementie).
- Kelukoskentielle lisätään taajama päättyy -merkki.

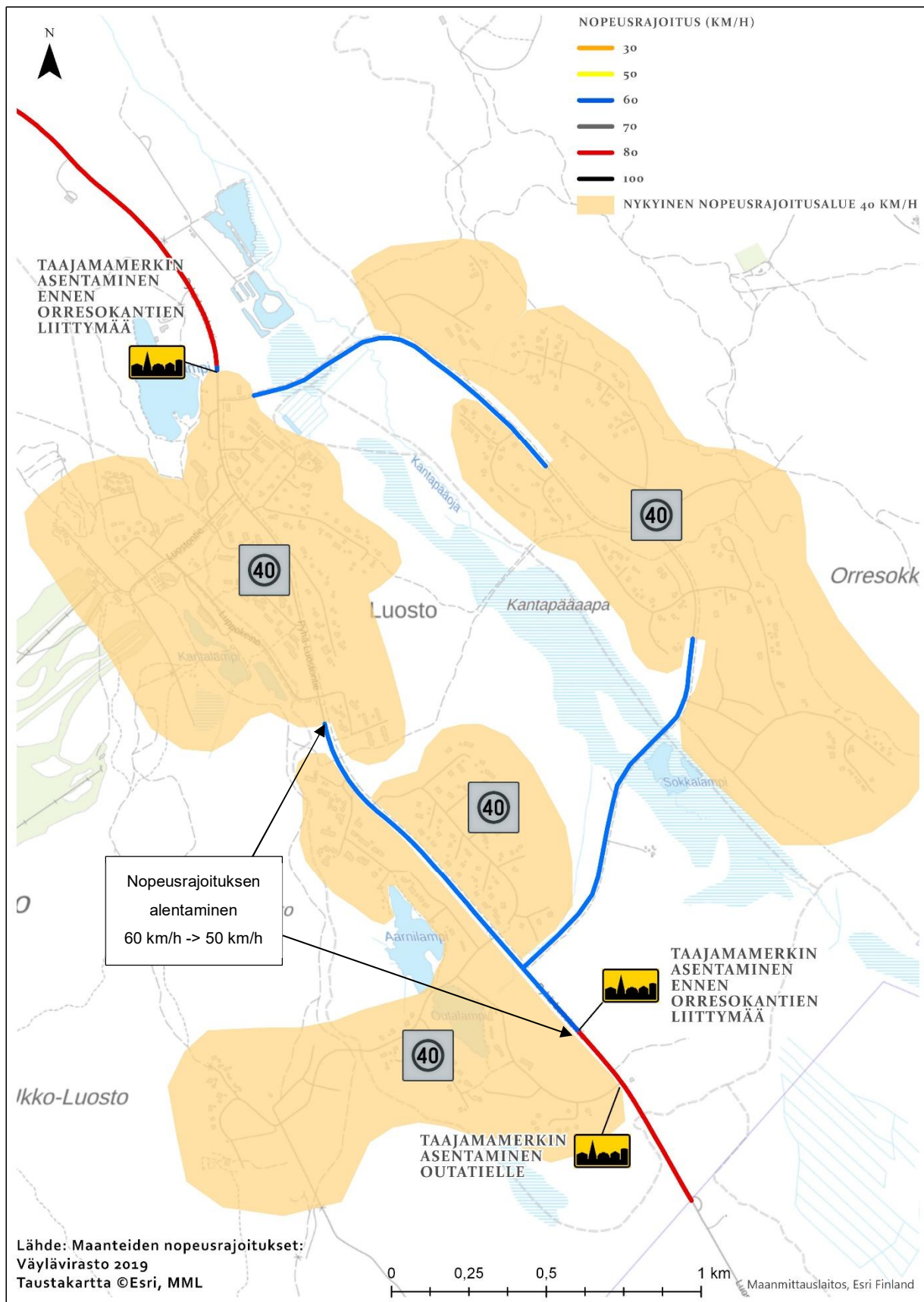
Taajamamerkkejä esitetään siirrettäväksi em. teillä yhteneväisen nopeusrajoitusjärjestelmän vuoksi. Orajärventielle taajamamerkin olisi luontaista sijaita ennen kuin taajamamainen asutus alkaa. Ivalontielle taajamamerkin paikka olisi loogisempi olla ennen Suomustien liittymää pohjoisesta päin tullessa. Pohjantiellä taas merkkien paikka oli maastossa epäselvä ja merkkejä puuttui kokonaan, joka luo tienkäyttäjälle hämmennystä ja on ongelmallinen myös tienkäyttäjän oikeusturvan kannalta. Lisäksi Ivalon suunnasta tullessa on nykyisin mahdollista tulla taajamaan ilman, että ohittaa taajamamerkkiä, mikäli kääntyy mm. Varuskunnantieltä.

Luostolle suositellaan taajamamerkkien lisäämistä, sillä näin ihmisten on helpompi hahmottaa keskuksen ydinalue. Ne voisi asentaa Pyhä-Luostontielle (mt 962) ennen Orresokantien liittymiä ja Outatien eteläiseen liittymään. Nykyistä Pyhä-Luostontien 60 km/h -nopeusrajoitus esitetään laskettavaksi 50 km/h:iin Luoston ydinalueen kaakkoispuolella, jotta jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden tienylityksen turvallisuutta parannetaan ja suojatiet voidaan säilyttää. Nopeusrajoituksen alentaminen tehdään, vaikkei taajamamerkkejä lisättäisikään.

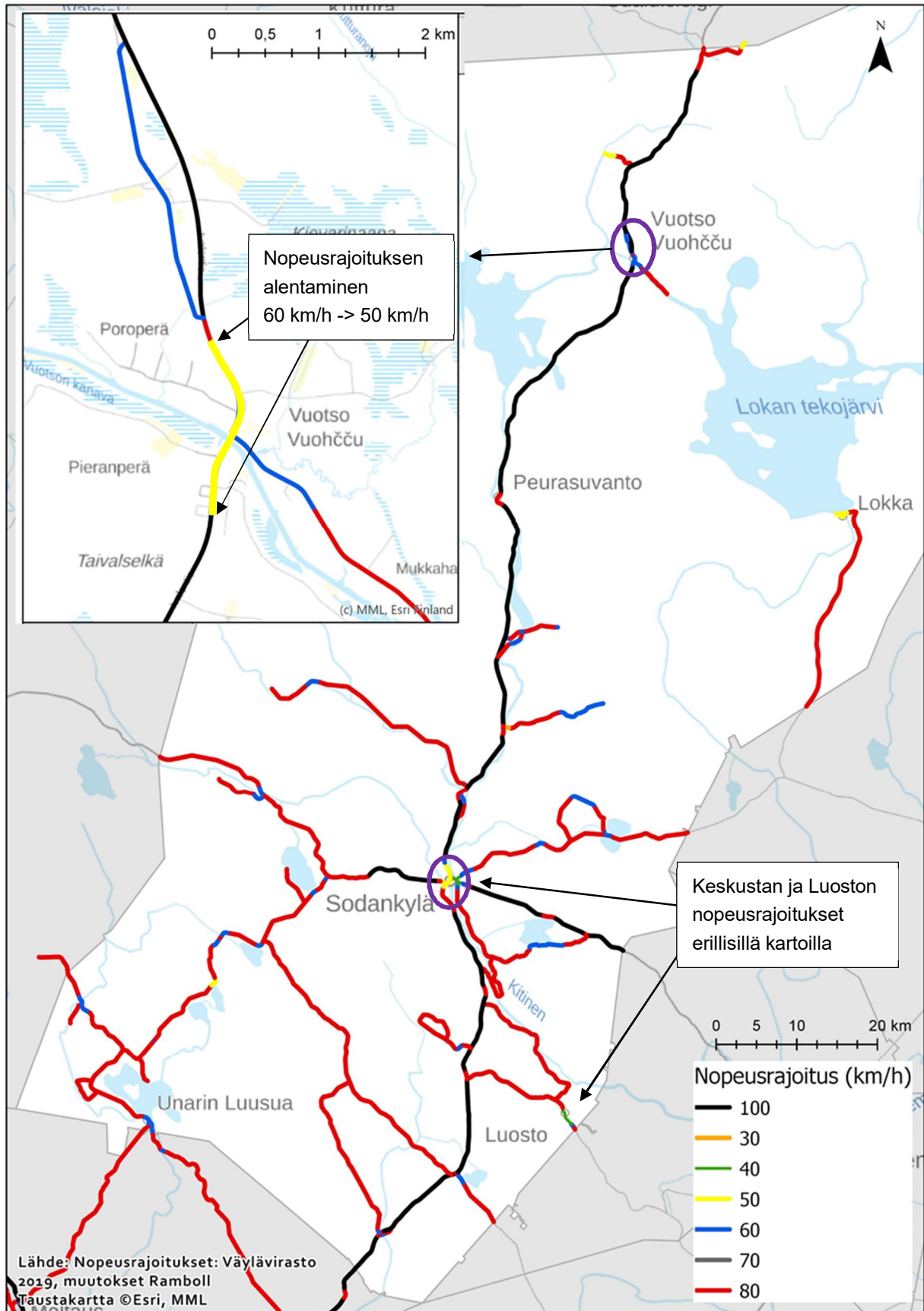
Haja-asutusalueen osalta esitetään nopeusrajoituksen alentamista 60 km/h:sta 50 km/h:iin Vuotson kylällä valtatiellä 4. Kylä on rakentunut molemmin puolin tietä, joten nopeusrajoituksen alentamisella parannetaan jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden liikenneturvallisuutta ja valtatie ylittävät suojatie voidaan säilyttää. Jos päätöksentekovaiheessa todetaan, ettei nopeusrajoituksen alentamiselle ole edellytyksiä, on suojatiet poistettava.



Kuva 18. Nopeusrajoitusesitykset Sodankylän keskustassa.



Kuva 19. Nopeusrajoitusesitykset Luostolla.



Kuva 20. Nopeusrajoitukset ja esityksen nopeusrajoitusmuutoksista haja-asutusalueella.

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.

Sodankylässä etäisyydet ovat keskustan ulkopuolella pitkiä, joukkoliikennettä vähän ja henkilöautolla kulkeminen monin paikoin välttämätöntä. Paras potentiaali kävelyn ja pyöräilyn lisäämiseksi on luonnollisesti keskustan alueella, jossa jalankulku- ja pyöräilyverkosto on jo nyt varsin kattava ja tienilytyksiä turvaamaan rakennettu liikennevaloja, korotettuja suojateitä ja suojatiesaarekkeita. Keskustassa huomiota kannattaa kiinnittää jalankulku- ja pyöräilyväylien kuntoon. Sodankylään on laadittu vuonna 2019 erillinen kävely- ja pyöräilystrategia keskustaaajaman alueelle, jossa on kuvattu mm. pyöräilyolosuhteiden kehittämisen painopistealueet ja pyöräilyn tavoiteverkko Sodankylässä. Suunnitelman mukaan kunnan alueella on tällä hetkellä noin 12 km kunnan ylläpitämiä kävelyn ja pyöräilyn väyliä. Lisäksi kunnan alueella on 30 km Lapin ELY-keskuksen

ylläpitämiä jalankulku- ja pyöräilyväyliä. Uusia kävelyn ja pyöräilyn väylätarpeita on keskustaajaman alueelle esitetty noin 6,7 km. Kehittämisstrategiassa esitetty pyöräliikenteen tavoiteverkko on kuvassa 17.

