Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

RAPORTTEJA 81 | 2017

Itä-Lapin seutukunnan liikenneturvallisuussuunnitelma

ERKKI SARJANOJA | ANNE HERRANEN | TEEMU KINNUNEN

Itä-Lapin seutukunnan liikenneturvallisuussuunnitelma

ERKKI SARJANOJA
ANNE HERRANEN
TEEMU KINNUNEN

RAPORTTEJA 81 | 2017
Itä-Lapin seutukunnan liikenneturvallisuussuunnitelma

Lapin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Taitto: Anne Herranen
Kansikuva: Anne Herranen
Kartat: Anne Herranen, Kirsi Översti
Painotalo: Grano Oy

ISBN 978-952-314-653-2 (painettu)
ISBN 978-952-314-654-9 (PDF)

ISSN 2242-2846
ISSN 2242-2846 (painettu)
ISSN 2242-2854 (verkkojulkaisu)

URN:ISBN:978-952-314-654-9

www.doria.fi/ely-keskus

Sisältö

Alkusanat **2**

1. Lähtökohdat yleisesti **3**
- **1.1. Suunnittelualue** **3**
- **1.2. Liikenneverkko** **4**
- **1.3. Maankäyttö** **6**
- **1.4. Liikenneonnettomuudet** **7**
- **1.5. Liikenneturvallisuuskysely** **8**
- **1.6. Koulumatkojen turvallisuus** **8**
- **1.7. Aloitteet, maastokäynnit ja aiemmin laaditut suunnitelmat** **9**
- **1.8. Toimintaympäristön mahdolliset muutokset** **10**

2. Tavoitteet **11**

3. Liikenneturvallisuustyö **12**
- **3.1. Liikenneturvallisuustyön organisointi** **12**
- **3.2. Liikenneturvallisuustyön sisältö** **14**
- **3.3. Toteutus, kehittäminen ja seuranta** **15**

4. Toimenpide-esitykset yleisesti **16**
- **4.1. Maankäyttö** **16**
- **4.2. Tie- ja katuverkon jäsentely** **16**
- **4.3. Liikenteen ohjaus** **16**
- **4.4. Kävely ja pyöräily** **17**
- **4.5. Maanteiden toimenpiteet** **19**

5. Kuntakohtaiset tarkastelut ja toimenpideohjelmat **20**
- **5.1. Kemijärvi** **21**
- **5.2. Pelkosenniemi** **34**
- **5.3. Posio** **42**
- **5.4. Salla** **52**
- **5.5. Savukoski** **62**

6. Vaikutukset **69**

Jatkotoimenpiteet **70**

Liitteet **71**
- Liite 1. Asukas- ja koululaiskyselyjen yhteenveto 71
- Liite 2. Kuntakohtaiset kartat koulumatkojen turvallisuudesta 71

Alkusanat

Liikenneturvallisuutta voidaan parantaa muun muassa liikenneympäristöä kehittämällä sekä liikenneturvallisuuden kasvatus-, valistus- ja tiedotustyötä tehostamalla. Liikenneturvallisuussuunnitelman tavoitteena on koota liikenneturvallisuustyö yhdeksi kokonaisuudeksi, jotta työ olisi mahdollisimman selkeää, jatkuvaa ja yhteistyö eri sidosryhmien ja toimijoiden kesken mutkatonta. Lapissa liikenneturvallisuussuunnitelmia laaditaan seutukunnittain.

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

Liikenneturvallisuussuunnitelma on laadittu Kemijärven kaupungin, Pelkosenniemen, Posion, Sallan ja Savukosken kuntien sekä Lapin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen yhteistyönä. Suunnittelutyötä ohjanneeseen työryhmään kuuluivat:

- Jesse Kananen, Kemijärven kaupunki
- Panu Leinonen, Pelkosenniemen kunta
- Kari Laurila, Posion kunta
- Ari Kivelä, Sallan kunta
- Jarmo Ahtinen, Savukosken kunta
- Merja Lämsä, Lapin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Suunnitelmaa ovat kommentoineet kuntien liikenneturvallisuustyöryhmät, joissa oli jäseniä kuntien eri hallintokunnista, poliisilta, palo- ja pelastuslaitokselta, Liikenneturvasta ja ELY-keskuksesta. Suunnitelmaluonnosta on esitelty kunnittain kaikille avoimissa yleisötilaisuuksissa. Konsulttina suunnitelman laadinnassa toimi Ramboll Finland Oy, josta suunnitelman laatimiseen osallistuivat Erkki Sarjanoja, Teemu Kinnunen ja Anne Herranen.

Joulukuussa 2017

Lapin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
Kemijärven kaupunki
Pelkosenniemen kunta
Posion kunta
Sallan kunta
Savukosken kunta

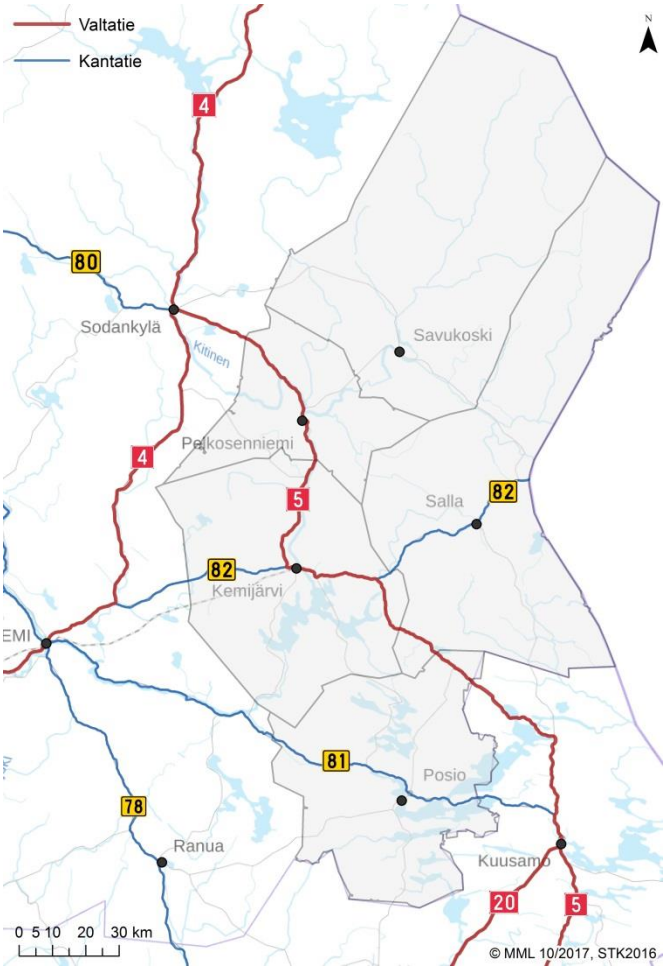
1. Lähtökohdat yleisesti

1.1. Suunnittelualue

Suunnittelualueena on Itä-Lapin seutukunta, johon kuuluvat Kemijärven kaupunki sekä Pelkosenniemen, Posion, Sallan ja Savukosken kunnat. Seutukunnan kokonaisväkiluku on vajaa 17 000. Väestöstä lähes 85 % asuu Kemijärvellä. Kuntien väestötiheys on 0,2-2,2 asukasta/km^2 eli Itä-Lapin alue on yleispiirteeltään hyvin harvaan asuttua.

Itä-Lapin alueella väestörakenne on koko maan väestörakennetta vanhempi. Alle 15-vuotiaiden osuus on noin 10 %, kun se koko maassa on 16 %. Yli 64-vuotiaiden osuus vastaavasti on Itä-Lapissa 35 % ja koko maassa selkeästi alhaisempi, 21 %.

Viimeisen 10 vuoden aikana Itä-Lapin seutukunnan väkiluku on pienentynyt noin 17 % ja väestökehityksen ennustetaan jatkuvan samansuuntaisena. Tilastokeskuksen vuonna 2015 tehdyn väestöennusteen mukaan Itä-Lapin seutukunnan väkiluku on vajaa 13 000 vuonna 2040 eli asukkaiden määrän ennustetaan vähenevän noin 24 %.



Kuva 1. Suunnittelualue

Taulukko 1. Kuntien perustiedot 1.1.2017 (Tilastokeskus)

Kunta	Väkiluku	Taajama-aste [%]	Maapinta-ala [km²]	Väestöntiheys / km²
Kemijärvi	7 661	70	3 505	2,2
Pelkosenniemi	951	38	1 836	0,5
Posio	3 424	39	3 040	1,1
Salla	3 653	46	5 730	0,6
Savukoski	1044	40	6 439	0,2

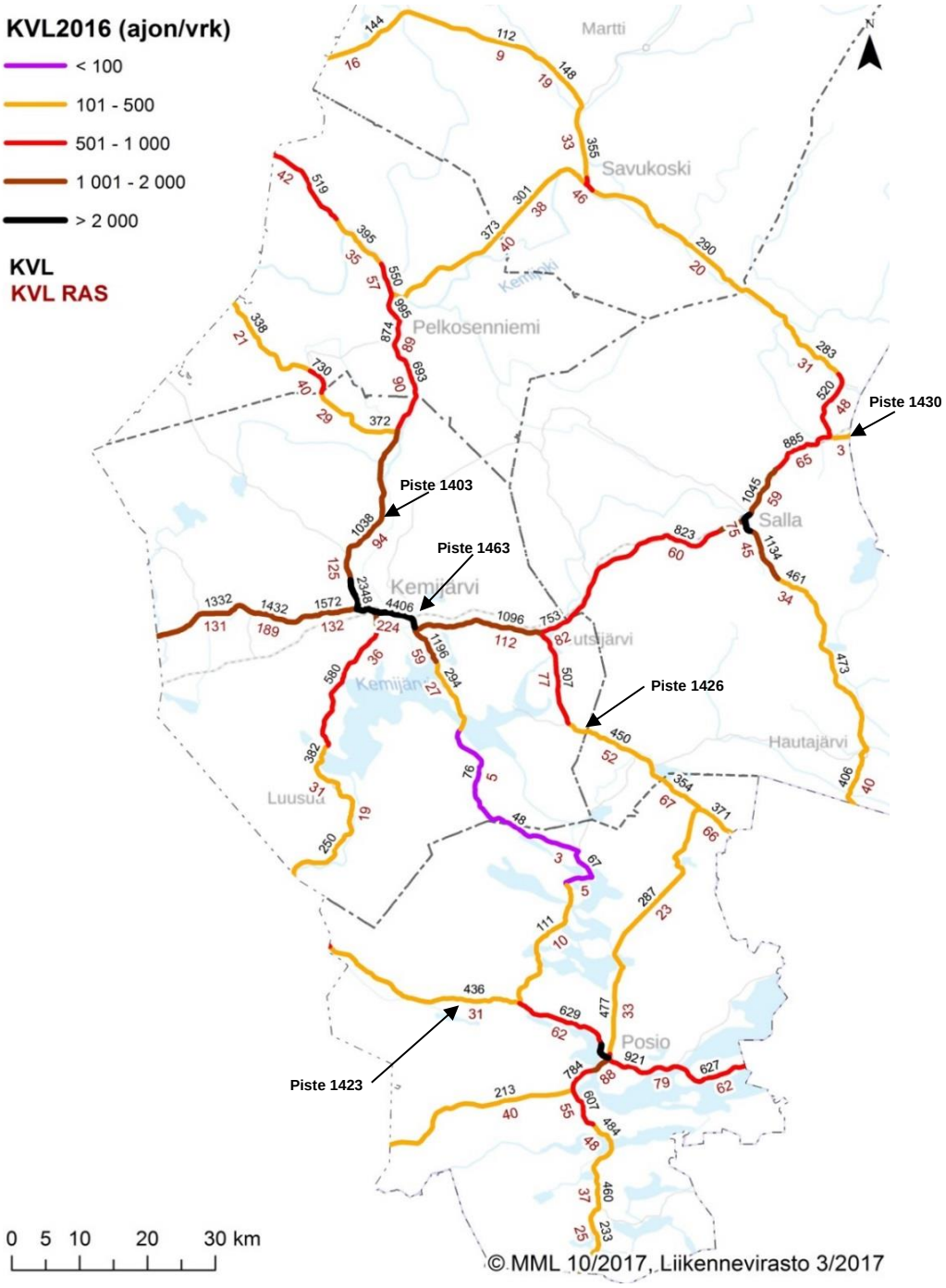
Suunnittelualueen kunnissa työpaikoista suurin osa on palvelualoilla. Teollisuudessa ja alkutuotannossa on myös merkittävä osa työpaikoista. Elinkeinorakenne kunnittain:

- Kemijärvi: palvelualat 37 %, teollisuus 32 %
- Pelkosenniemi: palvelualat 52 %, alkutuotanto 42 %
- Posio: palvelualat 64 %, alkutuotanto 22 %
- Salla: palvelualat 76 %, alkutuotanto 15 %
- Savukoski: palvelualat 58 %, alkutuotanto 37 %

1.2. Liikenneverkko

Suunnittelualueella merkittävimmät liikenneväylät ovat valtatie 5 sekä kantatiet 81 ja 82. Valtatie kulkee Kemijärven sekä Pelkosenniemen taajamien läpi Sodankylään. Kantatie 81 kulkee Posion taajaman läpi ja Sallan keskustaajama sijaitsee kantatien 82 varrella. Kantatie 82 kulkee Sallan rajanylityspaikalle. Käytössä oleva rataverkko yltää Kemijärven Isokylään saakka. Rovaniemi-Kemijärvi osuus sähköistettiin vuonna 2014. Tällä hetkellä radalla liikennöi tavaraliikennettä (puutavaraa) sekä henkilöliikenteen osalta yöjunaliikennettä. Ratayhteys Kemijärveltä Sallaan on suljettu liikennöinniltä.

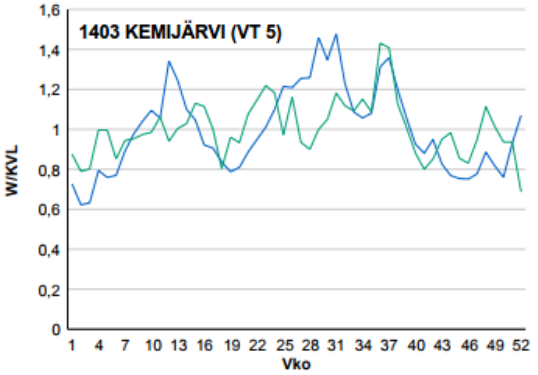
Suunnittelualueella valtatien 5 liikennemäärä on suurimmillaan Kemijärven kohdalla (9091 ajoneuvoa vuorokaudessa). Pelkosenniemen taajaman kohdalla liikennemäärä on noin 1000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Kemijärven ja Joutsijärven välinen osuus on yhteistä kantatien 82 kanssa.



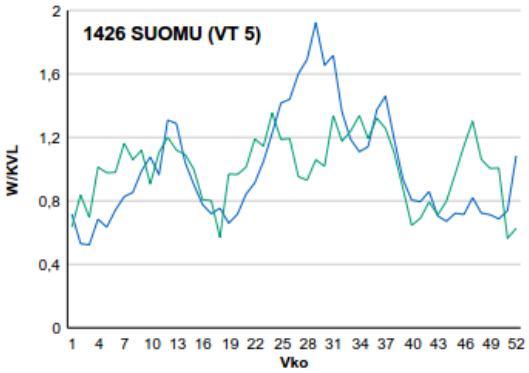
Kuva 2. Vilkkaimpien teiden liikennemäärät suunnittelualueella sekä LAM-pisteiden sijaintipaikat.

Itä-Lapin alueella sijaitsee viisi liikenteen automaattisia mittauspisteitä (LAM-piste). LAM-pisteiden tiedoista nähdään mm. kausi- ja viikonpäivävaihtelut sekä liikennemäärän kehitys vuosina 2012–2016. Sipovaaran mittauspiste on asennettu vasta vuonna 2015, joten tiedot ovat saatavilla vain vuodelta 2016.

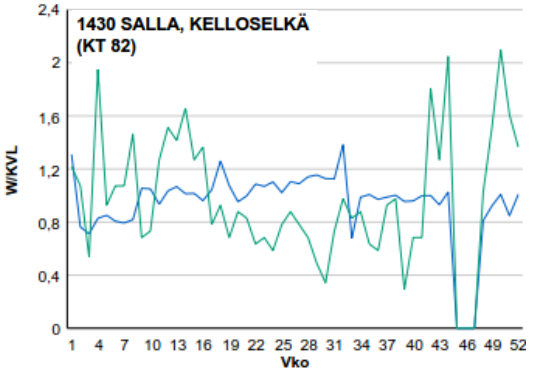
- Piste 1403 Kemijärvi (vt 5) – tieosoite 5/405/5100 – Tapionniemen ja Levärannan välinen osuus
- Piste 1426 Suomu (vt 5) – tieosoite 5/373/8909 – Kemijärven ja Sallan raja
- Piste 1463 Sipovaara (vt 5) – tieosoite 5/384/2640
- Piste 1423 Peräposio (kt 81) – tieosoite 81/20/8600 – Peräposion länsipuoli
- Piste 1430 Salla, Kelloselkä (kt 82) – tieosoite 82/20/3180



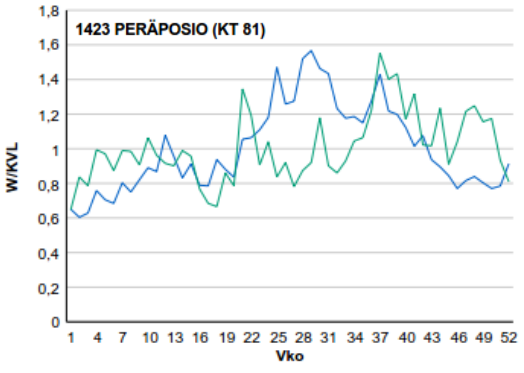
2012	2013	2014	2015	2016
1 055	1 067	1 036	1 037	1 038
-2,4%	1,1%	-2,9%	0,1%	0,1%



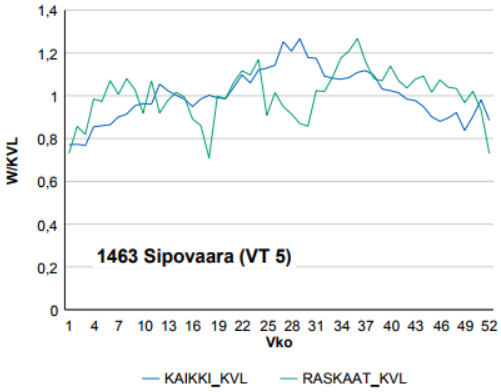
2012	2013	2014	2015	2016
442	444	441	436	450
-5,4%	0,5%	-0,7%	-1,1%	3,1%



2012	2013	2014	2015	2016
291	331	299	267	230
29,1%	13,8%	-9,7%	-10,7%	-13,9%



2012	2013	2014	2015	2016
433	438	433	427	436
-1,1%	1,3%	-1,3%	-1,3%	2,1%

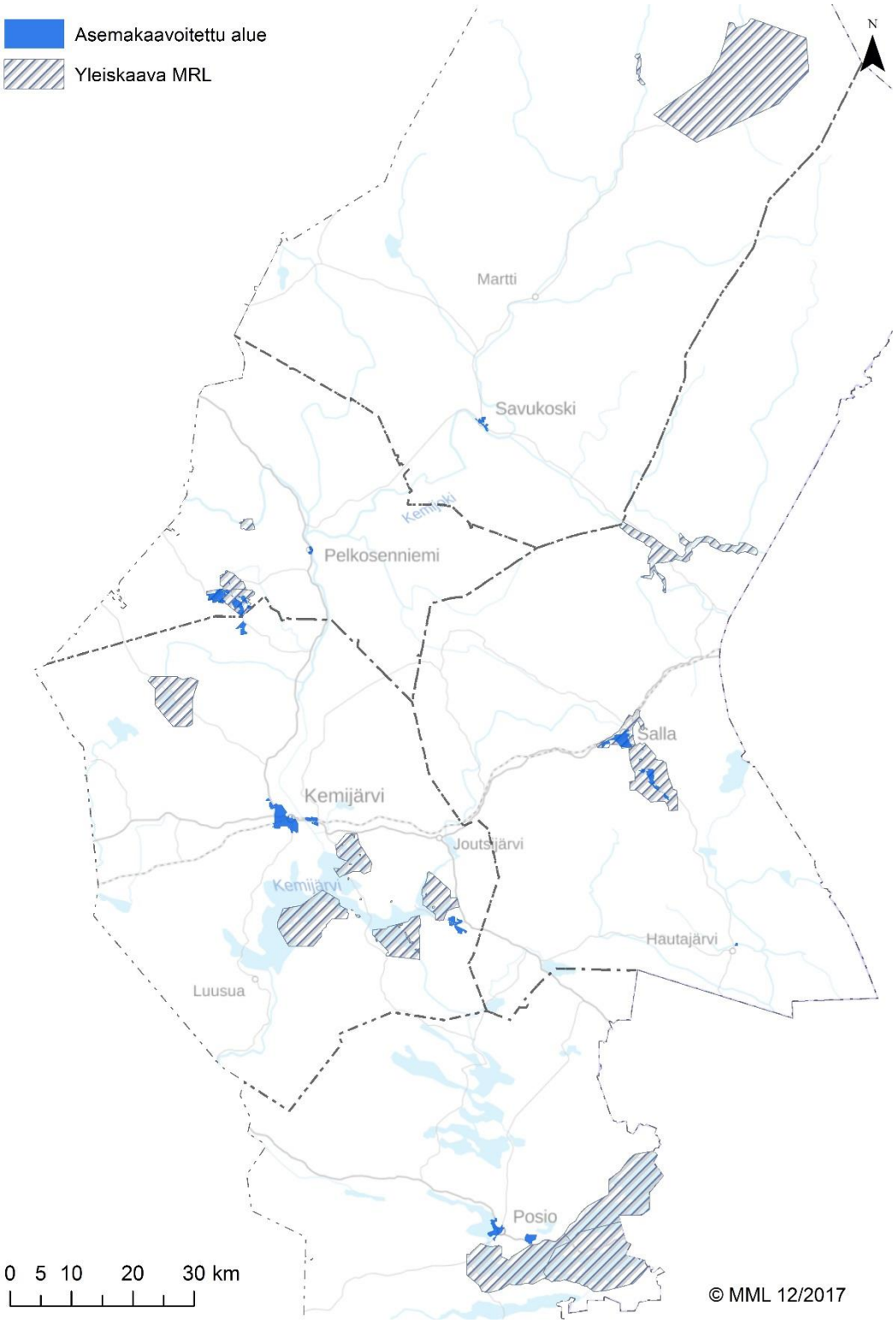


2016
4 406
0,3%

Kuva 3. Liikennemäärien kausivaihtelut sekä liikennemäärien kehitys vuosina 2012–2016 LAM-pisteissä.

1.3. Maankäyttö

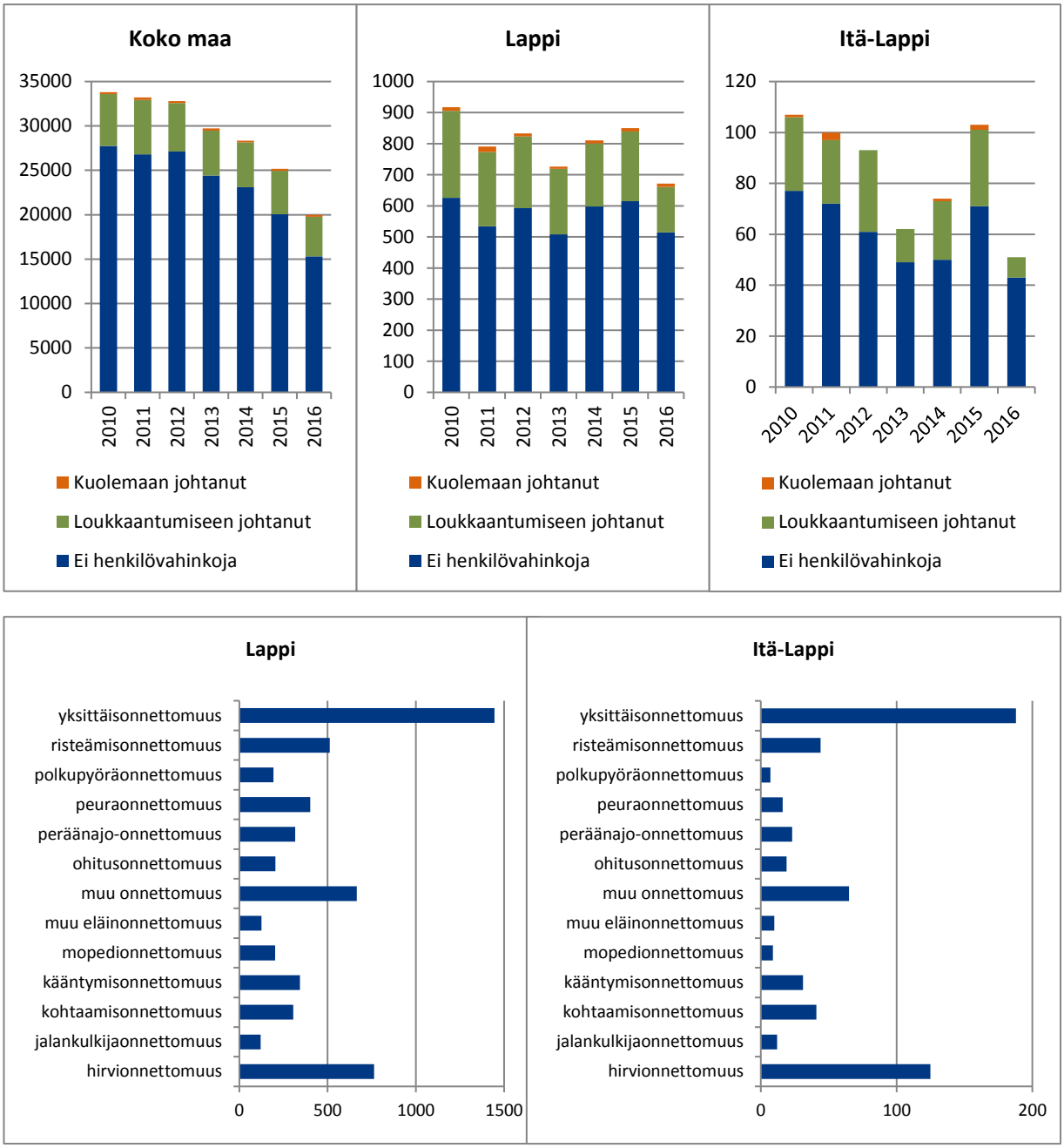
Itä-Lapin seutukunnan maankäytön suunnittelua ohjaa tällä hetkellä Itä-Lapin maakuntakaava, jonka Lapin liitto ja ympäristöministeriö ovat vahvistaneet 26.10.2004. Paikallista kaavoitusta ohjataan yleis-, osa- ja asemakaavojen avulla.



Kuva 4. Yleis- ja asemakaavoitetut alueet

1.4. Liikenneonnettomuudet

Onnettomuusaineisto sisältää sekä tie- että katuverkolla sattuneet poliisin tietoon tulleet onnettomuudet vuosilta 2010–2016 (Liikenneviraston Tiira-palvelu). Kuntakohtaiset tarkemmat onnettomuustarkastelut on tehty viiden vuoden ajanjaksolle (2012–2016) ja ne on esitetty kappaleessa 5.



Kuva 5. Onnettomuusmäärän kehitys ja onnettomuusluokat vuosina 2010–2016.

Maantiellä sattuneiden onnettomuuksien tunnuslukuja on esitetty seuraavassa taulukossa. Taulukossa on vertailutietoja koko maan, Lapin, ja Itä-Lapin osalta. Tunnusluvut on laskettu vuosien 2013–2016 onnettomuusmäärillä (henkilövahinkoihin johtaneet onnettomuudet).

Taulukko 2. Onnettomuuksien tunnuslukuja maanteiden osalta (heva-onnettomuudet)

2016	Väkiluku (12/2016)	Onnettomuudet (2016)	Liikenne-suorite (2016)	Tieverkon pituus (km)	Onnettomuutta/ 100 000 asukasta	Onnettomuutta/ suorite	Onnettomuutta/ km
Koko maa	5 503 297	2 471	37 775	78 050	**45**	**0,07**	**0,032**
Lappi	180 207	102	1 825	9 083	**57**	**0,06**	**0,011**
Itä-Lappi	16 733	6	214	2 091	**36**	**0,03**	**0,003**

2015	Väkiluku (12/2015)	Onnettomuudet (2015)	Liikenne-suorite (2015)	Tieverkon pituus (km)	Onnettomuutta/ 100 000 asukasta	Onnettomuutta/ suorite	Onnettomuutta/ km
Koko maa	5 487 308	2 720	37 429	78 050	**50**	**0,07**	**0,035**
Lappi	180 858	138	1 796	9 083	**76**	**0,08**	**0,015**
Itä-Lappi	16 989	23	214	2 091	**135**	**0,11**	**0,011**

2014	Väkiluku (12/2014)	Onnettomuudet (2014)	Liikenne-suorite (2014)	Tieverkon pituus (km)	Onnettomuutta/ 100 000 asukasta	Onnettomuutta/ suorite	Onnettomuutta/ km
Koko maa	5 471 753	2 808	36 926	78 050	**51**	**0,08**	**0,036**
Lappi	181 748	137	1 781	9 083	**75**	**0,08**	**0,015**
Itä-Lappi	17 356	20	211	2 091	**115**	**0,09**	**0,010**

2013	Väkiluku (12/2013)	Onnettomuudet (2013)	Liikenne-suorite (2013)	Tieverkon pituus (km)	Onnettomuutta/ 100 000 asukasta	Onnettomuutta/ suorite	Onnettomuutta/ km
Koko maa	5 451 270	2 745	36 572	78 050	**50**	**0,08**	**0,035**
Lappi	182 514	129	1 794	9 083	**71**	**0,07**	**0,014**
Itä-Lappi	17 612	10	225	2 091	**57**	**0,04**	**0,005**

1.5. Liikenneturvallisuuskysely

Kuntien asukkaille suunnattu liikenneturvallisuuskysely toteutettiin internetissä 9.5.–22.6.2017. Kunnissa oli myös mahdollista vastata kyselyyn paperisella kyselylomakkeella. Koululaisille järjestettiin oma sähköinen kyselynsä.

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. Asukaskyselyyn saatiin yhteensä 283 ja oppilaskyselyyn 249 vastausta. Yhteenveto kyselyiden tuloksista on esitetty raportin liitteenä.

Taulukko 3. Kyselyiden vastausmäärät kunnittain

Kotikunta	Asukaskysely	Koululaiskysely
Kemijärvi	65	56
Pelkosenniemi	16	27
Posio	88	89
Salla	73	51
Savukoski	37	25
Muu / ei vastausta	7	1

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 ELY-keskuksen tierekisteristä ja se huomioi muun muassa liikennemäärät, nopeusrajoitukset, tien leveyden, valaistuksen sekä jalankulku- ja pyöräilyväylät. Mitä korkeampi riskiluku on, sitä vaarallisempana 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 kui-

tenkin 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.

Kuntakohtaiset kartat koulumatkojen turvallisuudesta on esitetty raportin liitteenä.

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 taajamien 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. Kuntakohtaiset tarkastelut ja toimenpideohjelmat.

Itä-Lapin alueelle aiemmin laadittuja suunnitelmia:

- Soklin kaivoksen liikenneyhteydet, toimenpideselvitys (Sito, 2015)
- Savukosken kuntakeskuksen liikennejärjestelyjen toimenpidesuunnitelma (Ramboll, 2013)
- Kantatien 82 toimenpideselvitys välillä Kalliosalmi-Kemijärvi (Lapin tiepiiri, 2002)
- Kantatie 82 Kalliosalmi-Kemijärvi toimenpideohjelma (FCG, 2009)
- Kantatien 82 aluevaraussuunnitelma, Salla (Sito, 2015)
- Toimenpideselvitys: Mt 967 parantaminen välillä Kelujärvi-Hihnavaara (ELY, 2011)

1.8. Toimintaympäristön mahdolliset muutokset

Itä-Lapin alueelle on suunnitteilla merkittäviä kaivos- ja teollisuushankkeita, jotka toteutuessaan kasvattavat erityisesti raskaan liikenteen määriä ja vaikuttavat liikennejärjestelyihin. Myös matkailun kasvu lisää liikennettä ja paikallisesti kasvu voi olla huomattavaa.

Soklin fosfaattikaivosta on suunniteltu Savukosken Tulppoon, noin 90 km päähän Savukosken kuntataajamasta koilliseen. Malmin kuljettamiseksi jatkojalostukseen on tutkittu monia eri vaihtoehtoja, kuten uuden rautatien rakentamista. Viimeisin selvitys (Soklin kaivoksen liikenneyhteydet, 2015, Lapin ELY-keskus/Sito) on tehty malmin kuljettamisesta maanteitse ns. jättirekoilla Soklista Kemijärven Kallaanvaaraan, entisen sellutehtaan lähialueelle, mistä materiaali jatkokuljetettaisiin rautateitse eteenpäin. Selvityksessä mitoituksena on käytetty 90 rekkakuormaa vuorokaudessa, ja rekkojen paino olisi noin 90 tonnia. Kaivos lisää myös muuta liikennettä. Liikenteen lisääntyminen heikentää liikenneturvallisuutta erityisesti taajamien ja kylien kohdilla. Lisäksi liikennekuormituksen kasvu vaatii tierakenteen parantamisia monin paikoin. Liikennejärjestelyjen kehittämiseksi on em. raportissa esitetty monia vaihtoehtoja ja siinä on päädytty esittämään ratkaisuja, joissa toteutettaisiin uusi tie Savukosken taajaman pohjoispuolelle, rakennettaisiin uusi siltayhteys Varrion kohdalle, reilu 10 kilometriä Kemijärven taajaman pohjoispuolelle ja johdettaisiin malmiliikenne Kemijoen itäpuolitse Kallaanvaaraan. Lisäksi valta- ja kantateitä tulisi parantaa Kemijärven ja Rovaniemen välillä. Liikenteen haittoja jäisi Pelkosenniemen taajaman ja kylien kohdille.

Kemijärven Patovaaran teollisuusalueelle, entisen sellutehtaan alueen pohjoispuolelle on suunnitteilla tuotantokapasiteetiltaan noin 500 000 tonnin biojalostamo. Se käyttää puuta noin 2,9 miljoonaa kuutiota vuodessa ja tuottaa havusellun lisäksi liukosellua, mikrokiteistä sellua, mäntyöljyä, biokaasua, maanparannusaineita ja sähköä (lähde: Kemijärven biojalostamon ympäristövaikutusten arviointiselostus, 2017, Boreal Bioref Oy / Sweco). Arvioitu raskaan liikenteen kuljetusten määrä on noin 195 kpl / vrk. Suurin osa kuljetuksista on raaka-ainekuljetuksia. Lisäksi tehtaalle on paketti- ja henkilöautoliikennettä. YVA-selostuksessa liikenteelliset vaikutukset on arvoitu suuriksi, mikä johtuu erityisesti raskaan liikenteen lisääntymisestä tehtaan ympäristössä.

Tässä selvityksessä em. toimenpiteitä ei ole otettu mukaan toimenpidelistauksiin, koska hankkeiden toteutumisesta ei ole varmuutta ja toimenpiteet on kuvattu em. selvityksissä. Mikäli hanke tai hankkeet toteutuvat, niillä voi olla vaikutusta myös tässä selvityksessä esitettyihin toimenpiteisiin ja ainakin niiden priorisointeihin.

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

2. Tavoitteet

Valtakunnallisissa liikenneturvallisuussuunnitelmissa on esitetty pitkän ajan turvallisuusvisio:

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

Lapin maakunnassa toteutetaan valtakunnallisen suunnitelman ohella Lapin liikenneturvallisuussuunnitelmaa 2015–2018. Painopistealueita ovat:

- Ajokunto
- Liikennekäyttäytyminen
- Taajamien liikenneturvallisuus
- Maanteiden liikenneturvallisuus
- Maastoajoneuvoliikenne
- Barentsin alueen yhteistyö

Liikenneviraston oman liikenneturvallisuuspolitiikan keskeinen sisältö:

- sitoutuminen yhteiskunnan asettamaan liikenneturvallisuuden parantamistavoitteeseen ja sen edistäminen 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.

Liikenneturvallisuustyön tavoitteet Itä-Lapin kunnissa ovat:

- henkilövahinko-onnettomuuksien määrän vähentäminen
- 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).

Näiden tavoitteiden pohjalta keskitytään lähivuosien aikana Itä-Lapin seutukunnassa seuraaviin tehtäviin:

- taajaman läpikulkevien maanteiden turvallisuus, koska kaikissa taajamissa läpiajoliikennettä ja maantiet ovat merkittävimpiä liikenneväyliä
- huomion kiinnittäminen ajonopeuksiin ja turvallisuuden parantaminen liittymissä erityisesti taajama-alueella, koska suurin osa liikenteestä on taajamissa ja myös suurin osa liikenteellisesti merkittävimmistä liittymistä sijaitsee taajamissa
- eläinonnettomuuksien vähentäminen
- koulumatkojen turvallisuus ja koululaisten turvavälineiden käyttämisen parantaminen

3. Liikenneturvallisuustyö

3.1. Liikenneturvallisuustyön organisointi

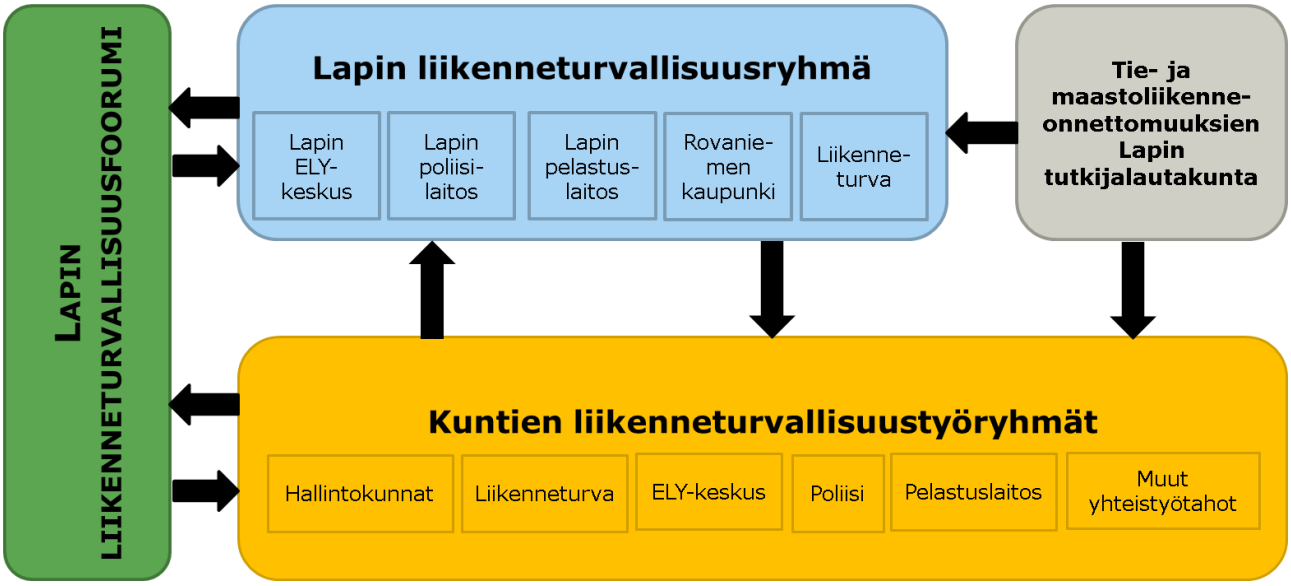
Liikenneturvallisuustyön suunnitelman taustana ovat olleet liikenneturvallisuustilanne ja aiemmat kokemukset. Laaditussa suunnitelmassa on esitetty malli liikenneturvallisuusryhmän toiminnasta ja organisoinnista sekä esitetty pohja yhden vuoden toiminnan suunnitelmaksi.

Liikenneturvallisuustyö seudulla on ollut varsin aktiivista. Kuntien toiminnassa on ollut jonkin verran eroja. Liikenneturvallisuusryhmien toiminnan aktivointi nykyisen kaltaisen mallin mukaisesti käynnistyi vuonna 2006. Kemijärvi, Salla ja Posio olivat mukana alusta alkaen. Pelkosenniemen ja Savukosken liikenneturvallisuusryhmät on koottu vuonna 2014. Ryhmät ovat vuosittain toteuttaneet eri ikäryhmiä tavoittavaa liikenneturvallisuustyötä.

Yhteistyön organisoiminen

Nykyisten liikenneturvallisuusryhmien kokoonpanoa on kunnissa käsitelty vuosittain ja vahvistamismenettelyt vaihtelevat kunnittain. Vuoden 2017 aikana on kiinnitetty huomioita ryhmissä toimiviin tahoihin ja ryhmien aktiivisuuteen. Kunnalliset liikenneturvallisuusryhmät toimivat joko itsenäisinä hallintokuntien yhteistyöhön perustuvina työryhminä tai kunnanhallituksen nimeäminä työryhminä, jotka raportoivat työstään kunnanhallituksille. Kuntien liikenneturvallisuusryhmien kokoonpano poikkeaa toisistaan. Kokoonpano on hyvä rakentaa aktiivisten toimijoiden varaan, jossa on kunnan hallintokuntien ohella hyvä olla mukana myös sidosryhmiä. Perustana on hyvä huolehtia, että kaikissa kunnissa on liikenneturvallisuustyössä mukana teknisen toimen, koulutoimen, iäkäspuolen ja alle kouluikäisten edustus. Lapin liikenneturvallisuustoimijan ohjausryhmässä olisi hyvä olla 1 edustaja / kunta sekä tälle varaedustaja. Ryhmän tueksi on laadittu suunnitelma työn kulusta.