Sodankylän kävely- ja pyöräilystrategian tavoitteena on kävelyn ja pyöräilyn osalta 30 %:n kasvu vuoteen 2030 mennessä, jolloin kävelyn kulkutapaosuus oli 22 % ja pyöräilyn 10 %. Seuraavassa muutamia tavoitteita, joita kehittämisstrategiassa on esitetty:

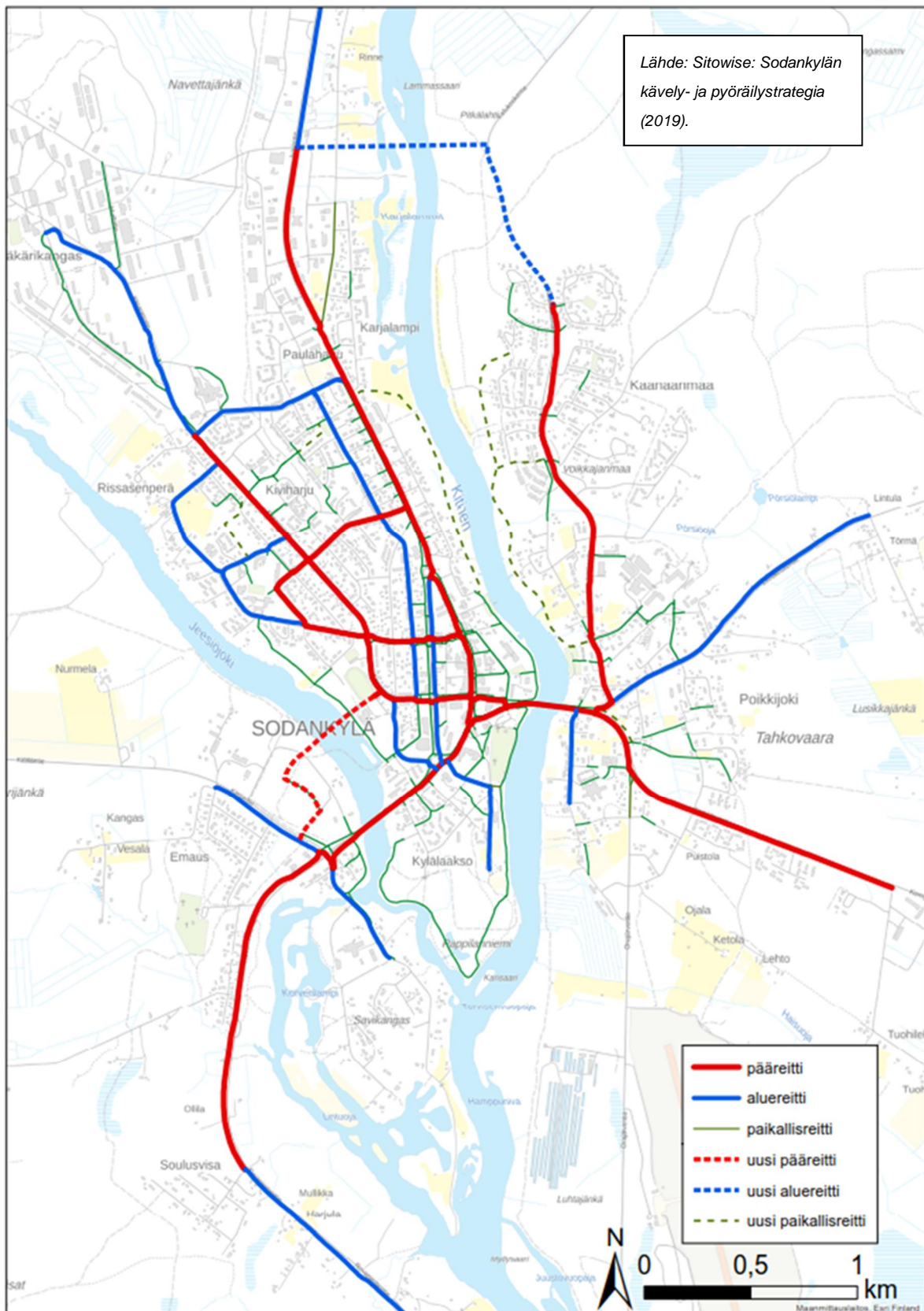
- pyöräilyn ja kävelyn osuus alle 5 km:n matkoilla kasvaa.
- kuolemaan johtaneissa jalankulkija- ja pyöräilijäonnettomuuksissa toteutuu 0-visio ja loukkaantumiseen johtaneiden jalankulkija- ja pyöräilijäonnettomuuksien määrä vähenee selvästi.
- pyörällä ja kävellen liikkuminen on helppo, esteetön ja turvallinen vaihtoehto keskustaajaman alueella.
- pyöräliikenneverkko on kattava, laadultaan korkeatasoinen ja tukee luontaisesti liikkumista keskustaajaman alueella.
- työmatkapyöräilyn sekä koulu- ja opiskelumatkapyöräilyn osuus kasvaa.
- pyöräpysäköinnin kehittäminen.

Tässä liikenneturvallisuuksuunnitelmassa on huomioitu juuri laadittu Sodankylän kävely- ja pyöräilystrategia. Työn aikana on noussut esille tarpeita kävelyn ja pyöräilyn turvallisuuden parantamiseksi myös keskustaajaman ulkopuolella, kuten Luostolla ja Kersilön kylässä, joihin on esitetty jalankulku- ja pyöräily-yhteyksien kehittämistä. Lisäksi suunnitelmassa on tarkasteltu uuden koulukeskuksen vaikutus kävelyn ja pyöräilyn näkökulmasta, koska oppilaat liikkuvat jatkossa entistä enemmän keskustan halki uudelle koulukeskukselle. Uusi merkittävä yhteys kävelyn ja pyöräilyn kannalta on myös uusi esitetty silta uudelta hyvinvointikeskukselta Pekanrantaan joen yli.

Sodankylän taajamassa on jo nykyisellään varsin kattava kävely- ja pyöräilyväylien verkosto ja tienylitystä on turvaamassa hyvin saarekkeita, korotettuja suojateitä ja liikennevaloja. Merkittävämpänä muutoksena jalankulun ja pyöräilyn kannalta on uusi jalankulku- ja pyöräily-yhteys uudelta hyvinvointikeskukselta joen yli Pekanrannan alueelle. Väylä sujuvoittaisi huomattavasti kulkemista keskustan ja hyvinvointikeskuksen välillä ja loisi turvallisen yhteyden kulkemiselle. Tätä kautta muodostuisi myös uusi ulkoilureitti keskustassa ja sen lähiympäristössä asuville asukkaille.

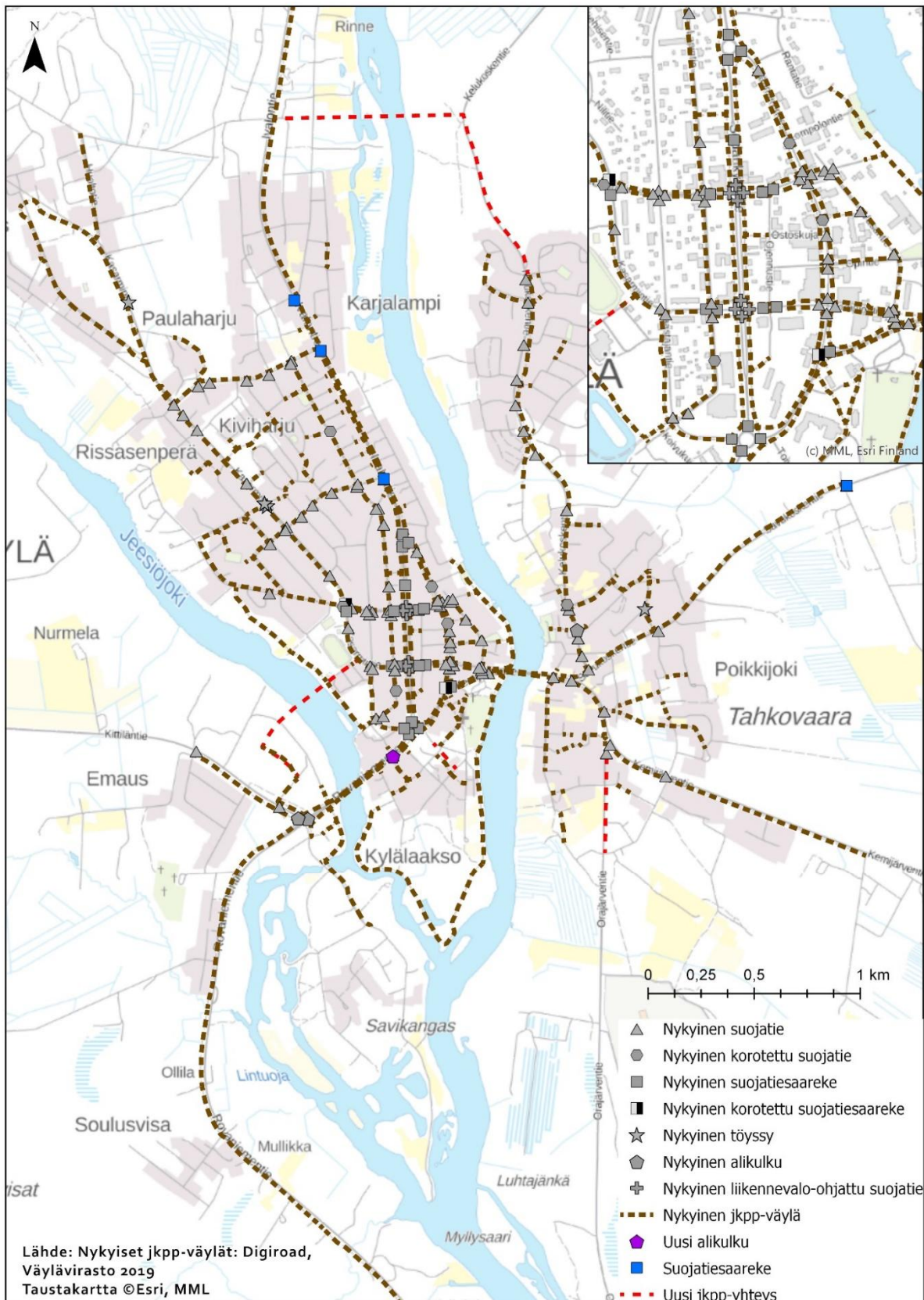
Toinen merkittävä uusi yhteys olisi uusi jalankulun ja pyöräilyn väylä Kelukoskentieltä joen yli Ivalontien (vt 4) varteen, joka toteutuisi, mikäli Kemijärventie (vt 5) linjataan uudelleen. Lisäksi taajamassa jalankulku- ja pyöräilyverkostoon esitetään uutta korotettua väylää Toivonimentielle, joka rakennetaan samassa yhteydessä uuden katulinjauksen kanssa. Orajärventielle (mt 19808) esitetään rakennettavan väylä Kemijärventieltä Ojalantien liittymään saakka, mikäli maankäyttö alueella kehittyy. Kelukoskentiellä päiväkodin kohdalla Ansajokoksen kohdalla olisi hyvä olla myös yhteys suojatieltä jalankulku- ja pyöräilyväylälle. Keskustan alueelle esitetään uutta jalankulun ja pyöräilyn alikulku Rovaniementielle (vt 4) Koivukujan kohdalle sekä suojatiesaarekkeita nykyisille suojateille Ivalontien (vt 4) Juontotien, Ratsutien ja Ranniotien liittymien läheisyyteen. Lisäksi Savukosketielle (mt 967) esitetään suojatiesaarekettä nykyisen suojatien kohdalle turvaamaan ylityksiä samalla, kun suojatiemerkinnet poistetaan. Ko. suojatie on 60 km/h -alueella. Nykyinen jalankulku- ja pyöräilyverkko ja ylitykset sekä esitetyt toimenpiteet keskustassa ja sen lähiympäristössä on kuvattu kartassa 26.

Sodankylän alueella on suojateitä, jotka sijaitsevat 60 km/h -nopeusrajoitusalueella. Nykyisten ohjeistuksien mukaan tämä ei ole enää hyväksyttävä, vaan tarvittaisiin alikulku tai liikennevalo-ohjattu suojatie. Olemassa olevista suojateista useat sijaitsevat maaseutumaisilla osuuksilla, jossa liikennemäärät ovat kohtuullisen vähäisiä. Liikennenympäristö ei useissa tapauksissa tue nopeusrajoituksen alentamista. Jos suojatie ei ole periaateratkaisujen mukainen, eikä sille ole juurikaan tarvetta, esitetään se poistettavaksi. 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.



Kuva 21. Pyöräilyn pää-, alue- ja paikallisreitit Sodankylässä.

Keskustassa on paikoin madallettu/luiskattu reunakiviä suojateiden kohdalla. Tämä helpottaa kulkemista esteettömyyden näkökulmasta. Viimeistään seuraavan päällystysurakan yhteydessä kehoitetaan korjaamaan reunakivet ja luiskat ”siistimmin” virallisen ohjeiden mukaisesti kaikilta keskusta-alueen suojateiltä (SuRaKukortit).