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 6. Lapin liikenneturvallisuustyön organisointimalli

Puheenjohtajan ja kunnan liikenneturvallisuusryhmän tehtävät

Liikenneturvallisuustyön tarkoitus ei ole, että muutaman hengen ryhmä yksin tekee kaiken liikenneturvallisuustyön. Ryhmän tehtävä on koordinoida työtä ja edelleen delegoida työtä tehtäväksi eri yksiköissä. Liikenneturvallisuustyö on nivottavissa helposti osaksi jokapäiväistä työtä. Koulu-, päivähoito- ja teknisellä puolella liikenneturvallisuustyö edesauttaa oman työn tekemistä. Liikenneturvallisuustoimija pystyy merkittävällä panoksella tukemaan ryhmien puheenjohtajien toimintaa. Oma tehtäväkenttänsä on ryhmän puheenjohtajalla, sihteerillä (toimija) ja hallintokuntien edustajilla.

Puheenjohtajan (yhdyshenkilön) tehtäviä liikenneturvallisuustyössä ovat:

- Toimia liikenneturvallisuusryhmän puheenjohtajana
- Toimia yhdyshenkilönä ja välittää tietoa liikenneturvallisuusryhmän sekä alueellisen (Lapin) liikenneturvallisuusryhmien välillä
- Toimia hallintokuntaedustajien tukihenkilönä

Sihteerin / liikenneturvallisuustoimijan tehtäviä liikenneturvallisuustyössä:

- Toimija on konsultti, joka toimii ELY:n ja kuntien rahoituksella
- Kokouksien valmistelu tehtävät sekä kutsut ja muistiot
- Tiedottaa kunnan liikenneturvallisuustyöstä sisäisesti ja ulkoisesti
- Toimia liikenneturvallisuustyön tukihenkilönä
- Koordinoida tapahtumapäivien järjestelyjä
- Koulutus ja materiaalihankintojen tukeminen
- Seurannasta vastaaminen

Hallintokuntien edustajien tehtäviä liikenneturvallisuustyössä ovat:

- Osallistua hallintokuntansa edustajana liikenneturvallisuusryhmän kokouksiin
- Välittää tietoa (sisäiset tapaamiset, sähköposti) liikenneturvallisuusryhmän ja oman hallintokunnan välillä työn seurannasta, koulutuksesta, tapahtumista
- Vastata hallintokunnan liikenneturvallisuustyön toimintasuunnitelmasta yhdessä toimijan kanssa
- Varata tarvittavat resurssit oman hallintokunnan liikenneturvallisuustyölle

3.2. Liikenneturvallisuustyön sisältö

Yleistä

Liikenneturvallisuusryhmän työ ohjaa kunnan liikenneturvallisuustyötä. Liikenneturvallisuusryhmän toiminnan on hyvä noudattaa tiettyä vuosirytmiä, jossa eri tehtäville on varattu sijansa vuosikierrossa. Kuntien 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. 2. tärkein kokousajankohta on syksy (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.

Varahenkilöt olisivat tärkeitä työn jatkuvuuden kannalta, sillä yhden kokouksen missaaminen voi tietää vuoden taukoa jonkin sektorin osallistumiseen. Sen sijaan jäsenten vaihtuvuus ei ole itseisarvo. Liikenneturvallisuustyö vaatiikin työstä kiinnostuneita ja siihen sitoutuneita henkilöitä jolloin pysyvyys voidaan nähdä etuna.

Vuotuinen liikenneturvallisuustyöryhmän toimintasuunnitelma

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. Ryhmän oma toimintasuunnitelma sekä hallintokuntien toimintasuunnitelmat toimivat tämän työn apuvälineenä. Toimintasuunnitelmista on helposti nähtävissä lähivuosille suunnitellut koulutus-, valistus- ja tiedotustyön teemat ja tavoitteet, toimenpiteet, toiminnan ajoitus, yhteistyötahot sekä vastuuhenkilöt. Toimintasuunnitelmia päivitetään tarpeen mukaan.

Hallintokuntien toimintasuunnitelmat esitetään toteutettavan osana alueellista liikennekasvatustyön (KVT) suunnitelmaa. Tuossa suunnitelmassa laadittaisiin kaikkiin kuntiin yhteisesti koottuna hallintokuntakohtaiset suunnitelmat ja vuosikello liikenneturvallisuustyölle. Tämä suunnitelma olisi määrä toteuttaa vuoden 2018 aikana.

Taulukko 4. Toimintasuunnitelma

KOHDERYHMÄ	TOIMINTA	VASTUU	AJOITUS
Liikennekasvatus-materiaali	Yksiköt käyvät läpi käytettävissä olevan liikennekasvatusmateriaalin sekä koulutustarpeet	Hallintokunnan vastuuhenkilöt	Kevään 2018 aikana
Liikenneturvallisuus ryhmä	Ryhmä kokoontuu vuoden aikana 2-3 kertaa suunnittelee ja seuraa sekä tiedottaa liikenneturvallisuustyöstä. Sovitaan varahenkilöjärjestelyistä vuoden 2018 aikana	Lt-ryhmän puheenjohtaja	Vuosi 2018
Liikenneturvallisuus osaaminen hallintokunnissa	• Liikenneturvallisuustyötä tekeville suunnatut koulutukset, tarpeet ryhmien kautta • Liikenneturvallisuuskoulutuksen ja materiaalin kartoitus hallintokunnissa	Lt-ryhmä yhdessä lt-toimijan kanssa	Kevät 2018
Liikenneturvallisuus painopisteet	• Valitaan tarvittaessa paikallinen teema syksyn kokouksessa ja ideoidaan tulevan vuoden teemaan liittyvä työ • Toteutetaan ohjausryhmässä sovittuja yhteisiä liikenneturvallisuustyön teemoja	Liikenneturvallisuus ryhmä	Vuosittain syksyn kokouksessa
Kaikki kuntalaiset	Liikenneturvallisuusryhmä seuraa liikenneturvallisuustilannetta ja kuntalaisilta tulevaa palautetta sekä ohjaa omaa toimintaansa palautteen mukaisesti	Liikenneturvallisuus ryhmä	Jatkuva

3.3. Toteutus, kehittäminen ja seuranta

Liikenneturvallisuustyön kuntaryhmien toiminta on kehittynyt kuntien tarpeiden mukaisesti 10 vuoden aikana. Toiminnan kehittämiseksi on kuitenkin tarpeen huomioida muutama esitys:

- Varahenkilökäytäntö kuntien liikenneturvallisuusryhmien kokouksiin (joko nimetty tai tapauskohtainen järjestely, jotta liikenneturvallisuustyö tavoittaisi kaikki hallintokunnat)
- Hallintokunnan vastuuhenkilön tehtävänä tiedon välittäminen ja kerääminen omasta hallintokunnasta
- Seurantaa varten Liikenneturvan ohella myös poliisin, pelastuslaitoksen ja toimijan koonti
- Lapin liikenneturvallisuusryhmän asettamien teemojen huomiointi hallintokuntien liikenneturvallisuustyössä
- Kuntien liikenneturvallisuusryhmille säännöllinen perehdytys ja keskustelu ryhmän tehtävistä ja paikallisista toimintatavoista (toimija nostaa asialistalle esim. 3 vuoden välein)

Liikenneturvallisuustavoitteiden saavuttaminen vaatii eri tekijöiden seuraamista. Liikenneturvallisuustyön jatkuvan koordinoinnin ja järjestelmällisen seurannan apuvälineeksi on tässä työssä määritelty mittareita. Mittareiden avulla voidaan muodostaa käsitys liikenneturvallisuustyön edistymisestä ja ryhtyä tarvittaviin jatkotoimenpiteisiin. Mittareiden tarkoituksena on oman työn kehittäminen liikenneturvallisuuskehityksen perusteella. Tämä palvelee kaikkia liikenneturvallisuustyötä tekeviä henkilöitä, sillä mittarit kuvaavat pelkistetysti liikenneturvallisuustyön edistymistä ja sen tavoitteita. Mittareiden täytyy olla kuitenkin helposti saatavissa eikä työhön käytettävien resurssien pidä kulua puhtaasti tilastotietojen etsimiseen. Kyselyn perusteella tärkeimpiä seurattavia teemoja ovat onnettomuustilastot, poliisin tilastot ja liikennekasvatustyön toteutuminen. Liikenneturvallisuustyössä seurattavia, helposti saatavilla olevia mittareita ovat:

- Onnettomuudet (Liikenneturvan tilastokatsaus ja poliisin tietoon tulleet onnettomuudet)
- Liikennerikkomukset (poliisin tilastoista seurataan sovittavia liikennerikkomuksia)
- Kunnan liikenneturvallisuusryhmän tapaamiset ja niissä käsitellyt aiheet (sihteeri kirjaa muistioon)
- Koulutustilaisuudet ja asiantuntijavierailujen (poliisi, Liikenneturva, ym.) määrä ja tavoittavuus (toimenpidelistoihin seurantasarake toimijan ylläpitämänä)
- Liikenneturvallisuussuunnitelman liikenneympäristön toimintasuunnitelman toteutuminen (suunnitelmalistan ylläpito)

Lapin liikenneturvallisuusryhmä asettaa omalle työlleen tavoitteet ja seurattavat mittarit. Ryhmä voi tarvittaessa velvoittaa kuntien ryhmiä seuraamaan ja raportoimaan tekemästään työstään. Nämä mittarit ja tavoitteet asetetaan alueellisen liikenneturvallisuussuunnitelman laatimisen yhteydessä.

4. Toimenpide-esitykset yleisesti

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. Itä-Lapissa muun muassa Kemijärven biojalostamohanke sekä Soklin kaivoshanke aiheuttavat edetessään huomattavia liikenteellisiä muutoksia. Suunnitelmissa olevat tuulivoimapuistojen liikenteelliset vaikutukset olisivat voimakkaimmat rakentamisen aikaan. Matkailun voimakas kasvu ja sen ennustettu jatkuminen ovat myös alueen kannalta merkittävässä asemassa.

4.2. Tie- ja katuverkon jäsentely

Kuntien taajama-alueille on laadittu hierarkkiset tie- ja katuverkon jäsentelyt, joiden avulla väylät luokitellaan pää- ja kokoojaväyliin suhteessa ympäröivään maankäyttöön. Yleensä keskustoissa pääväylästön muodostaa maantieverkko. Kokoojaväylät muodostuvat pääosin läpikulku tai maankäyttöä palvelevista pääkaduista. Jäsentelyllä pyritään ohjaamaan liikenne järkevimmille reiteille, helpottamaan kunnossapidon suunnittelua ja auttamaan toimenpiteiden ideointia ja priorisointia.

4.3. Liikenteen ohjaus

Väistämisvelvollisuudet

Väistämisvelvollisuusjärjestelmä on tarkistettu keskusta-alueilla tie- ja katuverkon hierarkioiden pohjalta 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 perusteltua säilyttää etuajo-oikeus esimerkiksi väylän pituuden tai jatkuvuuden perusteella tai esimerkiksi joukkoliikenteen sujuvuuden kannalta.

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.

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 ohittamalta ko. merkkejä. Myös aluerajauksen päättäminen on oleellista. Sekä taajama- että nopeusrajoitusalueiden yhtenäisyys on merkit-

tävä liikenneturvallisuuden lisäksi myös liikkujien oikeusturvan takia. Taajamamerkkiin ja sen rajaamaan alueeseen sisältyy myös muita kuin nopeusrajoitukseen liittyviä liikennesääntöjä.

Suunnittelualueen nopeusrajoituksiin on esitetty joitain muutoksia. Turhia merkkejä esitetään poistettavaksi, jotta ne eivät anna väärää informaatiota liikkujille. Aluenopeusrajoituksia voidaan korostaa ja rajoituksista voidaan muistuttaa ajoratamerkinnöin. Niitä on syytä toteuttaa erityisesti rajoituksien muutoskohdissa sekä erityisesti tärkeiden kohteiden, kuten koulujen kohdalla.

4.4. Kävely ja pyöräily

Ihmisten aktiivinen liikkuminen näkyy kansantaloudessa vähäisempinä sairauspoissaoloina ja ikäihmisten vähäisempinä terveyspalvelujen tarpeina. Jalankulku ja pyöräily ovat sekä henkilökohtaisesti että kansantaloudellisesti kannatettavia liikkumismuotoja. Päivittäinen kävely tai pyöräily auttaa pitämään kuntoa yllä, parantamaan hengitys- ja verenkiertoelimistöä sekä kasvattamaan lihasvoimaa.

Liikenne- ja viestintäministeriö julkaisi kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallisen 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 ja kaupunkiseuduilla. 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. Lähtökohtana on, että ylemmän verkon risteämiskohdissa käytetään suojatiesaarekkeita, korotettuja suojateitä tai muita rakenteellisia ratkaisuja. Kiireellisimmät kohteet sijaitsevat vilkkaimmilla väylillä ja erityisesti lähellä kouluja.

Itä-Lapin alueella on useita olemassa olevia suojateitä 60 km/nopeusrajoitusalueella. Nykyisten ohjeistuksien mukaisesti nopeusrajoituksen ollessa 60 km/h suojatien kohdalla edellytetään liikennevalo-ohjausta.

Olemassa olevista suojateistä useat sijaitsevat maaseutumaisilla osuuksilla, jossa liikennemäärät ovat kohtuullisen vähäisiä. Liikenneympäristö ei useissa tapauksissa tue nopeusrajoituksen alentamista. Jos suojatie ei ole periaateratkaisujen mukainen, eikä sille ole juurikaan tarvetta, esitetään se poistettaviksi. Tärkeimmillä tienylityspaikoilla suojateiden tilalle esitetään keskisaarekkeita helpottamaan tienylitystä. Suojateiden poiston tarkoituksena on lisätä jalankulkijan vastuuta tienylityksessä. Kun ajonopeudet ovat suuria, luo suojatie "väärää" turvallisuudentunnetta tienylittäjälle.

Autoliikenteen nopeusrajoitus	Tarve	Liikennemäärä < 4000 ajon./vrk	Liikennemäärä ≥ 4000 ajon./vrk	
≤ 40 km/h	suuri	korotettu suojatie tai liittymä, keskisaareke taikka yksi- tai kaksipuolinen kavennus (kavennuksessa ei kohtaamista: leveys 3,5m; kavennuksessa kohtaaminen: leveys 5,5m)	korotettu suojatie tai liittymä, keskisaareke taikka yksi- tai kaksipuolinen kavennus (kavennuksessa ei kohtaamista: leveys 3,5m; kavennuksessa kohtaaminen: leveys 5,5m)	
	normaali	suojatiemerkintä (yhtenäinen ylitysmatka ≤ 7 m)	korotettu suojatie tai liittymä, keskisaareke taikka yksi- tai kaksipuolinen kavennus (kavennuksessa ei kohtaamista: leveys 3,5m; kavennuksessa kohtaaminen: leveys 5,5m)	
50 km/h	suuri	valo-ohjattu suojatie	valo-ohjattu suojatie	(1.
	normaali	kavennettu suojatie, jossa kohtaaminen mahdollista (leveys 5,5m) tai keskisaareke (yhtenäinen ylitysmatka ≤ 7m)	valo-ohjattu suojatie	
60 km/h	suuri	valo-ohjattu suojatie	valo-ohjattu suojatie	(2. (3.
	normaali	valo-ohjattu suojatie	valo-ohjattu suojatie	

(1. Valo-ohjaus on ensisijainen ratkaisu myös silloin kun on useampi kuin yksi saman suunnan kaista yhtäjaksoisesti ylitettävänä.
(2. Nopeusrajoituksen alentaminen 50 km/h:iin ja suojatien toteuttaminen keskisaarekkeellisena, jos liikenneympäristö tukee ratkaisua. Jos nopeusrajoitus lasketaan pistemäisesti 50 km/h:ssa, on nopeusrajoitusmerkin yhteyteen laitettava aina ennakkovaroitusmerkki.
(3. Liikennevalo- ja eritasoratkaisut ovat usein vaihtoehtoisia järjestelyitä paikallisten olosuhteiden sekä väylän liikenteellisten ominaisuuksien mukaan.

Tarve on "suuri", jos
- alueella on paljon jalankulkijoita, kuten taajamien keskustoissa tai palvelukeskittymien läheisyydessä
- merkittävästi lapsia, ikääntyneitä tai liikuntaesteisiä.

Suojatien yhteyteen merkitään pyöräilijälle pyörätien jatke tiemerkintäohjeen mukaisesti.

Kuva 7. Suojatietyypin valinta taajamatyyppisessä ympäristössä (Jalankulku ja pyöräilyväylien suunnittelu, Liikenneviraston ohjeita 11/2014)

Autoliikenteen nopeusrajoitus	Tarve	Liikennemäärä < 4000 ajon./vrk	Liikennemäärä ≥ 4000 ajon./vrk	
≤ 40 km/h	suuri	korotettu suojatie tai liittymä, keskisaareke taikka yksi- tai kaksipuolinen kavennus (kavennuksessa ei kohtaamista: leveys 3,5m; kavennuksessa kohtaaminen: leveys 5,5m)	korotettu suojatie tai liittymä, keskisaareke taikka yksi- tai kaksipuolinen kavennus (kavennuksessa ei kohtaamista: leveys 3,5m; kavennuksessa kohtaaminen: leveys 5,5m)	
	normaali	ei järjestelyitä	ei järjestelyitä	
50 km/h	suuri	kavennettu suojatie, jossa kohtaaminen mahdollista (leveys 5,5m) tai keskisaareke (yhtenäinen ylitysmatka ≤ 7m)	kavennettu suojatie, jossa kohtaaminen mahdollista (leveys 5,5m) tai keskisaareke (yhtenäinen ylitysmatka ≤ 7m)	(1.
	normaali	ei järjestelyitä	ei järjestelyitä	
60 km/h	suuri	valo-ohjattu suojatie / eritaso	valo-ohjattu suojatie / eritaso	
	normaali	ei järjestelyitä; huolehditaan näkemistä ja valaistuksesta	ei järjestelyitä; huolehditaan näkemistä ja valaistuksesta	(2. (3.

(1. Liikennevalo-ohjausta tai eritasoratkaisua harkittava paikallisten olosuhteiden ja väylän liikenteellisten ominaisuuksien mukaan.
(2. Ramppien ja T-liittymien päissä sallitaan valo-ohjaamaton suojatie 60 km/h alueella edellyttäen, että lähestyvää autoilijaa varoitetaan suojatiestä suojatien ennakkomerkillä, väistämisvelvollisuutta osoittavalla liikennemerkillä sekä tarvittaessa heräteraidoilla.
(3. Tapauskohtaisen harkinnan perusteella voidaan nykyiseltä keskisaarekkeelliselta suojatieltä poistaa suojatiemerkinnät ja jättää se ylityspaikaksi.

Tarve on "suuri", jos
- kyseessä koulujen kohta tai liityntäpysäköintialue
- jalankulkuväylä risteää autoliikenteen kanssa. Suojatien yhteyteen merkitään pyöräilijälle pyörätien jatke tiemerkintäohjeen mukaisesti, jos ylityspaikka on pyöräilijälle tarpeen ja se on pyörätieverkon kannalta soveliaassa paikassa.

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

Kuva 7. Suojatietyypin valinta taajamatyyppisen ympäristön ulkopuolella (Jalankulku ja pyöräilyväylien suunnittelu, Liikenneviraston ohjeita 11/2014)

4.5. Maanteiden toimenpiteet

Päätiet eli valtatie 5, kantatie 81, kantatie 82 sekä osa ns. kolmenumeroisista maanteistä ovat merkittävimmät tiet suunnittelualueella vilkkaimpien katujen lisäksi. Suurin osa liikennesuoritteesta kertyy näille teille. Pitkämatkainen ja kuntien sisäinen liikenne käyttää maanteitä ja niillä liikkuu suurin osa alueen matkailijoista. Siksi on tärkeää, että tiet ovat kunnossa niin perusratkaisuiltaan kuin kunnossapidollisestikin. Oleellista on myös se, että tiet ovat yhdenmukaisessa kunnossa. Tässä työssä on keskitytty vilkkaimpien teiden liittymäratkaisujen tarkastelemiseen. Liikennemäärä ei ole aina ollut peruste toimenpiteelle vaan taustalla voi vaikuttaa esimerkiksi matkailullinen merkittävyys tai yhdenmukaisuus.

Jalankulku- ja pyöräily-yhteyksien kehittämistä valtatiellä 5 on esitetty vain Kemijärven pohjoispuolelle (Tapionniemen kohdalle). Samalla olisi syytä tehdä yksityistiejärjestelyjä, jotta liittymien määrää voidaan vähentää. Suojateiden poistamista on esitetty kohteissa, joissa on 60 km/h -nopeusrajoitus ja liikennevalo-ohjaukselle ei ole tarvetta eikä liikenneympäristö tue alhaisempaa nopeusrajoitusta. Pidemmän aikavälin alikulkuvaraus on esitetty valtatielle 5 Peräposiontien (mt 945) ja Tarvaantien liittymään koulureitin takia.

Hirvivaara -merkein osoitetuilla tiejaksoilla esitetään raivattavaksi tai harvennettavaksi tien suoja-alueet, jotta hirvet on helpompi havaita reunametsiköstä. Työ vaatii maanomistajan luvan. Luiskien vesakkoraivaukset on syytä tarkentaa hirvivaara -jaksoilla niin, ettei vesakko ehdi kasvaa metriä korkeammaksi.

Kemijärvi-Posio -hoitourakassa on käynnistetty vuonna 2017 kokeilu, jossa valkoiset reunapaalut korvataan pitkillä ja normaalia hiukan paksummilla muovisilla aurausviitoilla. Aurausviitoissa on useita heijastimia näkyvyyden parantamiseksi. Ajatus on, että perinteinen valkoinen reunapaalu ei erotu lumesta ja se jää lyhyytensä vuoksi lumen alle. Uuden mallinen aurausviitta näkyy lumessa paremmin. Kesäajaksi aurausviitta poistetaan, sillä valoisina kesäöinä reunapaaluille ei ole tarvetta. Tämä on Lapin ELY-keskuksen kokeilu, joka on alkanut Länsi-Lapista vuonna 2016.

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

Teiden täristäviä ja jyrsimällä tehtäviä keskiviivoja käytetään, kun tien liikennemäärä on yli 2000 ajoneuvoa vuorokaudessa ja reunaviivoja, kun liikennemäärä on yli 4000 ajoneuvoa vuorokaudessa eikä niitä käytetä taajamissa. Tällaisia tieosuuksia on suunnittelualueella vähän. Koska täristävistä viivoista on eniten hyötyä silloin, kun niitä on mahdollista tehdä pitkällä matkalle, ei tässä selvityksessä niitä esitetä. Jos Lapin alueelle tehdään periaatepäätös, että täristäviä viivoja voidaan toteuttaa ohjetta alhaisimmilla liikennemäärillä, viivoja suositellaan valta- ja kantateille, sinne, missä asfaltoitu tienleveys on riittävä.

Valtatien 5 liikennemäärät ovat suurimmillaan Kemijärven keskustan kohdalla, johon on Kemijärven toimenpide-esityksissä esitetty muun muassa liikennevalo-ohjausten lisäämistä. Muutoin valtatiellä esitetään toimenpiteitä matkailukeskuksiin johtavien teiden liittymiin, koska niissä liikennemäärät ovat suhteellisesti suuria ja autoilijat usein pitkämatkalaisia. Vastaavasti Pelkosenniemelle esitetään toimenpiteitä Savukoskelle johtavan tien (mt 965) liittymään. Toimenpide-esitykset ovat sivusuunnan tulppasaarekkeita ja väistötiloja. Ne on kuvattu tarkemmin kunkin kunnan toimenpideosiossa.

Kantatien 81 toimenpide-esitykset ovat Posion taajamassa. Niitä ovat kiertoliittymä ja suojatiesaarekkeet, joilla taajaman lävistävää tietä yritetään muuttaa taajamatiemäisemmäksi läpiajoliikenteen sujuvuutta heikentämättä. Myös olemassa olevia jalankulkuväyliä esitetään parannettaviksi. Kantatien 82 toimenpide-esitykset keskittyvät Sallan alueella lähelle taajamaa, ja ne on kuvattu Sallan toimenpide-esityksissä.

Maantie 965 lävistää Savukosken taajaman. Siellä toimenpide-esityksillä pyritään lisäämään jalankulun ja pyöräilyn turvallisuutta.

5. Kuntakohtaiset tarkastelut ja toimenpideohjelmat

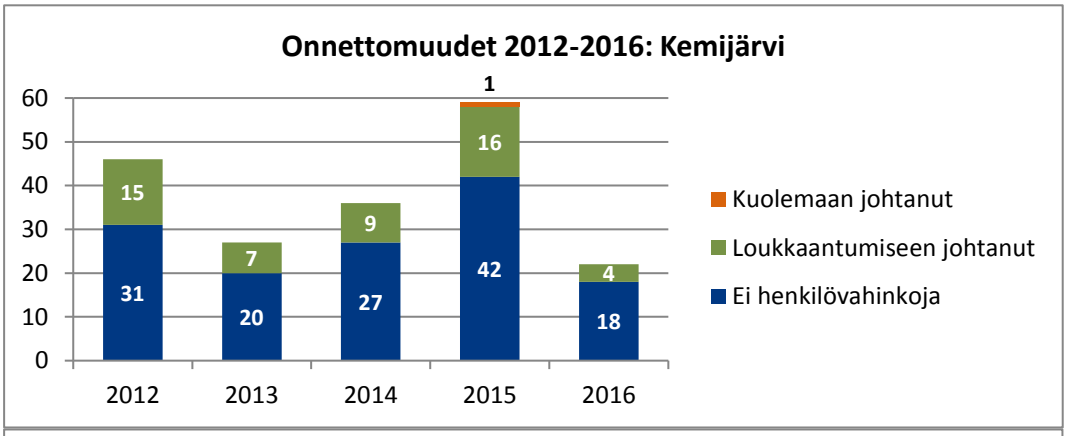
Seuraavissa kappaleissa on esitetty tarkemmat kuntakohtaiset kartat liittyen mm. kävelyyn ja pyöräilyyn, tie- ja katuverkon jäsentelyyn sekä väistämisvelvollisuuksiin ja nopeusrajoituksiin. Jokaiselle kunnalle laadittu toimenpideohjelma muodostuu toimenpideluetteloista sekä havainnollistavista karttaesityksistä. Toimenpideohjelman laadinnassa on otettu huomioon liikennemäärät, liikenneonnettomuudet, kyselyjen tulokset ja muu palaute, maastokäyntien aikana havaitut liikenneturvallisuuspuutteet sekä taloudelliset realiteetit. Taulukon toimenpiteet ovat työryhmän esityksiä, joiden toteutuminen riippuu 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 joka kunnasta 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 yllättävä muutos voi muuttaa toimenpiteiden luokitusta.

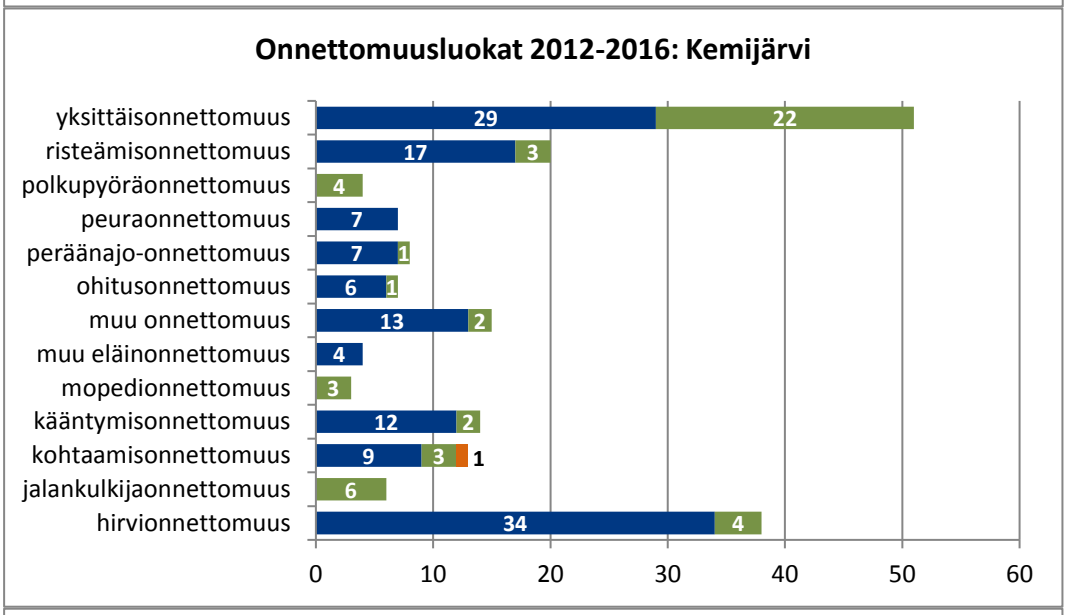
Taulukoissa on esitetty maanteiden osalta Tarva-laskelmassa käytetty toimenpide ja sillä saadut laskennalliset henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien vähenemiset. Tarva-laskelmassa ohjelma arvioi toimenpiteen vaikutusta tiekohdan viime vuosien onnettomuuksien, tie- ja liikenneolosuhteiden sekä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

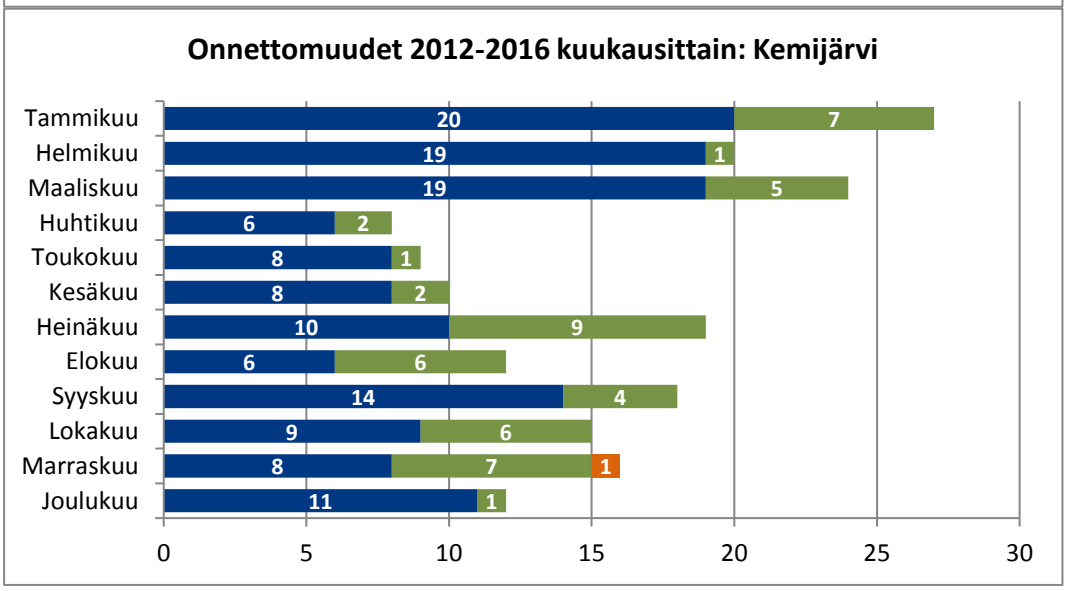
5.1. Kemijärvi

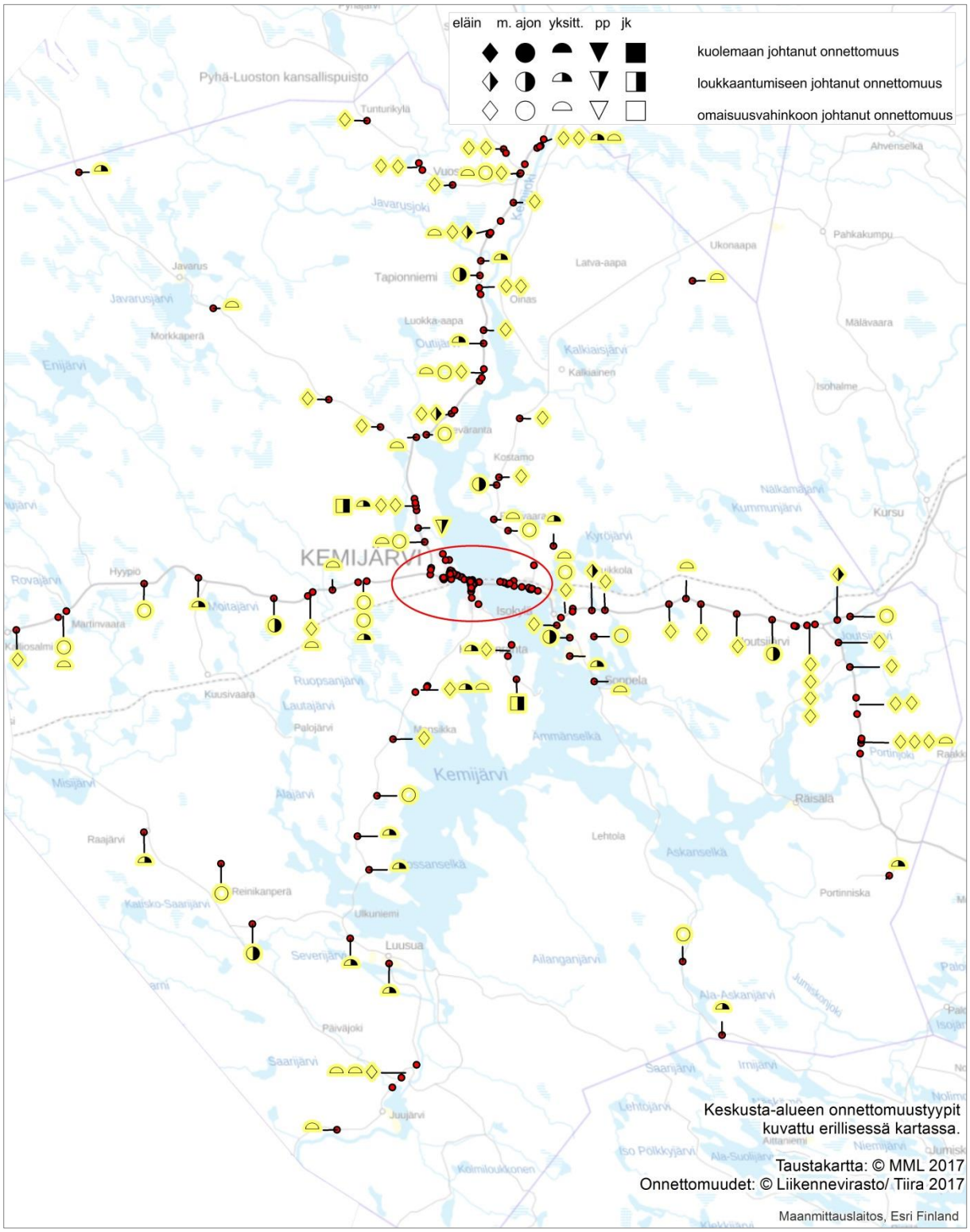
Onnettomuudet

Kemijärven alueella tapahtui vuosina 2012–2016 yhteensä 190 onnettomuutta, joista 27 % johti henkilövahinkoihin. Onnettomuuksien määrä oli suurimmillaan vuonna 2015 ja se laski voimakkaasti vuonna 2016.

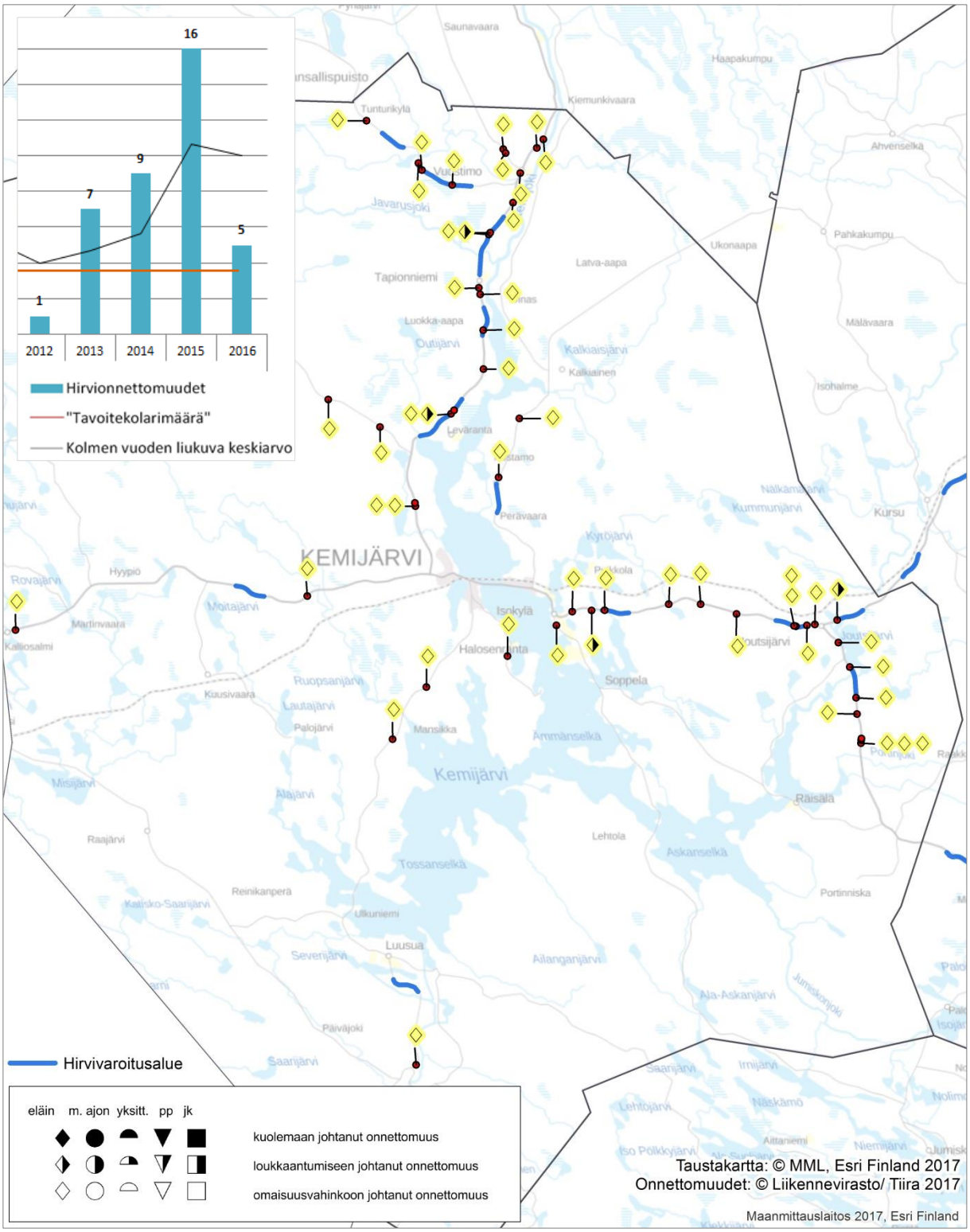






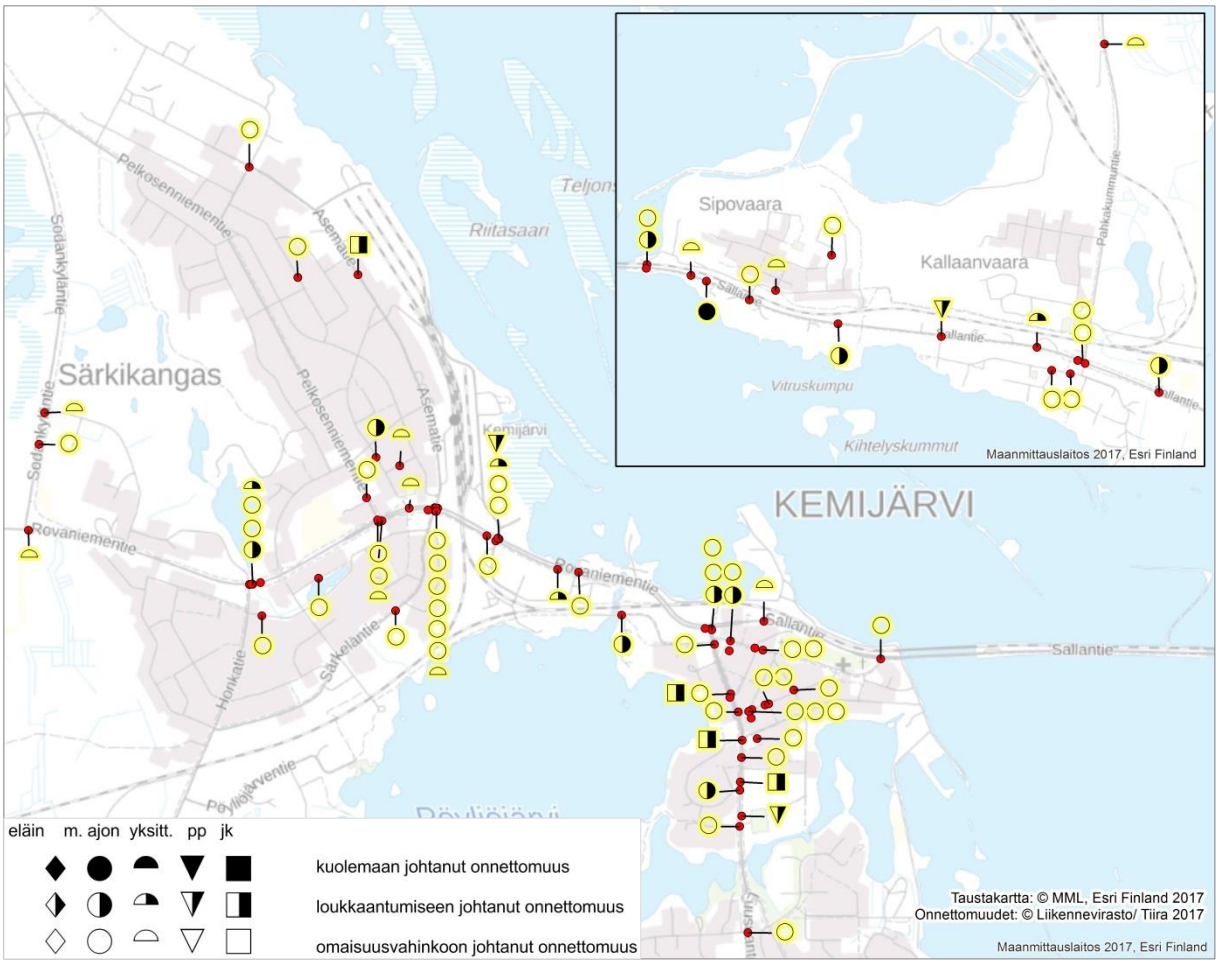


Kuva 8. Onnettomuudet Kemijärvellä vuosina 2012–2016



Kuva 9. Eläinonnettomuudet vuosina 2012–2016 ja hirvivaroitusalueet

Eläinonnettomuuksien määrä on ollut huomattava erityisesti Kemijärven pohjois- ja itäpuolella. Poro-onnettomuudet eivät ole tarkastelussa mukana. Seurannan mukaan hirvionnettomuuksien määrä oli kasvussa vuosina 2013–2015, mutta vuonna 2016 määrä oli huomattavasti vähäisempi.



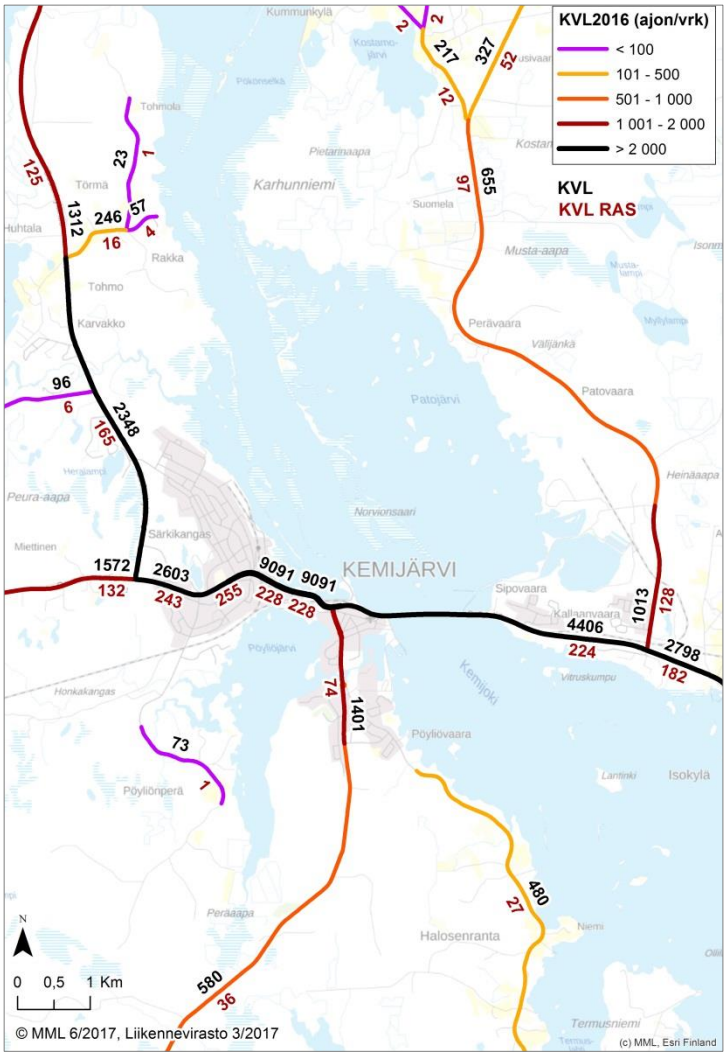
Kuva 10. Onnettomuudet Kemijärven keskusta-alueella vuosina 2012–2016

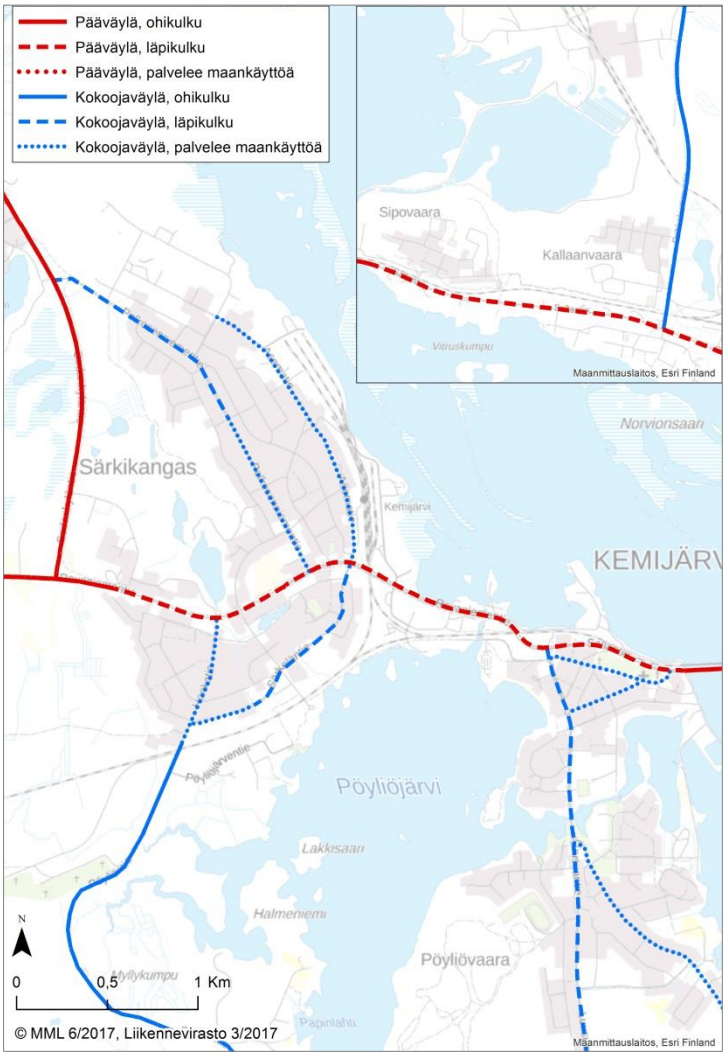
Katuverkon jäsentely, väistämisvelvollisuudet ja nopeusrajoitukset

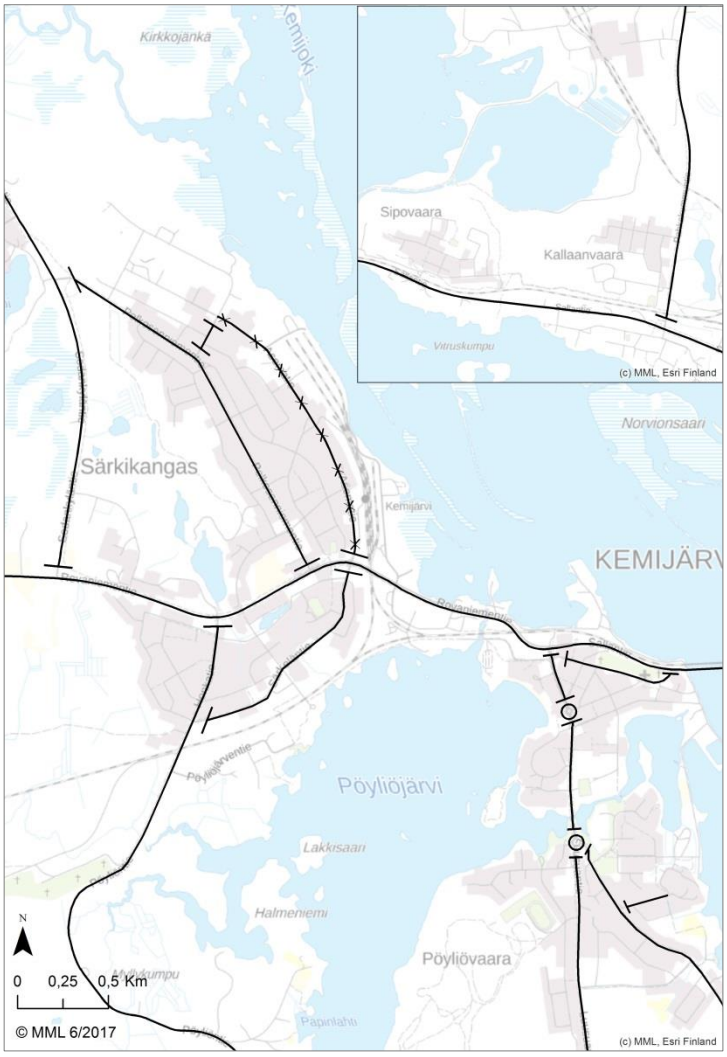
Seuraavissa kuvissa on esitetty keskimääräiset liikennemäärät keskustan läheisyydessä maantieverkolla vuonna 2016, tie- ja katuverkon jäsentely, väistämisvelvollisuudet sekä nopeusrajoitukset. Kemijärven keskustan kohdalla valtatien liikennemäärä on yli 9000 ajoneuvoa vuorokaudessa ja raskaan liikenteen määrä yli 200 ajon./vrk.

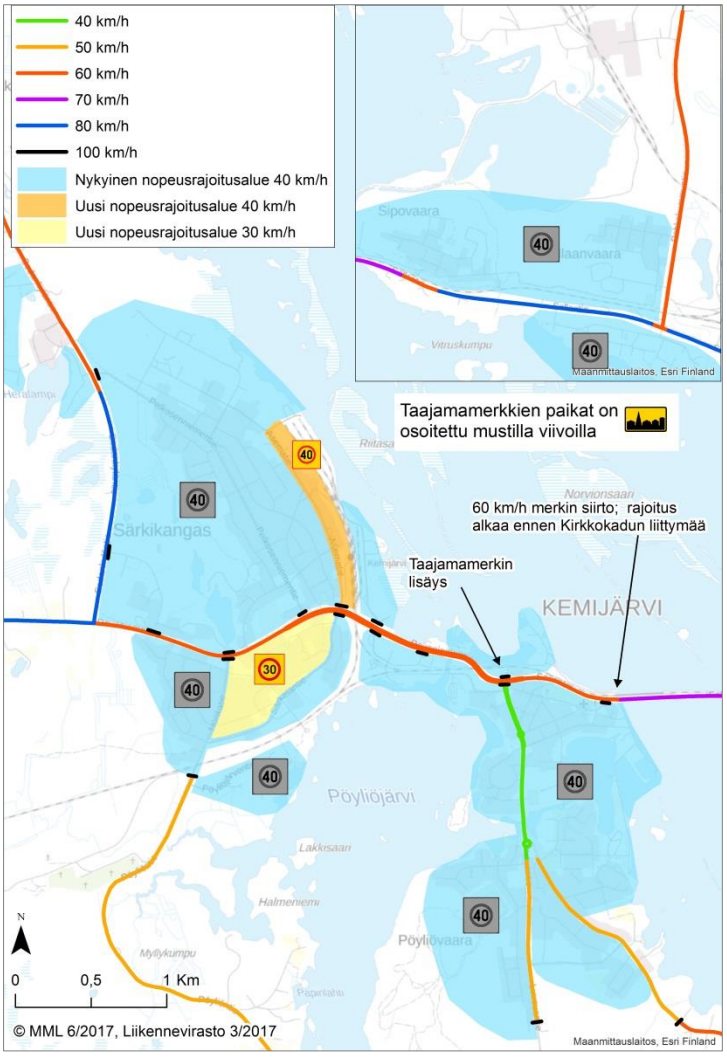
Kemijärven keskustan alueella väistämisvelvollisuusjärjestelyt ovat jo nykyisellään melko selkeät. Karttaesitykseen on merkitty etuajo-oikeutetut tiet ja muuten keskusta-alueen katuverkolla liittymät ovat keskenään tasa-arvoisia. Keskeisin muutos on, että esityksen mukaan Asematieltä poistettaisiin etuajo-oikeus. Tällöin Pelkosenniementie korostuisi selkeänä alueen kokoojaväylänä.

Asematielle esitetään myös nopeusrajoituksen muutosta eli 40 km/h aluenopeutusrajoitus olisi voimassa myös Asematiellä, jolla nykyinen nopeusrajoitus on 50 km/h. Valtatien eteläpuolelle Myllylammentien ympäristöön esitetään 30 km/h aluenopeusrajoitusta. Alueella toimii mm. päiväkoti sekä koulu, joten 30 km/h rajoitus sopii alueelle luontevasti. Särkeläntielle jää voimaan 40 km/h nopeusrajoitus. Valtatiellä idästä päin saavuttaessa 60 km/h nopeusrajoitus alkaa nykyisellään Kirkkokadun liittymän jälkeen. Nopeusrajoituksen alkua esitetään siirrettäväksi Kirkkokadun liittymän itäpuolelle, jotta nopeuden hidastaminen tapahtuu jo ennen liittymäaluetta.


KVL2016 (ajon/vrk)
< 100
101 - 500
501 - 1 000
1 001 - 2 000
> 2 000
KVL
KVL RAS
KEMIJÄRVI
Karhunniemi
Pöyliöjärvi
Pöyliövaara
Halosenranta
Isokylä
Sipovaara
Kallaanvaara
Särkikangas
Norvionsaari
Patojärvi
Kemijoki
0 0,5 1 Km
© MML 6/2017, Liikennevirasto 3/2017
(c) MML, Esri Finland


Pääväylä, ohikulku
Pääväylä, läpikulku
Pääväylä, palvelee maankäyttöä
Kokoojaväylä, ohikulku
Kokoojaväylä, läpikulku
Kokoojaväylä, palvelee maankäyttöä
Sipovaara
Kallaanvaara
Särkikangas
KEMIJÄRVI
Pöyliöjärvi
Pöyliövaara
Halmeniemi
Lakkisaari
Norvionsaari
0 0,5 1 Km
© MML 6/2017, Liikennevirasto 3/2017
Maanmittauslaitos, Esri Finland


Sipovaara
Kallaanvaara
Särkikangas
KEMIJÄRVI
Pöyliöjärvi
Pöyliövaara
Halmeniemi
Lakkisaari
Norvionsaari
0 0,25 0,5 Km
© MML 6/2017
(c) MML, Esri Finland


40 km/h
50 km/h
60 km/h
70 km/h
80 km/h
100 km/h
Nykyinen nopeusrajoitusalue 40 km/h
Uusi nopeusrajoitusalue 40 km/h
Uusi nopeusrajoitusalue 30 km/h
Taajamamerkkien paikat on osoitettu mustilla viivoilla
60 km/h merkin siirto; rajoitus alkaa ennen Kirkkokadun liittymää
Taajamamerkin lisäys
Särkikangas
KEMIJÄRVI
Pöyliöjärvi
Pöyliövaara
0 0,5 1 Km
© MML 6/2017, Liikennevirasto 3/2017
Maanmittauslaitos, Esri Finland

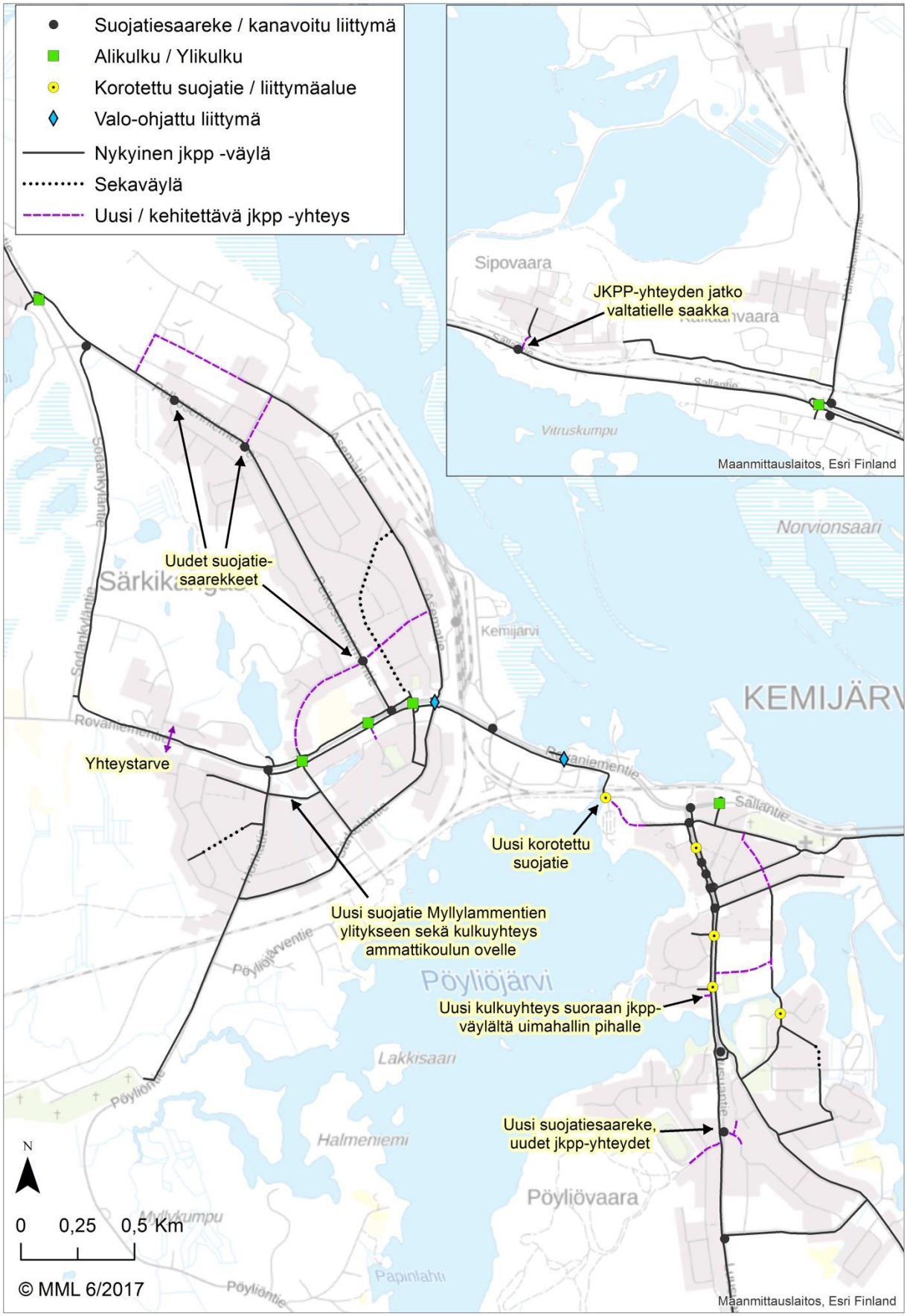
Kävely ja pyöräily

Kemijärven keskustan alueella jalankulku- ja pyöräilyväylien verkko on melko kattava. Uudet väylät ja olemassa olevien yhteyksien kehittämiskohteet sekä liittymäjärjestelyt on esitetty kuvassa 11. Esitettyjä toimenpiteitä ovat muun muassa:

- Uusi jkpp-väylä Särkilammentien, Teollisuustien, Jänkätien ja Varikkotien varteen
- Luusuantien ja Kalamiehenkadun välinen uusi poikittaisyhteys Vesalanpolun kohdalle
- Luusuantien ja Halosentien välisen poikittaisen yhteyden parantaminen (uusi suojatiesaareke Luusuantielle, Poromiehentien jatkeen kohdalle sekä yhteyksien parantaminen Tarsapolun ja Poromiehentien suuntaan)
- Hallituskadun varressa kulkevan yhteyden kehittäminen, sujuva pyöräily-yhteys sairaalan suunnasta aina Kirkkokadulle saakka)
- Jalankulun ja pyöräilyn olosuhteiden parantaminen Tapionniemen kohdalla - rinnakkaistiejärjestelyt
- Uusia suojatiesaarekkeita Pelkosenniementielle
- Halosentien väylää jatketaan Kelloniemen suuntaan

Tapionniemessä on tarve valtatien 5 suuntaiselle jalankulku- ja pyöräily-yhteydelle. Yhteys esitetään tehtäväksi noin 1,2 kilometrin matkalle ja samalla on tarpeen tehdä yksityisjärjestelyjä, eli yksityistieliittymiä valtatielle vähennetään ja kulku tonteille on osin samaa jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden väylää myöten.

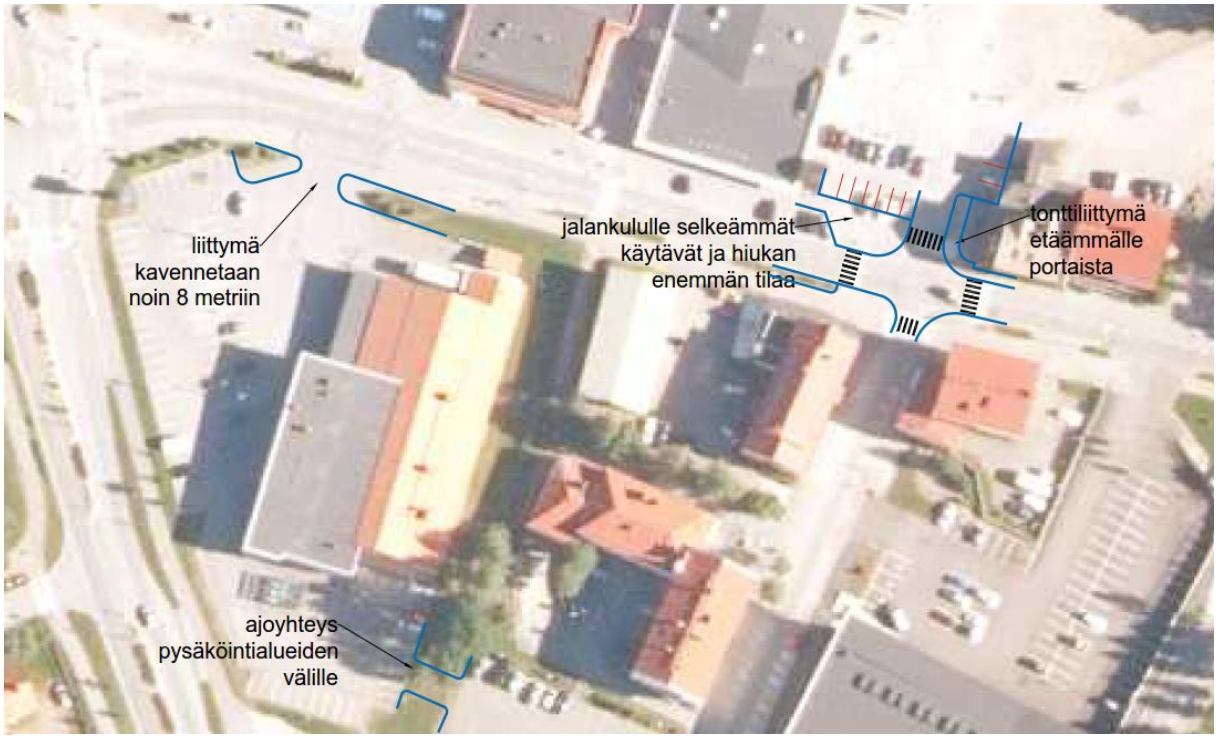
Valtatiellä 5 on syytä varautua jalankulun ja pyöräilyn alikulkuun Peräposiontien liittymässä. Alikulku on tarpeen erityisesti Tarvaantien varren koululaisille, jotka kulkevat Isokylän koulussa. Alikulku helpottaa toki myös Kemijärven keskustan suuntaan kulkemista.



Kuva 11. Nykyinen jalankulku- ja pyöräilyväylien verkko ja liittymäjärjestelyt sekä esitetyt kehittämistoimenpiteet

Maantiet, kadut ja pihat

Kemijärven keskustan alueella merkittävimmäksi kehitettäväksi liittymäalueeksi nousi Kirkkokadun ja Annaliisankadun liittymä. Liittymän neljäs haara johtaa K-supermarketin sekä Mestarin kievarin pysäköintialueille. Liittymään itäsuunnasta saavuttaessa näkyvyys piha-alueen suuntaan on todella heikko. Siirtämällä pihaliittymää lähemmäksi kauppaa, saadaan Kievarin eteen lisätilaa kävelijöille ja näkymät itäsuuntaan paranevat. Reunakivillä sekä liittymäalueen korotuksella ajonopeuksia saataisiin hillittyä ja näin koko liittymäalueen turvallisuus paranisi selkeästi. Nykyisen Lidlin liittymä Kirkkokadulle voidaan kaventaa ja näin parantaa jalankulun ja pyöräilyn turvallisuutta. Samalla on syytä tutkia yhteysmahdollisuus Lidlin tontin pohjoispäästä Annaliisankadulle, jotta liikennekuormaa voidaan vähentää Kirkkokadun liittymästä.



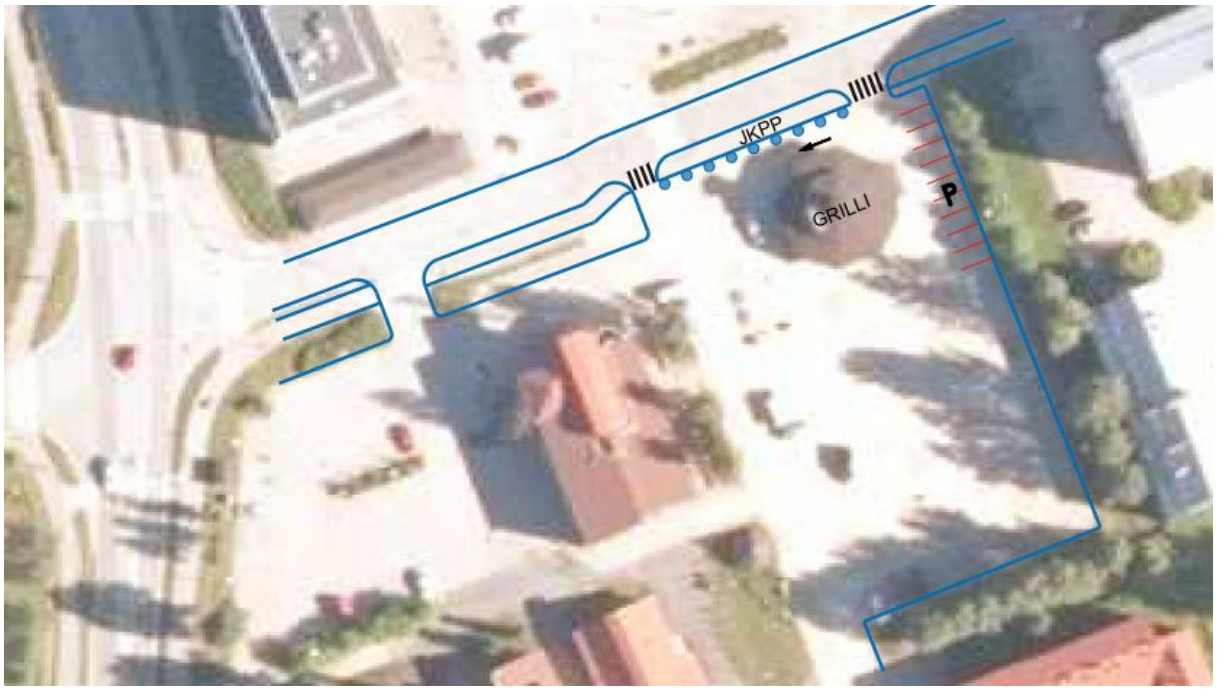
Kuva 12. Kirkkokadun ja Annaliisankadun liittymän jäsentely

Muita esille nousseita kehittämiskohteita olivat mm. Torialueen jäsentely, Hillatien koulun piha-alueen jäsentely, uusi suora kulkuyhteys jkpp-väylältä uimahallin pihalle sekä liikerakennuksen piha-alueen rajaus (Annaliisankatu 8).

Haja-alueella esitetään muutamia maanteitä parannettavaksi, sillä niiden kunto on niin heikko, että liikenneturvallisuus on vaarassa heikentyä, muun muassa päällysteen epätasaisuuden ja routaheittojen takia. Tiet on nimetty toimenpidelistassa. Huonokuntoisia teitä on todennäköisesti enemmänkin, mutta tähän on nostettu vilkasliikenteisimmät tiet.

Kuva 13. Suora kulkuyhteys uimahallin pihalle

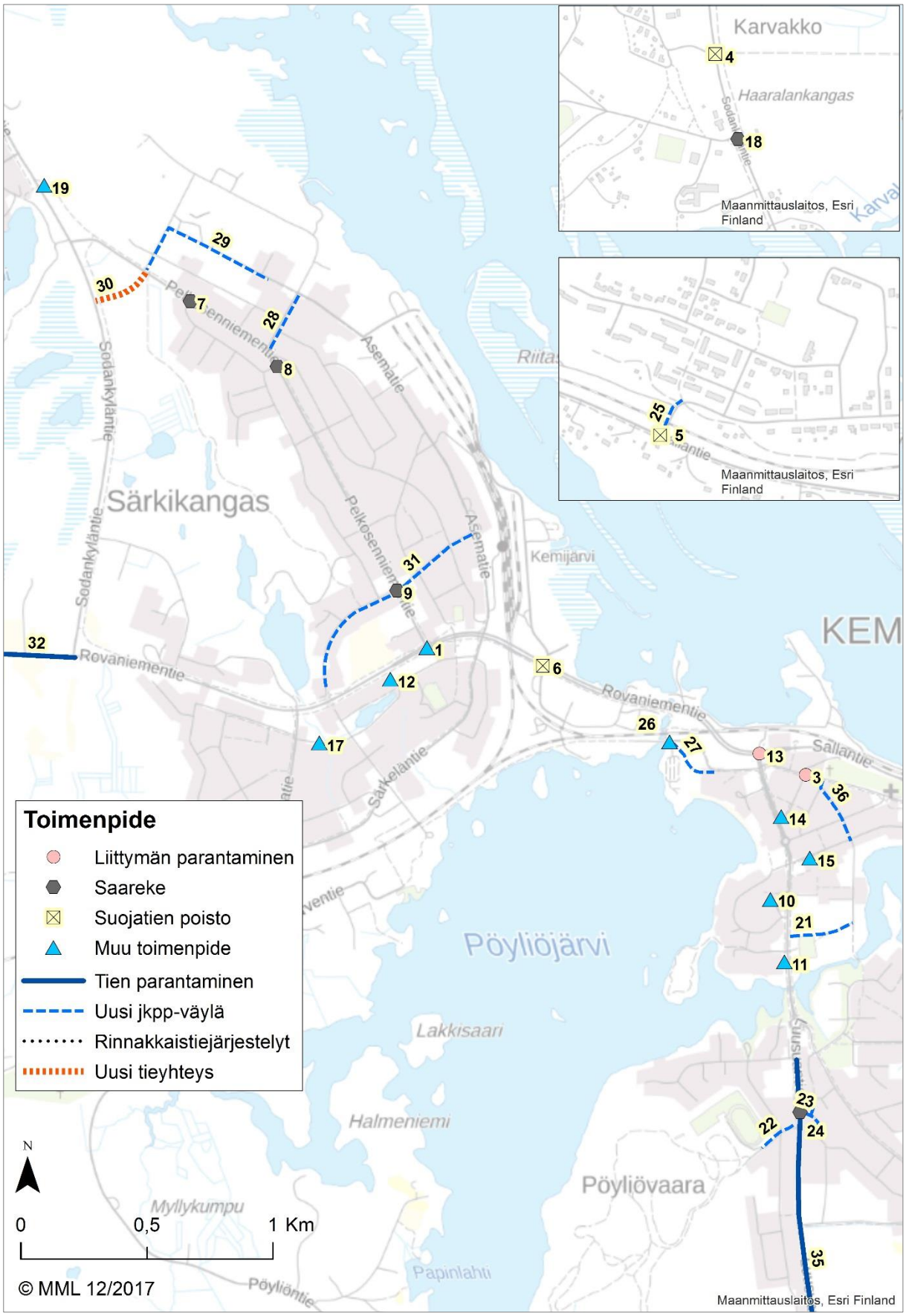
Kemijärven kärkihankkeiksi esitetään valtatein 5 ja Pelkosenniemen liittymän parantamista sekä Tapionniemen jalankulku- ja pyöräily-yhteyksien rakentamista yksityistiejärjestelyineen.



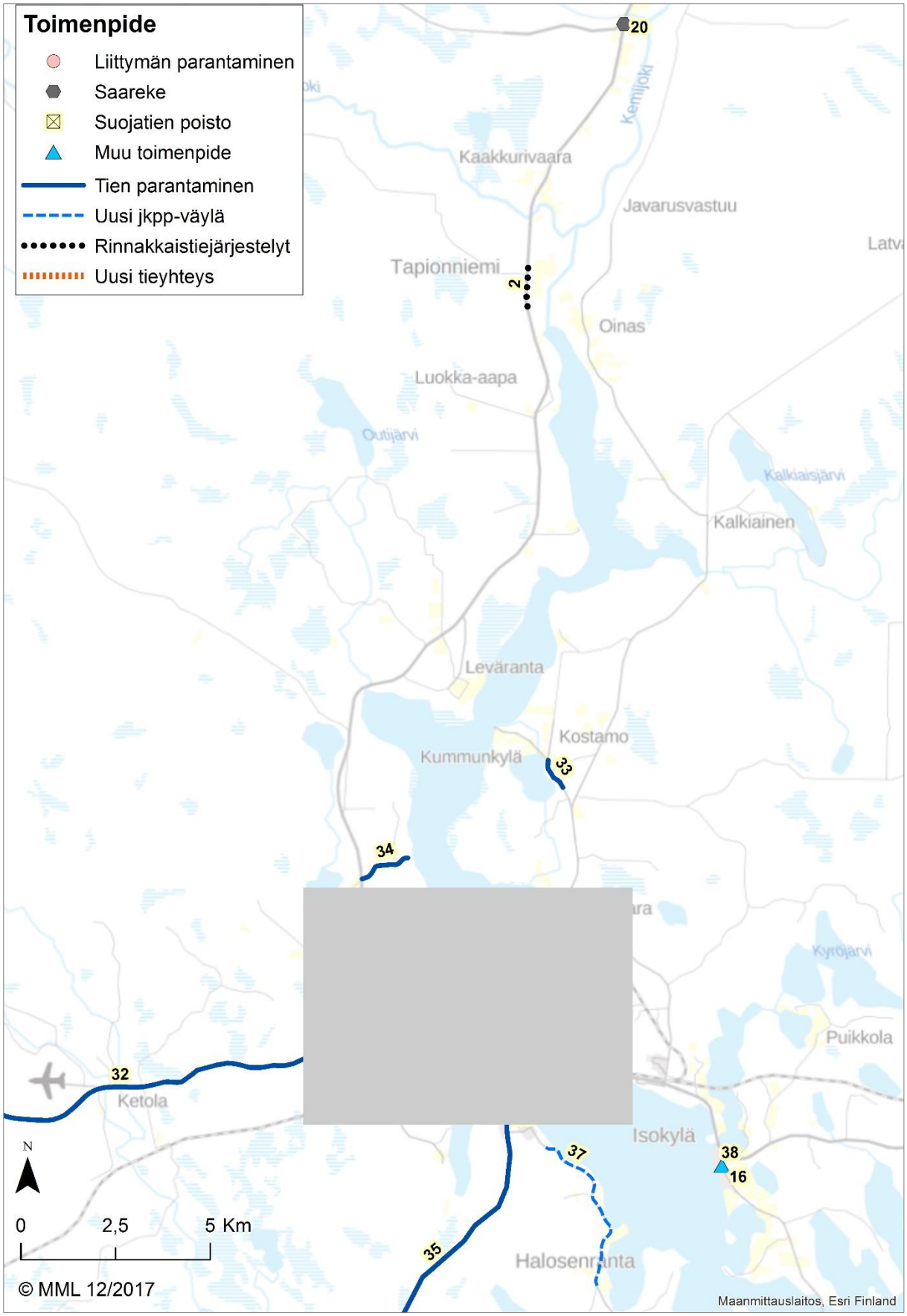
Kuva 14. Torialueen jäsentely

Kuva 15. Hillatien koulun piha-alueen jäsentely

Kuva 16. Annaliisankatu 8 - piha-alueen rajaus jkpp-väylästä



Kuva 17. Kemijärven toimenpiteet



Kuva 18. Kemijärven toimenpiteet haja-alueilla

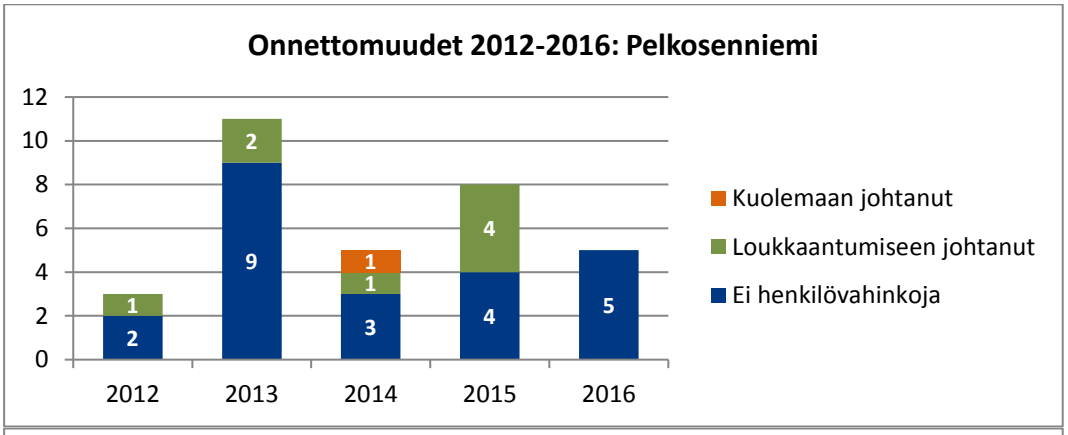
Nro	Kunta	Kohdekuvaus	Toimenpide	Toimenpiteen kuvaus	Tienro	Aosa	Aet	Losa	Let	Määrä	Yks.	Kust. arvio (*1000€)	Kiir. lk	Heva väh.	Tarva	Väylän omistaja
A	Kemijärvi	Asematie	Nopeusrajoitus	Lisätään Asematie 40 km/h -aluerajoitusalueeksi								2	1			Kunta
B	Kemijärvi	Myllylammentien ympäristö	Nopeusrajoitus	Lisätään Särkeläntien pohjoispuoli 30 km/h -aluerajoitusalueeksi								2	1			Kunta
C	Kemijärvi	Valtatie 5 / Kirkkotie	Nopeusrajoitus	Siirretään 60 km/h-nopeusrajoitusmerkki Kirkkotien liittymän itäpuolelle	5	384	3950	384	4220	270	m	1	1	0,00288	680	ELY
1	Kemijärvi	vt5/Pelkosenniementie eteläliittymä	Liittymän parantaminen	Liikennevalo-ohjaus	5	401	1450	401	1450	1	kpl	500	1	0,01229	382	ELY / Kunta
2	Kemijärvi	Tapionniemi	Jkpp -yhteys, rinnakkaistiejärjestelyt	Rinnakkaistiejärjestelyt kylän kohdalla	5	406	3090	406	4330	1240	m	500	1	0,00024	103	ELY / Kunta
3	Kemijärvi	Kirkkokatu/Annaliisankatu	Liittymän parantaminen	Näkemän parantaminen; pohjoispuolen pihaliittymän parantaminen						1	kpl	50	1			Kunta
4	Kemijärvi	vt5/Sorolantie liittymä	Suojatien poisto	Nopeusrajoitus 60 km/h --> suojatien poisto	5	402	3710	402	3710	1	kpl	2	1			ELY
5	Kemijärvi	vt5/Ruottalantie liittymä	Suojatien poisto	Suojatien poisto; tien ylitys olemassa olevan saarekkeen kautta	5	384	2150	384	2150	1	kpl	2	1			ELY
6	Kemijärvi	vt 5 / Pohjolankatu (läntinen liittymä)	Suojatien poisto	Suojatien poisto --> tien ylitys saarekkeen kautta	5	401	950	401	950	1	kpl	2	1			ELY
7	Kemijärvi	Pelkosenniementie/ Kiuaskorventie	Saareke	Suojatiesaareke Pelkosenniementien ylitykseen						1	kpl	30	1			Kunta
8	Kemijärvi	Pelkosenniementie/ Metsämiehentie	Saareke	Suojatiesaareke Pelkosenniementien ylitykseen						1	kpl	30	1			Kunta
9	Kemijärvi	Pelkosenniementie/ Särkilammentie	Saareke	Suojatiesaareke Pelkosenniementien ylitykseen						1	kpl	30	1			Kunta
10	Kemijärvi	Hillatien koulu	Muu toimenpide	Piha-alueen jäsentely; leikkipihan rajaaminen, katkaistaan autoliikenne piha-alueelle						1	kpl	10	1			Kunta
11	Kemijärvi	Uimahallin piha	Muu toimenpide	Yhteys Luusuantien väylältä pääovelle							kpl	10	1			Kunta
12	Kemijärvi	Lepistöntie 1	Muu toimenpide	Koulun piha-alueen jäsentely ja yhteydet; pyöräpysäköinti, linja-auton kääntöpaikka, yhteys Rovaniementien JKPP-väylältä piha-alueelle						1	kpl	10	1			Kunta
13	Kemijärvi	vt5/Luusuantie liittymä	Liittymän parantaminen	Tarkistetaan raskaan liikenteen etuudet ja ajoratamerkinnät	5	401	1	401	1	1	kpl	5	2			ELY
14	Kemijärvi	Annaliisankatu 8 piha-alue	Muu toimenpide	Piha-alueen rajaus; pysäköintialue ja lastauspiha erotetaan Luusuantien jkpp-väylästä						1	kpl	5	2			Kunta
15	Kemijärvi	Kuumaniemenkatu 2	Muu toimenpide	Torialueen jäsentely; kadun erottaminen torialueesta						1	kpl	10	2			Kunta
16	Kemijärvi	Isokylän koulu	Muu toimenpide	Yhteys Peräposiontien JKPP-väylältä koulun piha-alueelle (nykyinen oikoreitti)						1	kpl	5	2			Kunta
17	Kemijärvi	Myllylammentie 23	Muu toimenpide	Suojatie tien ylitykseen ja kulkuyhteys ammattikoulun ovelle						1	kpl	10	2			Kunta