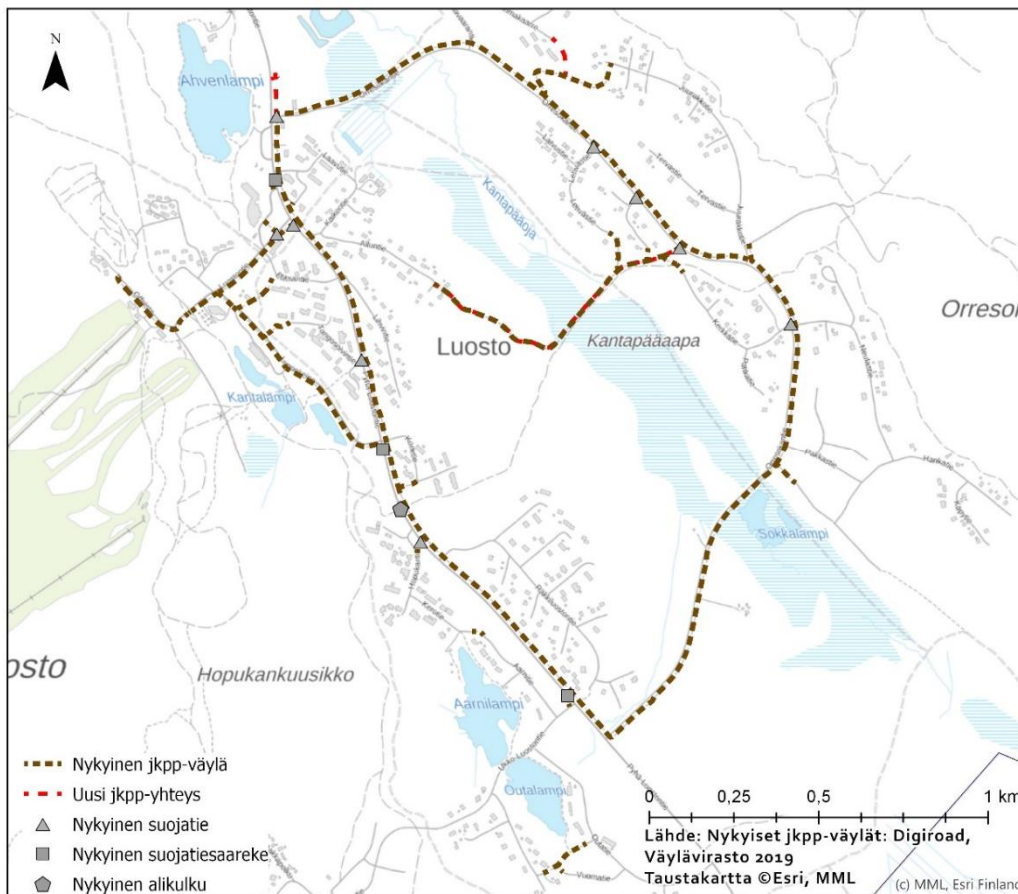
Kuva 22. Nykyinen jalankulku- ja pyöräilyväylien verkko sekä esitetyt kehittämistoimenpiteet Sodankylän keskustassa.

Luostolla kehitetään nykyistä jalankulku- ja pyöräily-yhteyttä Alluntien ja Orresokantien välillä, jotta reitti on hyväkuntoinen ympäri vuoden. Pyhä-Luostontien (mt 962) varressa väylää on tarpeellista jatkaa Orresokantien liittymästä Sodankylän suuntaan, mikäli maankäyttö alueella kehitty lähivuosina. Ahmakaarteen päästä on esitetty lisäksi uutta jalankulku- ja pyöräily-yhteyttä Juurakkotielle.

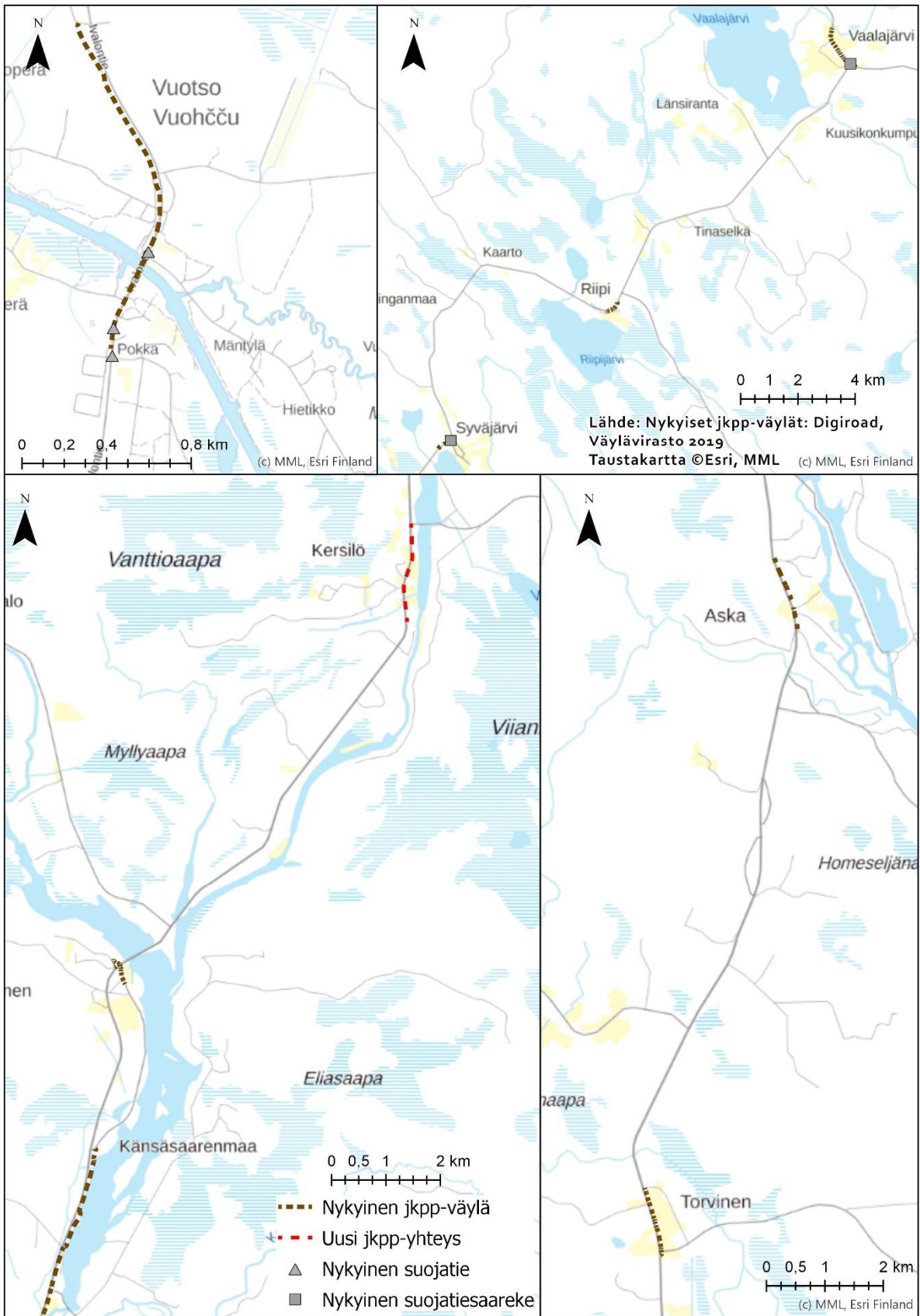
Haja-asutusalueella uusi väylä esitetään Ivalontien (vt 4) varteen Kersilön kylälle valtatie itäpuolelle välille Ivalontie 1913 – Moskuvaarantie (mt 19889). Maankäyttö on varsin runsasta ja valtatie liikennemäärä kohtuullisen suuri. Samalla on syytä järjestellä yksityistieliittymiä. Suunnittelun ja toteutuksen kustannukset jaetaan kunnan ja ELY:n kesken.



Kuva 23. Suojateiden reunakivissä on monin paikoin kulumisen merkkejä keskustassa.



Kuva 24. Nykyinen jalankulku- ja pyöräilyväylien verkko sekä esitetyt uudet väylät Luostolla.



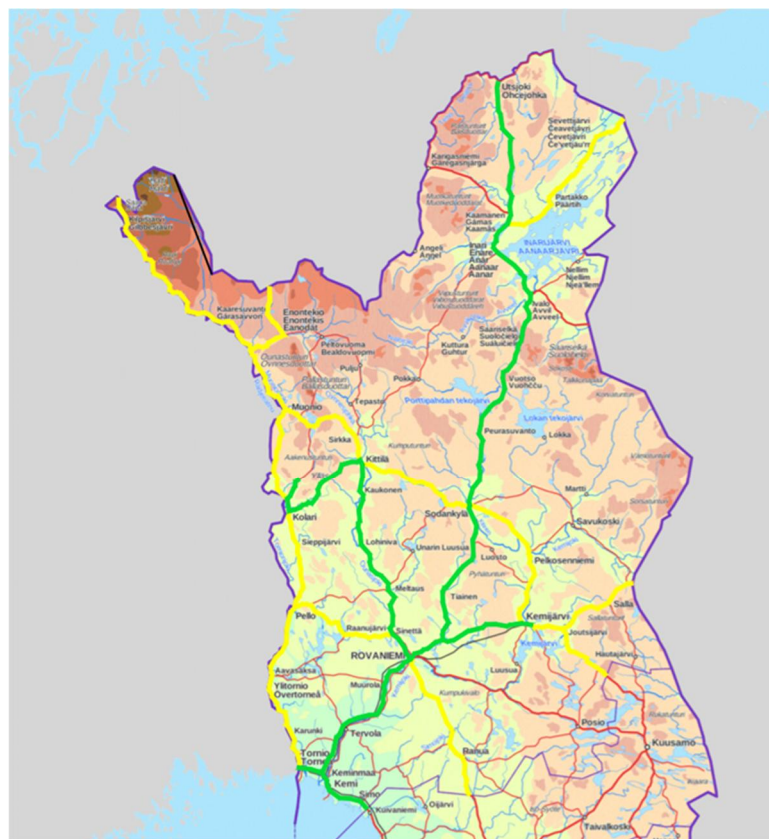
Kuva 25. Nykyinen jalankulku- ja pyöräilyväylien verkko sekä esitetyt uudet väylät Sodankylän haja-asutusalueilla.

4.5. Maanteiden toimenpiteet

Sodankylän liikennesuoritteesta suurin osa kertyy valtateille 4 ja 5, kantatielle 80 sekä kolminumeroisille maanteille 952, 962 ja 967. Pitkänmatkainen ja kuntien 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. 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.

Uusia jalankulku- ja pyöräilyväyliä on esitetty muutamissa kohdissa, mm. Luostolla ja Kersilössä. Lisäksi tien ja pientareen leventäminen paikoin auttaa myös kävelijöitä ja pyöräilijöitä. Suojateiden poistamista on esitetty kohteissa, joissa on 60 km/h -nopeusrajoitus eikä liikennenympäristö tue alhaisempaa nopeusrajoitusta.

Suurten erikoiskuljetusten (SEKV) -verkko on määritetty 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.



— SEKV-reitti (7*7*40)
— Täydentävä reitti (4,4*6*30)

Kuva 26. SEKV-reittiverkko ja täydentävä reittiverkko 2019 (ELY-keskus 2019).

Pääteiden leveydellä on merkitystä erityisesti ojaansuistumisten ja kohtaamisonnettomuuksien todennäköisyyksiin. Pitkällä matkalla tien leveyden tulisi olla mahdollisimman yhtenäinen. Valtatie 4 on Väyläviraston ohjeen perusteella metrin liian kapea Raudanojan sillalta etelään päin ja keskustaajamasta pohjoiseen. Samoin valtatie 5 on kunnan alueella selkeästi liian kapea. Tosin liikennemäärä on pieni Mantovaaran ja raviradan itäpuolella. Kantatie 80 eli Kittiläntie on poikkeuksellisen kapea Katajajärven (Liikkuvankankaan liittymän) kohdalta länteen päin. Tien leveys on vain kuusi metriä, kun tavoiteleveys on yhdeksän metriä. Liikennemääräkin on yli 1200 ajoneuvoa vuorokaudessa. Teiden leventämisen osalta kantatie 80 on tärkein kohde.

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

Teiden tärkeitä ja jyrkimällä tehtäviä keskiviivoja käytetään, kun tien liikennemäärä on yli 2000 ajoneuvoa vuorokaudessa ja reunaviivoja, kun liikennemäärä on yli 4000 ajoneuvoa vuorokaudessa eikä niitä käytetä taajamissa. Sodankylässä tällaisia tieosuuksia on valtatiellä 4 keskustasta etelään Vuontisvaaraan saakka ja keskustasta pohjoiseen Sattaseen saakka. Koska tärkeitä viivoista on eniten hyötyä silloin, kun niitä on mahdollista tehdä pitkälle matkalle, ei tässä selvityksessä niitä esitetä. Jos Lapin alueelle tehdään periaatepäätös, että tärkeitä viivoja voidaan toteuttaa ohjetta alhaisimmilla liikennemäärillä, viivoja suositellaan valtatiellä 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 liittämätyyppisiin 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 on esitetty maantielle kiertoliittymää keskustassa Jäämerentien ja Kemijärventien (vt 5) liittymään, joka on koettu ruuhkaiseksi. Valtatien 5 ja Savukoskentien liittymään on laadittu kiertoliittymästä suunnitelma vuonna 2017. Lisäksi kiertoliittymää tai vaihtoehtoisesti uusia liikennevaloja on esitetty valtatie 4 ja kantatien 80 liittymään, jonka liikennemäärät tulevat kasvamaan tulevaisuudessa uuden hyvinvointikeskuksen myötä.

Liittymissä olevilla saarekkeilla voidaan lisätä liittymän havaittavuutta, selkeyttää ajolinjoja ja joissain tapauksissa mahdollistaa tien ylittäminen kävellen kahdessa vaiheessa. Maantien 962 eli Luostontien liittymään olisi hyvä rakentaa ns. sivusuunnan tulppasaareke. Liikennemäärä ylittää ohjearvot ja liittymässä on myös suoja- ja suojatie. Liittymä on myös matkailun kannalta tärkeä. Maantien 9695 eli Kiilopääntien liikennemäärä ylittää ohjearvot ja liittymässä on paljon matkailuliikennettä. Liittymään esitetään sivusuunnan tulppasaareke. Maantiellä 9711 eli Kevitsantiellä liikennemäärä ylittää ohjearvon mutta sivusuunnan tulppasaareke voi haitata liikaa raskasta liikennettä, joten sitä ei esitetä.