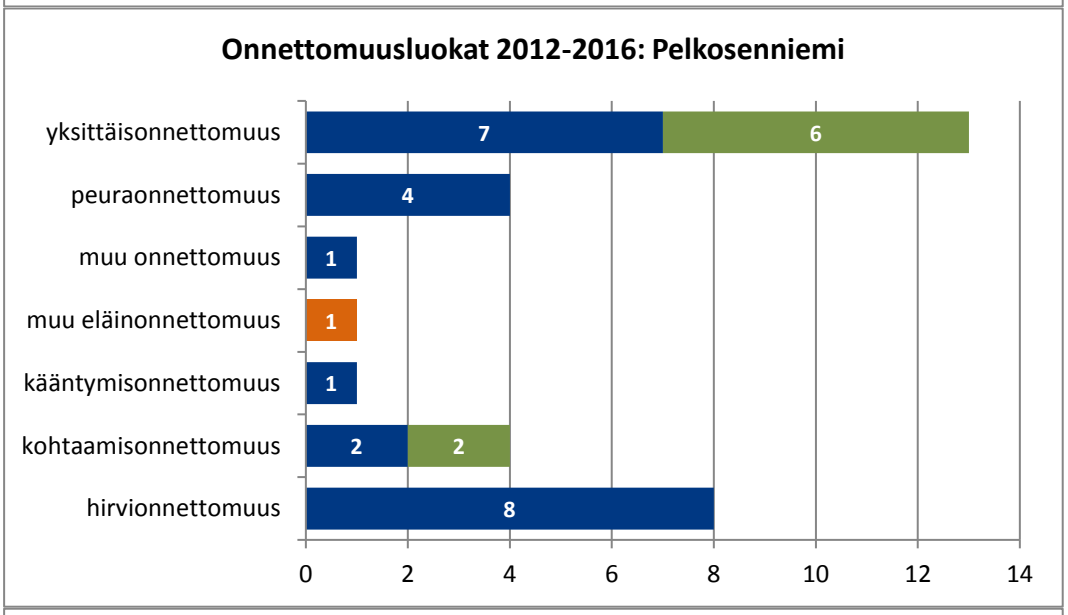
Nro	Kunta	Kohdekuvaus	Toimenpide	Toimenpiteen kuvaus	Tienro	Aosa	Aet	Losa	Let	Määrä	Yks.	Kust. arvio (*1000€)	Kiir. lk	Heva väh.	Tarva	Väylän omistaja
18	Kemijärvi	vt5/Rajakatu	Saareke	Suojatien poisto --> saarekkeen rakentaminen tien ylitystä varten	5	402	3465	402	3465	1	kpl	30	2	0,00169	281	ELY
19	Kemijärvi	vt5 (Särkikankaan alikulkukäytävä)	Muu toimenpide	Pyöräilyn pääsuunnan selkeyttäminen, bussipysäkille nousevalle väylälle jalkakäytävä -merkki (Merkki 421)	70005	980	1	980	1	1	kpl	10	2			ELY
20	Kemijärvi	vt5/Pyhätunturintie liittymä	saareke ja väistötila	Sivusuunnan tulppasaareke	5	407	5780	407	5780	1	kpl	20	2	0,00094	290	ELY
20	Kemijärvi	vt5/Pyhätunturintie liittymä		väistötila	5	407	5780	407	5780	1	kpl	40	2	0,00261	289	ELY
21	Kemijärvi	Vesalanpolku-Luusuantie -väli	Uusi jkpp-väylä	Jkpp-yhteys Vesalanpolulta suoraan Luusuantielle						250	m	80	2			Kunta
22	Kemijärvi	Vaaratie	Uusi jkpp-väylä	Jkpp-väylä Luusuantieltä urheilukentälle						120	m	40	2			Kunta
23	Kemijärvi	Poromiehentien jatke Luusuantielle	Uusi jkpp-väylä	Jkpp -yhteydet Poromiehentieltä ja Tarsapolulta Luusuantielle						150	m	50	2			Kunta
24	Kemijärvi	Luusuantie 7	Saareke	Suojatiesaareke Luusuantien ylitykseen						1	kpl	30	2			Kunta
25	Kemijärvi	Ruottalantie	Uusi jkpp-väylä	Olemassa olevan jkpp-väylän jatko Ruottalantien varressa valtatien liittymään saakka (tasoristeys)						100	m	30	2			Kunta
26	Kemijärvi	Hietaniemenkatu	Muu toimenpide	Korotettu suojatie						1	kpl	10	2			Kunta
27	Kemijärvi	Hietaniemenkatu	Kehitettävä jkpp-yhteys	Hietaniemenkadun lounaispuolella olevan puistoalueen läpi kulkevan väylän parantaminen						200	m	40	2			Kunta
28	Kemijärvi	Varikkotie	Uusi jkpp-väylä	Jkpp-väylä Varikkotien varteen						240	m	80	2			Kunta
29	Kemijärvi	Teollisuustie-Jänkätie	Uusi jkpp-väylä	Jkpp-väylä teollisuustien luoteispäähän ja Jänkätien varteen Teollisuustien ja Pelkosenniementien väliselle osuudelle						550	m	170	2			Kunta
30	Kemijärvi	vt 5 / Pelkosenniementien pohjoispää	Uusi katuyhteys	Uusi katu (Pelkosenniementien vanha pohjoispää puretaan)						220	m	150	2			Kunta
30	Kemijärvi			Sivusuunnan tulppasaareke	5	402	1680	402	1680	1	kpl	20	2	0,00124	290	ELY / Kunta
30	Kemijärvi			Väistötila	5	402	1680	402	1680	1	kpl	40	2	0,00294	289	ELY / Kunta
31	Kemijärvi	Särkilammentie	Uusi jkpp-väylä	Jkpp-väylä Särkilammentien varteen						950	m	300	2			Kunta
32	Kemijärvi	Kt 82	Tien parantaminen	Kantatien parantaminen välillä Vikajärvi-Kemijärvi	82	1	0	9	8100	56000	m		2			ELY
33	Kemijärvi	Oinaantie (mt 19782)	Tien parantaminen	Päällysteen uusiminen, ja routaheittojen korjaus Kostamon kylän kohdalta.	19782	1	600	1	1450	850	m		2			ELY
34	Kemijärvi	Tohmontie (mt 19779)	Tien parantaminen	Päällysteen uusiminen, routaheittojen sekä painumien korjaus	19779	1	0	1	470	470	m		2			ELY
35	Kemijärvi	Luusuantie/Pirttikoskentie (mt 944)	Tien parantaminen	Luusuantien parantaminen Kemijärven taajamasta etelään	944	2	229	9	23700	52000	m		2			ELY
36	Kemijärvi	Hallituskatu-Jaakonkatu	Kehitettävä jkpp-yhteys	Hallituskadun länsipuolen jkpp-yhteyden kehittäminen									3			Kunta
37	Kemijärvi	Halosentie/Kelloniementie (mt 19781)	Uusi jkpp-väylä	Jkpp-yhteyden lisäys Halosentieltä-Kelloniemeen n. 4-5 km matkalle (pituus tarkennetaan jatkosuunnittelun yhteydessä)	19781	1	50	1	4750	4700	m		3	0,0013	101	ELY
38	Kemijärvi	Vt5/Peräposiontie	Alikulku	Alikulku valtatielle Tarvaantien kulkijoille	5	383	4950	383	4950	1	kpl		3	0,00284	131	

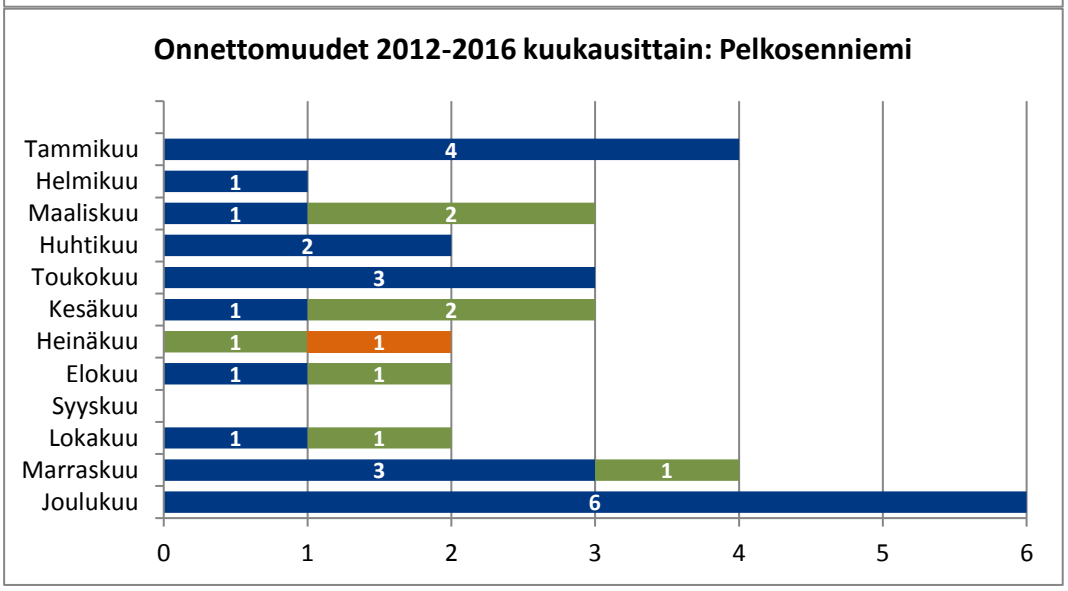
5.2. Pelkosenniemi

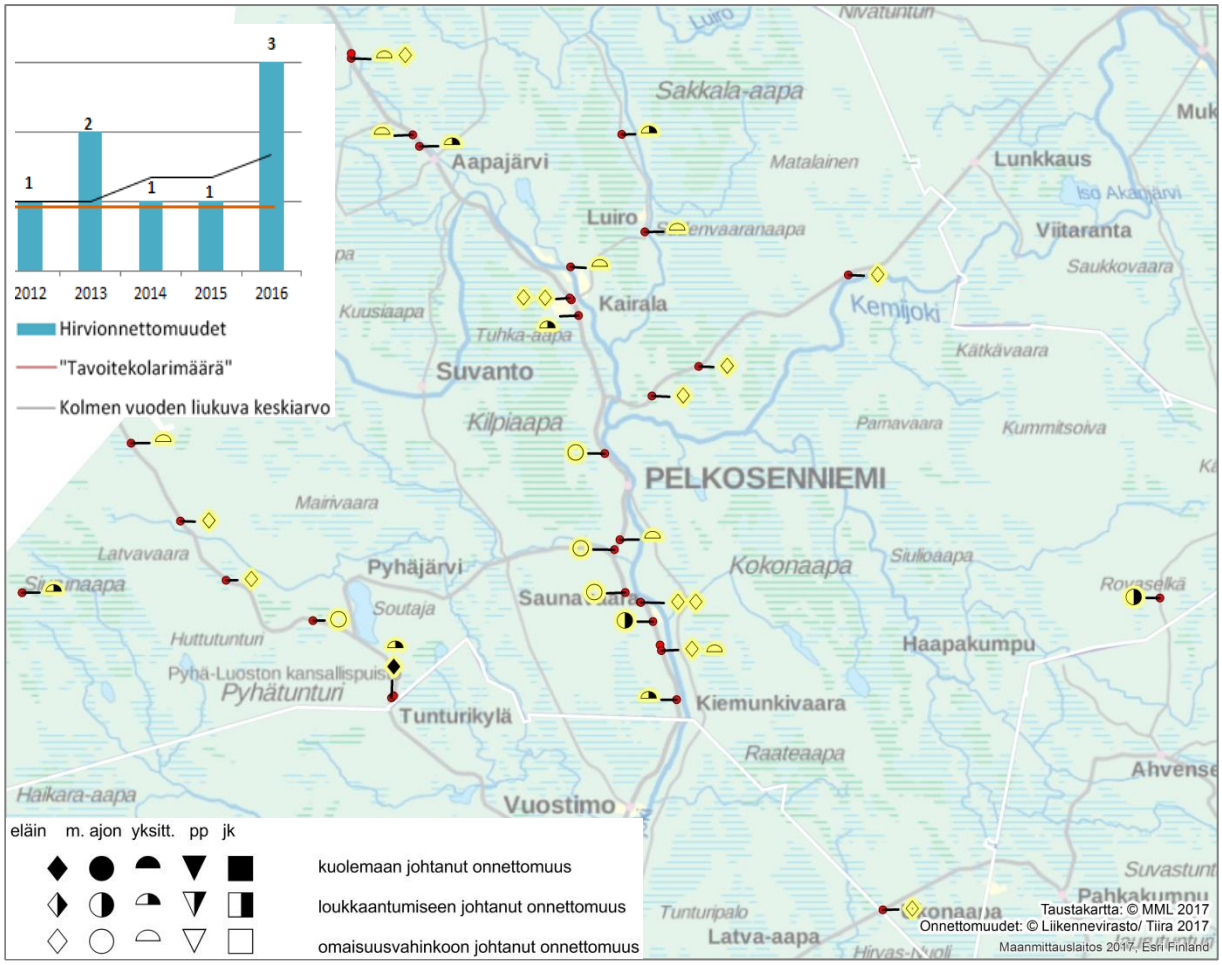
Onnettomuudet

Pelkosenniemen alueella tapahtui vuosina 2012–2016 yhteensä 32 onnettomuutta, joista 28 % johti henkilövahinkoihin. Onnettomuuksien määrä on vaihdellut vuosittain ja se oli suurimmillaan vuonna 2013.









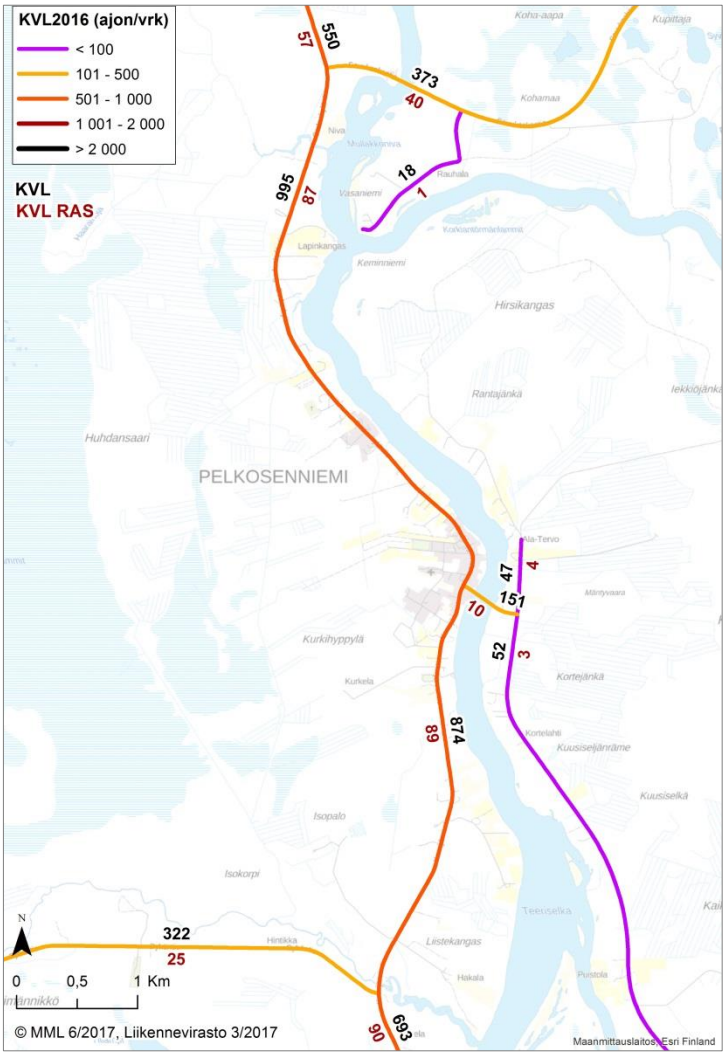
Kuva 19. Onnettomuudet Pelkosenniemellä vuosina 2012–2016

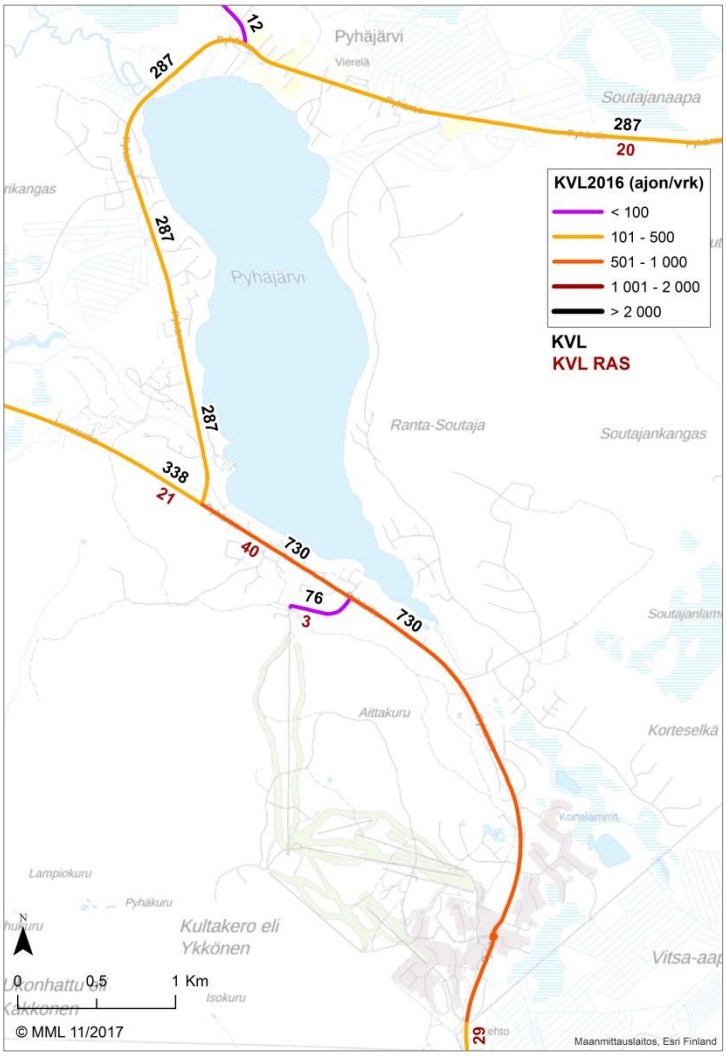
Liikennemäärät, nopeusrajoitukset ja väistämisvelvollisuudet

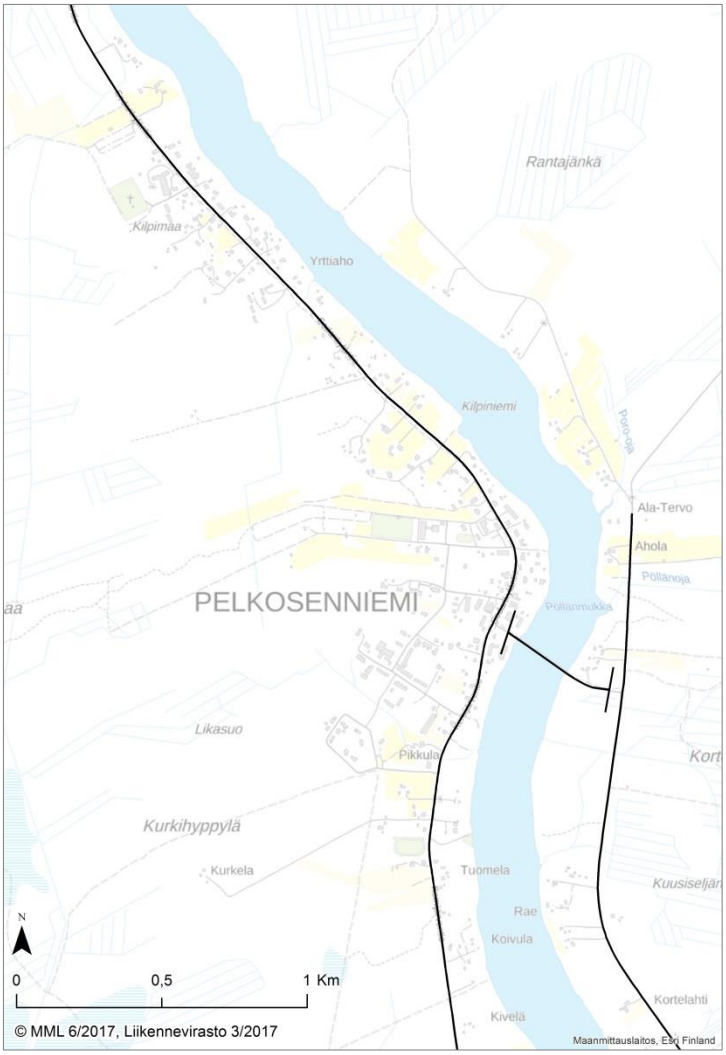
Seuraavissa kuvissa on esitetty Pelkosenniemen keskustaajaman sekä Pyhän keskimääräiset liikennemäärät maantieverkolla vuonna 2016, väistämisvelvollisuusjärjestelyt sekä nopeusrajoitukset. Pelkosenniemellä valtatien 5 liikennemäärä on enimmillään noin 1000 ja Pyhäntiellä noin 730 ajoneuvoa vuorokaudessa. Valtatiellä raskaan liikenteen osuus on noin 9 %.

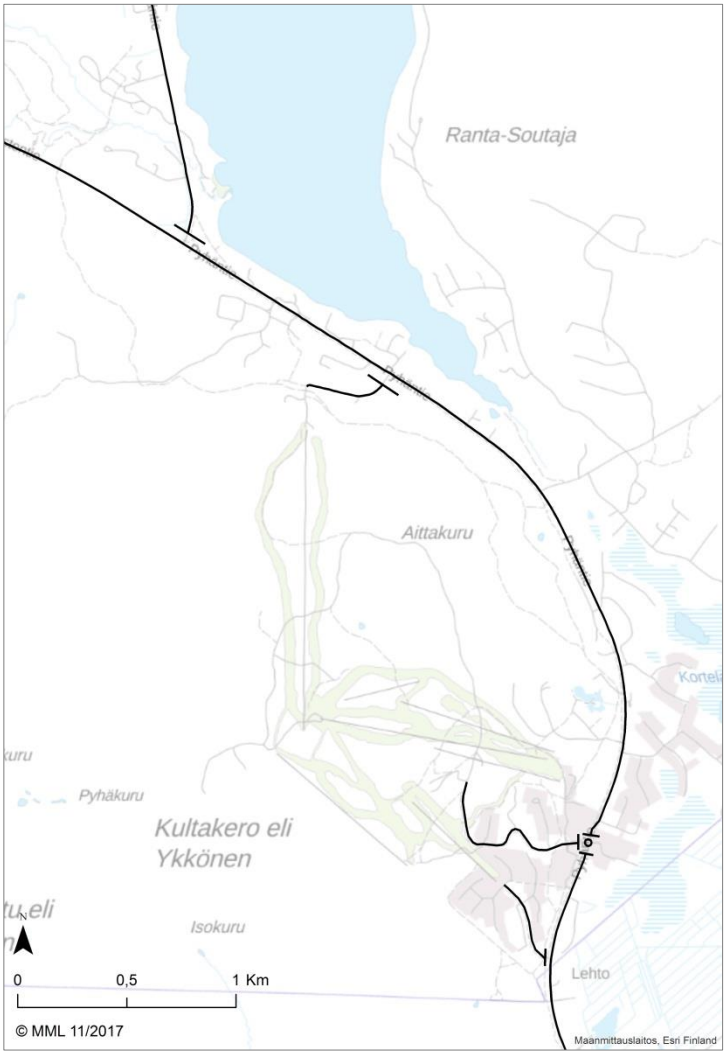
Tasa-arvoiset liittymät rauhoittavat katuverkon liikennettä. Esityksen mukaan kaikki katuverkon liittymät ovat Pelkosenniemen taajama-alueella tasa-arvoisia keskenään eli ainoastaan maantiet ovat etuajo-oikeutettuja. Pyhällä Kultakeronkatu sekä Kerontie säilyvät etuajo-oikeutettuina.

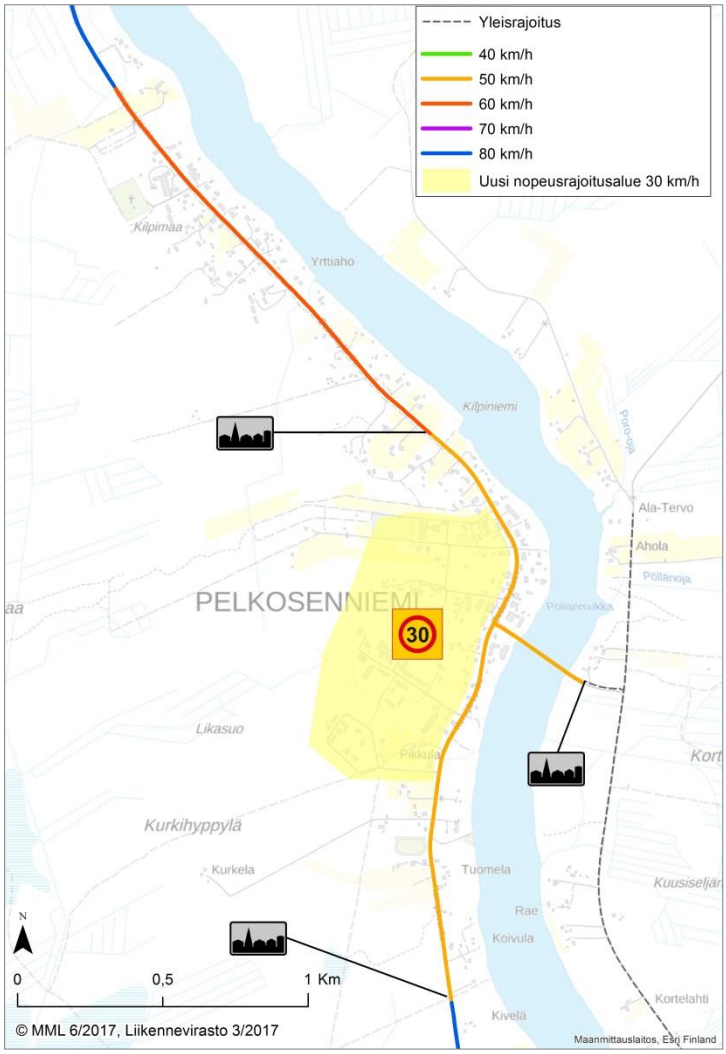
Maantieverkon nopeusrajoituksiin ei Pelkosenniemellä esitetä muutoksia, lukuun ottamatta Pyhällä lyhyttä Pohjoisrinteentietä (mt 9624), johon esitetään yleisrajoituksen sijaan rajoitusta 50 km/h. Sen sijaan keskustaajaman katuverkolle esitetään 30 km/h nopeusrajoitusaluetta nykyisen tiekohtaisen nopeusrajoituksen sijaan. Pyhällä 40 km/h nopeusrajoitusaluetta esitetään laajennettavaksi myös Kerontien ympäristöön.

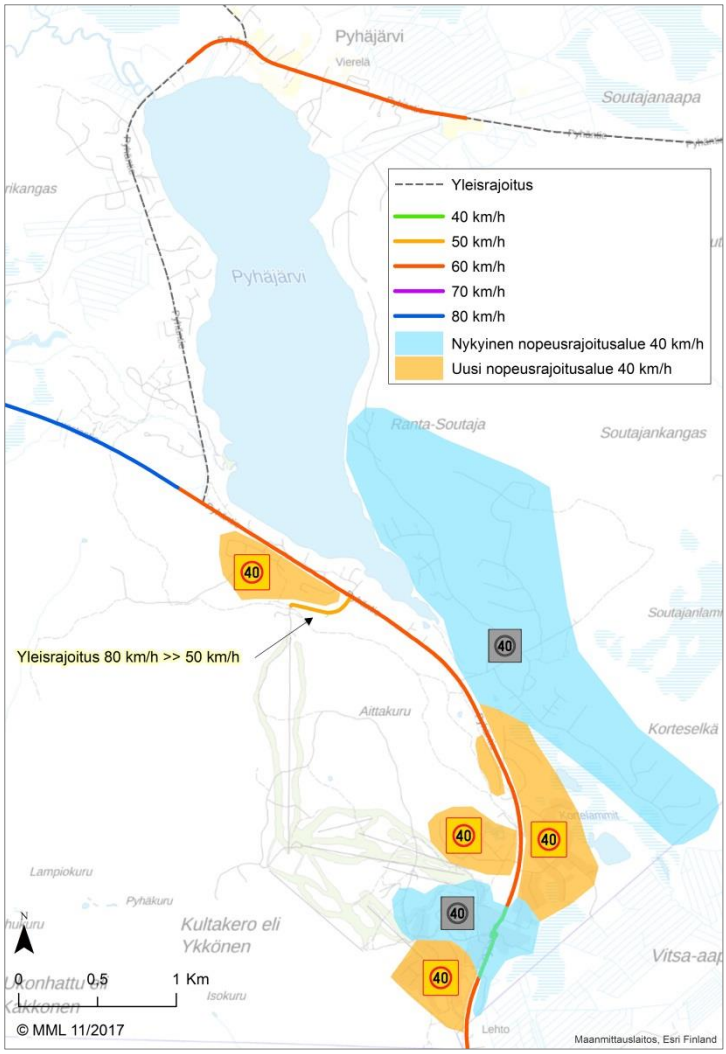

KVL2016 (ajon/vrk)
< 100
101 - 500
501 - 1 000
1 001 - 2 000
> 2 000
KVL
KVL RAS
PELKOSENNIEMI
Hirsikangas
Rantajänkä
Huhdansaari
Kurkihyppylä
Kortejänkä
Kuusiseljänräme
Kuusiselkä
Isopalo
Isokorpi
Liistekangas
Hakala
Puistola
Teeuselkä
Ala-Tervo
Mäntyvaara
Kohamaa
Kupittaja
Kohaaapa
Vasaniemi
Rauhala
Keminniemi
Lapinkangas
Kurkela
Hintikka
Niva
Kaksantämärlamma
Iekkiöjänkä
322
25
0
0,5
1 Km
© MML 6/2017, Liikennevirasto 3/2017
Maanmittauslaitos, Esri Finland


KVL2016 (ajon/vrk)
< 100
101 - 500
501 - 1 000
1 001 - 2 000
> 2 000
KVL
KVL RAS
Pyhäjärvi
Vierelä
Soutajanaapa
Ranta-Soutaja
Soutajankangas
Aittakuru
Korteselkä
Kortelammit
Lampiokuru
Pyhäkuru
Kultakero eli
Ykkönen
Isokuru
Vitsa-aap
0
0,5
1 Km
© MML 11/2017
Maanmittauslaitos, Esri Finland


Rantajänkä
Kilpimaa
Yrttiaho
Kilpiniemi
Ala-Tervo
Ahola
Pöllänoja
Pöllänmukka
PELKOSENNIEMI
Likasuo
Pikkula
Kurkihyppylä
Kurkela
Tuomela
Rae
Koivula
Kivelä
Kortelahti
0
0,5
1 Km
© MML 6/2017, Liikennevirasto 3/2017
Maanmittauslaitos, Esri Finland


Ranta-Soutaja
Aittakuru
Pyhäkuru
Kultakero eli
Ykkönen
Isokuru
Lehto
0
0,5
1 Km
© MML 11/2017
Maanmittauslaitos, Esri Finland





Kävely ja pyöräily

Pelkosenniemellä jalankulku- ja pyöräilyväylät sijaitsevat pääsääntöisesti maanteiden varsilla. Taajaman kohdalla on jalankulku- ja pyöräilyväylät osin molemmin puolin valtatietä. Maantien 962 (Pyhäntie) varressa sijaitsee hyvätasoinen ja melko uusi pyöräilyväylä. Kävelyn ja pyöräilyn kannalta keskeisimmäksi kehitys-kohteeksi nousee pyöräilyverkoston laajentaminen Pyhäjärven kylään saakka. Yhteys voidaan tehdä vai-heittain, ja maantien varren lisäksi yhteyteen on syytä varautua myös järven itäpuolella. Keskustaajamaan esitetään myös uusia suojatiesaarekkeita. Suojatiesaarekkeet vaiheistavat ajoradan ylityksen ja säännölli-sesti sijaitsevat saarekkeet voivat hillitä moottoriajoneuvojen nopeuksia suojateiden kohdalla.

Valtatieltä 5 poistetaan suojatiet Kairalan alueella, sillä suojatiet maaseutuympäristössä yllättävät hel-posti autoilijan ja antavat valheellisen turvallisuuden tunteen kävelijälle. Lisäksi liikennemäärät eivät perus-tele suojateiden tarvetta. Samoin Pyhällä on syytä poistaa suojatiet niiltä tiejaksoilta, joilla nopeusrajoitus on 60 km/h, kuitenkin nykyisten suojateiden kohdilla olevat saarekkeet säilytetään.

Kuva 20. Suojatie Kairalassa (nopeusrajoitus 60 km/h)

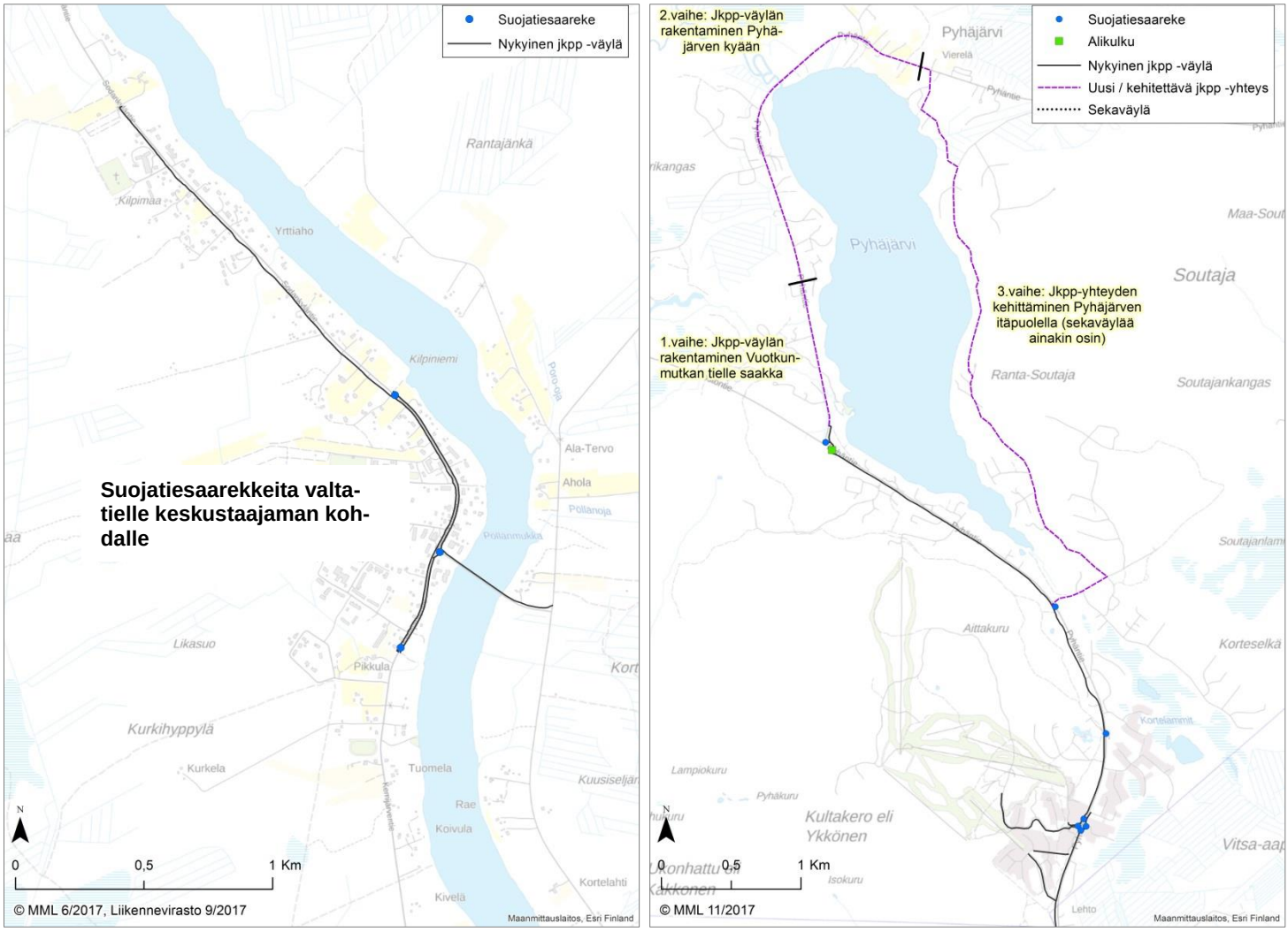
Maantiet ja kadut

Valtatien rakennetta on tarpeen parantaa taajaman kohdalla, sillä routaheitot ja painaumat vaikeuttavat turvallista liikkumista.

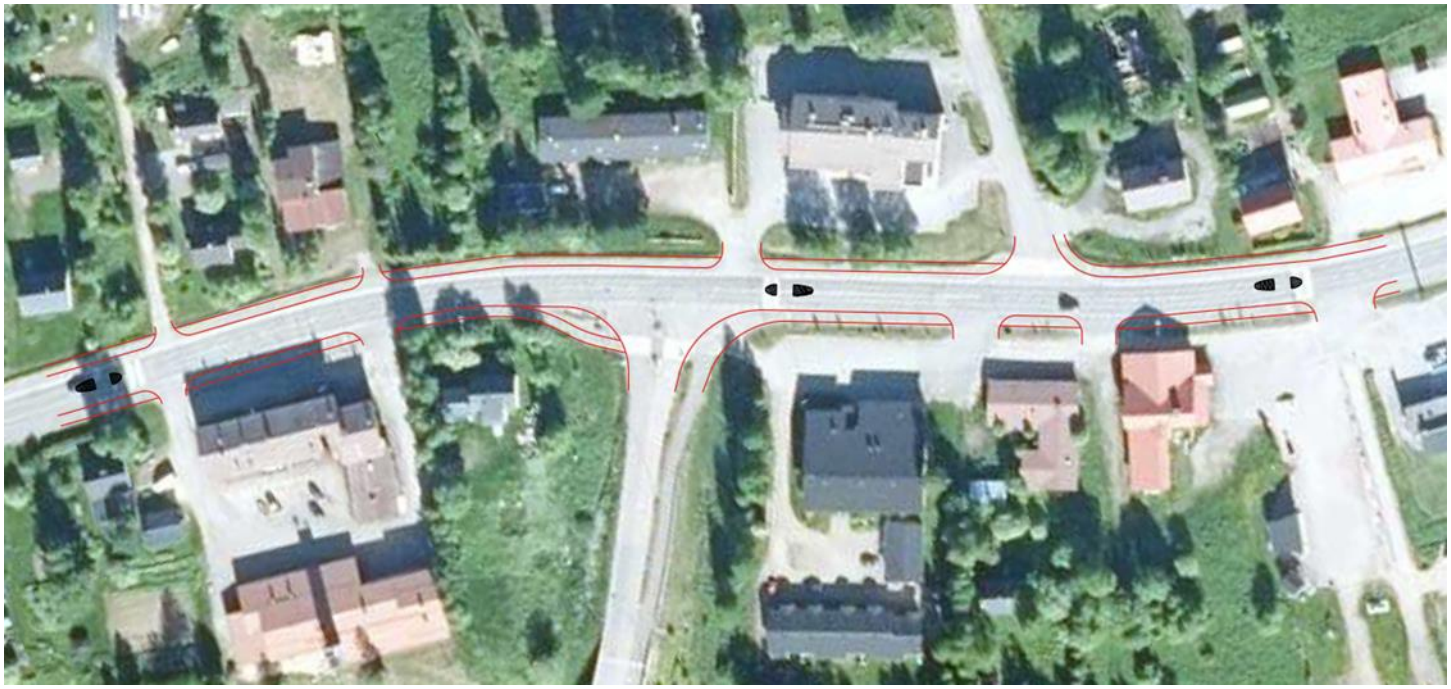
Pyhäntielle (mt 9621) ja Savukoskentielle (mt 965) rakennetaan sivusuunnan tulppasaarekkeet valtatien 5 liittymiin. Saarekkeet ”nostavat” liittymät nykyistä paremmin esiin, mikä on tarpeen, sillä liittymien kautta on erityisesti paljon matkailuliikennettä.

Pelkosenniemen kärkihankkeiksi esitetään valtatien parantamista taajaman kohdalla ja Pyhällä jalankulku- ja pyörätien jatkamista Pyhäntien varressa pohjoiseen (1. vaihe).

Kuva 21. Nykyinen pyörätie Pyhäjärven kylän suuntaan päättyy heti maantien 9621 alkuun.

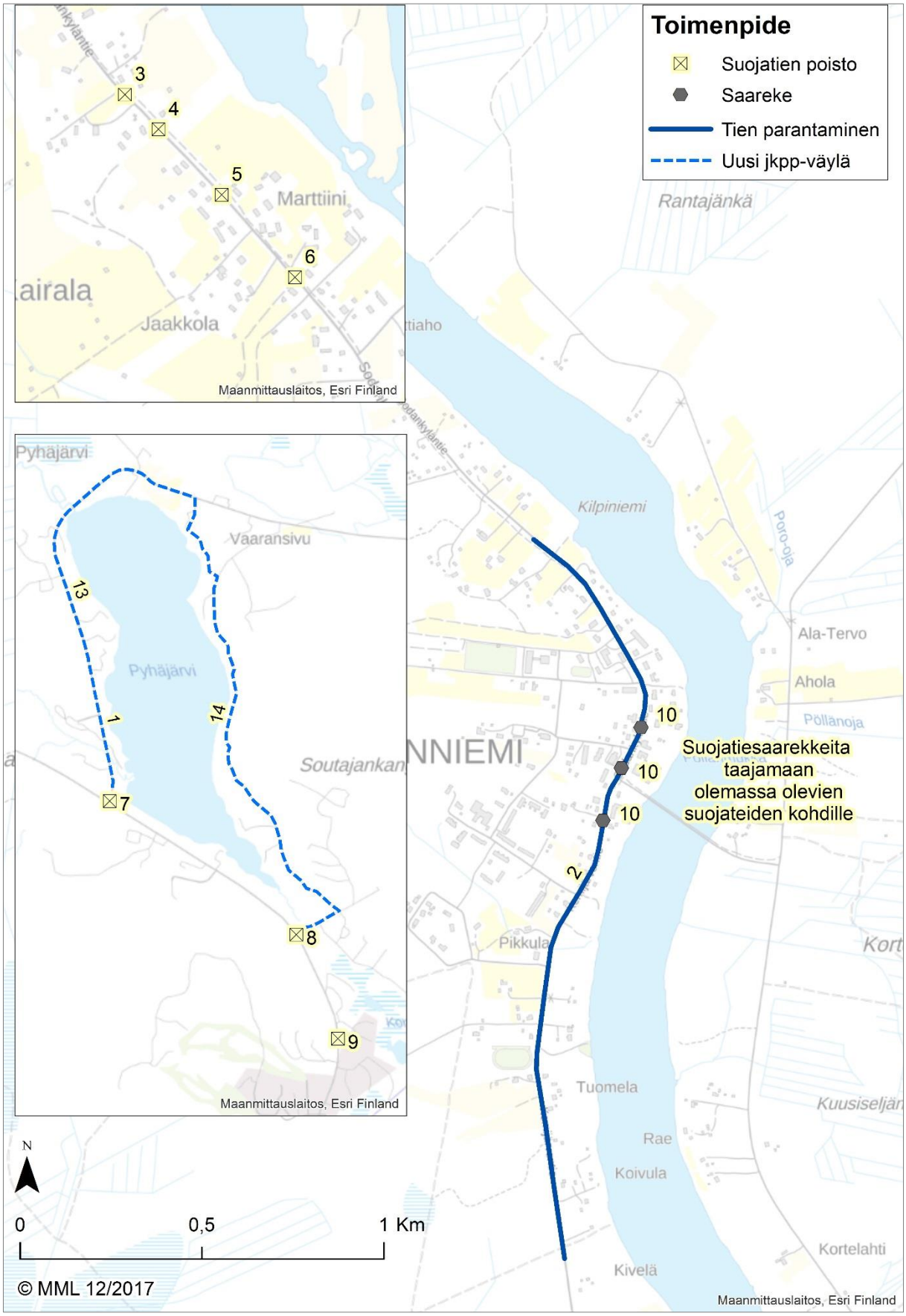


Kuva 22. Nykyinen jalankulku- ja pyöräilyväylien verkko ja liittymäjärjestelyt sekä esitetyt kehittämistoimenpiteet (taajama sekä Pyhä)



Kuva 23. Valtatielle 5 esitetyt suojatiesaarekkeet Pelkosenniemen keskustaajamassa.

Toimenpideohjelma



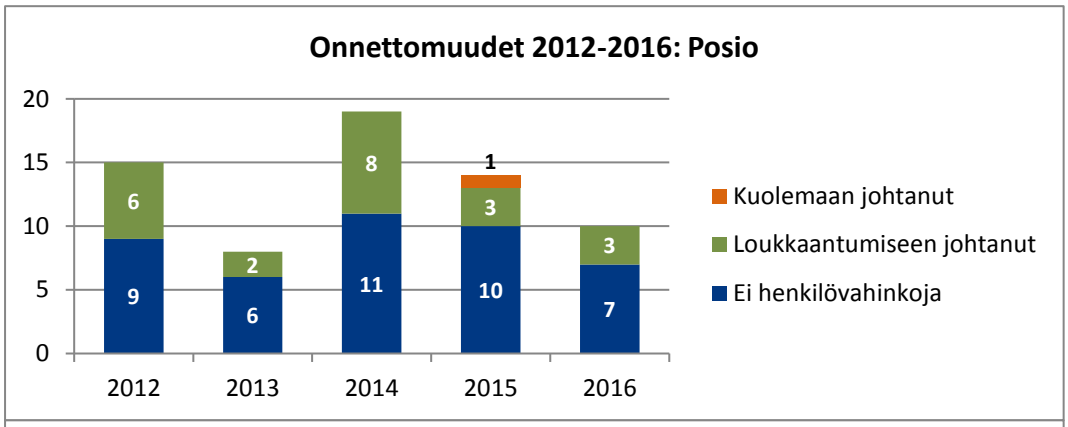
Kuva 24. Pelkosenniemen toimenpiteet

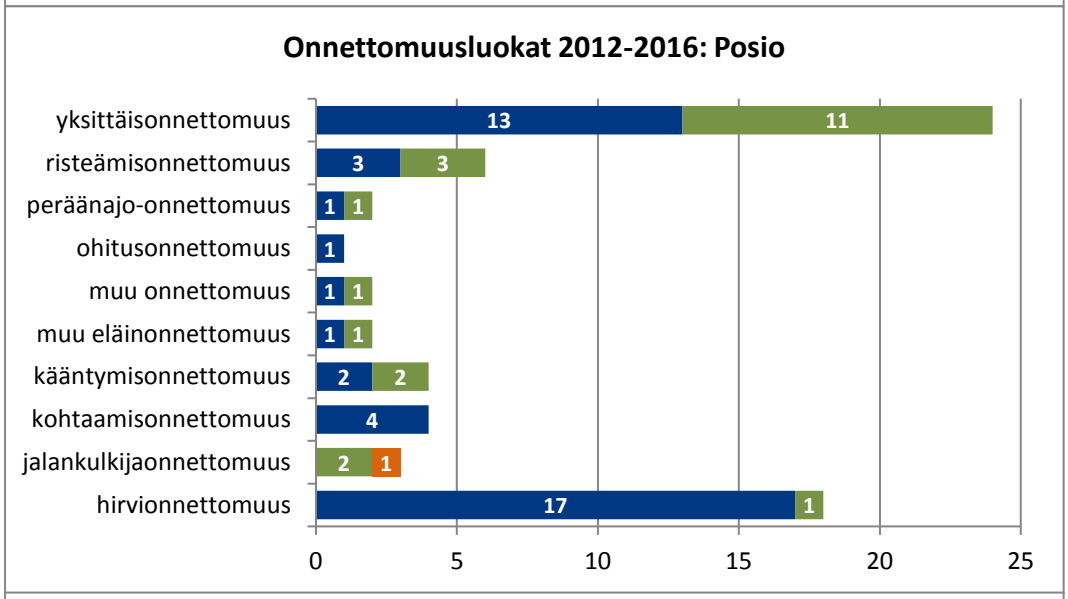
Nro	Kunta	Kohdekuvaus	Toimenpide	Toimenpiteen kuvaus	Tienro	Aosa	Aet	Losa	Let	Määrä	Yks.	Kust. arvio (*1000€)	Kiir. lk	Heva väh.	Tarva	Väylän omistaja
A	Pelkosen-niemi	Taajama	Nopeusrajoitusmerkkien lisäys	Merkitään kadut valtatien länsipuolella 30 km/h -aluerajoitusalueeksi								5	1			Kunta
B	Pelkosen-niemi	Pyhätunturi	Nopeusrajoitus-merkkien lisäys	Täydennetään maankäyttöalueiden teiden aluerajoituksiksi 40 km/h								5	1			Kunta
C	Pelkosen-niemi	Pohjoisrinteentie	Nopeusrajoitus	Merkitään tielle nopeusrajoitus 50 km/h								1	1			ELY
1	Pelkosen-niemi	Pyhäntie (mt 9621)	Uusi jkpp-väylä 1.vaihe	Jkpp -väylän rakentaminen mt 962 liittymästä Vuotkunmutkan tielle saakka	9621	1	140	1	1200	1060	m	400	1	0,00005	101	ELY
2	Pelkosen-niemi	Vt 5	Tasaisuuden parantaminen	Valtatien tasaisuuden parantaminen taajaman kohdalla	5	410	220	411	800	2200	m		1			ELY
3	Pelkosen-niemi	Vt 5 - Kairala	Suojatien poisto	Nopeusrajoitus 60 km/h --> suojatien poisto	5	413	770	413	770	1	kpl	2	1			ELY
4	Pelkosen-niemi	Vt 5 - Kairala	Suojatien poisto	Nopeusrajoitus 60 km/h --> suojatien poisto	5	413	670	413	670	1	kpl	2	1			ELY
5	Pelkosen-niemi	Vt 5 - Kairala	Suojatien poisto	Nopeusrajoitus 60 km/h --> suojatien poisto	5	413	470	413	470	1	kpl	2	1			ELY
6	Pelkosen-niemi	Vt 5 - Kairala	Suojatien poisto	Nopeusrajoitus 60 km/h --> suojatien poisto	5	413	210	413	210	1	kpl	2	1			ELY
7	Pelkosen-niemi	Pyhäntie (mt 9621)	Suojatien poisto	Nopeusrajoitus 60 km/h --> suojatien poisto saarekkeen kohdalta	9621	1	10	1	10	1	kpl	2	1			ELY
8	Pelkosen-niemi	Pyhäntie (mt 962)	Suojatien poisto	Nopeusrajoitus 60 km/h --> suojatien poisto saarekkeen kohdalta	962	7	5900	7	5900	1	kpl	2	1			ELY
9	Pelkosen-niemi	Pyhäntie (mt 962)	Suojatien poisto	Nopeusrajoitus 60 km/h --> suojatien poisto saarekkeen kohdalta	962	7	6850	7	6850	1	kpl	2	1			ELY
10	Pelkosen-niemi	Vt 5	Suojatiesaareke	Suojatiesaarekkeita taajamaan olemassa olevien suojateiden kohdille	5	410	3440	410	3440	1	kpl	30	2	0,00126	601	ELY
	Pelkosen-niemi				5	411	15	411	15	1	kpl	30	2	0,00127	601	ELY
	Pelkosen-niemi				5	411	150	411	150	1	kpl	30	2	0,00135	601	ELY
11	Pelkosen-niemi	Vt 5/ Pyhäntie (mt 9621)	Tulppasaareke	Sivusuunnan tulppasaareke lisäämään matkailullisesti tärkeän liittymän havaittavuutta	5	410	1	410	1	1	kpl	30	2	0,00106	290	ELY
12	Pelkosen-niemi	Vt 5/ Savukoskentie (mt965)	Tulppasaareke	Sivusuunnan tulppasaareke lisäämään merkittävän liittymän havaittavuutta	965	1	1	1	1	1	kpl	20	2	0,0003	290	ELY
13	Pelkosen-niemi	Pyhäntie (mt 9621)	Uusi jkpp-väylä 2.vaihe	Jkpp-väylän rakentaminen Pyhäjärven kylään mt 962:n vartta pitkin	9621	1	1200	2	560	2800	m	900	2	0,00039	101	ELY
14	Pelkosen-niemi	Rovanpalontie	Uusi jkpp-väylä 3.vaihe	Jkpp-yhteys maantieltä 962 Pyhäjärven kylään Pyhäjärven itäpuolelta (ainakin osin sekaväylää)									3			Kunta

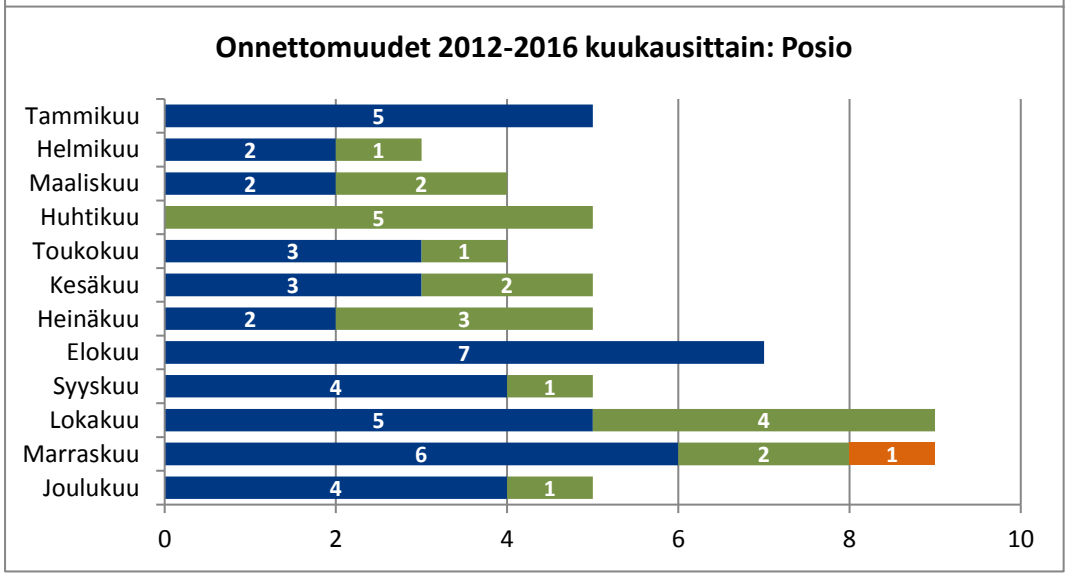
5.3. Posio

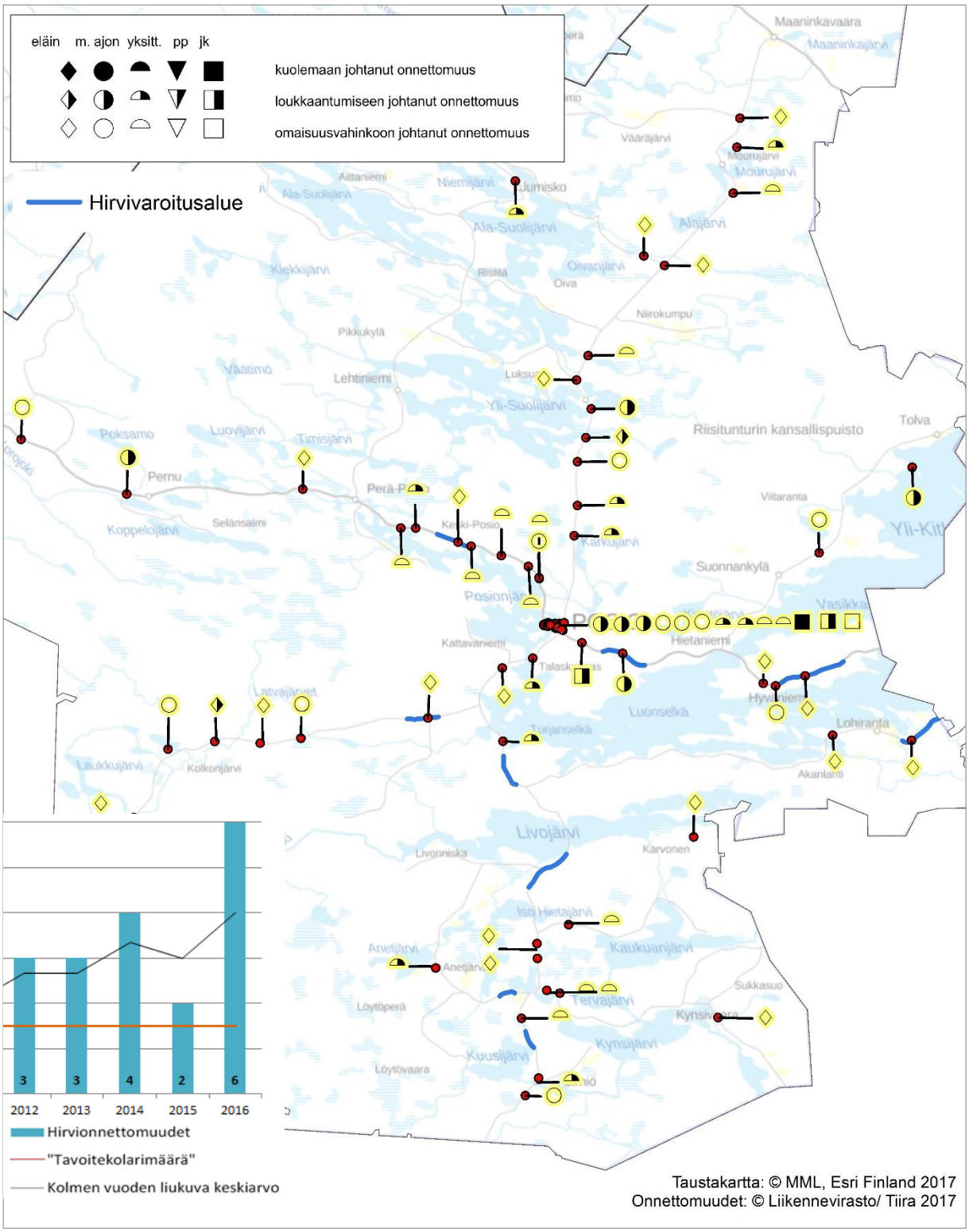
Onnettomuudet

Posiolla tapahtui vuosina 2012–2016 yhteensä 66 onnettomuutta, joista peräti 35 % johti henkilövahinkoihin. Onnettomuuksien määrä oli suurimmillaan vuonna 2014, jonka jälkeen määrä on vähentynyt vuosittain.

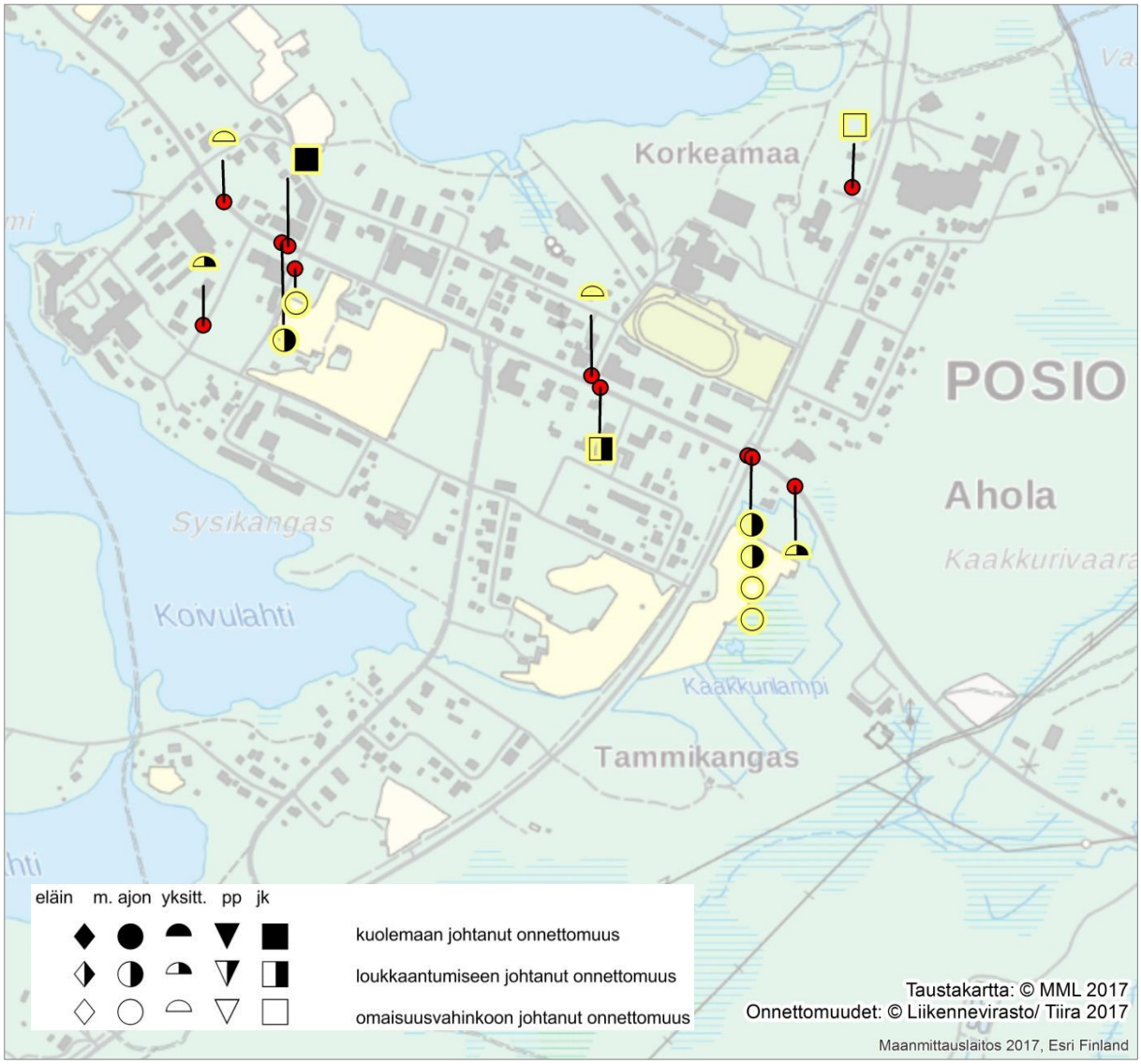








Kuva 25. Onnettomuudet vuosina 2012–2016 ja hirvivaroitusalueet



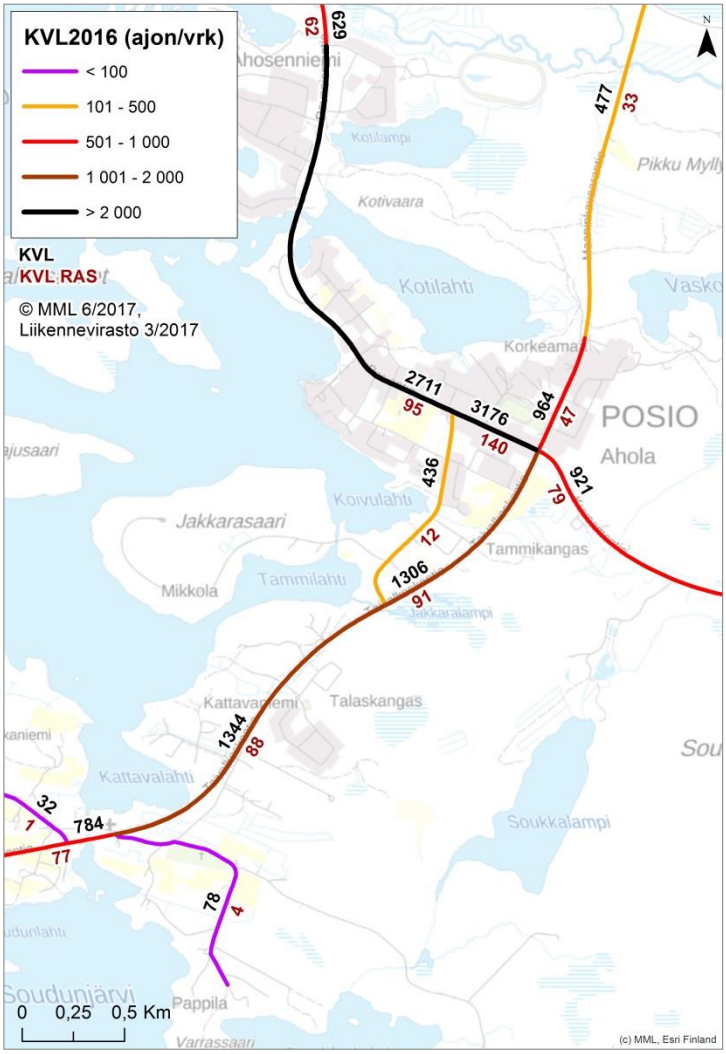
Kuva 26. Onnettomuudet Posion taajamassa vuosina 2012-2016

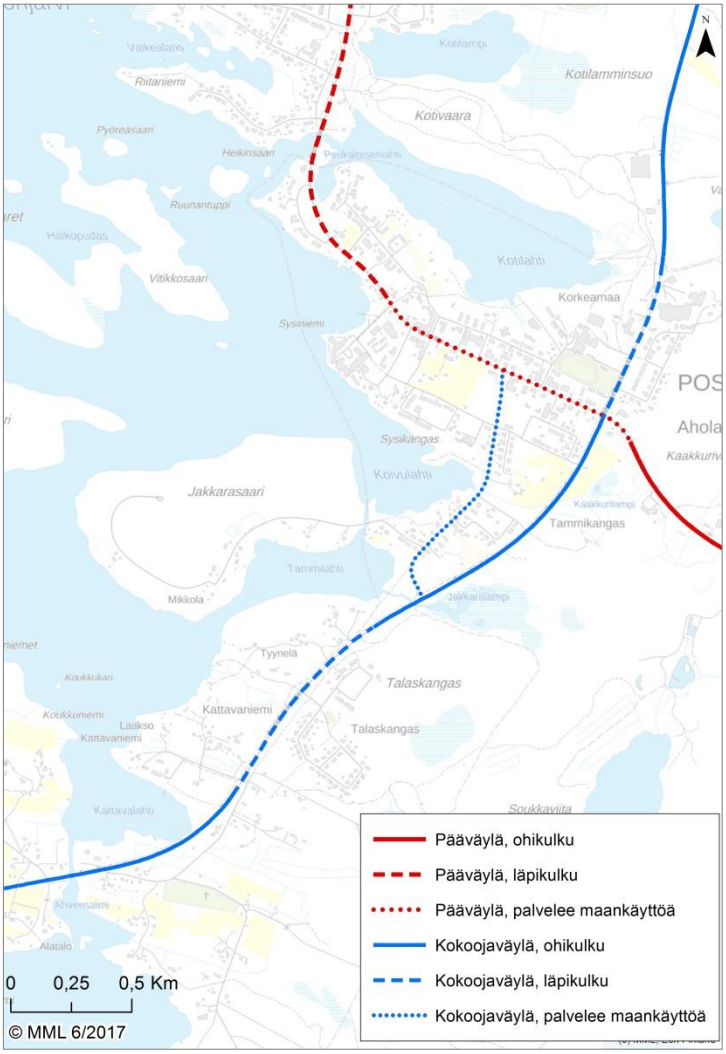
Liikennemäärät, nopeusrajoitukset ja väistämisvelvollisuudet

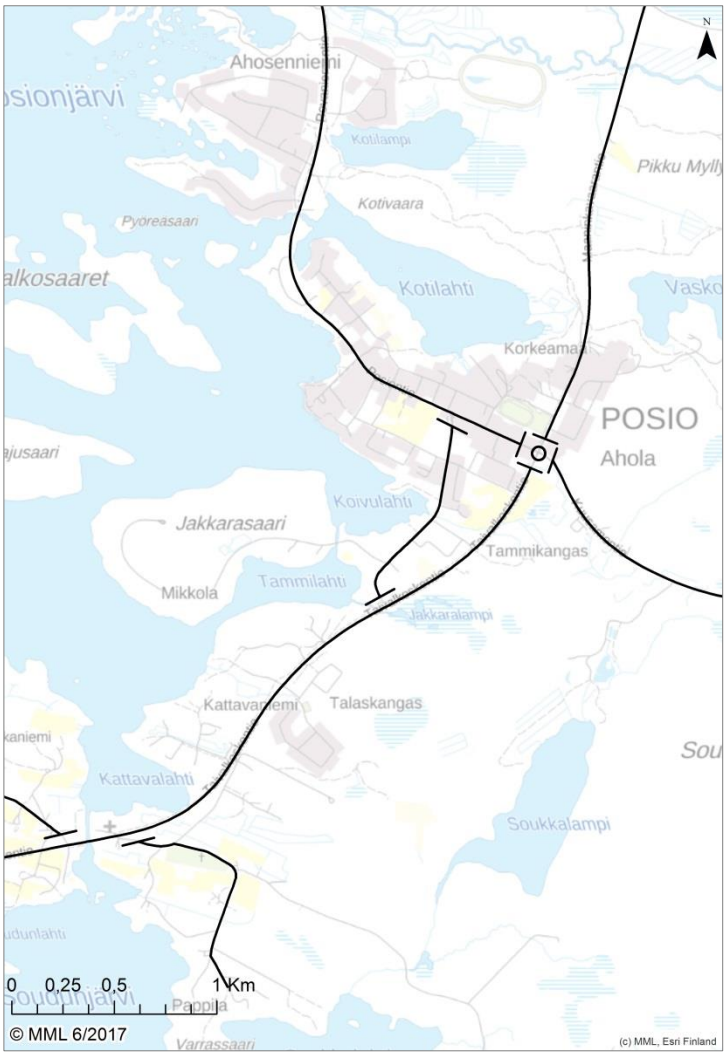
Seuraavissa kuvissa on esitetty Posion keskustaajaman keskimääräiset liikennemäärät maantieverkolla vuonna 2016, tieverkon jäsentely, väistämisvelvollisuusjärjestelyt sekä nopeusrajoitukset. Kantatie 81 kulkee Posion keskustaajaman läpi ja liikennemäärä nousee yli 3000 ajoneuvoon vuorokaudessa. Raskaan liikenteen osuus on alle 5 % keskustaajaman kohdalla ja pääliittymän (kt 81/mt 863) itäpuolella noin 9 %.

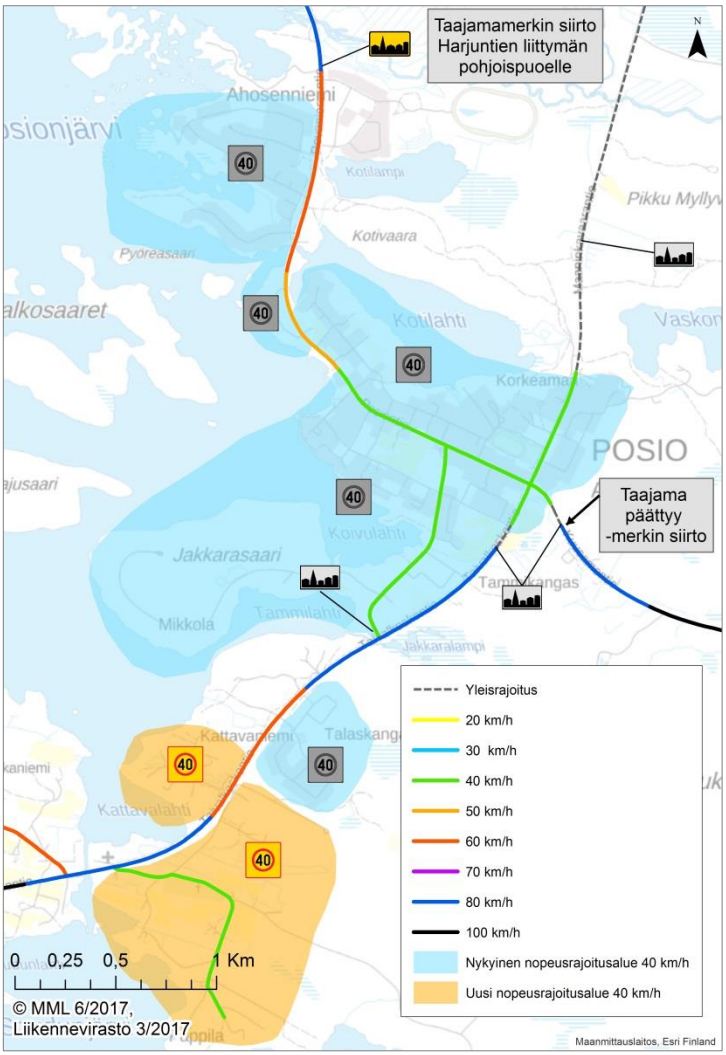
Tasa-arvoiset liittymät rauhoittavat katuverkon liikennettä. Karttaesitykseen on merkitty etuajo-oikeutetut tiet. Esityksen mukaan Kirkkotie on ainut etuajo-oikeutettu katu taajama-alueella ja muut katuverkon liittymät ovat Posion taajama-alueella tasa-arvoisia keskenään.

Maantieverkon nopeusrajoituksiin Posiolla esitetään vain pientä muutosta: kantatiellä Rovaniemen suunnassa taajamamerkkiä esitetään siirrettäväksi Harjuntien liittymän pohjoispuolelle. Näin taajamarajoitus alkaisi ennen paloaseman liittymää. Keskustaajaman katuverkolle esitetään 40 km/h nopeusrajoitusaluetta Pappilan, Talaskankaan ja Kattavaniemen alueille.


KVL2016 (ajon/vrk)
< 100
101 - 500
501 - 1 000
1 001 - 2 000
> 2 000
KVL
KVL RAS
© MML 6/2017,
Liikennevirasto 3/2017
POSIO
Ahola
Korkeamaa
Kotivaara
Kotilahti
Koivulahti
Jakkarasaari
Tammikangas
Talaskangas
Kattavaniemi
Kattavalahti
Soukkalampi
Pappila
Varrassaari
0 0,25 0,5 Km
(c) MML, Esri Finland


Pääväylä, ohikulku
Pääväylä, läpikulku
Pääväylä, palvelee maankäyttöä
Kokoojaväylä, ohikulku
Kokoojaväylä, läpikulku
Kokoojaväylä, palvelee maankäyttöä
0 0,25 0,5 Km
© MML 6/2017


POSIO
Ahola
Korkeamaa
Kotivaara
Kotilahti
Koivulahti
Jakkarasaari
Tammikangas
Talaskangas
Kattavaniemi
Soukkalampi
0 0,25 0,5 1 Km
© MML 6/2017
(c) MML, Esri Finland


Taajamamerkin siirto Harjuntien liittymän pohjoispuoelle
Taajama päättyy -merkin siirto
POSIO
Yleisrajoitus
20 km/h
30 km/h
40 km/h
50 km/h
60 km/h
70 km/h
80 km/h
100 km/h
Nykyinen nopeusrajoitusalue 40 km/h
Uusi nopeusrajoitusalue 40 km/h
0 0,25 0,5 1 Km
© MML 6/2017,
Liikennevirasto 3/2017
Maanmittauslaitos, Esri Finland

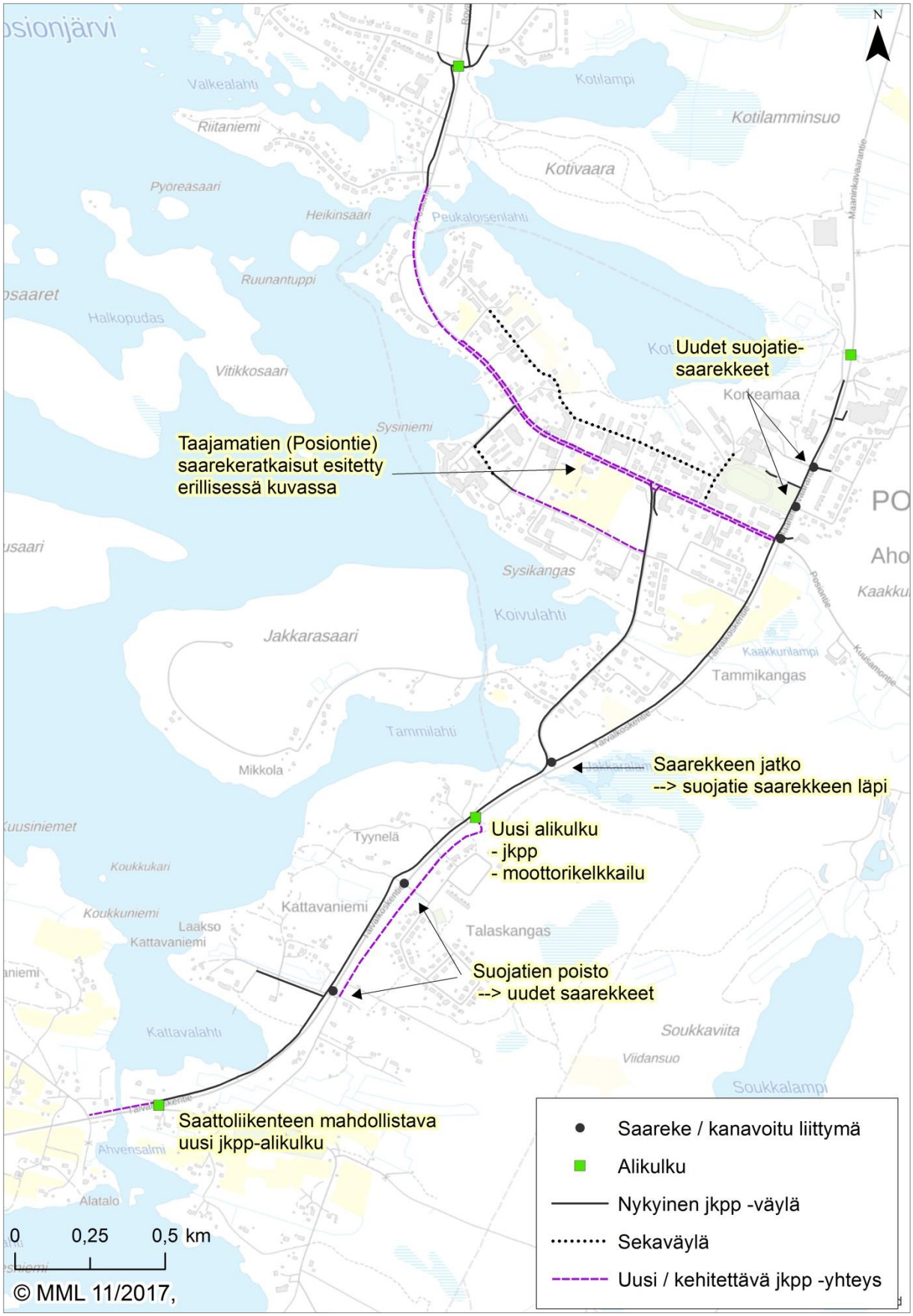
Kävely ja pyöräily

Posion keskustan alueella jalankulku- ja pyöräilyväylien verkko on maanteiden varressa kohtuullisen kattava. Katuverkolla Kirkkotien varressa kulkee korotettu jalankulku- ja pyöräilyväylä. Keskustaajaman kohdalla kantatien varressa on kapeat korotetut jalkakäytävät, jotka olisi tarpeen leventää yhdistetyiksi jalankulku- ja pyöräteiksi. Kantatien suojateiden turvallisuutta olisi tarpeen parantaa. Kohtuullisen tehokas ja halpa tapa on rakentaa suojatiesaarekkeita, jotka myös hidastavat jonkin verran ajonopeuksia. Saarekkeiden rakentaminen kantatielle on varsin helppoa toteuttaa, sillä ajorata on nykyisin leveä.

Kuva 27. Kantatie 81 Posion keskustaajamassa

Uudet väylät ja olemassa olevien yhteyksien kehittämiskohteet sekä liittymäjärjestelyt on esitetty kuvassa 28. Esitettyjä toimenpiteitä ovat:

- Posiontie (kt 81) välillä mt 863-Niemitie: jalkakäytävien leventäminen jalankulku ja pyöräilyväyliksi & suojatiesaarekkeet
- Uusi jkpp-väylä Sysitien varteen
- Taivalkoskentien (mt 863) jkpp-väylän jatkaminen Soudunsaareen
- Taivalkoskentien (mt 863) saarekkeet nykyisten suojateiden kohdalle ja suojatiemerkintöjen poisto
- Pitkänajan tavoitteena alikulut Pappilantien liittymän sekä Talaskankaan kohdille Taivalkoskentiellä (mt 863), jälkimmäisessä voi olla myös moottorikelkkailureitti, alikulun yhteydessä on syytä rakentaa myös jalankulku ja pyöräily-yhteys Kantolantien pohjoispäästä uuteen alikulkuun, jotta Taivalkoskentien itäpuolelta pääsee hyvin uuteen alikulkuun ja sitä kautta kohti kuntakeskusta
- Suojatiesaarekkeet Maaninkavaarantielle (mt 947)

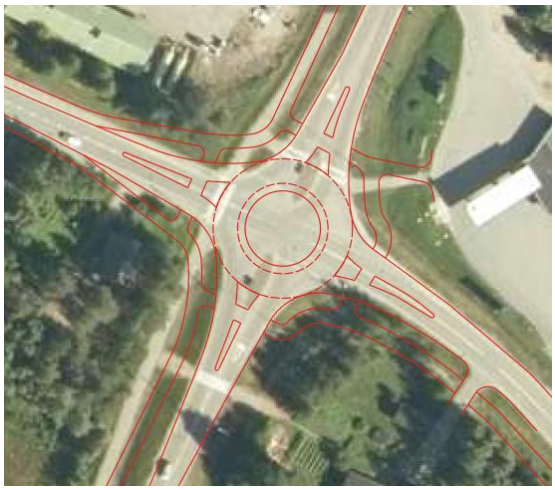


Kuva 28 Nykyinen jalankulku- ja pyöräilyväylien verkko ja liittymäjärjestelyt sekä esitetyt kehittämistoimenpiteet

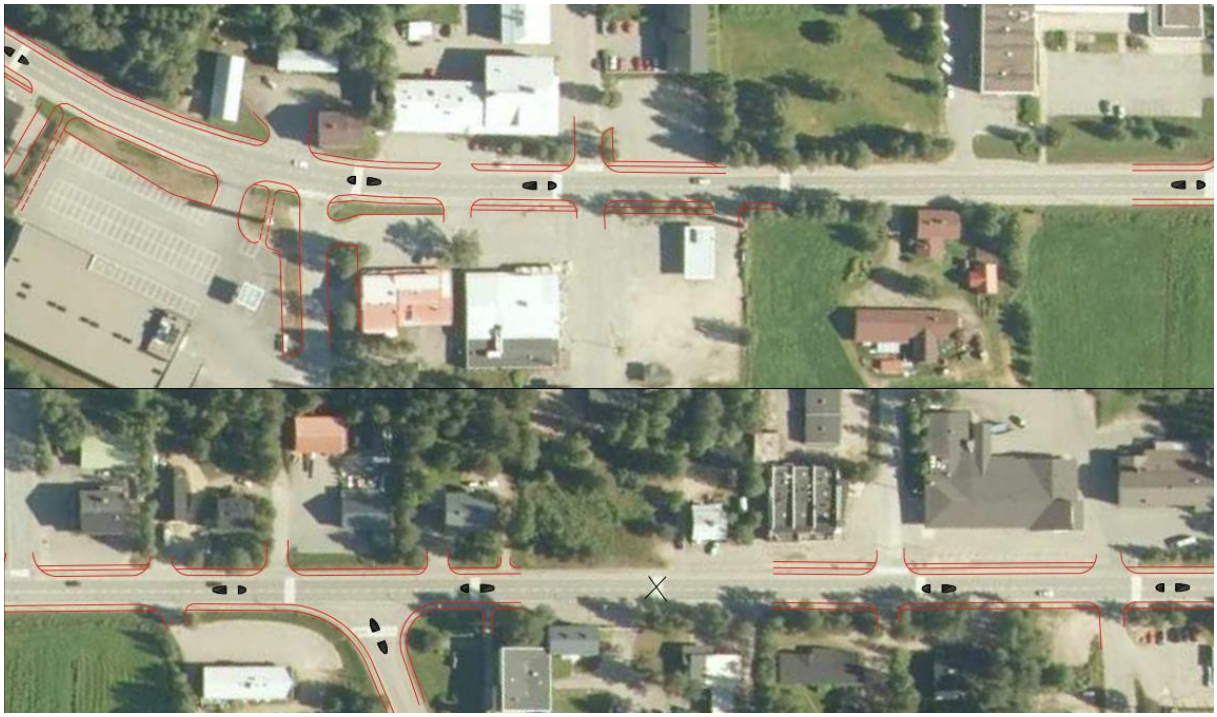
Maantiet, kadut ja pihat

Posiolla liikenneturvallisuuden kannalta keskeisimmät maantieverkon kohteet ovat maanteiden risteys taajaman itäosassa sekä kt 81 parantaminen keskustaajaman kohdalla. Maanteiden liittymään esitetään kiertoliittymää aiemmin toteutettujen suunnitelmien mukaisesti. Liittymän ongelmina nykyään ovat huonot näkemät sekä suuret ajonopeudet erityisesti Kuusamon suunnasta taajamaan saavuttaessa.