Maanteiden väistötiloilla ja vasemmalle kääntyvien kaistoilla voidaan sujuvoittaa päätien liikennettä ja vähentää peräänajojen riskiä. Sodankylän alueelle ei näitä esitetä taajaman ulkopuolisille alueille, koska vasemmalle kääntyvien määrät ovat vähäisiä.

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, jolla on paljon matkailuliikennettä. Kaiteiden riittävä pituus ja korkeus on syytä tarkistaa teiden uudelleen päällystämisten yhteydessä.

Matkailu on merkittävässä asemassa Lapissa, jonka vuoksi on maanteillä 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. Esimerkiksi Kaksilauttasessa Kultaojantiellä on matkailu- ja majoitustoimintaa, mutta esille on noussut, että liittymä on hankalasti havaittavissa. Paras ratkaisu olisi palvelukohteen opastusmerkit ennako-opasteineen valtatielle 4.

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 näkemäkatveja) sekä suuri poro-onnettomuusriski. Jakson onnettomuustiheys ja -aste ovat suurempia kuin päätiellä keskimäärin. Valtatiellä korostuvat tavaraliikenteen tarpeet, sillä kuljetuksista huomattava osuus on pohjoisesta tulevia puutavara- ja kaivoskuljetuksia sekä matkailukeskuksiin meneviä elintarvikekuljetuksia. Väyläviraston tavoitteena on valtatie 4 leventäminen tavoiteleveyteen (9/7 m) sekä geometrian, kantavuuden ja rakenteellisen kestävyuden parantaminen. Myös jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita on tarkoitus kehittää. Väylävirasto on arvioinut kustannuksiksi noin 38,5 miljoonaa euroa ja toteutuksen vaiheittain.

Sodankylässä ollaan varautumassa valtatie 5 uudelleen linjaukseen. Liikenneviraston tarkastuksessa nykyisen Kitisen sillan kantavuus on todettu puutteelliseksi. Silta rajoittaa jopa 84 tn HCT-kuljetuksia ja paras

vaihtoehto olisi sillan uusiminen kokonaan. Sodankylään suunnitellaan Sakatin kaivosta, jonka kuljetukset edellyttävät sillan rakentamista Kitisen yli Sodankylän pohjoispuolelle. Uusi linjaus lähtisi nykyiseltä viitostieltä Tuohiaavan kohdalla pohjoiseen Tahkovaaran asuinalueen itäpuolelta ja Kaanaanmaan asuinalueen pohjoispuolelta Kitisen yli Varuskunnantien liittymään valtatielle 4. Lisäksi uudelta linjaukselta tarvitaan mahdollisesti uusi tieyhteys pohjoiseen päin kaivoshankkeiden myötä. Parhailtaan hankkeesta ollaan laatimassa esiselvitystä. Väylävirasto toteaa, että esiselvityksen pohjalta merkitään valtatie 5 uusi ohjeellinen sijainti Pohjois-Lapin maakuntakaavaan. Rakentaminen olisi mahdollista aloittaa vuonna 2024.

Keskustassa valtatie 4 parantamisesta Jeesiöjoen sillan kohdalla on laadittu tiesuunnitelma vuonna 2018. Tiesuunnitelman kanssa samanaikaisesti Sodankylän kunta on selvittänyt, kuinka valtatie 4 eteläistä kiertoliittymää tulisi kehittää. Huonokuntoinen Jeesiöjoen silta on painorajoitettu nykyään niin, että useita raskaita ajoneuvoja ei päästetä sillalle yhtä aikaa ja raskaat ajoneuvot ohjataan käyttämään ajoradan keskilinjaa. Painorajoituksen ohjaus hoidetaan liikennevaloin. Sillan huonosta kunnosta johtuen valtatiellä 4 ei ko. tieosuudella voi hoitaa erikoiskuljetuksia. Tiesuunnitelmassa on esitetty, että valtatie 4 uusi linjaus rakennetaan poikkileikkauksen 9/7 mukaisena nykyisen sillan luoteispuolelle. Suunnitelmissa on myös uusi jalankulun ja pyöräilyn alikulku korvaamaan Koivukujan kohdalla olevaa suojatieyhteyttä. Sodankylän kunta on laatimassa tiesuunnitelman hyväksymisen edellyttämiä asemakaavamutosta. Rakennussuunnitelma valmistui 2019, ja uuden sillan toteuttaminen alkanee vuonna 2020..



Kuva 27. Valtatie 4 ja Jeesiöjoen silta (Tiekuva.com).

Sodankylän taajamassa suurin muutos tieverkkoon olisi valtatie 5 uudelleen linjauksella, kun osa liikenteestä siirtyisi kulkemaan Kemijärven suunnasta taajaman pohjoispuolelle. Hankkeen aikataulu ei ole kuitenkaan vielä tiedossa, joten on tärkeää pohtia ratkaisuja nykytilanteen parantamiseksi ja sitä kautta turvallisuuden lisäämiseksi. Kemijärventien ja Jäämerentien liittymä koetaan ruuhkaiseksi. Liikennettä sujuvoittamaan esitetään liittymään kiertoliittymää. Kunta aikoo kehittää torin ja kirkon välistä aluetta, jonka yhteydessä tulee tarkastella myös Kemijärventiellä Jäämerentien liittymän ja Kitisen sillan väliset jalankulun ja pyöräilyn ratkaisut ja mahdolliset uudet suojatieratkaisut.



Kuva 28. Jäämerentien ja Kemijärventien liittymä koetaan ruuhkaiseksi.

Rovaniementien (vt 4) ja Jäämerentien (vt 5) kiertoliittymä on ajoittain koettu olevan ruuhkainen. Erityisesti etelästä itään kohti ydinkeskustaa haluttaisiin lisäkapasiteettia, eli vapaa oikea -järjestelyä. Se ei kuitenkaan ole mahdollista Väyläviraston suunnitteluohjeiden mukaan, koska poistumissuunnalla jalankulkijat ja pyöräilijät ylittävät ajoradan tasossa eli siinä on suojatie. Uuden kaistan linjaus olisi käytännössä suora, joten ajonopeudet nousisivat korkeiksi ja suojateiden turvallisuus heikkenisi merkittävästi. Kiertoliittymä on nimenomaan toteutettu hillitsemään ajonopeuksia ja sujuvoittamaan liikennettä joka suunnassa. Lisäksi Toivonniementien liittymä on niin lähellä kiertoliittymää, että uuden kaistan myös liittymästä tulisi turvaton.

Rovaniementien (vt 4) ja Kittiläntien (kt 80) liittymä on kanavoitu ja jalankululla ja pyöräilylle on alikulut. Liittymä koetaan kuitenkin edelleen ongelmalliseksi. Sodankylään avataan uusi hyvinvointikeskus Kittiläntien pohjoispuolelle Karistamontielle, joka lisää selvästi liikennettä myös Rovaniementien ja Kittiläntien liittymässä. Liikenneturvallisuuden parantamiseksi ja liikenteen sujuvoittamiseksi liittymään esitetään varauduttavaksi liikennevalojen tai kiertoliittymän rakentamiseen sitten, kun liikennetilanne sen vaatii. Olemassa olevien rakenteiden takia liikennevalot ovat todennäköisesti edullisemmat.



Kuva 29. Rovaniementien ja Kittiläntien liittymään esitetään liikennevaloja tai kiertoliittymää liikennettä sujuvoittamaan (kuvat: tiekuva.com).

Ivalontielle (vt 4) esitetään Väyläntien pohjoista liittymää katkaistavaksi ja kulkua Väyläntielle Hallitien kautta. Ratkaisulla voidaan karsia yksi nelihaaraliittymä valtatieltä taajama-alueen ulkopuolelta. Kolmihaaraliittymän ovat valtateillä turvallisempia kuin nelihaaraliittymät. Lisäksi ns. T-liittymään on edullista tehdä tarvittaessa väistötila, jota ei voi nelihaaraliittymään tehdä ja sillä voidaan sujuvoittaa päätien liikennettä. Väyläntielle on vähän maankäyttöä, joten muutoksesta on vain vähän haittaa.

Kemijärventien (vt 5), Hannuksenrannan ja Savukoskentien (mt 967) liittymä on koettu turvattomaksi. Sen osalta esitetään vuonna 2017 laadittua kiertoliittymäsuunnitelmaa suojateineen. Hannuksenranta-kadun mutkan kohdalla olevan valtatie ylittävän suojatien kohdalla on lisäksi suojatiesaareke.

Sodankylässä taajaman lähistöllä on liittymiä, joissa on paikalliskohteen viitta, mutta suunnistustaulu puuttuu. Tällainen liittymä on esimerkiksi Rovaniementiellä (vt 4) keskustan eteläpuolella sijaitseva Poikelantie ja keskustan pohjoispuolella oleva Pontikkapalo sekä Kemijärventiellä (vt 5) Tuohiaapa. Ennen kyseisiä liittymiä lisätään suunnistustaulut. Vuontisvaaran kohdalla esille nousi myös ohittamisen kieltävien sulkuviihojen puute Rovaniementiellä sekä Tähtiherrantie/Poikelantien ja Petäjärannan liittymien kohdalla. Sulkuviihojen maalaamista esitetäänkin Tiemerkintöjen suunnittelu- ja Liikenteen ohjaus, Viitoitus -ohjeiden mukaisesti kaikkiin niihin liittymiin, joissa on paikalliskohteen viitta ja suunnistustaulut.

4.6. Kadut ja pihat

Haastajantien ja Kasarmintien liittymään esitetään kiertoliittymää. Asemakaavassa tämä on jo huomioitu. Haastajantiellä K-supermarketin liittymä on koettu olevan hankalassa paikassa. Liittymää siirtämällä itään päin näkemät saadaan paremmiksi ja liittyminen Haastajantielle turvallisemmaksi.

Uuden koulukeskuksen toteutumisen myötä on syytä tarkistaa alueen katuliittymien näkemät niin ajoratojen kuin jalankulku- ja pyöräteidenkin osalta.

Hannuksenranta-katu on tällä hetkellä melko heikossa kunnossa, joten kunnassa on suunniteltu kadun peruserustusta. Tien osalta esitetään toimenpiteitä olevien suunnitelmien mukaisesti sekä kadun että jalankulku- ja pyöräilyväylän osalta.

Uutta tievalaistusta on esitetty Luostolle Ahmakaarteelle. Muitakin toiveita valaistuskohdeista Sodankylässä tuli, mutta nykyisessä rahoitustilanteessa niitä ei ole realistista esittää, sillä toteutuminen on niin epätoennäköistä.

Uuden jäähallin pihassa on haasteita liikkua ja pysähtyä linja-autolla niin, että matkustajilla olisi turvallinen yhteys jäähalliin tai urheilutaloon. Tässä esitetään, että piha-alueita muutetaan siten, että linja-autolla pääsee kiertämään pysäköintialueen ympäri vastapäivään. Tällöin matkustajat voidaan kuljettaa lähelle sisäänkäyntejä eikä linja-autolla tarvitse peruttaa.

Vaalajärven koulun piha Vaalajärvellä on koettu ongelmalliseksi, sillä vanhemmat ajavat autolla lapsia tuodessaan ja hakiessaan epämääräisesti. Turvallisinta olisi, jos autoilijoita ei päästettäisi koulun varsinaiselle pihalle vaan saattoa varten olisi lenkkitie sisääntulotien varressa. Toinen mahdollisuus on tehdä selkeä ympyrä koulun nurkalle ja erottaa välituntipiha siitä aidalla tai vastaavalla.

Poikkijoen päiväkodilla on koettu ongelmaksi pysäköintipaikkojen puute. Kehitetään päiväkodin pysäköinti- ja saattoliikennejärjestelyjä niin, että päiväkodin edusta varataan pelkästään saattoliikenteelle ja henkilökunnan pysäköintipaikat sijoitetaan uudelle pysäköintialueelle Jäähallintien itäpäähän.



Kuva 31. Piha-alueiden kehittämissideoita.



Kuva 30. K-supermarketin liittymää tulisi siirtää itään päin näkemien parantamiseksi.