Taajamatien parantamisen keskeisiä toimenpiteitä on jalankulku- ja pyöräily-yhteyksien parantaminen sekä piha-alueiden nykyistä selkeämpi erottelu jalkakäytävistä.



Kuva 29. Luonnos kiertoliittymästä



Kuva 30. Kantatie 81 - luonnos taajamatien parantamistoimenpiteistä

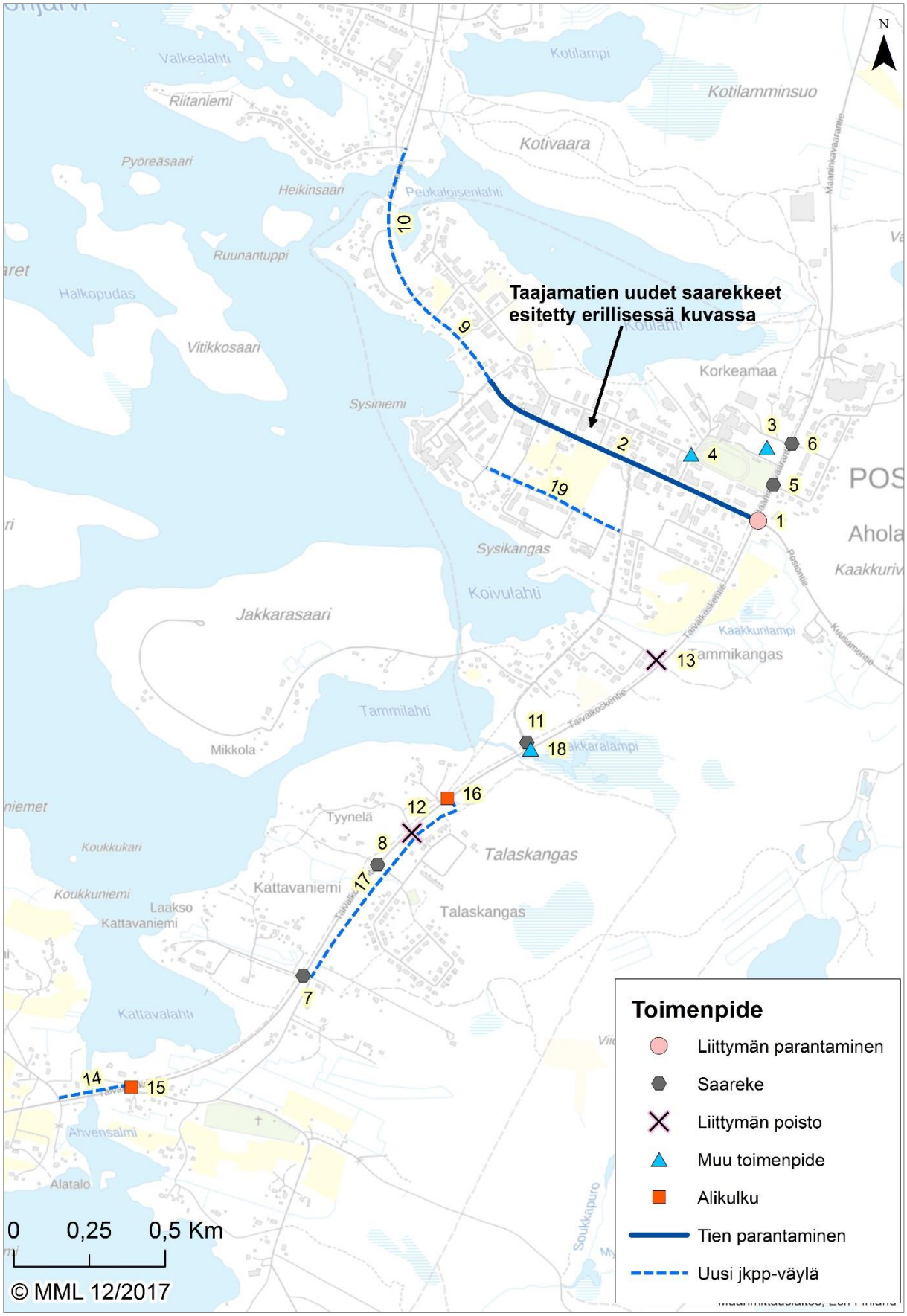
Taivaskoskentielle (mt 863) esitetään rakennettavksi västötila Kirkkotien (mt 19607) liittymään. Kirkkotien saareke on tarpeen jatkaa niin, että suojatie menee saarekkeen kautta. Taivalkoskentieltä (mt 863) esitetään katkaistavaksi turhat ja asemakaavan vastaiset liittymät Tammikankaan ja Talaskankaan kohdilta.
Koulutien ja Aholantien liittymän näkemiä on parannettava.

Posion koulun ja urheilukentän pysäköintialueet ja niiden ympäristö kaipaavat selkeämpää jäsentelyä koulumatkoj en turvallisuuden parantamiseksi. Kuvassa 31 on esitetty pihan jäsentelyä, jossa pysäköintipaikat on selkeästi erottettu linja-autojen jättöpaikasta. Jalankulku- ja pyöräilyväylä kulkee korotettuna Taivalkoskentieltä koulun piha-alueelle saakka. Henkilöautojen saattoliikenteelle on varattu tilaa huoltorakennuksen edestä kulkevan väylän varteen. Autojen pysähtyessä korotetun jkpp-väylän varteen muut autot mahtuvat ajamaan odottavien autojen ohitse.

Posion kärkihankkeiksi esitetään taajaman kiertoliittymää ja kantatien parantamista kiertoliittymästä Sairaalantielle.

Kuva 31. Posion koulun ja urheilukentän pysäköintialueen jäsentely

Toimenpideohjelma



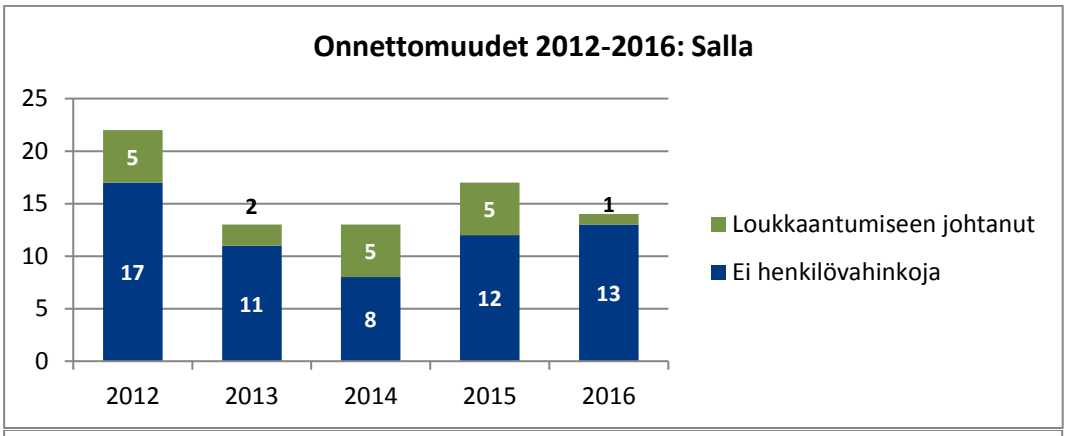
Kuva 32. Posion toimenpiteet

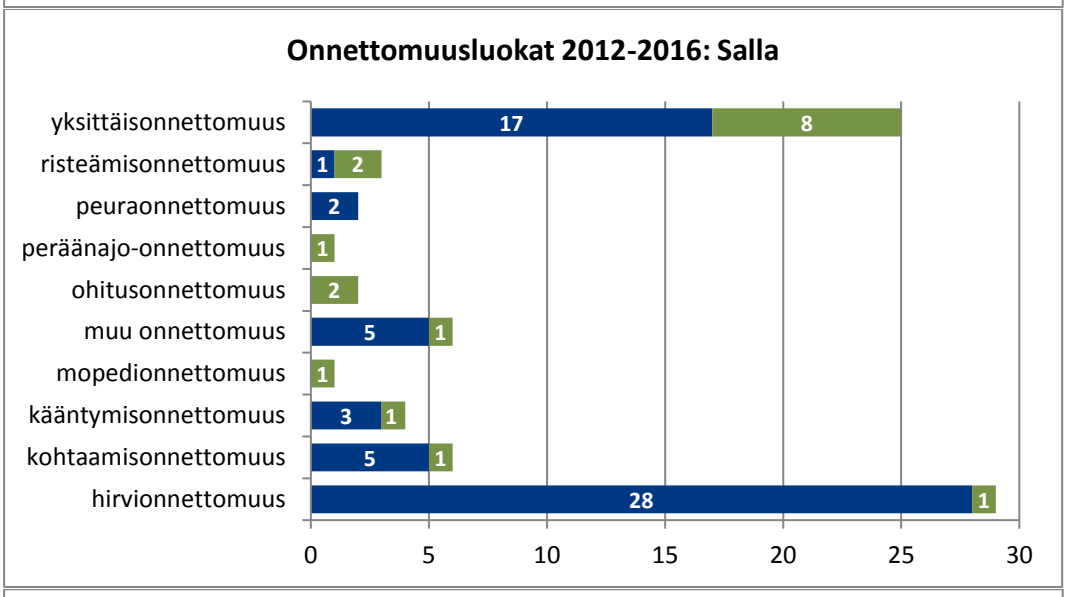
Nro	Kunta	Kohdekuvaus	Toimenpide	Toimenpiteen kuvaus	Tienro	Aosa	Aet	Losa	Let	Määrä	Yks.	Kust. arvio (*1000€)	Kiir. lk	Heva väh.	Tarva	Väylän omistaja
A	Posio	Kantatie 81 (Posiontie)	Liikennemerkin siirto	Siirretään taajamamerkki Harjuntien liittymän pohjoisopuolelle (80 --> 60 km/h)	81	24	3500	24	3750			1	1			ELY
B	Posio	Kattavaniemi, Pappilantie	Nopeusrajoitus-merkin lisäys	Lisätään Kattavaniemen ja Pappilantien alueille 40 km/h -aluerajoitusmerkit								2	1			Kunta
1	Posio	Kantatie 81 / Mt 863 /Mt 947	Liittymän parantaminen	Kiertoliittymä	81	25	458	25	485	1	kpl	500	1	0,00078	288	ELY
2	Posio	Kt 81 välillä Taivalkoskentie (mt 863)-Sairaalantie	Tien parantaminen	Jalankulku- ja pyöräteiden rakentaminen, suojatiesaarekkeet	81	24	5180	25	458	1000	m	400	1	0,06057	658	ELY
3	Posio	Koulun ja urheilukentän pysäköintialue	Muu toimenpide	Pysäköintialueen jäsentely (saattoliikenne, pysäköinti, pyöräpysäköinti, huoltorakennuksen edustan jkpp)						1	kpl	10	1			Kunta
4	Posio	Koulutie/Aholantie liittymä	Muu toimenpide	Näkemäraivaus, liittymän pohjoiskulma						1	kpl	1	1			Kunta
5	Posio	Mt 947 /Kaakkurintie liittymä	Saareke	Pääsuunnan saareke, suojatiesaareke	947	8	5970	8	5970	1	kpl	30	1	0,00252	601	ELY
6	Posio	Mt 947 jäähallin liittymä	Saareke	Pääsuunnan saareke, suojatiesaareke	947	8	5820	8	5820	1	kpl	30	1	0,00252	601	ELY
7	Posio	Mt 863 (Taivalkoskentie) /Kaartolantie liittymä	Saareke	Pääsuunnan saareke	863	15	5460	15	5460	1	kpl	30	1	0,00112	281	ELY
8	Posio	Mt 863 / Eteläkaari liittymä	Saareke	Pääsuunnan saareke	863	15	5900	15	5900	1	kpl	30	1	0,00107	281	ELY
9	Posio	Kt 81 välillä Sairaalantie-Uimaniementie	Jkpp-väylä	Jalkakäytävän leventäminen jk+pp-väyläksi	81	24	4810	24	5180	370	m	60	2	0,00219	101	ELY
10	Posio	Kt 81 välillä Uimaniementie-Niilontie	Jkpp-väylä		81	24	4300	24	4810	510	m	80	2	0,00155	101	ELY
11	Posio	Mt 863 /Kirkkotie liittymä	Saareke	Saarekkeen jatkaminen, jotta suojatie menee sen läpi	19607	1	1060	1	1060	1	kpl	10	2	0,00124	601	ELY
12	Posio	Mt 863 /Tyyneläntien liittymä	Liittymän poisto	Itäisen liittymähaaran katkaisu?	863	15	6060	15	6060	1	kpl	5	2			ELY
13	Posio	Mt 863 / Koivutien jatke	Liittymän poisto		863	15	7050	15	7050	1	kpl	5	2			ELY
14	Posio	Mt 863 välillä Pappilantie-Soudunsaarentie	Uusi jkpp-väylä	JKPP-väylän jatkaminen Soudunsaareen, sis. vesistösilta	863	15	4510	15	4750	240	m	400	2	0,00012	101	ELY
15	Posio	Mt 863 /Pappilantie liittymä	Alikulku	JKPP -alikulku, saattoliikenteen mahdollistava	863	15	4750	15	4750	1	kpl		3	0,00185	131	ELY
16	Posio	Mt 863 /Talastien liittymän koillispuoli	Alikulku	JKPP-alikulku Talaskankaan kohdalle, myös moottorikelkkailureitti	863	15	6220	15	6220	1	kpl		3	0,00102	131	ELY
17	Posio	Mt 863 itäpuoli välillä Kaartolantie-Talastie	Uusi jkpp-väylä	Jkpp-yhteys Taivalkoskentien itäpuolella						650	m		3			Kunta
18	Posio	Mt 863 /Kirkkotie liittymä	Väistötila	Väistötila Taivalkoskentielle	863	15	6540	15	6540	1	kpl		3	0,00359	289	ELY
19	Posio	Sysitie välillä Toritie-Kirkkotie	Uusi jkpp-väylä							500	m		3			Kunta

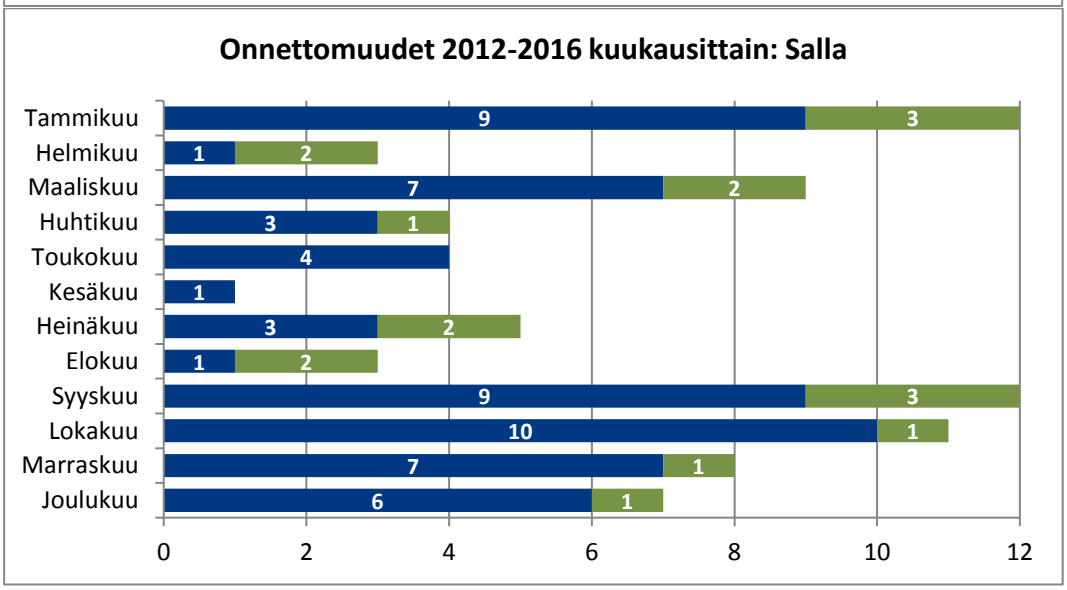
5.4. Salla

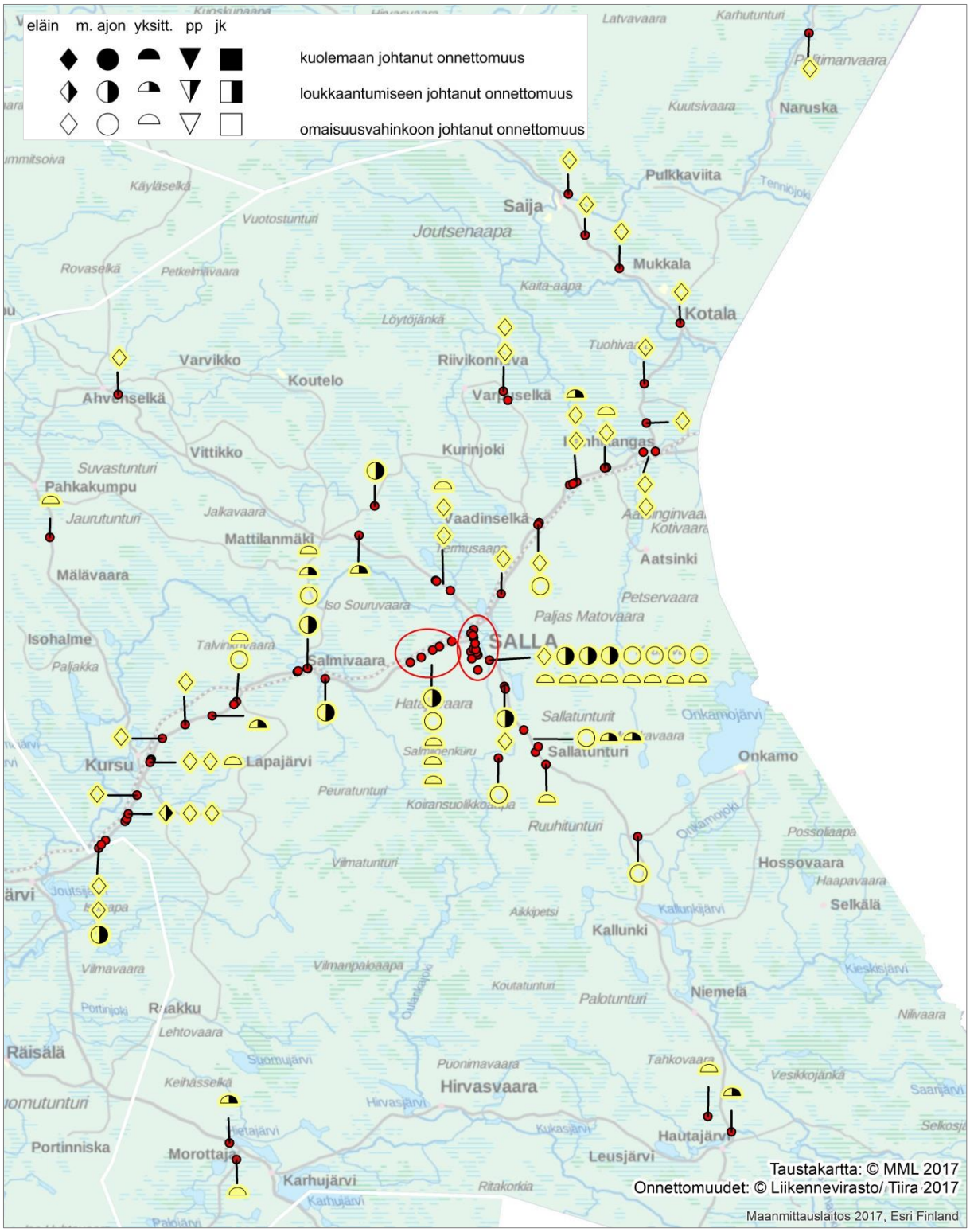
Onnettomuudet

Sallan alueella tapahtui vuosina 2012–2016 yhteensä 79 onnettomuutta, joista 23 % johti henkilövahinkoihin. Onnettomuuksien määrä oli suurimmillaan vuonna 2012, jonka jälkeen määrä on pysynyt melko tasaisena.

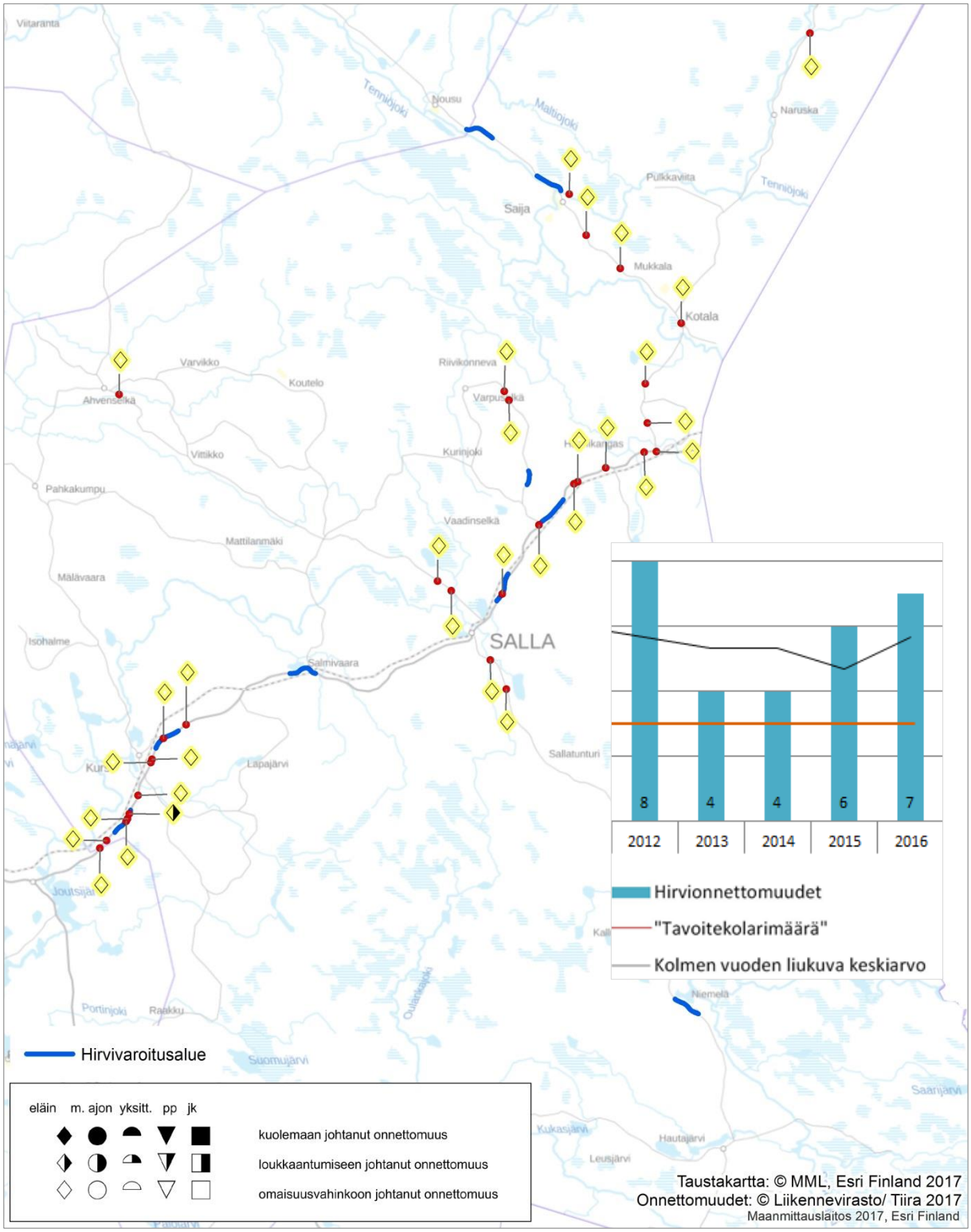






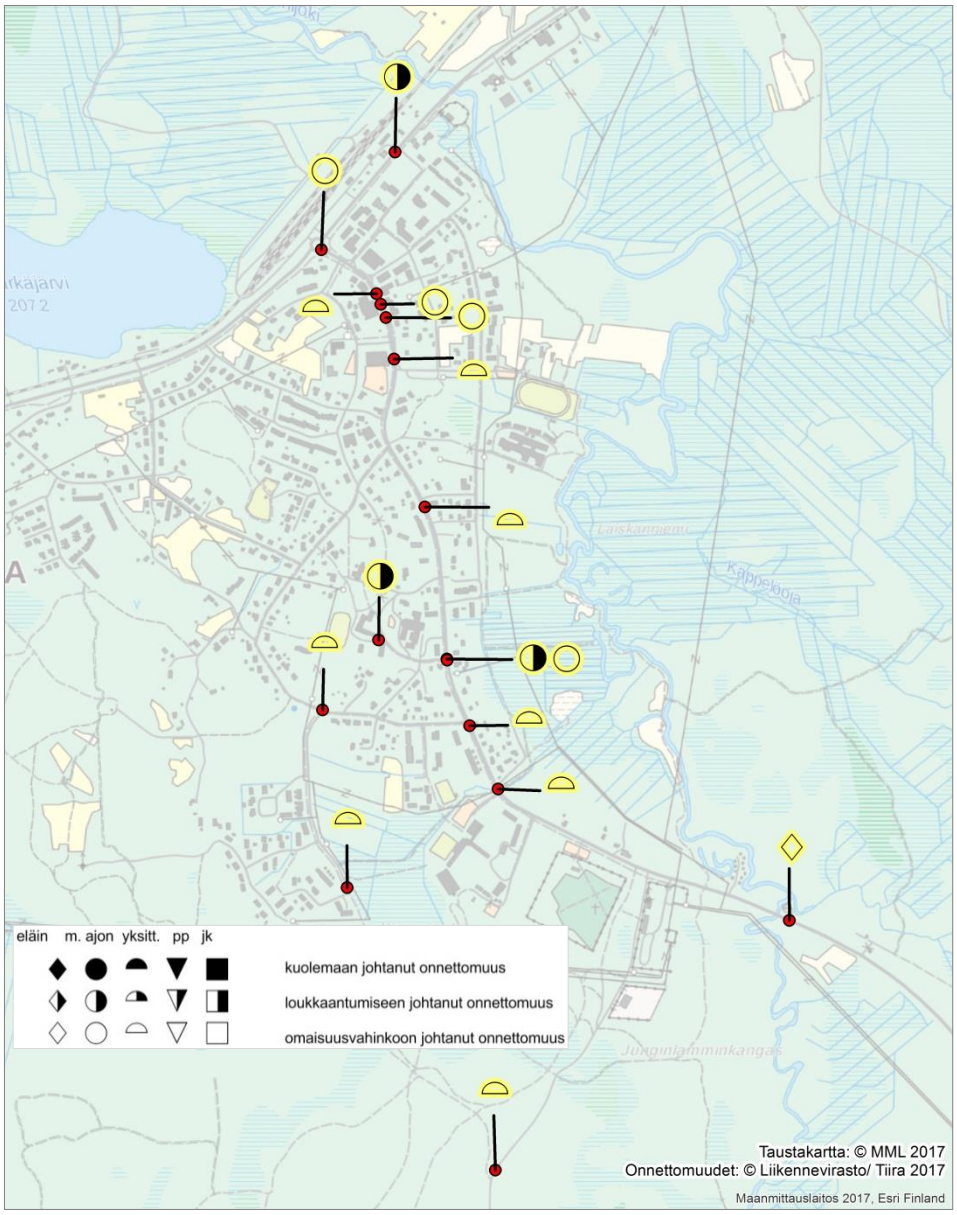


Kuva 33. Onnettomuudet vuosina 2012–2016



Kuva 34. Eläinonnettomuudet vuosina 2012–2016 ja hirvivaroitusalueet

Sallassa eläinonnettomuuksien osuus kaikista onnettomuuksista on muita alueen kuntia suurempi. Hirvionnettomuuksien määrä on viime vuosina ollut hieman kasvussa. Suurin osa hirvionnettomuuksista on sattunut kantatiellä.



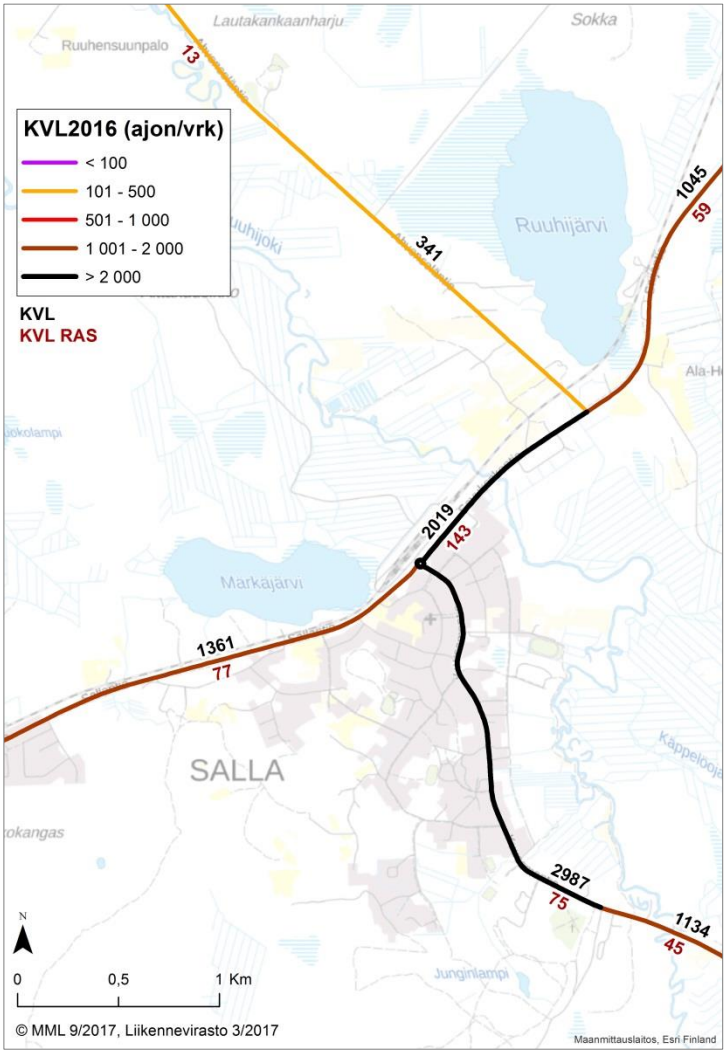
Kuva 35. Onnettomuudet keskustaajamassa vuosina 2012–2016

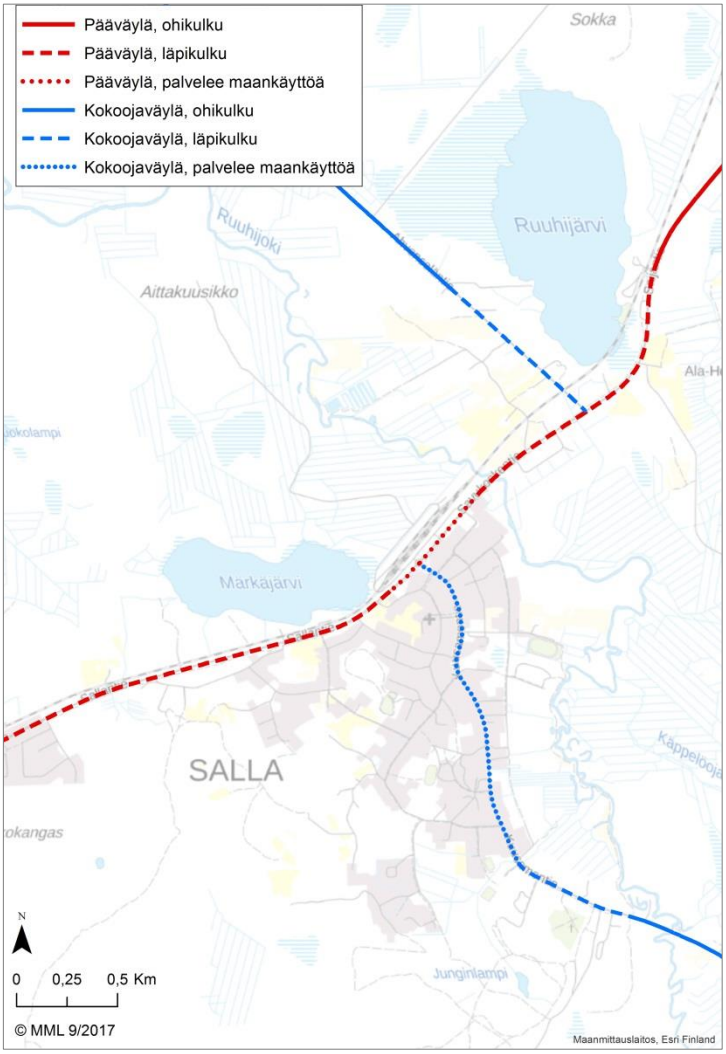
Liikennemäärät, nopeusrajoitukset ja väistämisvelvollisuudet

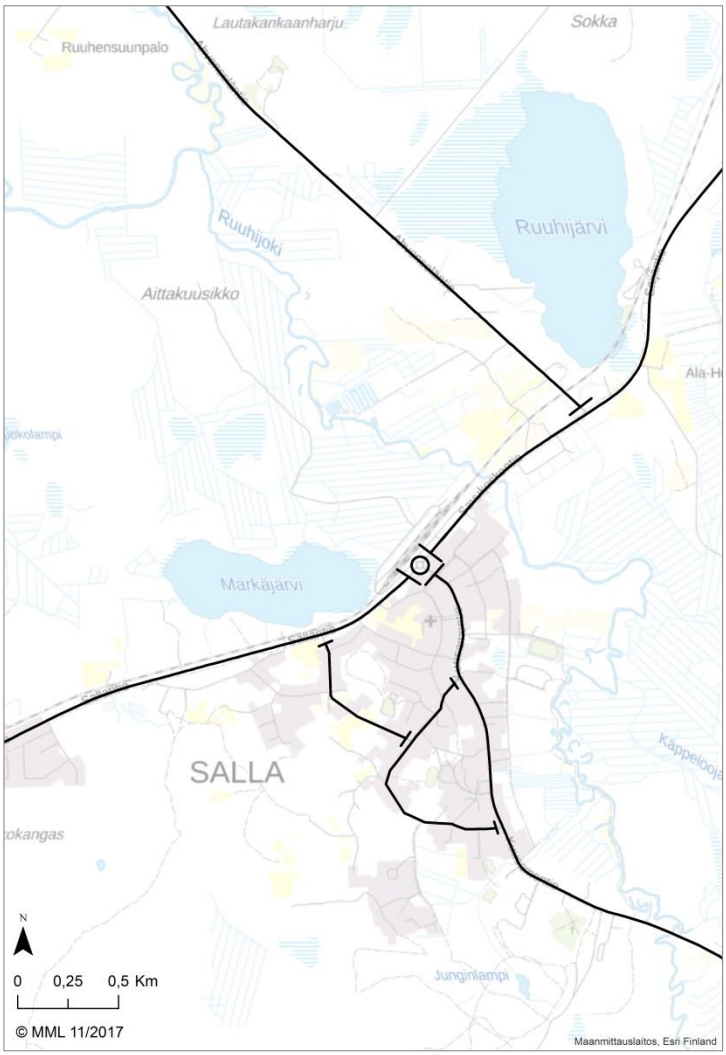
Seuraavissa kuvissa on esitetty Sallan keskustaajaman keskimääräiset liikennemäärät maantieverkolla vuonna 2016, tieverkon jäsentely, väistämisvelvollisuusjärjestelyt sekä nopeusrajoitukset. Kantatie 82 kulkee Sallan keskustaajaman läpi ja liikennemäärä on taajaman kohdalla noin 3000 ajoneuvoa vuorokaudessa ja raskaan liikenteen osuus on noin 7 %.

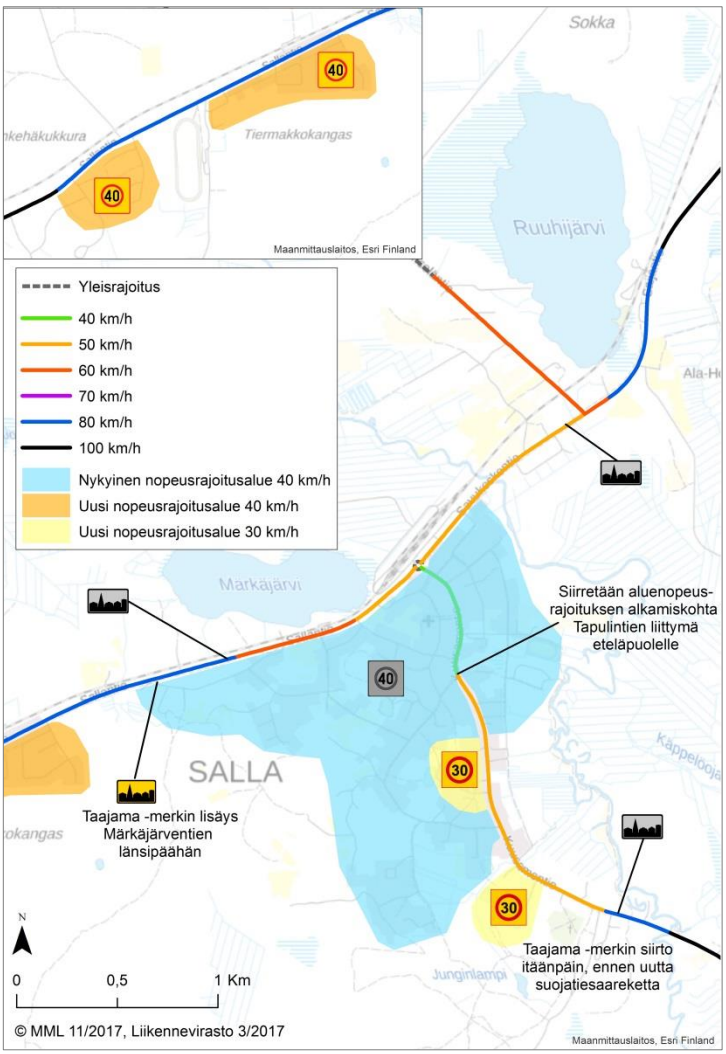
Tasa-arvoiset liittymät rauhoittavat katuverkon liikennettä. Karttaesitykseen on merkitty etuajo-oikeutetut tiet. Esityksen mukaan Tapulitie ja Liinaharjuntie ovat ainoat etuajo-oikeutetut kadut taajama-alueella ja muut katuverkon liittymät ovat tasa-arvoisia keskenään.

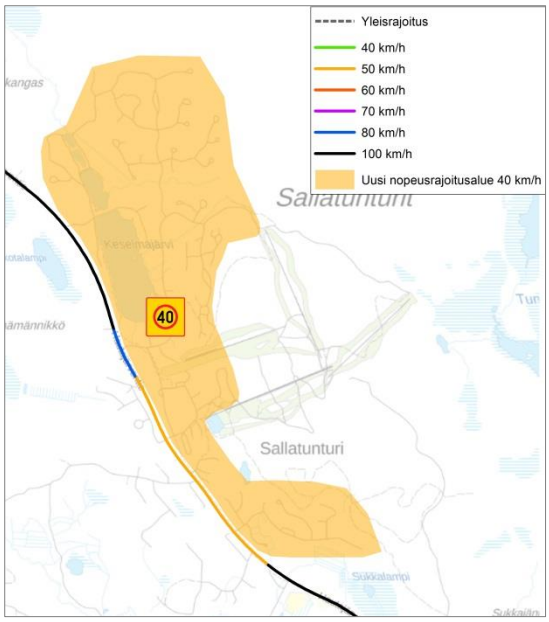
Maantieverkon nopeusrajoituksiin Sallassa esitetään vain pieniä tarkennuksia: Kuusamontiellä (mt 950) taajamamerkkiä esitetään siirrettävän uuden suojatiesaarekkeen itäpuolelle ja aluerajoitusmerkki esitetään siirrettäväksi Tapulitien liittymän eteläpuolelle. Märkäjärventien länsipäähän lisätään puuttuva taajamamerkki. Keskustaajaman katuverkolle esitetään kahta erillistä 30 km/h nopeusrajoitusaluetta ja kantatien varteen kahta uutta 40 km/h nopeusrajoitusaluetta. Sallatunturin alueella katuverkolle esitetään 40 km/h aluenopeusrajoitusta.