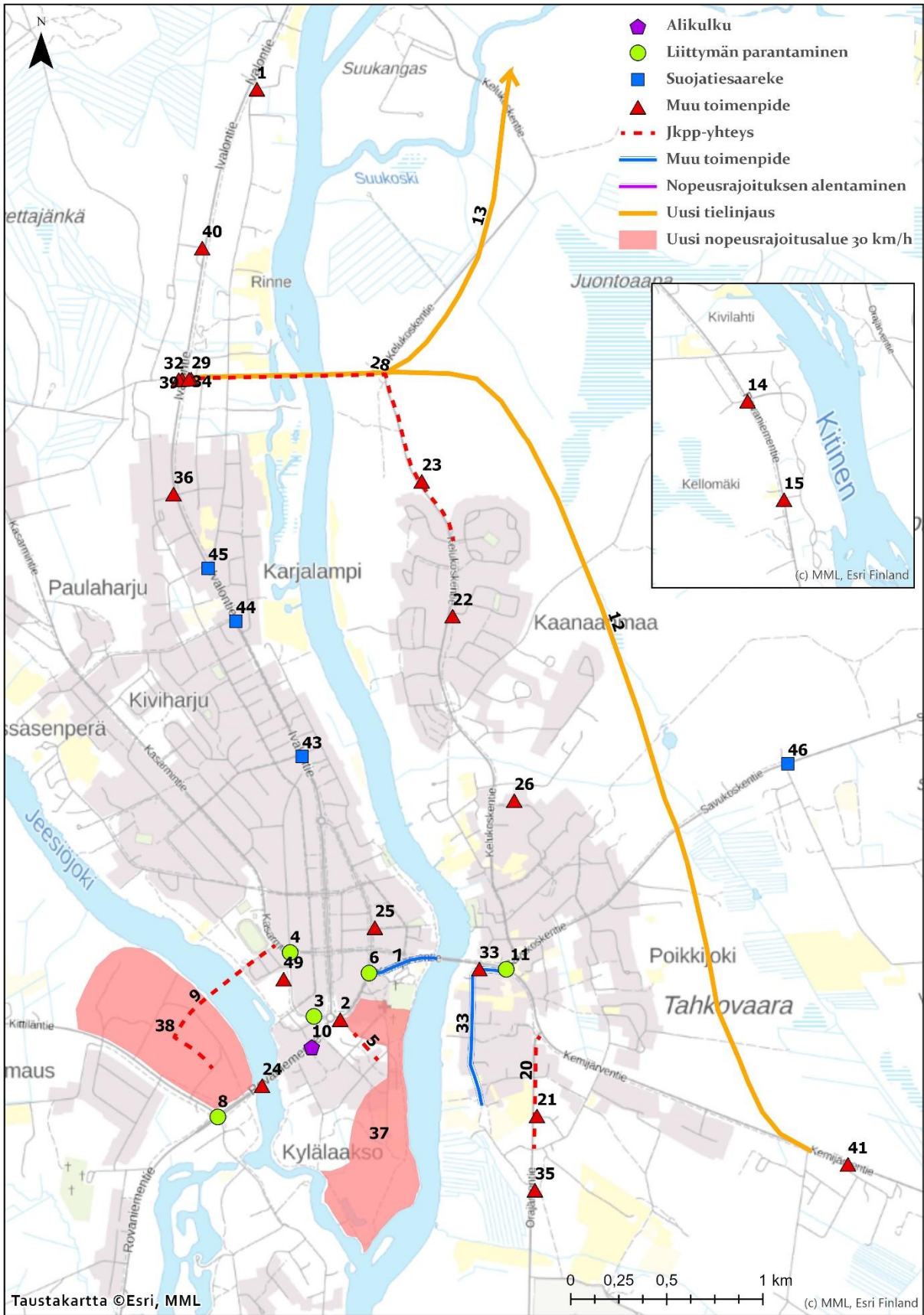
5.Toimenpideohjelma

Seuraavissa kappaleissa on esitetty tarkemmat kartat liittyen mm. kävelyyn ja pyöräilyyn, väistämivelvollisuuksiin ja nopeusrajoituksiin. Työn yhteydessä laadittu toimenpideohjelma muodostuu toimenpideluette-loista 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 kuntien ja ELY-keskuksen rahoitusmahdollisuuksista. 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 hanke 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.

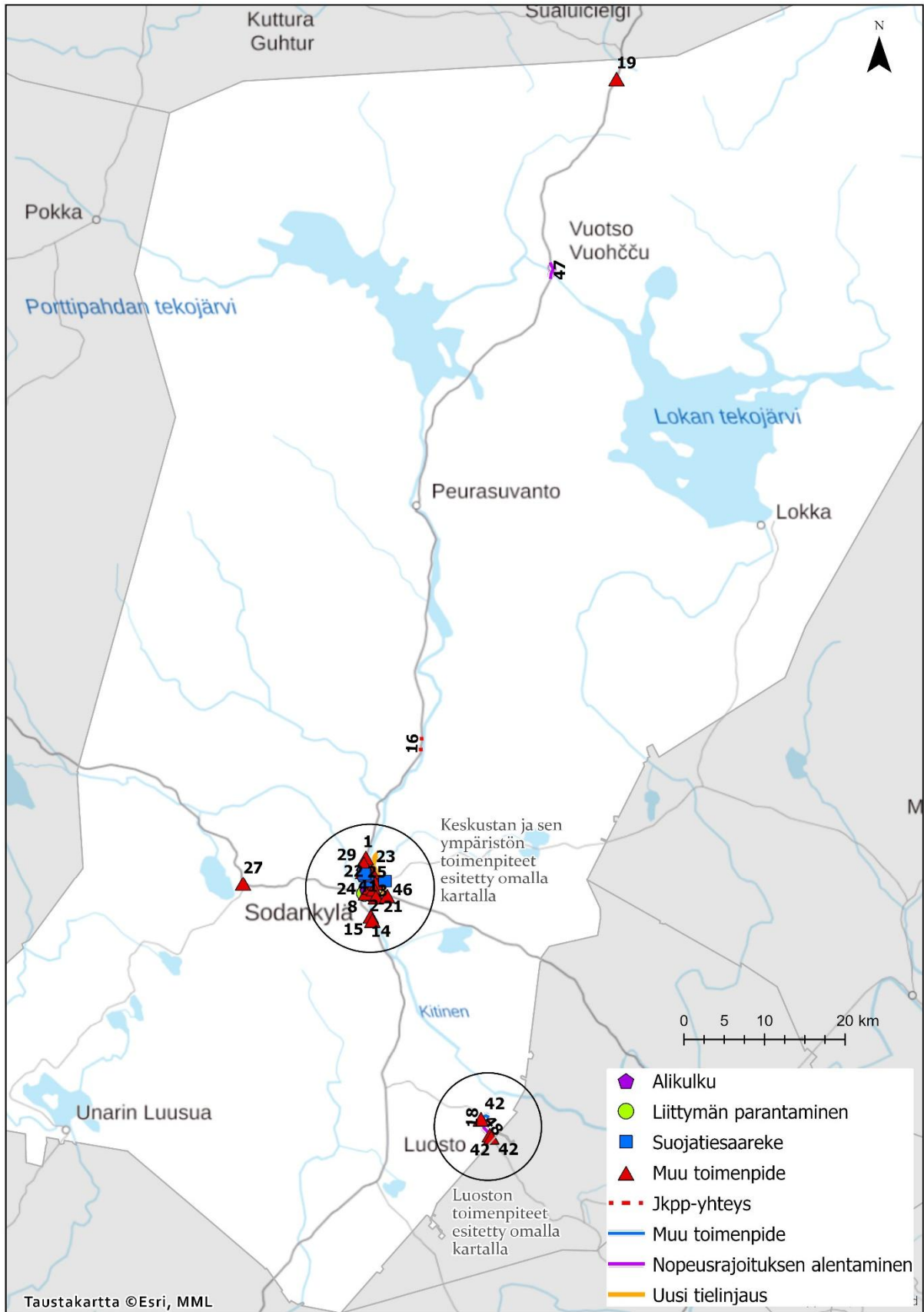
Taulukoissa on esitetty maanteiden osalta Tarva-laskelmassa käytetty toimenpide ja sillä saadut laskennalliset henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien vähenemiset. Tarva-laskelmassa ohjelma arvioi toimenpiteen vaikutusta tiekohdan viime vuosien onnettomuuksien, tie- ja liikenneolosuhteiden sekä 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.

Sodankylän kärkihankkeiksi esitetään:

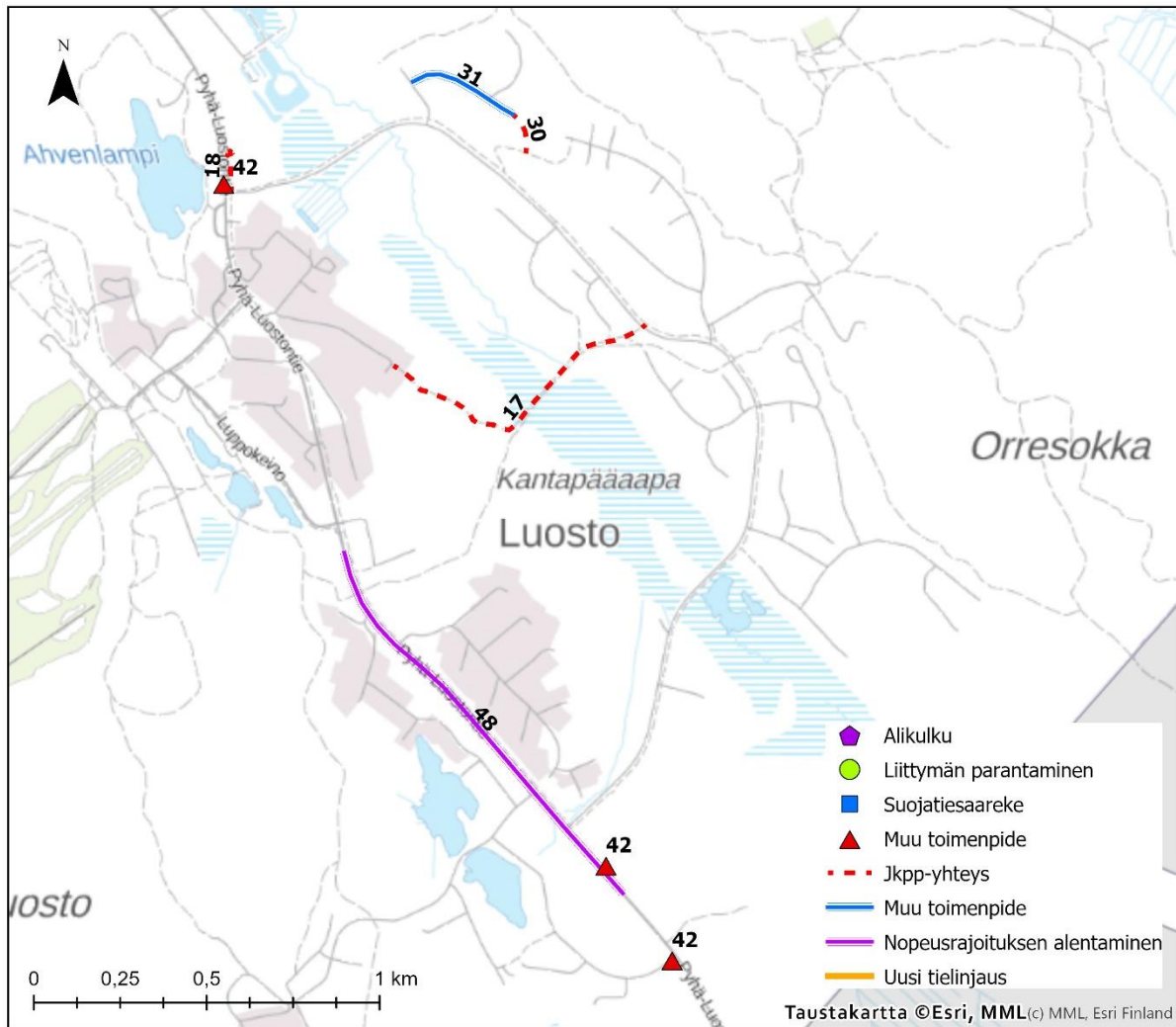
- 1. Valtatien 5 toimenpiteet ydinkeskustan kohdalla (tori yms.)**
- 2. Valtatien 5 ja Savukoskentien (mt 967) kiertoliittymä**
- 3. Kersilön jalankulku- ja pyöräilyväylä**



Kuva 32. Toimenpide-esitykset Sodankylän keskustassa ja sen läheisyydessä.



Kuva 33. Toimenpide-esitykset Sodankylän haja-alueella.



Kuva 34. Toimenpide-esitykset Luostolla.

Nro	Alue	Kohdekuvaus	Toimenpide	Toimenpiteen kuvaus	Tienro	Aosa	Aet	Losa	Let	Määrä	Yks.	Kust. arvio (*1000€)	Kiir. lk	Heva väh.	Tarva	Väylän omistaja
1	Sodankylä	Pohjantie	Muu toimenpide	Siirretään Taajama-merkki ja taajama päättyvä -merkki Pohjantien pohjoispäähän. Vainoitoisesti lisätään taajama päättyvä-merkki nykyisen taajama-merkin kanssa samaan varteen ja sen jälkeen pohjoisen suuntaan mennessä lisätään alueellinen 40 km/h-merkki.							1	kpl	1			Kunta
2	Sodankylä	Jäämerentie (vt 5)	Muu toimenpide	Siirretään alueellinen nopeusrajoitus 40 km/h päättyvä -merkki samaan kohtaan alueellinen 40 km/h alkaa -nopeusrajoitusmerkin kanssa.	5	420	6095	420	6130	1	kpl	1	1			ELY
3	Sodankylä	Haastajantie	Liittymän parantaminen	Siirretään K-kaupan liittymää itään päin näkemien parantamiseksi.						1	kpl	5	1			Kunta
4	Sodankylä	Kasarimentie / Haastajantie	Liittymän parantaminen	Kiertoliittymä (asemakaavan mukaisesti)						1	kpl	300	3			Kunta
5	Sodankylä	Toivoniementie	Jkpp-yhteys	Uusi korotettu jkpp-väylä ja katulinjaus						150	m	100	2			Kunta
6	Sodankylä	Jäämerentie / Kemijärventie (vt6)	Liittymän parantaminen	Kiertoliittymä	5	420	5890	420	5890	1	kpl	400	2	0,03477	288	ELY
7	Sodankylä	Kemijärventie (vt 5)	Muu toimenpide	Torin ja kirkon välisen alueen kehittäminen suojataajajärjestelyineen	5	420	5890	420	5580				2			ELY
8	Sodankylä	Kitiläntie (kt 80) / Rovaniementie (vt4)	Liittymän parantaminen	Kiertoliittymä tai liikennevalot	4	523	7540	523	7540	1	kpl	400 tai 150	2	0,05534 tai 0,03864	288 tai 381	ELY
9	Sodankylä	Pekamranta-Karistamontie	Jkpp-yhteys	Uusi jkpp-väylä peen yli						180	m	1500	2			Kunta
10	Sodankylä	Rovaniementie (vt 4, Kouvukujan kohdalla) / Hannuksenranta /	Jkpp-alku	Uusi jkpp-alku	4	523	8080	523	8080	1	kpl	250	1	0,0138	131	ELY
11	Sodankylä	Kemijärventie (vt 5) / Savukoskentie (mt 967)	Liittymän parantaminen	Kiertoliittymän rakentaminen	5	420	5240	420	5240	1	kpl	300	2	0,04749	288	ELY
12	Sodankylä	Kemijärventie (vt 5)	Uusi tielinjaus	Uusi linjaus taajaman pohjoisosaan, erillisen vallatien selvityksen ja kaavoituksen mukaan									3			ELY
13	Sodankylä	Kelukoskentie	Uusi tielinjaus	Mahdollinen uusi tie kaivokselle kaavoituksen perusteella									3			Kunta / ELY?
14	Sodankylä	Rovaniementie (vt 4) / Tähtiherrantie / Poikelantie	Muu toimenpide	Ohittamisen kieltävät sulkuviivat ennen liittymää. Lisätään suunnistustaulut Poikelan teollisuusalueelle.	4	523	4210	523	4210	2	kpl	5	1	0,00091	638	ELY
15	Sodankylä	Rovaniementie (vt4) / Peljäjäranta	Muu toimenpide	Ohittamisen kieltävät sulkuviivat ennen Peljäjärannan liittymää.	4	523	3650	523	3650	1	kpl	1	1	0,00072	638	ELY
16	Sodankylä	Ivalontie (vt 4) / Kersilö	Jkpp-yhteys	Uusi jkpp-väylä Kersilön kylälle vallatien itäpuolelle välillä Ivalontie 1913 - mt 19889 (Moskuväärantie)	4	527	7240	528	66	1900	m	475	2	0,00055	101	ELY
17	Sodankylä	Alluntie-Orresokantie	Jkpp-yhteys	Jkpp-yhteyden parantaminen						900	m	100	2			Kunta
18	Sodankylä	Pynä-Luostontie (mt 962)	Jkpp-yhteys	Jkpp-väylän jatkaminen maankäytön kehityksessä	962	2	4730						2			ELY
19	Sodankylä	Ivalontie (vt 4) / Kultaajantie	Muu toimenpide	Joko palvelukohteen opaste, tai mustapohjainen osoitevilla ennakkomerkkeineen Kultaajantien varren palveluihin	4	546	4290	546	4290	2 tai 4	kpl	1	1	0,00048	638	Yksityinen / ELY
20	Sodankylä	Orajärventie (mt 19808)	Jkpp-yhteys	Jkpp-väylä maankäytön lisää kehityksessä	19808	1	0	1	530	530	m	150	3	0,00026	101	ELY
21	Sodankylä	Harjuntie	Muu toimenpide	Lisätään alueellinen 40 km/h-merkki Harjuntien alkun						1	kpl	1	1			Kunta
22	Sodankylä	Kelukoskentie	Jkpp-yhteys	Yhteys suojatietä jkpp-väylälle						20	m	5	1			Kunta
23	Sodankylä	Kelukoskentie	Muu toimenpide	Lisätään Taajama päättyvä-merkki						1	kpl	1	1			Kunta
24	Sodankylä	Rovaniementie (vt 4)	Muu toimenpide	Jeesistöjen silian eteläpuolella	4	523	7700	523	7720	20x2	m	5	1	0,0002	631	ELY
25	Sodankylä	Jäämerentie (jkpp-väylä)	Muu toimenpide	Lisätään jkpp-väylälle ko. väylän merkki Opintien pohjoispuolelle pohjoiseen päin mennessä						1	kpl	1	1			Kunta

Nro	Alue	Kohdekuvaus	Toimenpide	Toimenpiteen kuvaus	Tienro	Aosa	Aet	Losa	Let	Määrä	Yks.	Kust. arvio (*1000€)	Klir. lk	Heva väh.	Tarva	Väylän omistaja	
26	Sodankylä	Jäähallintie	Muu toimenpide	Päiväkodin oven edustan pysäköintipaikat saattoliikenteelle. Mikäli pysäköintipaikkoja ei ole riittävästi henkilökunnalle, tehdään lisäpaikotusalue vanhan jäähallintien itäpään alueelle							1	kpl	5	1		Kunta	
27	Sodankylä	Vaalajärven koulun piha	Muu toimenpide	Ks. erillinen esitys raportista							1	kpl	5	1		Kunta	
28	Sodankylä	Kelukoskentie - Ivalontie (vt 4)	Jkpp-väylä	Uusi jkpp-väylä joen yli valtatielle 4 saakka tien rakentamisen yhteydessä						sis. iterakentamiseen						Kunta	
29	Sodankylä	Väyläntie	Liittymän katkaisu	Väyläntien pohjoisen liittymä esiteltään katkaistavaksi, kulkua Hallitien kautta							1	kpl	5	1		Kunta	
30	Sodankylä	Ahmakaarre	Jkpp-yhteys	Uusi jkpp-väylä Ahmakaarteeseen päästä nykyiselle jkpp-väylälle							130	m	40	2		Kunta	
31	Sodankylä	Ahmakaarre	Tievalaistus	Uusi tievalaistus							325	m	10	2		Kunta	
32	Sodankylä	Varuskunnantie	Muu toimenpide	Taajamamerkin asentaminen Varuskunnantien alkupuolella							1	kpl	1	1		Kunta	
33	Sodankylä	Hannuksenranta Ivalontie (vt 4) / Varuskunnantie	Muu toimenpide	Suunnitelmien mukaan jkpp-muutokset ja väylän kunnostus						erillisen kustannusarvion mukaan						Kunta	
34	Sodankylä	Varuskunnantie	Muu toimenpide	Lisätään suunnitustaulut Pontikkapaloon	4	525	2970	525	2970		2	kpl	1	1	0,00126	638	ELY
35	Sodankylä	Orajärventie (mt 19808)	Taajamamerkin siirtäminen	Taajamamerkin siirtäminen Orajärventien eteläpuolelle tai taajamamerkin asentaminen Orajärventien ja Harjuntien alkupuolelle	19808	1	300	1	720	420	m	1	1	0,00049	678	ELY/Kunta	
36	Sodankylä	Ivalontie (vt 4)	Taajamamerkin siirtäminen	Taajamamerkin siirtäminen Suomustien liittymän pohjoispuolelle	4	525	2379	525	2600	221	m	1	1	0,00126	678	ELY	
37	Sodankylä	Toivonierontie, Papintie, Kirkkotie	Uusi alueellinen 30 km/h-nopeusrajoitus	Uusi alueellinen 30 km/h-nopeusrajoitus							1	kpl	1	1		Kunta	
38	Sodankylä	Metsävaiontie	Uusi alueellinen 30 km/h-nopeusrajoitus	Uusi alueellinen 30 km/h-nopeusrajoitus							3	kpl	1	1		Kunta	
39	Sodankylä	Väyläntie	Muu toimenpide	Taajamamerkin asentaminen Väyläntien alkupuolella (mikäli liittymää ei katkaista)							1	kpl	1	1		Kunta	
40	Sodankylä	Pontikkapalontie	Muu toimenpide	Taajamamerkin asentaminen Pontikkapalontien alkupuolella							1	kpl	1	1		Kunta	
41	Sodankylä	Kemijärventie (vt 5) / Vanikkotie	Muu toimenpide	Lisätään suunnitustaulu "Tuohiaapa"	5	420	3380	420	3380	2	kpl	1	1	0,00062	638	ELY	
42	Sodankylä	Luosto	Uusi suojajatesaareke	Luoston alueen merkittäminen taajamaksi. Uudet taajamamerkit ennen Orroskankien liittymää Pynä-Luostontielle ja Outatien eteläisen liittymän alkupuolelle	962	2	4630	4	2050	3	kpl	1	1			Kunta/ELY	
43	Sodankylä	Ivalontie (vt 4) (Juontotien liittymä)	Uusi suojajatesaareke	Uusi suojajatesaareke	4	525	1150	525	1150	1	kpl	25	1	0,00184	281	ELY	
44	Sodankylä	Ivalontie (vt 4) (Ratsulien liittymä)	Uusi suojajatesaareke	Uusi suojajatesaareke	4	525	1830	525	1830	1	kpl	25	1	0,00182	281	ELY	
45	Sodankylä	Ivalontie (vt 4) (Rannontien liittymä)	Uusi suojajatesaareke	Uusi suojajatesaareke	4	525	2100	525	2100	1	kpl	25	1	0,00182	281	ELY	
46	Sodankylä	Savikoskentie (mt 967)	Uusi suojajatesaareke ja suojatien poisto	Rakennetaan uusi suojajatesaareke ja samalla poistetaan nykyiset suojajatesamerkin	967	1	1590	1	1590	1	kpl	25	1	0,00057	281	ELY	
47	Sodankylä	Ivalontie (vt 4)	Nopeusrajoituksen alentaminen 60 km/h -> 50 km/h	Nopeusrajoituksen alentaminen 60 km/h -> 50 km/h Vuoston kylän kohdalla.	4	538	16800	541	695 / 980	472 / 1757	m	1	1	0,00429	678	ELY	
48	Sodankylä	Pynä-Luostontie (mt 962)	Nopeusrajoituksen alentaminen 60 km/h -> 50 km/h	Nopeusrajoituksen alentaminen 60 km/h -> 50 km/h Luoston kylän kohdalla.	962	4	775	4	2050	1275	m	1	1	0,00251	678	ELY	
49	Sodankylä	Haastajantie	Muu toimenpide	Pysäköintijärjestely jäähallin pihalla (erityisesti linja-autojen osalta)							1	kpl	10	1		Kunta	

5. Vaikutukset

Esitetyillä toimenpiteillä vähennetään onnettomuusriskiä ja pienennetään mahdollisten onnettomuuksien seuraamuksia. Liikenneturvallisuuden parantaminen pienin kunnossapitotoimenpitein vaatii pitkäjänteisyyttä ja johdonmukaisuutta. Yksittäisistä liikennemerkeistä ja tiemerkintöjen 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 kielii 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.

Keskustan alueelle esitetyillä toimenpiteillä pyritään ensisijaisesti parantamaan jalankulun ja pyöräilyn turvallisuutta. Uusilla jalankulku- ja pyöräilyväylillä sekä turvallisemmilla risteämisympäristöillä voidaan myös ohjata kuntalaisia liikkumaan autoilun sijasta yhä enemmän jalan tai pyörällä.

Tärkeä osa liikenneympäristön parantamista on toimenpiteistä tiedottaminen ja niiden perustelevuus. 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 0,16 henkilövahinko-onnettomuutta vähemmän vuosittain. Kuntakohtaisissa toimenpidetaulukoissa on esitetty laskennalliset vähennykset 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 4,19 miljoonaa euroa. Kustannusten jakaantumista ELY-keskuksen ja kunnan sekä mahdollisten yksityisten tahojen välillä on tarpeen tarkastella toimenpidekohtaisesti.

6. Jatkotoimenpiteet

Lapin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus sekä Sodankylän kunta 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 kunnan kanssa yhteistyössä.