KVL2016 (ajon/vrk)
< 100
101 - 500
501 - 1 000
1 001 - 2 000
> 2 000
KVL
KVL RAS
Lautakankaanharju
Sokka
Ruuhensuunpalo
Ruuhijärvi
Ruuhijoki
Märkäjärvi
SALLA
Käppelooja
Junginlampi
13
341
1045
59
2019
143
1361
77
2987
75
1134
45
0
0,5
1 Km
© MML 9/2017, Liikennevirasto 3/2017
Maanmittauslaitos, Esri Finland


Pääväylä, ohikulku
Pääväylä, läpikulku
Pääväylä, palvelee maankäyttöä
Kokoojaväylä, ohikulku
Kokoojaväylä, läpikulku
Kokoojaväylä, palvelee maankäyttöä
Sokka
Ruuhijärvi
Ruuhijoki
Aittakuusikko
Märkäjärvi
SALLA
Käppelooja
Junginlampi
0
0,25
0,5 Km
© MML 9/2017
Maanmittauslaitos, Esri Finland


Lautakankaanharju
Sokka
Ruuhensuunpalo
Ruuhijärvi
Ruuhijoki
Aittakuusikko
Märkäjärvi
SALLA
Käppelooja
Junginlampi
0
0,25
0,5 Km
© MML 11/2017
Maanmittauslaitos, Esri Finland


40
Tiermakkokangas
Maanmittauslaitos, Esri Finland
Yleisrajoitus
40 km/h
50 km/h
60 km/h
70 km/h
80 km/h
100 km/h
Nykyinen nopeusrajoitusalue 40 km/h
Uusi nopeusrajoitusalue 40 km/h
Uusi nopeusrajoitusalue 30 km/h
Sokka
Ruuhijärvi
Märkäjärvi
SALLA
Käppelooja
Junginlampi
Siirretään aluenopeus-rajoituksen alkamiskohta Tapulintien liittymä eteläpuolelle
Taajama -merkin lisäys Märkäjärventien länsipäähän
Taajama -merkin siirto itäänpäin, ennen uutta suojatiesaareketta
30
0
0,5
1 Km
© MML 11/2017, Liikennevirasto 3/2017
Maanmittauslaitos, Esri Finland



Kuva 36. Sallatunturi - esitys aluenopeusrajoituksesta

Kävely ja pyöräily

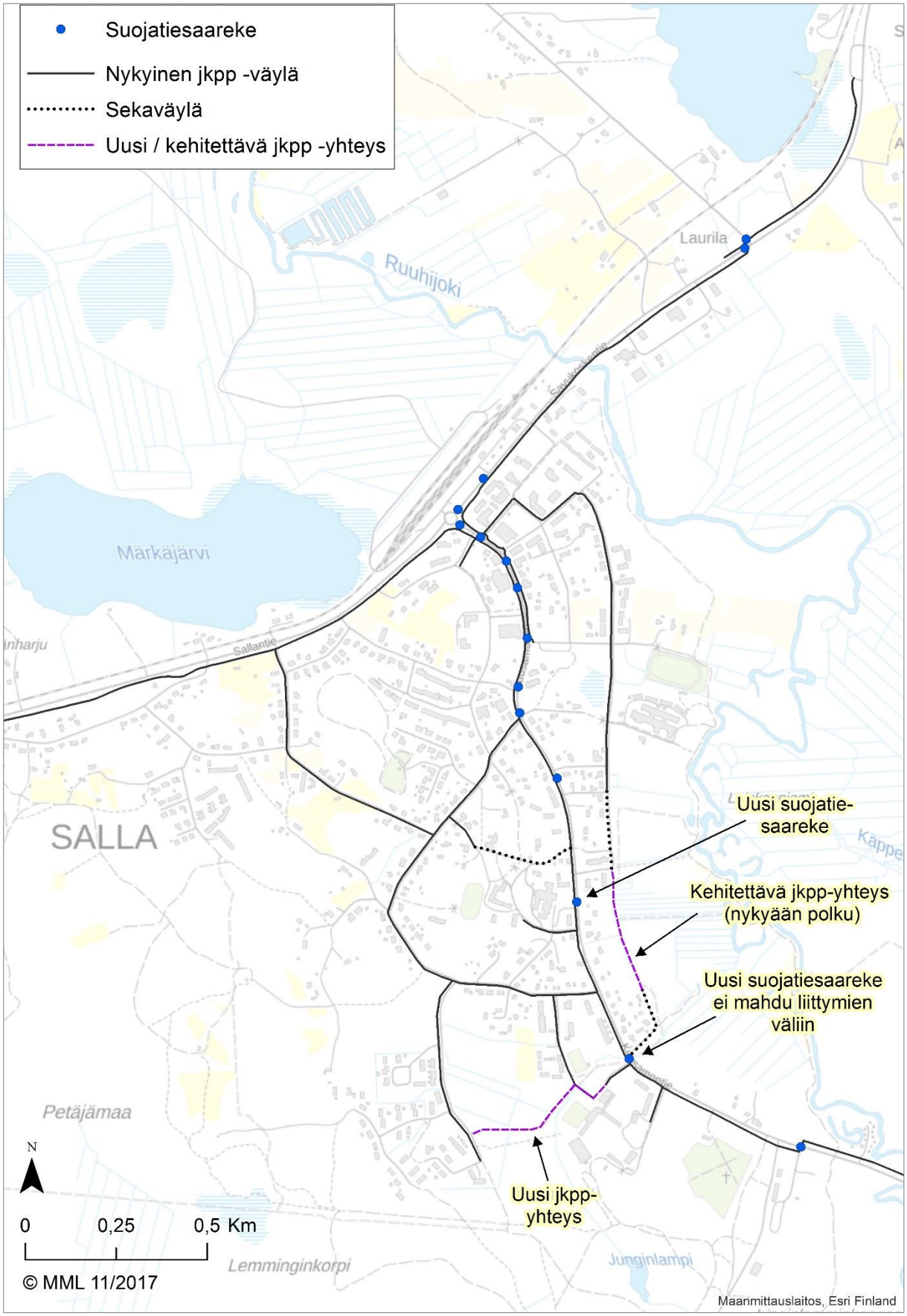
Sallassa kävelyn ja pyöräilyn verkko on yleisesti melko kattava. Kantatien varressa pyöräilyväylä kulkee pitkän matkaa ja vuonna 2018 valmistuu jalankulku- ja pyöräilyväylä keskustaajaman sekä Sallatunturin välille. Katuverkolla jalankulku- ja pyöräilyväylien verkostossa ei esiinny suuria puutteita. Kuitenkin muutama, erityisesti koululaisten käytössä oleva yhteys vaatii kehittämistä, sillä nykyisellään reitit ovat polkuja, eivätkä kunnon väyliä. Sallatunturilla jkpp-yhteyttä on tarpeen kehittää Keselmäjärventien sekä Revontulentien välillä, sillä uusi rakenteille oleva pyörätie ulottuu Keselmäjärventielle saakka.

Taajaman läpikulkevan Kuusamontien (mt 950) pohjoispäässä on useita suojatiesaarekkeita tasaisin välimatkoin. Koulun ja terveysaseman kohdilla saarekkeita ei kuitenkaan nykyisellään ole.

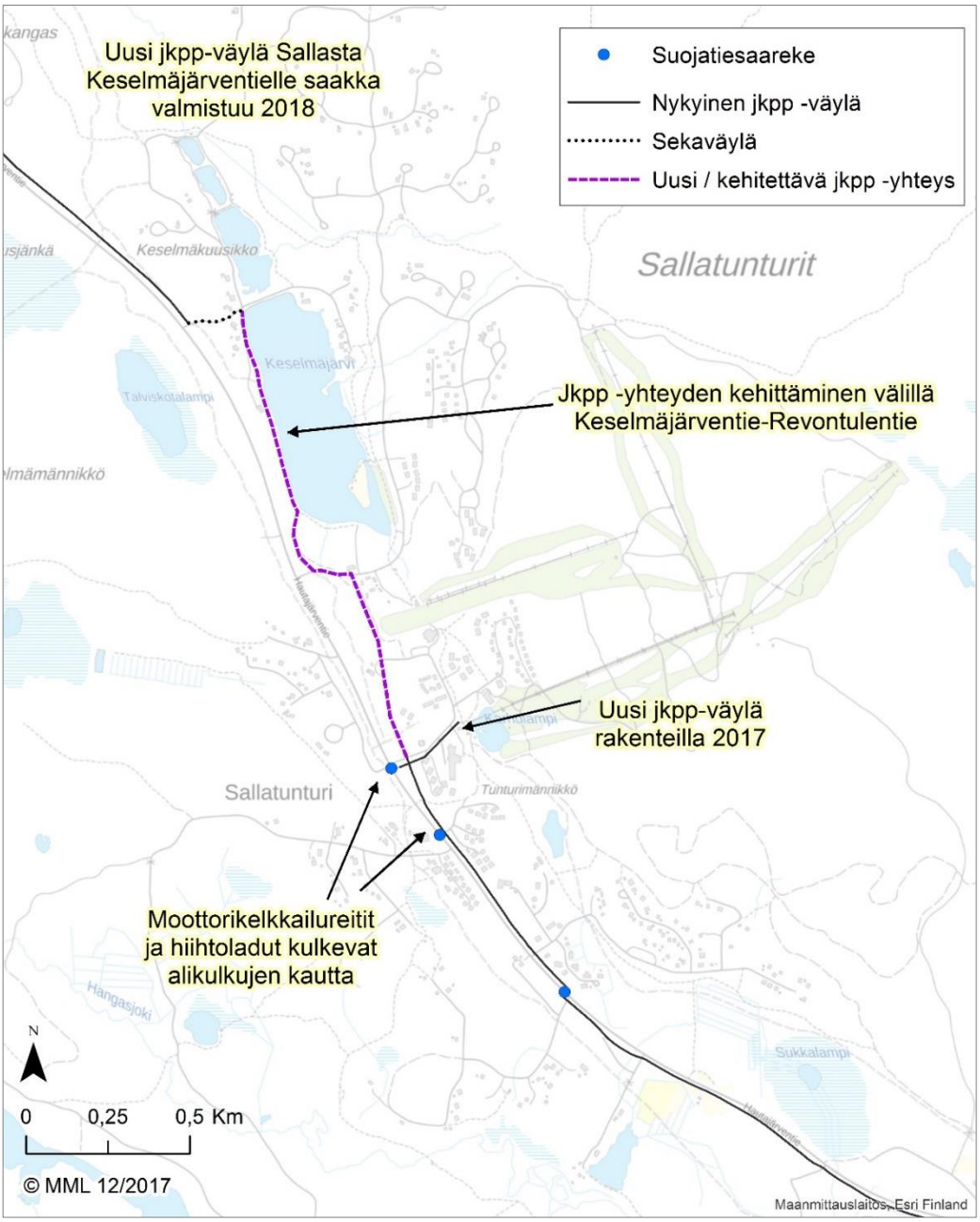
Uudet väylät ja olemassa olevien yhteyksien kehittämiskohteet sekä liittymäjärjestelyt on esitetty kuvassa 38. Esitettyjä toimenpiteitä ovat muun muassa:

- Suojatiesaareke Kuusamontielle terveysaseman kohdalle (Hetteentien liittymässä olisi myös tarve saarekkeelle, mutta se ei mahdu Hetteentien ja koulun pihaväylän väliin)
- Poikittaisen jkpp-yhteyden rakentaminen koulun ja Ratiskantien välille (nykyisellään polku, jota erityisesti koululaiset käyttävät)
- Hetteentien ja Ruuhijoentien yhdistävän jkpp-yhteyden kehittäminen (nykyisellään polku)
- Keselmäjärventien sekä Revontulentien välisen jkpp-yhteyden kehittäminen Sallatunturilla, erityisesti Sallatunturintien kohdalla, jossa tarve erilliselle väylälle kadun kapeuden takia
- Sallantiellä (kt 82) on tarve lisätä kaide ajoradan ja jalankulku- ja pyöräilyväylän väliin siellä, missä väylä on erotettu ajoradasta vain reunakivellä

Kuva 37. Ratiskatieltä kohti koulua lähtevä polku (vaseman puoleinen kuva) sekä Hetteentien ja Ruuhijoentien yhdistävä kulkureitti.



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



Kuva 39 Nykyinen jalankulku- ja pyöräilyväylien verkko sekä esitetyt kehittämistoimenpiteet Sallatunturin alueella

Maantiet ja kadut

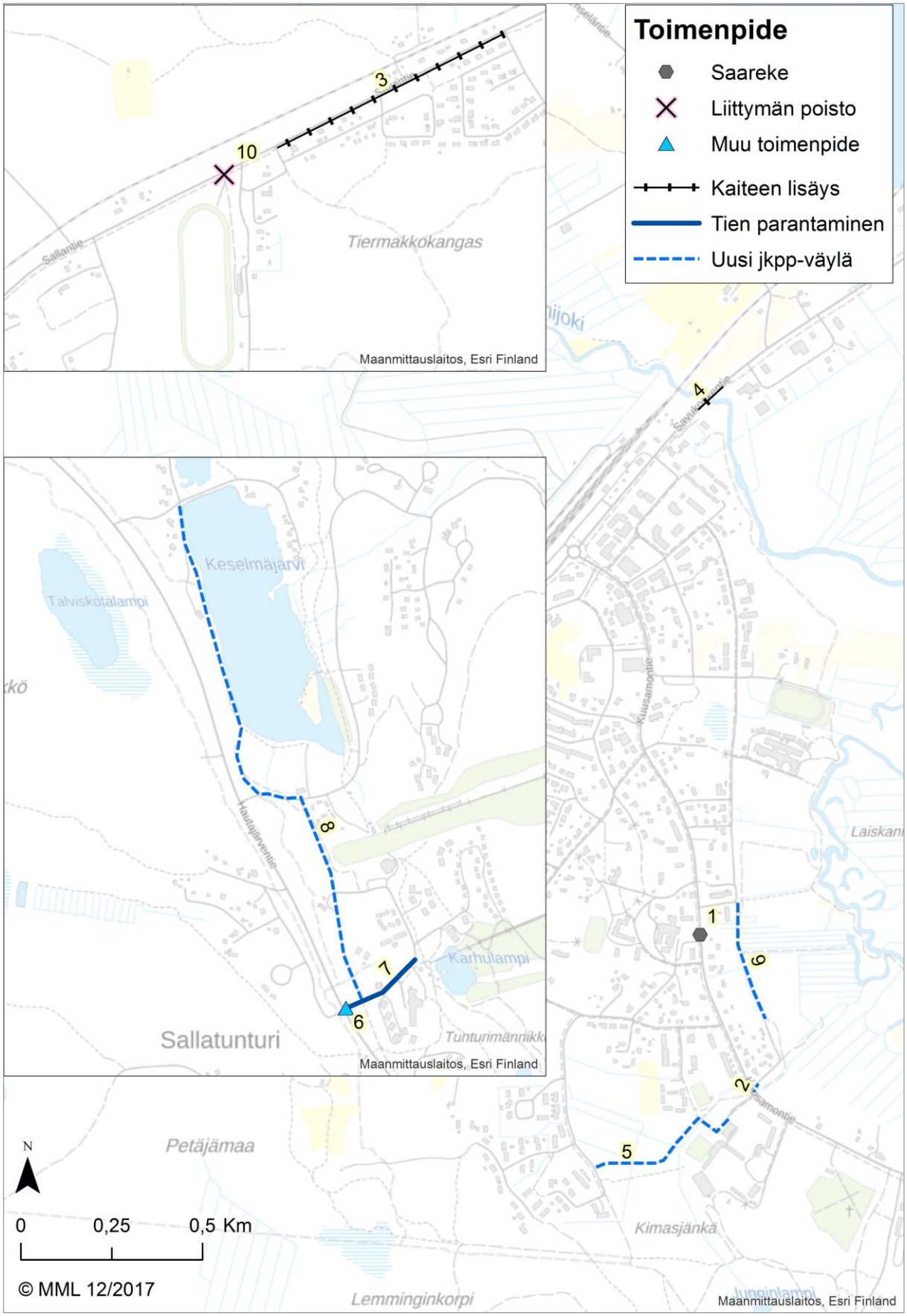
Sallantieltä (kt 82) esitetään katkaistavaksi suoraan raviradalta tuleva liittymä, jotta kantatieltä saadaan liittymiä vähennettyä. Raviradalla jää yhteys Hatajavaarantien kautta.

Kuusamontieltä esitetään poistettavaksi linja-autopysäkki koulun kohdalta, sillä siinä tehdään U-käännöksiä ja kapeampi tie mutkassa alentaa ajonopeuksia. Tarvittaessa pysäkki voidaan rakentaa lähemmäs vastapäistä pysäkkiä.

Hautajärventien (mt 950) ja Revontulentien liittymään esitetään sivusuunnan tulppasaarekkeen rakentamista, sillä liittymä johtaa lasketturinteille ja on alueen tärkeimpiä liittymiä. Saareke lisää liittymän havaittavuutta.

Sallan kärkihankkeiksi esitetään taajamatien (mt 950) toimenpiteitä.

Toimenpideohjelma



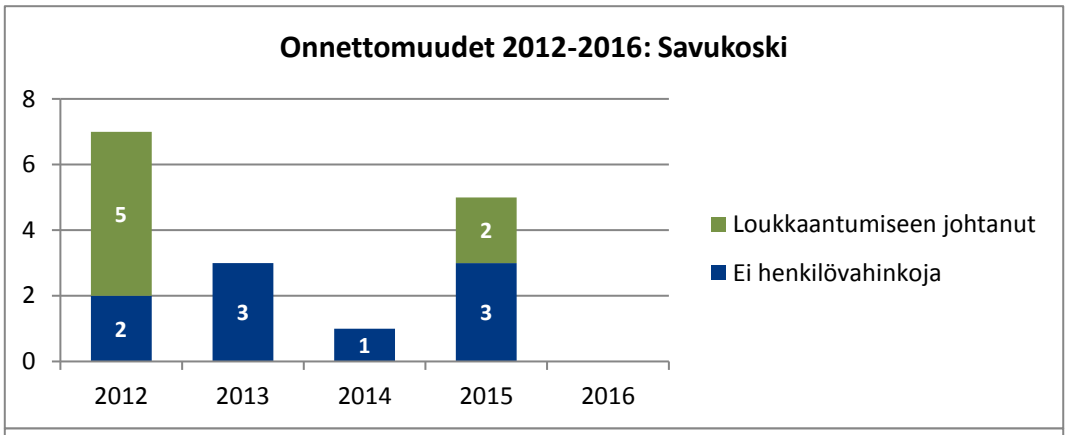
Kuva 40. Sallan toimenpiteet

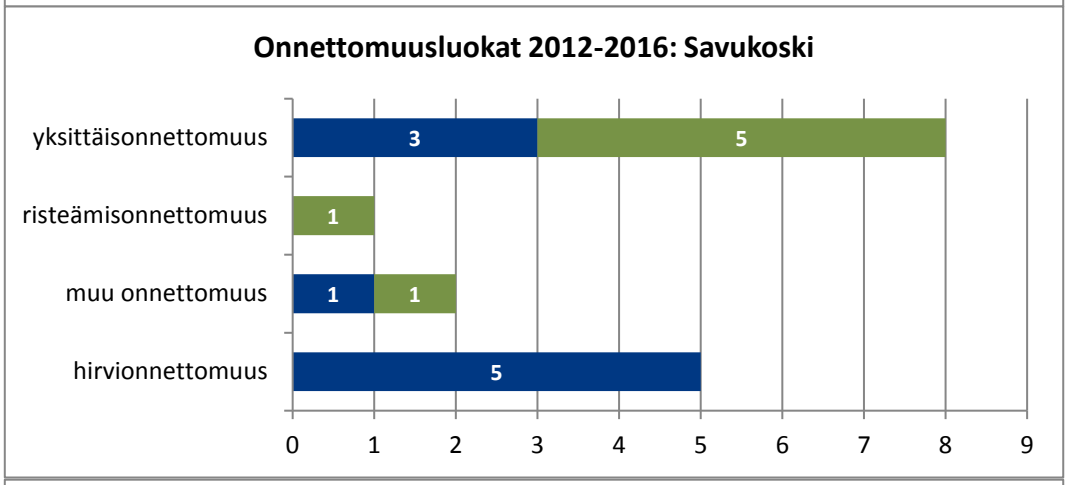
Nro	Kunta	Kohdekuvaus	Toimenpide	Toimenpiteen kuvaus	Tienro	Aosa	Aet	Losa	Let	Määrä	Yks.	Kust. arvio (*1000€)	Kiir. lk	Heva väh.	Tarva	Väylän omistaja
A	Salla	Tiermakkokangas	Nopeusrajoitus-alue	Merkitään asuinalueelle 40 km/h-aluerajoitukset kattavasti								2	1			Kunta
B	Salla	Sallatunturi	Nopeusrajoitus-alue	Merkitään Sallatunturin alueelle 40 km/h-aluerajoitukset kattavasti								2	1			Kunta
C	Salla	Kuusamontie	Nopeusrajoitus-merkin siirto	Siirretään aluerajoitusmerkki Tapulintien liittymän eteläpuolelle (50 km/h --> 40 km/h)	950	15	3140	15	3180			1	1	0,001	676	ELY
D	Salla	Kuusamontie	Taajamamerkin siirto	Siirretään taajamamerkki uuden suojatiesaarekkeen eteläpuolelle (80 km/h --> 50 km/h)	950	15	1570	15	1650			1	1			ELY
1	Salla	Kuusamontie	Saareke	Suojatiesaareke nykyisen terveyskeskuksen suojatien kohdalle	950	15	2560	15	2560	1	kpl	30	1	0,00262	601	ELY
2	Salla	Kuusamontie/Hetteentie liittymä	Uusi jkpp	Väylän rakentaminen suojatieltä Hetteentielle	950	15	2170	15	2170	10	m	5	1			Kunta
2	Salla	Kuusamontie	Pysäkin poistaminen	Poistetaan tarpeeton pysäkki	950	15	2170	15	2170	1	kpl	10	1			ELY
3	Salla	Kantatie 82 välillä Honkamantie-Tampiontie	Kaiteen lisäys	Kaide korotetun jkpp-väylän osuudelle	82	14	14950	14	15650	700	m	70	1	0,00061	701	ELY
4	Salla	Kantatie 82 Ruuhijoen silta	Kaiteen lisäys	Kaide jkpp-väylän ja ajoradan väliin sillan kohdalla	82	16	510	16	600	90	m	9	1	0,00045	701	ELY
5	Salla	Ratiskantie-Kuusamontie	Uusi jkpp	Poikittainen jkpp-yhteys Ratiskantieltä koulun pihaan						370	m	100	1			Kunta
6	Salla	Hautajärventie (mt 950)/Revontulentie	Sivusuunnan tulppa	Sivusuunnan tulppa Sallatunturin pääliittymään	950	14	3450	14	3450	1	kpl	30	2	0,00102	290	Kunta
7	Salla	Revontulentie	Tien parantaminen	Sallatunturin sisäänajotien parantaminen						250	m	150	2			Kunta
8	Salla	Keselmäjärventie-Revontulentie	Uusi jkpp	Uusi jkpp-väylä/olemassa olevan yhteyden kehittäminen						1500	m	200	2			Kunta
9	Salla	Hetteentie-Ruuhijoentie	Uusi jkpp	Jkpp-yhteyden kehittäminen Hetteentien ja Ruuhijoentien välillä						350	m	100	2			Kunta
10	Salla	Kantatie 82	Liittymän poisto	Raviradalle menevä suora liittymä poistetaan, nykyinen yhteys raviradalle Hatajavaarantien kautta säilyy	82	14	14790	14	14790	1	kpl	5	2			yks.

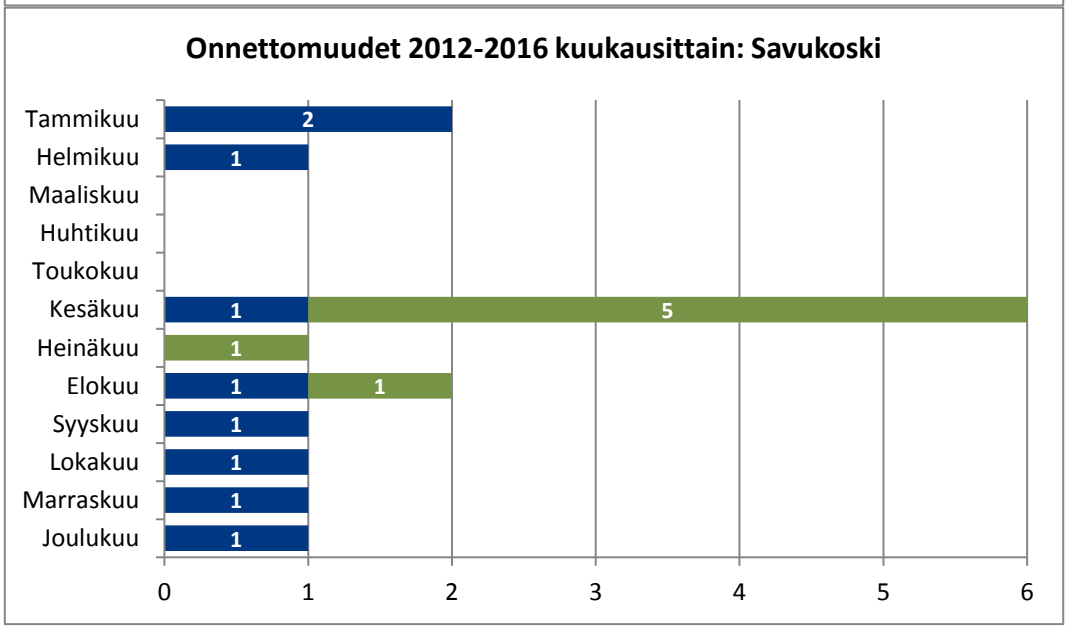
5.5. Savukoski

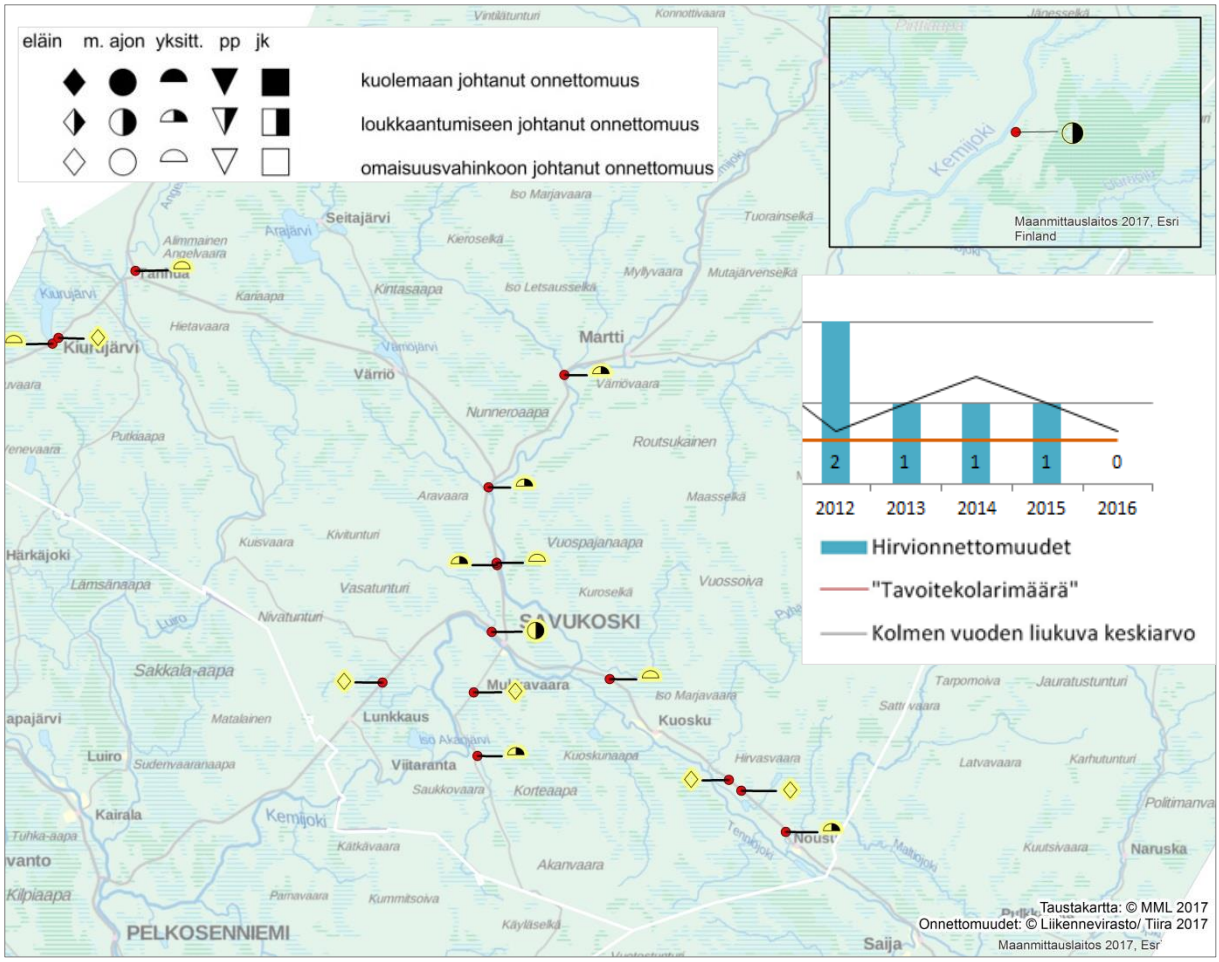
Onnettomuudet

Savukosken kunnan alueella tapahtui vuosina 2012–2016 yhteensä 16 onnettomuutta, joista 7 johti henkilövahinkoihin. Onnettomuusmäärät ovat sen verran pieniä, että vuosittaisia vaihteluita esiintyy. Vuonna 2016 ei tilastoitu yhtään onnettomuutta.









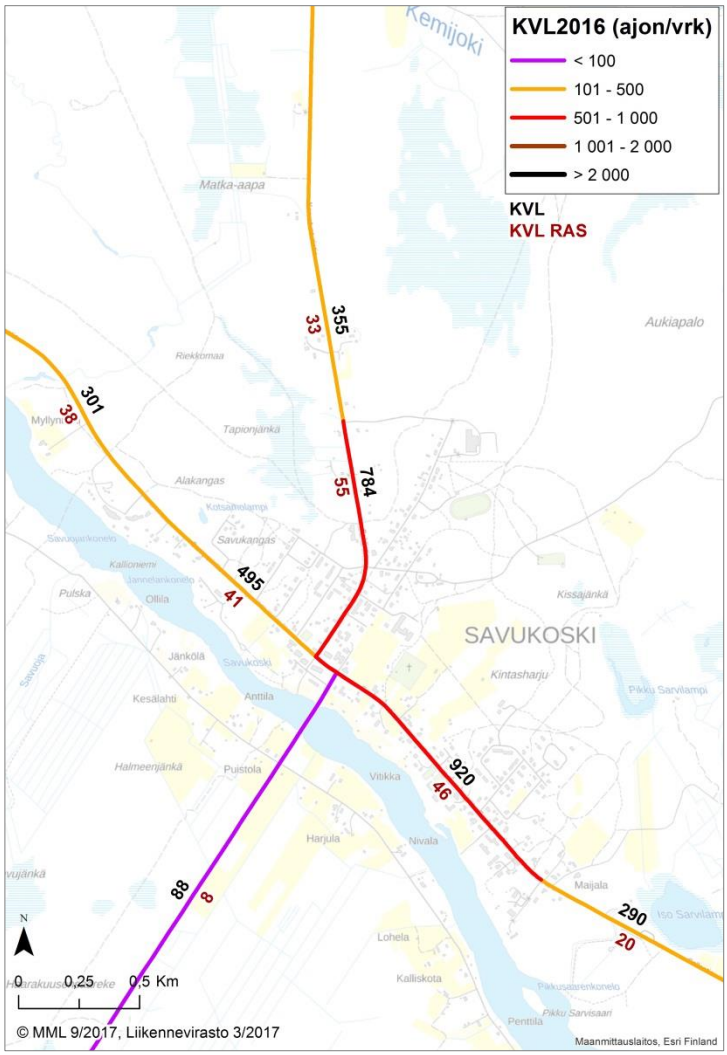
Kuva 41. Onnettomuudet vuosina 2012–2016

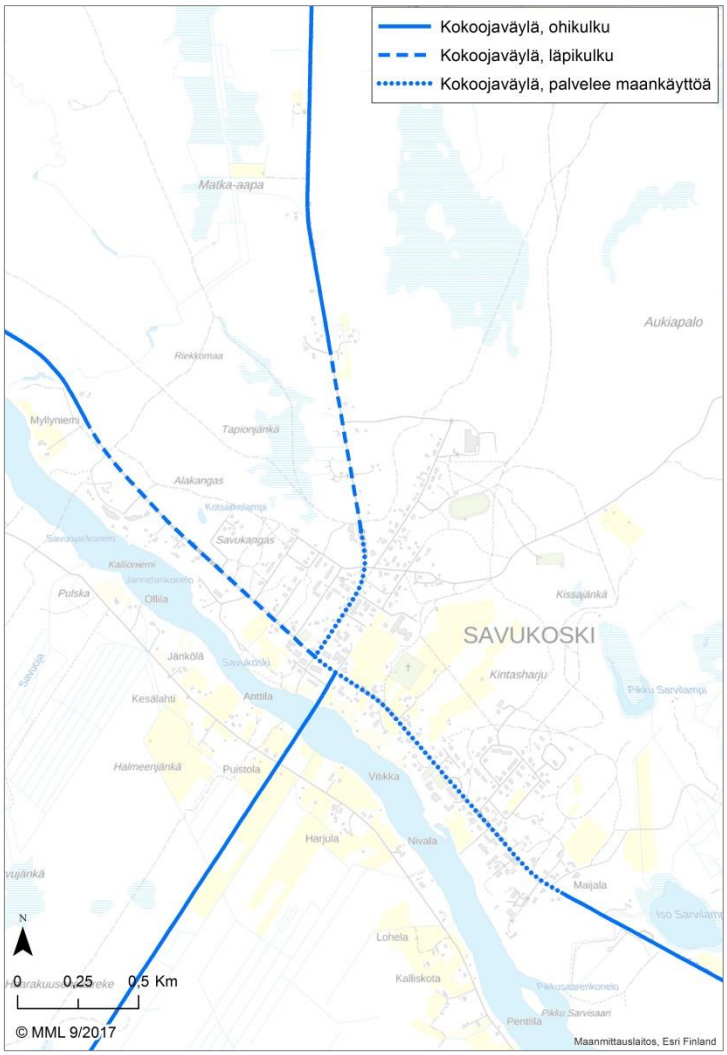
Liikennemäärät, nopeusrajoitukset ja väistämisvelvollisuudet

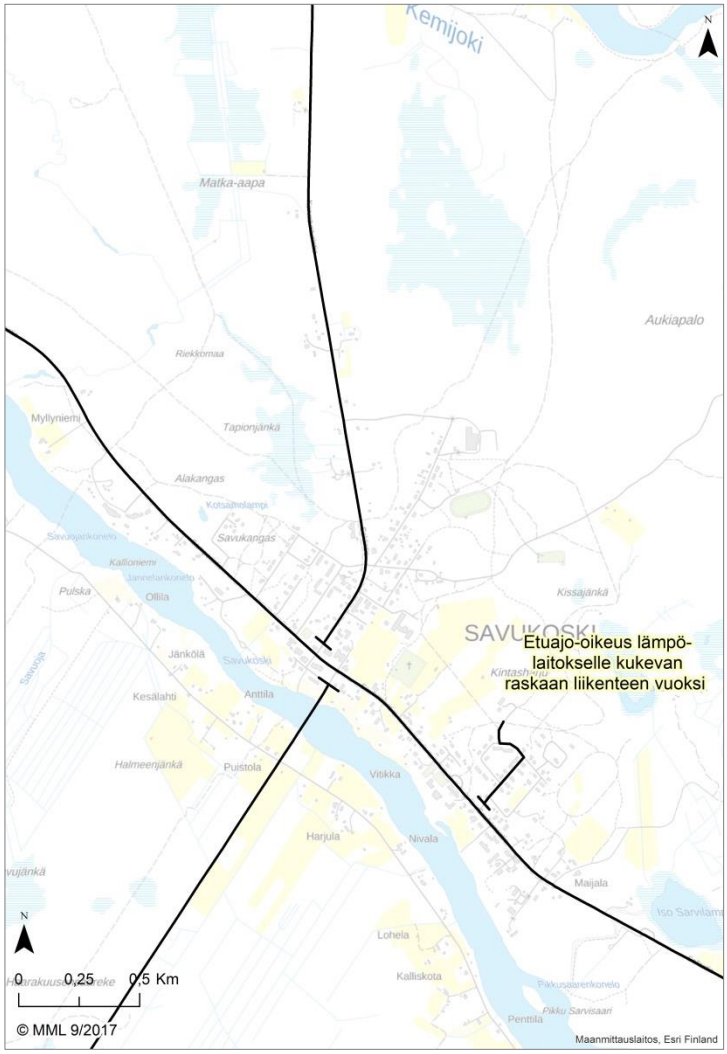
Seuraavissa kuvissa on esitetty Savukosken keskustaajaman keskimääräiset liikennemäärät maantieverkolla vuonna 2016, tieverkon jäsentely, väistämisvelvollisuusjärjestelyt sekä nopeusrajoitukset. Maantie 965 kulkee Savukosken keskustaajaman läpi ja liikennemäärä on taajaman kohdalla reilu 900 ajoneuvoa vuorokaudessa, josta raskaan liikenteen osuus on noin 5 %.

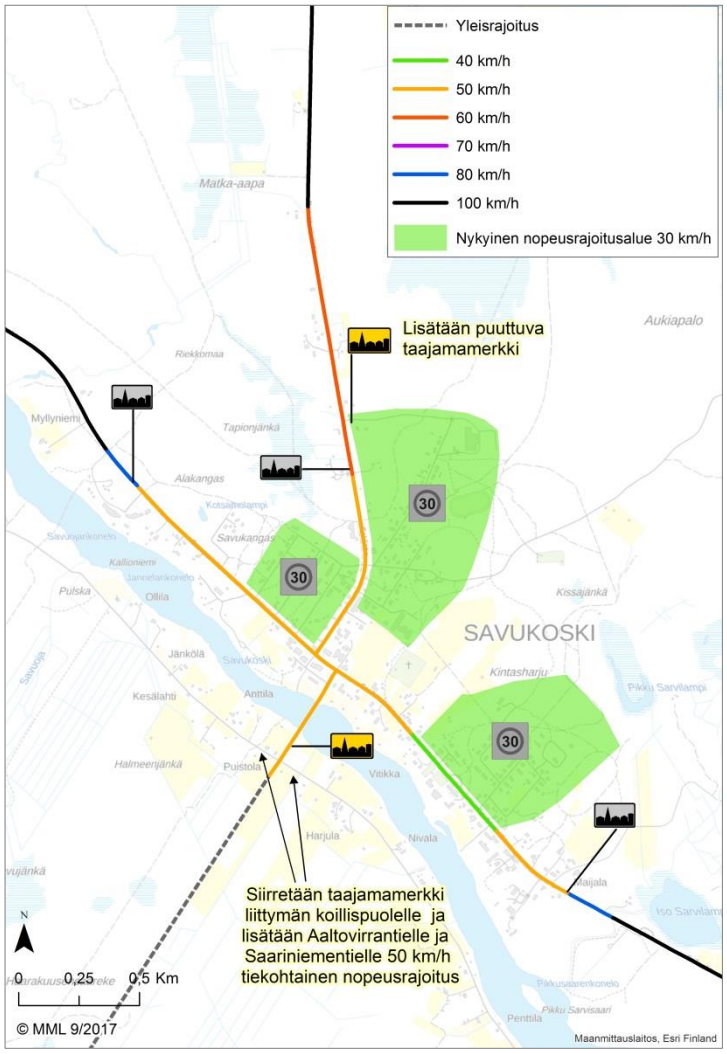
Tasa-arvoiset liittymät rauhoittavat katuverkon liikennettä. Karttaesitykseen on merkitty etuajo-oikeutetut tiet. Esityksen mukaan ainoastaan lämpölaitokselle johtava tie on etuajo-oikeutettu katuverkolla ja muut katuverkon liittymät ovat tasa-arvoisia keskenään. Muutoksia väistämisvelvollisuuksiin tulisi mm. Kivitiellä.

Maantieverkon nopeusrajoituksiin ei Savukoskella esitetä muutoksia. Keskustaajaman alueella on myös kolme erillistä 30 km/h -aluenopeusrajoitusaluetta eikä niihin esitetä muutoksia. Joen lounaispuolella taajamamerkkiä esitetään siirrettäväksi Mukkavaarantien ja Saariniementien liittymän koillispuolelle. Aaltovirrantielle ja Saariniementielle esitetään50 km/h tiekohtaisia nopeusrajoituksia, sillä ympäristö ei ole taajamamainen. Lisäksi Aukiapalontien länsipäästä uupuu taajamamerkki.