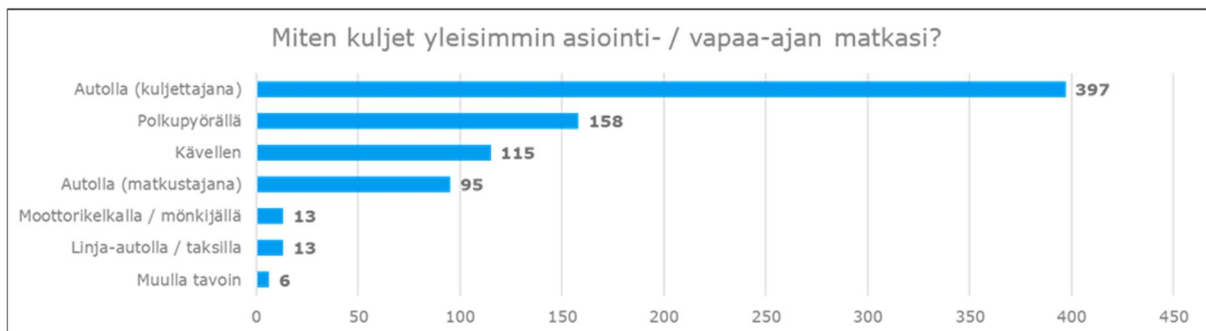
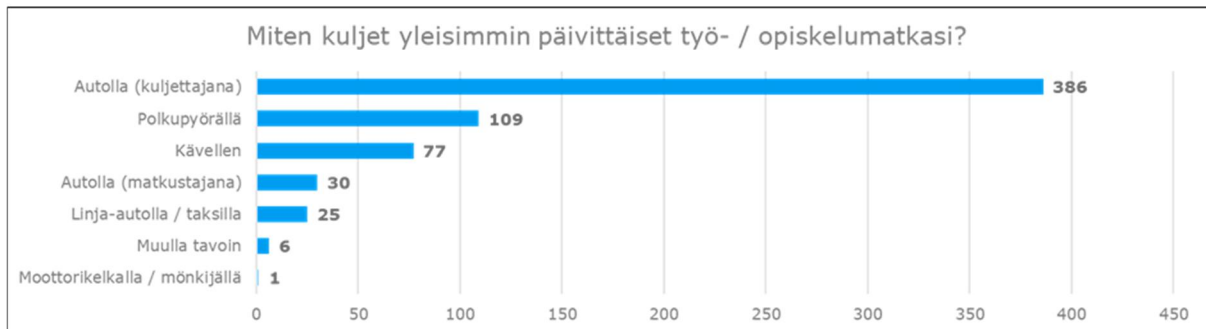
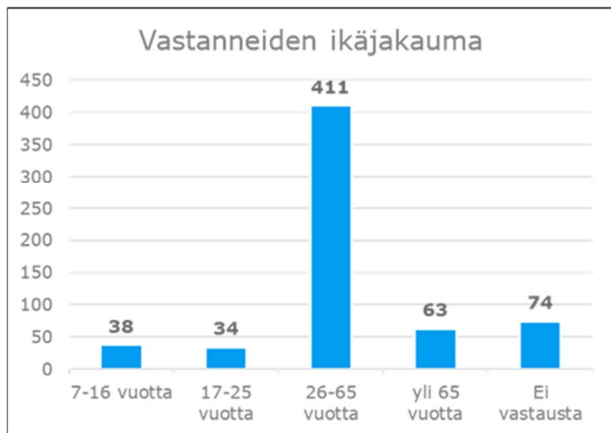
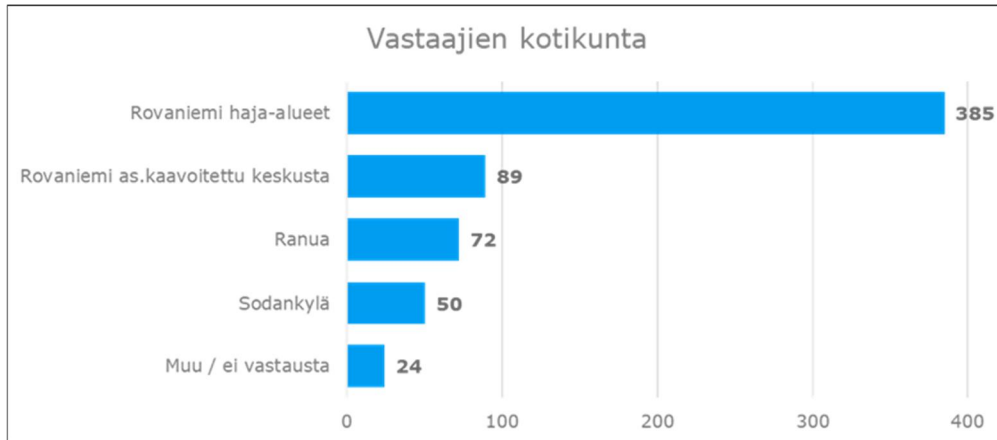
ELY-keskuksen hankkeet, myös liikennemerkkimuutokset, lähtevät liikkeelle siten, että kunta tekee niistä aloitteen ELY-keskukselle (liikenteen.asiakaspalvelu@ely-keskus.fi). ELY-keskus vastaa aloitteeseen, onko hanketta mahdollisuus toteuttaa ja missä aikataulussa.

7. Liitteet

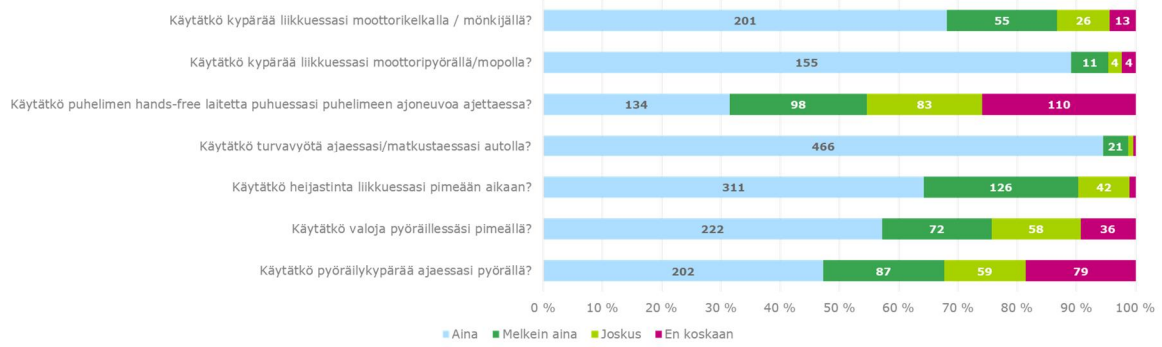
Liite 1. Asukaskyselyn yhteenveto

Liite 2. Kuntakohtaiset kartat koulumatkojen turvallisuudesta

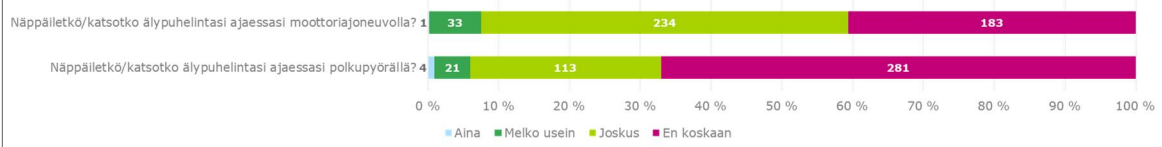
Liite 1. Asukaskyselyn yhteenveto



Turvavälineiden käyttö



Älypuhelimien käyttö



SANALLINEN PALAUTE LIIKENNETURVALLISUUTEEN LIITTYEN - SODANKYLÄ

<p>Kitisensillan molemmin puolin kemijärventielle tulisi suojateiden kohdalle laittaa hidasteet tai jotkut turvallisuutta parantavat asiat. Monesti autot ajaa melko lujaa siinä.</p>
<p>Koen että nelostie Sattasen kylän kohdalla ei ole turvallinen liikkuu / ylittää jalan eikä pyörällä. Nopeusrajoitus on 80km/h, mutta suurin osa autoista ajaa kylän kohdalla huomattavaa ylinopeutta. Asun niin että en pääse kulkemaan alikululle. Joudun ylittämään nelostien muuten. Kevyenliikenteen väylää ei ole ja piennar on kapea. Olen huolissani omasta turvallisuudesta ja vielä enemmän lasten turvallisuudesta. Koulukyyti on onneksi järjestetty niin etteivät lapset joudu ylittämään tietä koulukuljetuksien yhteydessä tällä hetkellä. Nelostie jakaa kylän kahtia vaarallisuutensa vuoksi. Olen kieltänyt lapsilta täysin tien ylittämisen. Näin ollen he eivät pääse itse kulkemaan lähiliikuntapaikalle, kyläseuran leikkikentälle, eivätkä kavereille. Tilanne on ollut huono jo vuosia ja mm. kyläseura on tehnyt aloitteita tilanteen korjaamiseksi. Toivon että asia huomioidaan liikenneturvallisuutta suunniteltaessa ja nopeusrajoitusta lasketaan, sekä rakennetaan kevyenliikenteen väylä koko matkalle Sattsenkylätien ja nelostien eteläisestä liittymästä pohjoiseen liittymään kulkemaan nelostien rinnalla, sekä rakentamalla ailiikku kohtaan Koppelotieva/Sattaskuja.</p>
<p>Jätin Sodankylän kuntaan jo vuonna 2012 aloitteen liittyen liikenneturvallisuuteen Sattasen kylän kohdalla. Aloitteeseen ei koskaan annettu vastausta. Tässä aloite sanasta sanaan (ilman liitteenä ollutta karttaa): Aloite : 4-tien turvallisuuden parantaminen Sattasen kylän kohdalta Sattasen kylä on vireä kasvava kylä. Kylälle rakennetaan uusia omakotitaloja. Myös vanhat talot, jotka kylälle ovat tulleet myyntiin menevät nopeasti kaupan. Uusien omakotitalojen rakentaminen tapahtuu entistä enemmän 4-tien länsipuolelle. Kunnan omistuksessa oleva tontit sijaitsevatkin 4-tien länsipuolella Sierilän- ja Mäntysentien varrella. Uusia taloja on rakennettu ja rakennetaan myös Korusmälelle ja sen ympäristöön. Alueelle on syntynyt tai sinne on muuttanut kymmenen (10) alle kouluikäistä lasta viimeisen neljän vuoden sisällä. Vanhimmat heistä aloittavat koulutaipaleensa syksyllä 2013. Korusmäki sijaitsee koulun suhteen 4-tien toisella puolella ja tie, jonka pienet koululaiset joutuisivat ylittämään, on vaarallinen.</p>
<p>Sattaskujan ja 4-tien liittymässä (liite 1.) ovat mutkat molempiin suuntiin ja nopeudet 80 km/h. Liikennemäärät ja raskasliikenne ovat Pahtavaaran ja Kevitsan kaivosten myötä kasvaneet huomattavasti. Myös Viiankaavaan ja Kersilön alueella käynnissä olevat laajat malminetsintätyöt ovat kasvattaneet liikennemääriä ja raskasta liikennettä 4-tiellä. Kevitsan kaivoksen tuotannon nostaminen puolella tulee myös nostamaan Sattasen ohikulkevan liikenteen määrää entisestään.</p>
<p>Aikana ennen yhtään kaivosta ja niiden aiheuttamaa liikennettä, Sattasessa on 4-tiellä jäänyt useampi henkilö auton alle ja kaksi lasta kuollut, ennen kuin kylän pohjoispäähän, kylätien ja 4-tien risteykseen, rakennettiin ailiikukutunneli. 1990-luvun alussa kuolleet lapset olivat useiden nykyisten Sattaslaisten pientenlasten vanhempien luokkatovereita ja ystäviä. He edelleen elävästi muistavat onnettomuudet ja todella nyt pelkäävät omien lastensa puolesta. Vaarassa eivät ole pelkästään 4-tien länsipuolella asuvat lapset myös kaikki heidän leikkikaverit ja muut ihmiset, jotka tien yli kulkevat. Sattasen kylätalolle kesällä 2012 rakennettava leikkipuisto lisää myös pientenlasten kulkua 4-tiellä.</p>
<p>Jotta vastaavilta järkyttäviltä onnettomuuksilta välttyttäisiin Sattasen Keskustan paikallisyhdistys Ry esittää ailiikulun rakentamista Sattaskujan liittymään ja kevyen liikenteen väylän ulottamista 4-tien länsipuolta Kaltioavantieltä nykyiselle ailiikululle, jolloin lapset ja muut kulkijat voisivat kulkea sitä kautta ja näin ollen välttäisivät 4-tien ylityksen. Sodankylän kunnan on aloitettava viipymättä neuvottelut Tiehallinnon ja myös kaivosyhtiöiden kanssa rahoituksen saamiseksi 4-tien parantamiseksi Sattasen kylän kohdalla.</p>
<p>Sattasessa 23.03.2012 Hannu Hirvasniemi Riika Ylitälo Pohjoisessa Kersilön kylälle tarvitaan lopultakin kevyenliikenteenväylä.</p>
<p>Nelostien ja Rajalantien risteysalue on turvaton. Risteykseen tullaan mutkan takaa, ja ko.kohdassa on tapahtunut useita läheltäpiti tilanteita ja myös pelti on kolissut.</p>
<p>Kuorma-autot ajavat välillä ylinopeutta Kitisen sillalla ja Orajärventiellä. Alueella asuu paljon lapsia ja heidän turvallisuutensa on ammattiautoilijoiden holtittoman kaasujalka vuoksi vaarassa.</p>
<p>Talvisin jalkakäytävät taajamassa eivät näkövammaiselle tai pyörätuolilla kulkevalle erotu autojen ajoradasta vaikka ovat korotettuja. Suojateiden näkyvyys talvisin lasten kannalta jopa vaarallinen kun sallitaan lumipalteet parkkipaikoille ja teiden risteuksiin.</p>
<p>Asumme Sattasessa nelostien varressa. Nelostien liikenne on viime vuosina kasvanut suuresti, vauhti autoilla on erittäin kova. Nelostien molemmin puolin on paljon pieniä lapsia. Lapset eivät voi itsenäisesti kulkea nelostietä yli kavereille/ lähiliikuntapaikkaan/ leikkipuistoon suuren ja vaarallisen liikenteen vuoksi.</p>
<p>Torvisessa Luoston tien risteys on yksi nelostien ongelmakohdista, kun kääntyvä auto ruuhkauttaa liikenteen, eikä ohitse pääse jos on vastaantulevaa liikennettä.</p>
<p>Kemijärventien ylitys jalankulkijana joskus ikävää, kun 40 rajoitusta ei oikein noudateta. Talvisin lumikasat keskustassa estävät näkyvyyden. Torvisenkylä -merkin jälkeen vaihtuu ajonopeus 80km/h. Tämä on minusta liian kova nopeus, koska paljon ohitellaan kyläalueella ja kuitenkin suoralla on useita pieniä risteyskohtia, koska taloja tien vierus täynnä. Jos ei saada pienempää nopeutta esim 60km/h niin toivoisin edes ohittamisen kieltomerkkiä.</p>
<p>Torvisen kylässä luoston tien risteys tarvisi ohitus kaistat. Kylän kohdalle ohitus kielto ja 60 rajoitus</p>
<p>Lisääntyneisiin raskaan liikenteen määräin ei ole kiinnitetty huomiota . Uhkaa liikenneturvallisuutta</p>
<p>Olen lukion rehtori. Lukion pihan liikennöinti on turvallisuusriski. Asia on otettu usein puheeksi tarkastuksissa, palautteissa ja kyselyissä. Piha-alueella on nyt sisäilmaongelmien takia myös parakki.</p>
<p>Silti vaaratilanteita ilmenee. Tämä asia on ehdottomasti syytä hoitaa kuntoon.</p>
<p>En osaa vastaa</p>
<p>erittäin hyvä liikenneturvallisuus</p>
<p>En osaa sanoa</p>
<p>oh</p>
<p>nice!!!!</p>
<p>nice</p>
<p>Pitäisi alkaa rakentaa uutta siltää vanhan sillan tilalle jonka alla virtaa joki (en muista sillan alla olevan joen nimeä)</p>
<p>Ihan hyvä. Tupakanpolttot pitäisi kieltää.</p>
<p>Liian suuria ylinopeuksia. Välinpitämätöntä suhtautumista suojateihin ja liikennesääntöihin. Luiskojoen puuttuminen. Teimme juuri kuntalaisaloitteen alueen liikenneturvallisuuden lisäämiseksi.</p>

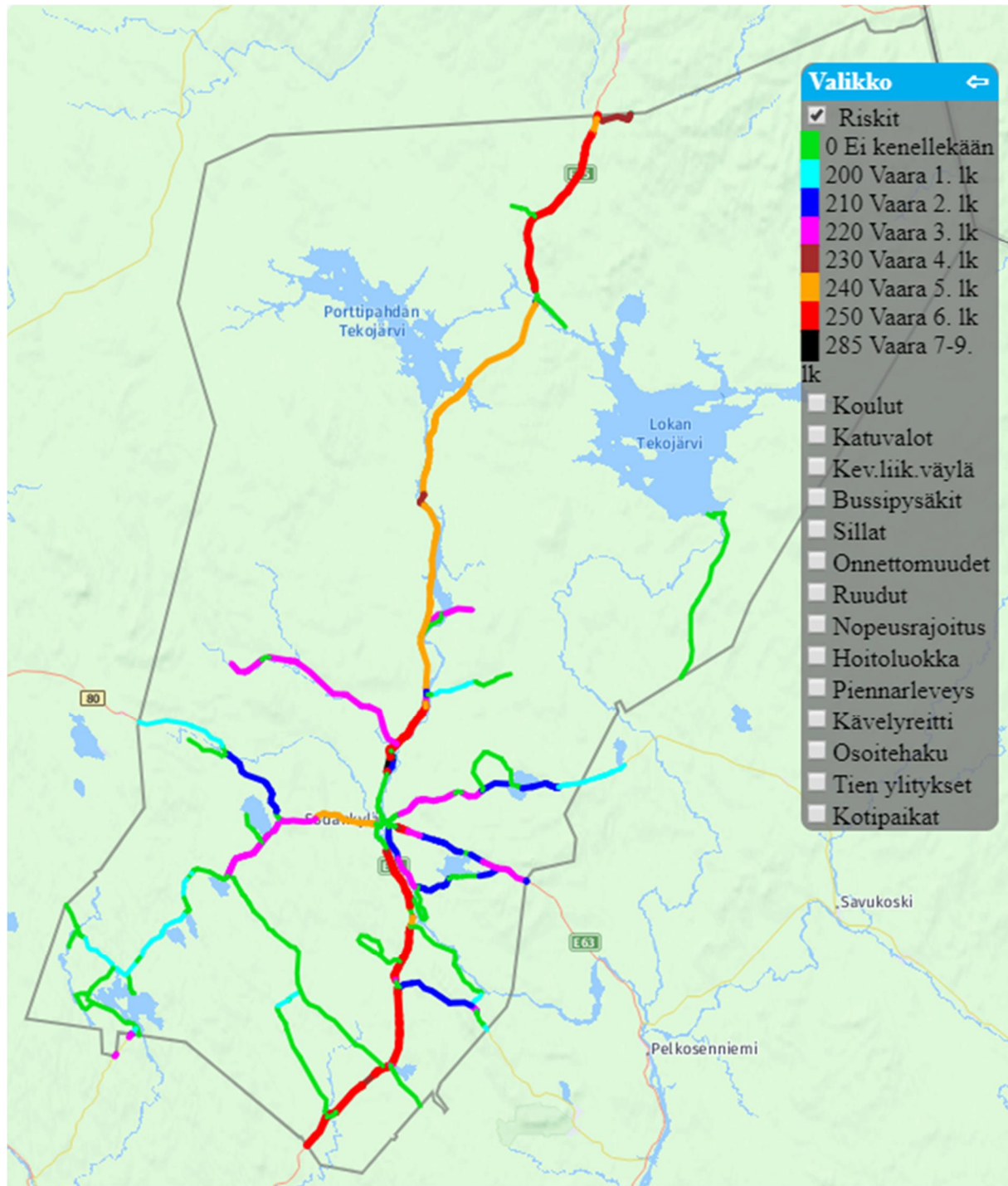
SANALLINEN PALAUTE ESTEETTÖMYYTEEN LIITTYEN - SODANKYLÄ

Talvisin jalkakäytävät taajamassa eivät näkövammaiselle tai pyörätuolilla kulkevalle erotu autojen ajoradasta vaikka ovat korotettuja, ajorata ja suojatiet samassa linjassa. Osa kevyenliikenteen väylistä talvisin kiinni - jos ei talvikunnossapitoa voisi siitä olla merkintä mm. K-marketin kevyenliikenteen väylä on täysin lumenkeräyspaikka talvisin eikä sitä voi käyttää.
On paljon paikkoja mihin ei pääse apuvälinein. Esim kivijalkakaupat. Ei ymmärretä, että esteettömyys on kaikkien etu.
Suojatieltä jalkakäytävälle johtavat liuskat paikoitellen puuttuvat tai ovat huonoja keskustan alueella. Vaunujen, pyörän tai pyörätuolin kanssa liikkussa huomaa.
Huonoa on korokkeet kun käännytään esim kaupan pihaan. S-market. Tuleva hyvinvointikeskus miettyttää liikennejärjestelyihin suhteen. Liike tulee kasvamaan huomattavasti. Risteys on nyt nelitieristeys. Siihen olisi erittäin hyvä tehdä liikenneympyrä koska liikenne tulee lisääntymään erittäin paljon.
erittäin hyvä esteetön tila.
En osaa sanoa
okoko
nice!!!
nice

MITÄ MUUTA LIIKENNETURVALLISUUTEEN LIITTYVÄÄ HALUATTE MAINITA TÄSSÄ YHTEYDESSÄ? - SODANKYLÄ

teiden talvilevytykset ovat kaventuneet vuosi vuodelta mm, Haastajantiellä ei aina meinaa sopia henkilöauto/kuorma-auto varsinkin kevaällä ohittamaan jollei jompi kumpi väistä palteeseen
Sinetistä Lehtojärvelle pyörätie. Kannustaa koululaisia liikkeelle ja tuo turvaa.
60 km/h tunnissa nopeus rajoitus kylän kohdalle ja ohitus kielto. On aiheuttanut vaara tilanteita ohituksista ja liian kovasta nopeudesta.
En mitään muuta, että täällä on tosi huono pyörätie. Se pitäis tehdä uusiksi.
Moottori pyörät meluavat joskus yöllä
k
nice

Liite 2. Kuntakohtaiset kartat koulumatkojen turvallisuudesta



KUVAILULEHTI

Julkaisusarjan nimi ja numero Raportteja 6 / 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, Sodankylän kunta		
Julkaisun nimi Sodankylän liikenneturvallisuuksuunnitelma				
Tiivistelmä Ranuan, Sodankylän ja Rovaniemen kylien ja haja-alueen liikenneturvallisuuksuunnitelmat on laadittu kuntien ja ELY-keskuksen yhteistyönä. Hankkeessa on ollut mukana edustajia kustakin organisaatiosta sekä Liikenneturvasta. Tässä raportissa käsitellään vain Sodankylän kuntaa. Suunnitelmaa on käsitelty Sodankylän kunnan liikenneturvallisuuksuryhmässä. Lisäksi suunnitelmaa on esitelty kunnassa järjestetyssä yleisötilaisuudessa joulukuussa 2019. Työ on laadittu vuoden 2019 aikana. Suunnitelman lähtötiedoiksi on koottu onnettomuustiedot sekä tie- ja liikennetiedot Väyläviraston palveluista. Lisäksi on käyty läpi kunnan ja ELY-keskuksen viime aikaiset suunnitelmat sekä saadut aloitteet. Keväällä/alkukesästä 2019 järjestettiin kysely, jossa asukkailla pyydettiin palautetta liikenneturvallisuuksuteen liittyen. Useat palautteet koskivat teiden kunnossapitoa ja laatua sekä liikennekäyttämistä. Liikenneturvallisuuksuunnitelmassa linjataan tavoitteet liikenneturvallisuuksuteen ja sen eteen tehtävälle työlle. Liikenneturvallisuuksuteen keskeisiä tavoitteita Sodankylän kunnassa ovat liikenneosaamisen ja -tietouden lisääminen kaikissa ikäryhmissä sekä liikenneympäristön turvallisuuden ja viihtyisyyden lisääminen. Tavoitteiden pohjalta lähivuosina keskitytään erityisesti valta-, kanta- ja seututeiden turvallisuuden parantamiseen taajaman ja kylien kohdalla. Muita painopistealueita ovat huomion kiinnittäminen ajonopeuksiin ja turvallisuuden parantaminen liittyneissä erityisesti taajama-alueella sekä koulumatkojen turvallisuuden ja koululaisten 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 liikenneturvallisuuksuteen parantamiseksi. Toimenpiteet on priorisoitu kiireellisyyssuokkiin ja lisäksi on valittu ns. kärkihankkeet, joiden toteuttamiseen pyritään mahdollisimman nopeasti. Suunnitelma hyväksytään jatkosuunnittelun ohjeelliseksi pohjaksi. ELY-keskuksen vastuulla olevien toimenpiteiden osalta myös kuntien on oltava aktiivisia.				
Asiasanat (YSA:n mukaan) Liikenneturvallisuuksuteen				
ISBN (painettu) 978-952-314-845-1	ISBN (PDF) 978-952-314-846-8	ISSN-L 2242-2846	ISSN (painettu) 2242-2846	ISSN (verkojulkaisu) 2242-2854
www www.doria.fi/ely-keskus		URN URN:ISBN:978-952-314-846-8	Kieli Suomi	Sivumäärä 45 + liitteet
Julkaisun myynti/jakaja Lapin ELY-keskus PL8060 96101 Rovaniemi				
Kustannuspaikka ja aika Sodankylä 2020			Painotalo Grano Oy	

**RAPORTTEJA 6 | 2020
SODANKYLÄN
LIIKENNETURVALLISUUSUUNNITELMA**

Lapin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

ISBN 978-952-314-845-1 (painettu)
ISBN 978-952-314-846-8 (PDF)

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

URN:ISBN:978-952-314-846-8

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



Sodankylän kunta