KVL2016 (ajon/vrk)
< 100
101 - 500
501 - 1 000
1 001 - 2 000
> 2 000
KVL
KVL RAS
355
33
301
38
784
55
495
41
920
46
88
8
290
20
SAVUKOSKI
0 0,25 0,5 Km
© MML 9/2017, Liikennevirasto 3/2017
Maanmittauslaitos, Esri Finland


Kokoojaväylä, ohikulku
Kokoojaväylä, läpikulku
Kokoojaväylä, palvelee maankäyttöä
SAVUKOSKI
0 0,25 0,5 Km
© MML 9/2017
Maanmittauslaitos, Esri Finland

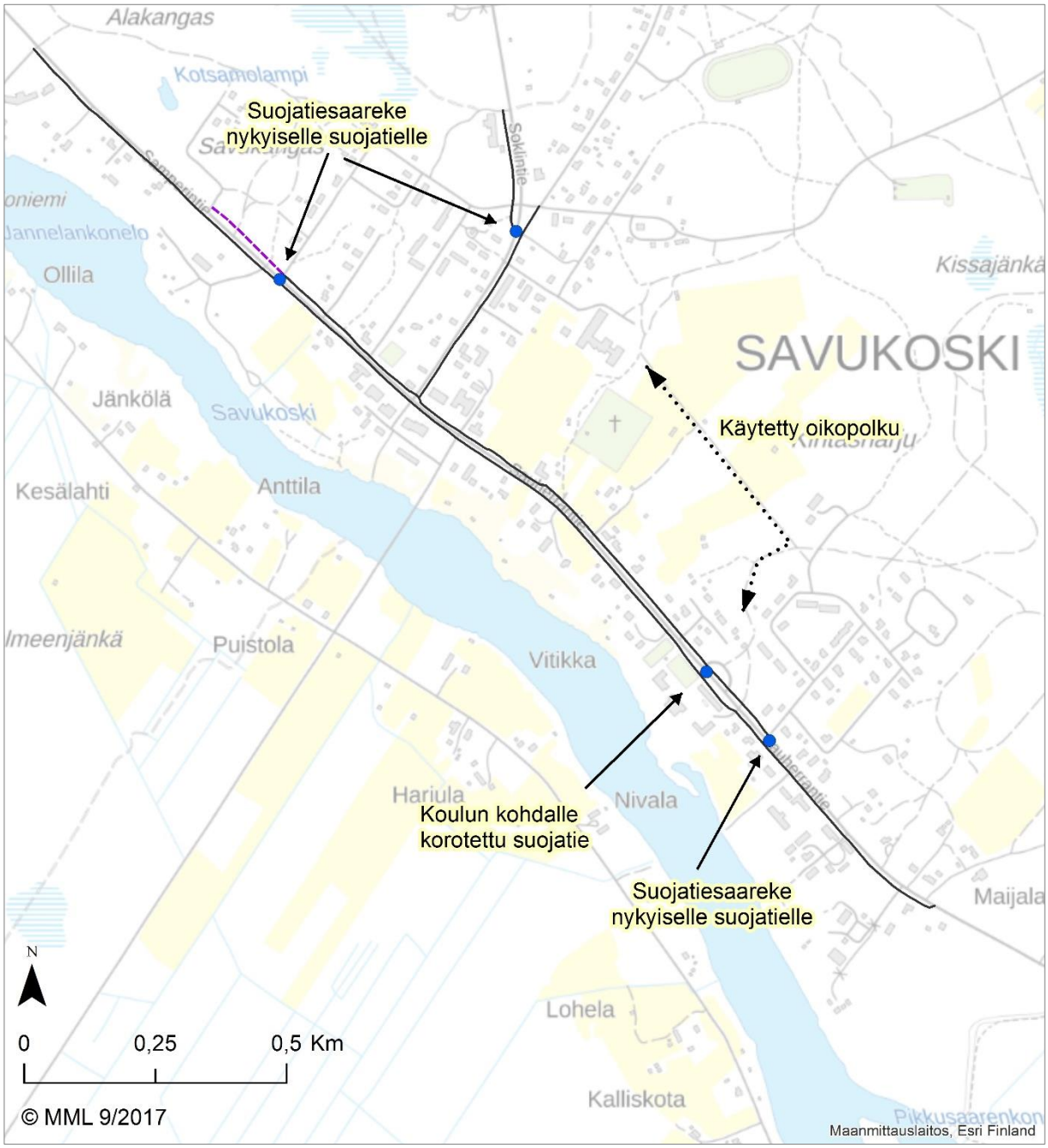

Etuajo-oikeus lämpö-
laitokselle kukevan
raskaan liikenteen vuoksi
0 0,25 0,5 Km
© MML 9/2017
Maanmittauslaitos, Esri Finland


Yleisrajoitus
40 km/h
50 km/h
60 km/h
70 km/h
80 km/h
100 km/h
Nykyinen nopeusrajoitusalue 30 km/h
Lisätään puuttuva
taajamamerkki
30
30
30
Siirretään taajamamerkki
liittymän koillispuolelle ja
lisätään Aaltovirrantielle ja
Saariniementielle 50 km/h
tiekohtainen nopeusrajoitus
SAVUKOSKI
0 0,25 0,5 Km
© MML 9/2017
Maanmittauslaitos, Esri Finland

Kävely ja pyöräily

Savukoskella jalankulku- ja pyöräilyväylät sijaitsevat maanteiden varsilla. Keskustaajaman kohdalla jalankulku- ja pyöräilyväylä kulkee maantien 965 molemmin puolin. Koululaiset käyttävät koulumatkoillaan useita oikopolkuja, mutta niiden kehittämistä jkpp-väyliksi ei palautteen perusteella koeta tarpeelliseksi. Toimenpiteet kohdistetaan tienylitysten turvallisuuden parantamiseksi. Soklintien (mt 967) varren väylän valaistusta on tarpeen parantaa Ristipuuntien liittymän eteläpuolella.

Kävelyn ja pyöräilyn kannalta keskeisimmäksi kehityskohteeksi nousee tien ylityksen turvaaminen. Koulun kohdalle esitetään korotettua suojatietä ja lisäksi keskustaajamaan esitetään kolmea suojatiesaareketta. Saarekkeet sijoittuvat maantiellä 965 kohtiin, joissa nykyään päättyy pohjoispuolinen väylä ja maantiellä 967 suojatielle, jossa väylä siirtyy maantien puolelta toiselle. Pitkän aikavälin kehittämiskohteeksi on nostettu myös nykyisen jkpp-väylän jatkaminen Männiköntien liittymään saakka



Kuva 42. Nykyinen jalankulku- ja pyöräilyväylien verkko ja liittymäjärjestelyt sekä esitetyt kehittämistoimenpiteet

Maantiet

Sodankyläntie (mt 967) on hyvin kapea. Tien parantamiseksi on tehty suunnitelma, joka olisi syytä toteuttaa. Ongelmia aiheuttaa eritysesti mutkat ja mäenlaet, joiden kohdilla vastaantulijaa ei näe ja kapea tie vaikeuttaa kohtaamista.

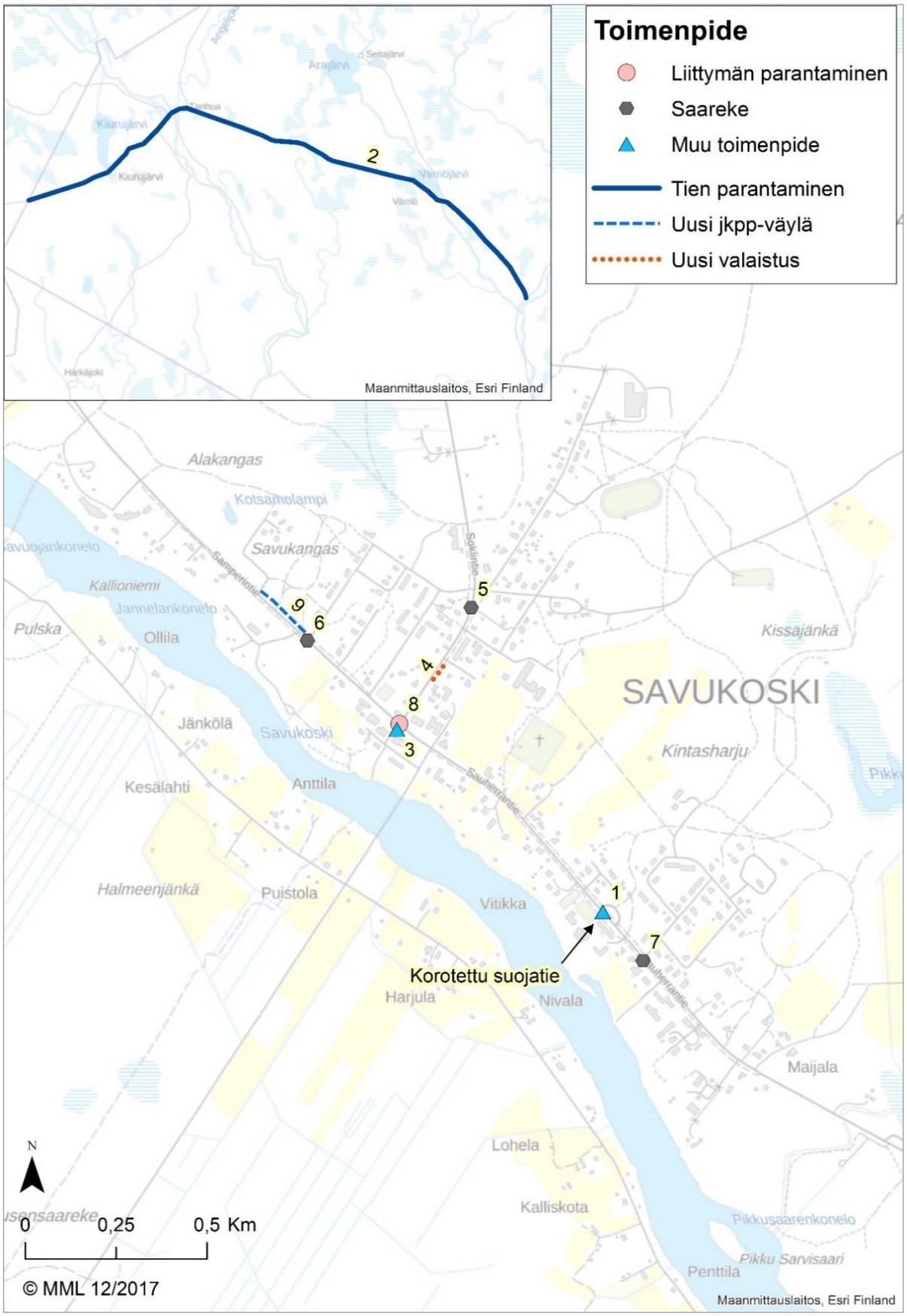
Tien viitat estävät näkyvyyden Uittotieltä Sauherrantielle (mt 965) lähdettäessä kaupan pihasta maantielle. Viittoja on tarpeen nostaa tai siirtää pois näkemäalueelta.

Liikenteen mahdollisesti lisääntyessä Sauherrantien (mt 965) ja Soklintien (mt 967) liittymään rakennetaan suojatiesaarekkeet lisäämään liittymän havaittavuutta ja suojateiden turvallisuutta.

Savukosken kärkihankkeiksi esitetään Sauherrantiellä (mt 965) koulun kohdan suojatien parantamista ja Sodankyläntien (mt 967) parantamista.

Kuva 43. Opastekyltit heikentävät näkyvyyttä Uittotieltä Sauherrantielle

Toimenpideohjelma



Kuva 44. Savukosken toimenpiteet

Nro	Kunta	Kohdekuvaus	Toimenpide	Toimenpiteen kuvaus	Tienro	Aosa	Aet	Losa	Let	Määrä	Yks.	Kust. arvio (*1000€)	Kiir. lk	Heva väh.	Tarva	Väylän omistaja
A	Savukoski	Halosentie	Liikennemerkin siirto	Taajamamerkin siirto Aaltovirrantien liittymän koillispuolelle	19870	1	490	1	490			1	1			ELY
1	Savukoski	Mt 965 (Sauherrantie)	Korotettu suojatie	Korotettu suojatie koulun nykyiselle suojatien kohdalle	965	8	770	8	770	1	kpl	30	1	0,00087	601	ELY
2	Savukoski	Mt 967 (Sodankyläntie)	Tien parantaminen	Toimenpideselvityksen (2011) mukaist toimenpiteet (mm. tien levennyksiä…)	967					1	kpl		1			ELY
3	Savukoski	Mt 965 (Sauherrantie)	Muu toimenpide	Näkemän parantaminen Sauherrantielle opasteita siirtämällä	965	8	1	8	1	1	kpl	1	1	0,00001	632	ELY
4	Savukoski	Mt 967 (Soklintie)	Valaistus	Uusi erillinen valaistus jalankulku- ja pyörätielle	70967	990	140	990	200	60	m	5	1			ELY
5	Savukoski	Mt 967 (Soklintie)	Suojatiesaareke	Suojatiesaareke nykyiselle suojatielle	967	15	5660	15	5660	1	kpl	30	1	0,00089	601	ELY
6	Savukoski	Mt 965 (Samperintie) / Lapinrinki	Suojatiesaareke	Suojatiesaareke Samperintien nykyiselle suojatielle	965	6	11300	6	11300	1	kpl	30	1	0,00158	601	ELY
7	Savukoski	Mt 965 / Sarvilammentie	Suojatiesaareke	Suojatiesaareke Sarvilammentien liittymän kohdalle	965	8	930	8	930	1	kpl	30	1	0,00087	601	ELY
8	Savukoski	Mt 965 / Mt 967	Liittymän parantaminen	Suojatiesaarekkeet	965	8	1	8	1	4	kpl		3	0,00248	601	ELY
9	Savukoski	Mt 965 välillä Lapinrinki-Sahatie	Uusi jkpp	Uusi jalankulku- ja pyöräilyväylä	965	6	10970	6	11160	190	m		3	0,00013	101	Kunta

6. 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 risteämisjärjestelyillä voidaan myös ohjata kuntalaisia liikkumaan autoilun sijasta yhä enemmän jalan tai pyörällä.

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

ELY-keskuksen maanteille kohdistuvien kaikkien toimenpiteiden vaikutus on noin 0,13 henkilövahinko-onnettomuutta vähemmän vuosittain. Taulukoissa on esitetty vähenemät kunnittain ja toimenpiteittäin.

Toimenpidetaulukoissa esitetyt hankkeiden kustannukset ovat arvioituja keskimääräisiä kustannuksia. Kustannukset on arvioitu kiireellisyysluokkien 1 ja 2 toimenpiteille. Kustannuksia ei ole arvioitu kiireellisyysluokan 3 toimenpiteille eikä laajoille teiden parantamishankkeille, koska tässä yhteydessä niiden laajuutta ja tarkempia ratkaisuja ei ole pystytty arvioimaan. Arvioidut toimenpiteiden kokonaiskustannukset (1. ja 2. luokka) ovat noin 6,26 miljoonaa euroa, josta kuntien osuus on noin 2,32 miljoonaa euroa. Kiireellisimpien toimenpiteiden (1.luokka) osuus on noin 3,0 miljoonaa euroa.

Taulukko 5. Toimenpiteiden karkeat kustannukset kunnittain

	Kustannusarvio (milj.€)		**ELY:n osuus**		**Kunnan osuus**	
	Kiir.luokka 1	Kiir.luokka 2	Kiir.luokka 1	Kiir.luokka 2	Kiir.luokka 1	Kiir.luokka 2
Kemijärvi	1,18	1,18	0,51	0,14	0,67	1,04
Pelkosenniemi	0,43	1,04	0,42	1,04	0,01	-
Posio	1,03	0,56	1,02	0,56	0,01	-
Salla	0,23	0,48	0,12	-	0,11	0,48
Savukoski	0,13	-	0,13	-	-	-
Yhteensä	**3,00**	**3,26**	**2,20**	**1,74**	**0,80**	**1,52**

Jatkotoimenpiteet

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

Edullisimmat toimenpiteet, kuten liikennemerkkimuutokset, voidaan toteuttaa heti hyväksymisen jälkeen. Osa toimenpiteistä voidaan sisällyttää laajempien urakoiden yhteyteen tai silta-, päällyste- tai kunnossapitourakoihin. 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. ELY-keskus vastaa aloitteeseen, onko hanketta mahdollisuus toteuttaa ja missä aikataulussa.

Liitteet

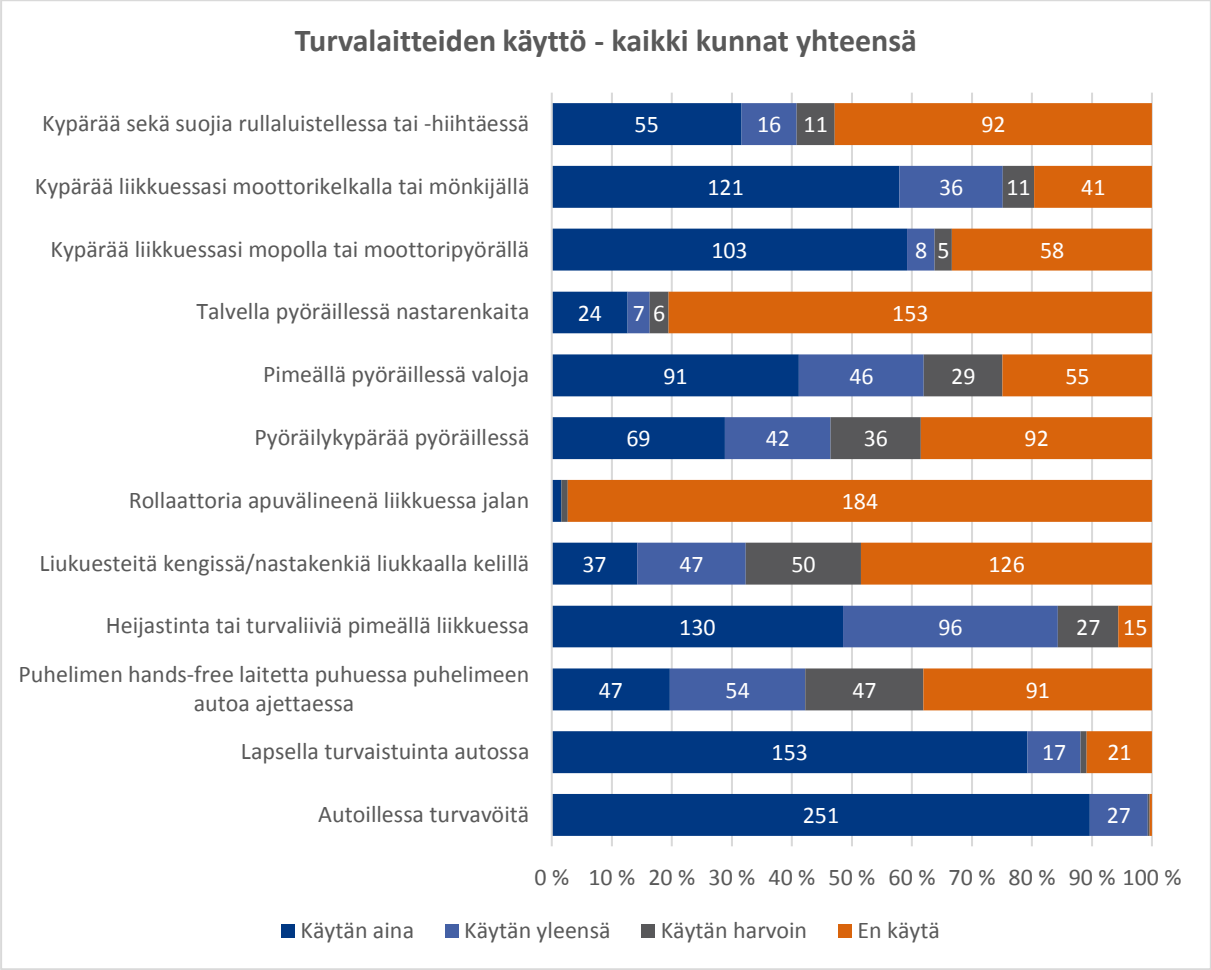
Liite 1. Asukas- ja koululaiskyselyjen yhteenveto

Liite 2. Kuntakohtaiset kartat koulumatkojen turvallisuudesta

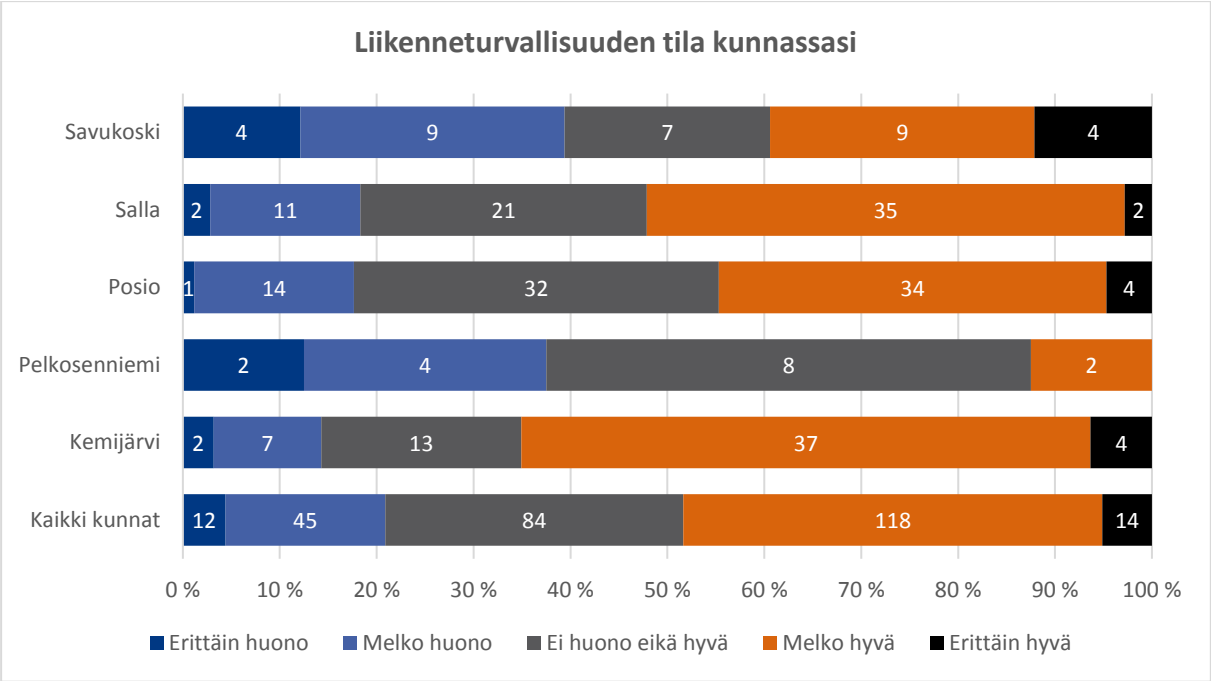
Liite 1. Asukas- ja koululaiskyselyn yhteenveto

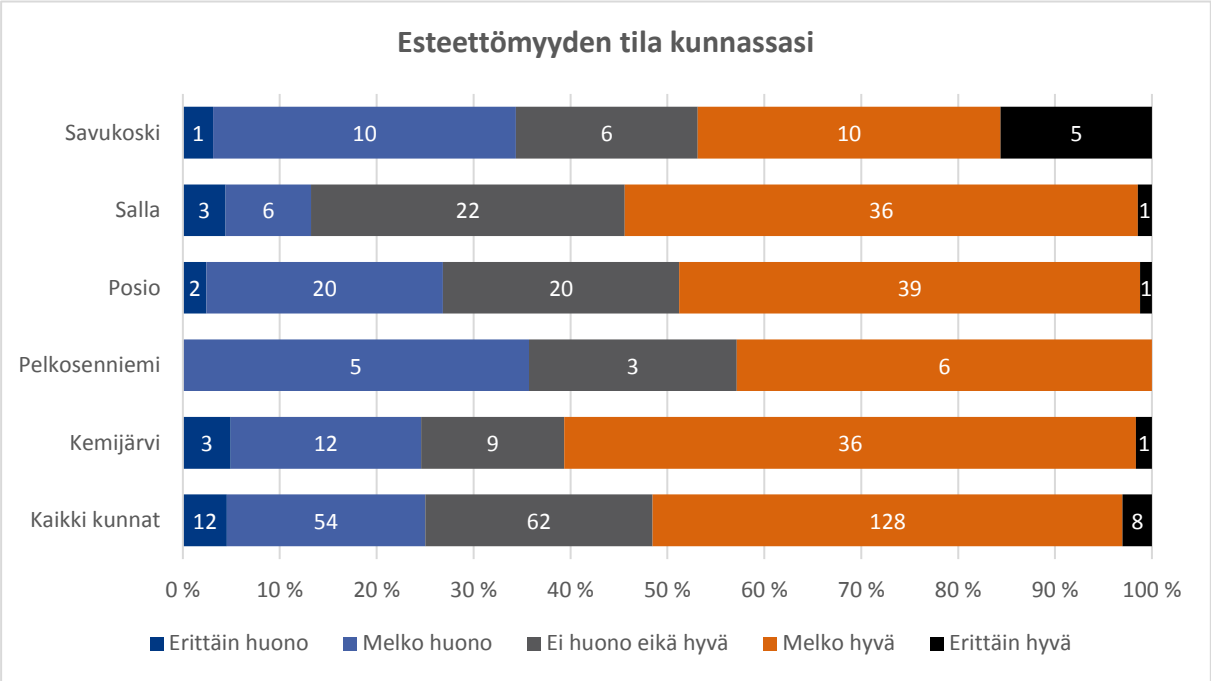
Asukaskysely toteutettiin 9.5.-22.6. Kyselyyn saatiin yhteensä 283 vastausta.

Kotikunta	Asukaskysely
Kemijärvi	65
Pelkosenniemi	16
Posio	88
Salla	73
Savukoski	37
Muu / ei vastausta	7



LIITE 1


Liikenneturvallisuuden tila kunnassasi
Savukoski
4
9
7
9
4
Salla
2
11
21
35
2
Posio
1
14
32
34
4
Pelkosenniemi
2
4
8
2
Kemijärvi
2
7
13
37
4
Kaikki kunnat
12
45
84
118
14
0 %
10 %
20 %
30 %
40 %
50 %
60 %
70 %
80 %
90 %
100 %
Erittäin huono
Melko huono
Ei huono eikä hyvä
Melko hyvä
Erittäin hyvä


Esteettömyyden tila kunnassasi
Savukoski
1
10
6
10
5
Salla
3
6
22
36
1
Posio
2
20
20
39
1
Pelkosenniemi
5
3
6
Kemijärvi
3
12
9
36
1
Kaikki kunnat
12
54
62
128
8
0 %
10 %
20 %
30 %
40 %
50 %
60 %
70 %
80 %
90 %
100 %
Erittäin huono
Melko huono
Ei huono eikä hyvä
Melko hyvä
Erittäin hyvä

Kolme yleisintä rikkomusta, joita havaitset liikenteessä tai miten saatat itse toimia.						
	Kaikki kunnat	Kemijärvi	Pelkosen-niemi	Posio	Salla	Savukoski
turvavälin unohtaminen	102	22	8	28	32	12
matkapuhelimen käyttö autolla ajettaessa	175	45	10	50	45	22
nopeusrajoitusten noudattamatta jättäminen	141	26	10	50	36	18
vilkun käyttämättä jättäminen	95	33	4	28	21	7
muiden autoilijoiden huomioitta jättäminen esim. kaistanvaihdon yhteydessä	22	5		7	7	3
vaaralliset ohitukset	65	15	3	26	15	5
rattijuoppous	30	5	2	6	5	10
mopoilla kaahailu ja temppuilu	29	2	1	9	13	4
mopoilu jalkakäytävällä tai pyörätiellä, jossa mopolla ajaminen on kielletty	5			1	3	1
mopoilijoiden ennalta arvaamaton käyttäytyminen, joka ei huomioi muita liikkujia	12	3	1	3	2	3
jalankulkijaa ei huomioida suojatiellä	37	12	1	13	6	3
jalankulkijat ja pyöräilijät ylittävät tien muualta kuin suojatien tai pyörätien jatkeen kohdalta	37	3	4	19	10	
pyöräilijöiden ennalta arvaamaton käyttäytyminen, joka ei huomioi muita liikkujia	16	2	1	6	6	1
pyöräilijät eivät käytä pyöräilykypärää	36	8	3	12	9	3

Kolme yleisintä rikkomusta, joita havaitset liikenteessä tai miten saatat itse toimia.						
	Kaikki kunnat	Kemijärvi	Pelkosen-niemi	Posio	Salla	Savukoski
välinpitämättömyys	102	58	15	78	63	28
kiire ja/tai stressi	69	18	2	26	16	6
poliisivalvonnan vähyys	112	21	7	33	31	18
liikennesääntöjen osaamattomuus	39	12	5	10	8	2
kanssamatkustajan painostus tai yllyttäminen	5	1		2	1	1
kokemattomuus ja/tai tietämättömyys (syy-seuraus-suhdetta ei ymmärretä / kuvitellaan ettei oma käyttäytyminen aiheuta vaaraa muille)	87	21	5	25	24	9
liikennejärjestelyjen toimimattomuus ja/tai niiden puutteet (esim. suojatien sijainti tai pysäköintijärjestelyt)	14	4		5	4	1

LIITE 1

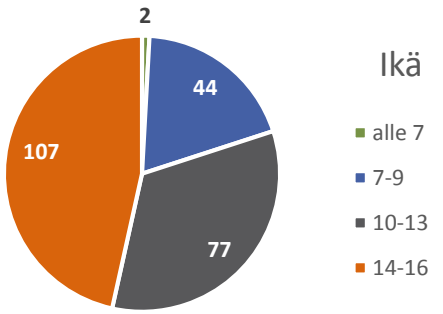
Mitä muuta haluatte mainita liikenneturvallisuuteen liittyen?	Kunta
Suurin osa autoilijoista ei arvosta jalankulkijoita jotka menossa suojatielle.	Kemijärvi
Paikkakunnalla paljon iäkkäitä autoilijoita ja pyöräilijöitä. heille voisi suunnata kampanjoita yms.	Kemijärvi
Raskaan liikenteen siirtäminen pois keskustan alueelta. Uuden tien rakentaminen raskaalle liikenteelle.	Kemijärvi
Mopot pois pyöräteiltä.	Kemijärvi
Kylien liikenneturvallisuuteen tulisi kiinnittää enemmän huomiota ja lisäksi jo nyt ja tulevaisuudessa lisääntyvä raskasliikenne, kuten puurekat aiheuttavat ongelmia liikenteessä. Kylillä ei uskalla enää liikkua pääteiden varrella, koska jalkakäytäviä ei ole ja pientareet ovat kaventuneet.(johtuu siitä, että uusia päällyste on aina laitettu vanhan päälle ja tämä kaventaa aina jalankulkijan käyttämää piennarta)	Kemijärvi
Eniten pistää silmään holtiton parkkeeraus, "auto kaupan oven eteen" tyyli. Tulisiko parkkitiloja parantaa vai ohjata eri keinoin paikoitus pois oven edestä kokonaan? Joukkoliikenne on olematonta. Kevyen liikenteen väylien opastuksen ja viitat paremmiksi. Kaupunkia, sen lähiympäristöä ja kyliä pitäisi katsoa ulkopaikkakuntalaisen silmin.	Kemijärvi
Pysäköinnin valvonta muulle taholle kuin poliisille. Poliisi ei ehdi valvoa pysäköintiä. Villiä touhua inva-paikoilla. Ei inva-kortteja käytössä, mutta näinhän se menee: millin vika päässä vastaa metrin vikaa käsissä.	Kemijärvi
Mielestäni Särkikankaalle Rovaniementien ja Pelkosenniemen tien risteykseen pitäsi saada kiertoliittymä. Monet ajaa kääntyvien kaistaa suoraa Rovaniementietä. Siinä on monet kolarit sattuneet.	Kemijärvi
Jalankulku ja pyörätiet puuttuvat vilkkaasti liikennöidyillä teillä kylien kohdalla, esim Tapionniemessä, raskas liikenne, jalankulkuväylät puuttuvat kokonaan	Kemijärvi
raskas liikenne aiheuttaa melua särkikankaalla pelkosenniementiellä.voisiko olla sama järjestely kuin asematiellä?	Kemijärvi
Kemijärvellä, Halosentien ja Jatulinkadun risteys vaarallinen. Autot ajaa lujaa ja jatulinkadulta halosentielle käännyttäessä näkyvyys huono, keskustasta päin tulevia autoja ei kunnolla näe. Lasten tien ylitys vaarallista tässä. siihen voisi harkita liikennehidastetta.	Kemijärvi
Syrjäseutukylille olisi hyvä saada kevyenliikenteen väylä.	Kemijärvi
Kuudenkympin nopeusrajoituksia ei noudateta, ei edes poliisit. Peräposiontien STOP-merkkiä noudattaa vain n. 20 % autoilijoista, mm. YLE:n auto ei noudata.	Kemijärvi
Ikäautoijioita paljon Itä-Lapissa. Heidät huomioitava.	Kemijärvi
Kävelytiet ja maantiet ovat taajamissa erittäin huonossa kunnossa.	Kemijärvi
Kortti pois kaahareilta	Kemijärvi
Pelkosennimen taajama-alueen nopeusrajoitusta ei noudateta juuri ollenkaan. Lapsiperheenä näen tämän uhkana liikkuesssani valtatien pyöräteillä. Rekat parhaassa tapauksessa ohittavat liikenteenjakajat väärältä puoleta, jotta ei tarvitse niihin niin paljoa hidastaa. Myöskään monet autoilijat eivät piittaa taajamanopeuksista, liikenteessä kuitenkin paljon lapsia eikä heistä välitetä. Oisko ratkaisuna jotain nopeutta hidastavia toimenpiteitä kirkonkylän taajamaan ennen jo kun se vahinko sattuu. Tästä on iät ja ajat täällä puhuttu mutta kukaan ei siitä juurikaan ota koppia ja vie eteenpäin, muuan virkamies tuumaa ettei ole tarvetta. Ei varmasti kun sitä itse ei edes näe.	Pelkosenniemi
rekkoja liikkuu alueella tosi paljon.voisivatko kulkea toista kautta?	Pelkosenniemi
Talvisin korkeat lumipalteet estävät näkyväisyyden risteyksissä	Pelkosenniemi
Saukkoaavantielle pitäisi saada 60 km/h nopeusrajoitus, lasten kans kun pyöräilee tai kävelee autoilijat vain lisäävät kaasua, niin että kivet lentää päälle. ja jos on ite autolla liikkeellä tullaan vastaan keskellä tietä, niin että on väistettävä ojan kautta, ettei tule nokkakolaria.	Pelkosenniemi
Pyörätien /Kevyenliikenteenväylän jatkaminen pelkosenniemen kirkokylän pohjoispäässä Muistomerkin /lapinkankaan kohdalle tieosuus erittäin vaaralline jalankulkijoille ja polkupyöräilijöille varsinkin talvella kapea tie ja rekkaliikenne aiheuttaa vaaratilanteita on jalankulkija joutuneet talvella väistämään lumipenkkaan suosittu kulkuväli kuntoilijoillekin saati vakiasukkaille.	Pelkosenniemi
Raskas rekkaliikenne pois öljysorattomilta tieosuuksilta	Pelkosenniemi

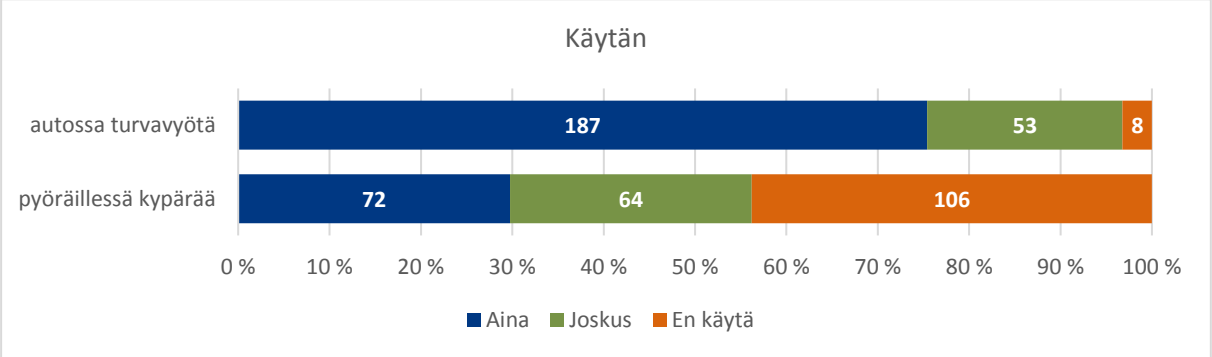
Raskas rekkaliikenne (liian painavia rekkoja liikenteessä) aiheuttaa meluhaittaa ja tärisyttää tien varrella olevia taloja. Painavat rekat kuluttavat jo entuudestaan huonokuntoisia teitä.	Pelkosenniemi
Rekkaliikenne ohjata toista kautta.	Pelkosenniemi
Sairaalantien yli harjoitetaan talvisin säännöllisesti moottorikelkkaliikennettä Posionjärven ja S-marketin pihan välillä. Käsitykseni mukaan tämä liikenne on luvatonta ja poliisinkin pitäisi puuttua siihen.	Posio
Näkemäalueita raivattava	Posio
Ns. Korokkeita posiolla risteysalueille. Ylinopeudet silmiin pistäviä isossa risteysalueessa.	Posio
Posiolla päällystettyjen sivuteiden kunto alkaa olla jo vaarallisen huono esim. Väärä-järventie osuus	Posio
talvella aurataan huonosti (harvoin)sorapinta teiden lanaus kesällä erittäin heikkoa	Posio
Väylien korjaamisella kiire. Maastoliikenne on päässyt villiytymään, ilmeisesti valvonnan vähäisyyden takia.	Posio
Taivalkoskelta päin tullessa on huono näkyvyys Kuusamoon päin on ollut monta vaarallista tilannetta talvella erittäin huono näkyvyys lumikasojen takia.	Posio
Nopeus rajoitusten huomiotta jättäminen keskustassa. Lasten/nuorten käyttäytyminen liikenteessä, ei välitetä muista liikkujista :(	Posio
Maaninkavaarantiellä vaarallisia uria- helposti joutuu vesiliirtoon hiljaisellakin vauhdilla. Paljon raskasta liikennettä, joka kuormittaa tietä. Keskustassa varsinkin pimeän aikaan on todella vaarallista olla autoilija- mustissa vaatteissa, huonossa valaistuksessa jalankulkijoita ei näe kovin hyvin. Heijastimien käyttö on huonoa ja pitkä suora tie keskustassa luo vaaratilanteita. Talvella aurataan lumikasat liian harvoin pois risteysalueilta. Muuten koen melko turvalliseksi liikkumisen Posiolla.	Posio
Posiolla suunniteltu liikenneympyrä viivästyy. Sen voisi korvata nyt pienillä tien poikki laitettavilla kohomaalauksilla n. 100 m. ennen risteystä jotka herättää autoilijan huomion lähestyvästä risteyksestä. Kohomaalaukset heti Posio-Kuusamo, Maaninkavaara-Taivalkoski risteykseen lähestyttäessä. Ne tärisyttää autoa ja herättää autoilijan huomion. Useita kolareita ko. risteyksessä vuosittain ja kesäkelillä myöskin.	Posio
Vaarallisimpana näen niin jalankulkijoiden kuin autoilijoidenkin osalta kapeat ja huonosti hoidetut kylätiet haja-asutusalueella jossa ei talviaikaan valaistusta. Talvisin tiet aurataan ns. tyhjän päälle jolloin on suuri vaara ohitustilanteessa sille että auto vetää itsensä ojaan. Toisaalta vaihtoehtona on kolarointi vastaantulijan kanssa. Omakohtaista kokemusta esim. tieltä 9471	Posio
Vastaisuudessa panostetaan enemmän sivukylien teiden hoitoon niin talvella kuin kesällä.	Posio
Tiet parempaan kuntoon!	Posio
Erittäin huonossa kunnossa olevat tiet.	Posio
Taajamassa ajetaan raskaallakin liikenteellä suurella nopeudella läpi.	Posio
Ylinopeudet kuriin.	Posio
Lapin alueen tiet ovat kohta kuin Venäjällä.	Posio
Poro vaaroista voisi ilmoittaa liikennemerkein. Siellä missä liikkuu yleistä enemmän poroja.	Posio
Sorateiden kunnostuksen yhteydessä on ilmennyt, että tien leveys kapenee huomattavasti. Raskaalla kalustolla kohtaamistilanteet on haasteellisia, jopa vaarallisia.	Posio
Lumien kasaus pyörätien ja autoteiden risteyksiin. Pyörät kulkevat nopeasti eikä niitä näe lumikinosten läpi	Salla
Pienempien teiden talvikunnossapito on nykyään laskenut hengenvaarallisen huonolle tasolle. Urakoitsija ei enää auraa tai tasoita teitä omatoimisesti, vaan tuntuu lähinnä odottavan, kunnes tielinjalle tulee soittoja. Juhlapyhien ja viikonloppujen aikaan soittokaan ei välttämättä auta. Kärrypolun levyisellä mutkaisella tiellä kelvollinen kunnossapito olisi ensiarvoisen tärkeää. Päällysteitä ei uusita ja reikien paikkaaminenkin vaatii yleensä soiton. Kun paikkaaminen vihdoin tehdään, se tehdään yleensä huolimattomasti (toinen reikä paikataan, mutta viereistä ei). Matalia autoja on rikottu routaheitoissa.	Salla
Viitoitus ulkomaalaisten kannalta, venäläiset. On tullut hiukan parannusta.	Salla
Talvikunnossapito sivukylissä on ala-arvoista. Tiet aurataan vasta kun soitetaan	Salla

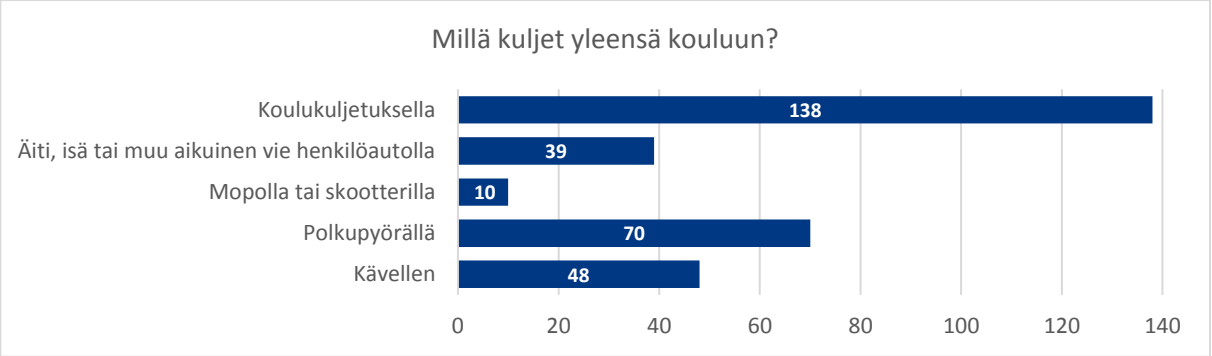
tielinjalle, tiet painuvat polanteelle kun lumisateiden jälkeen ei aurata. Tiellä voi olla jopa 10 sentin urat. Nyt keväällä tiet on olleet niin sohjoiset ja uraiset että henkilöautolla ei pääse urasta pois ja vastaan tulevien autojen kanssa on läheltä piti tilanteita.	
Kiitos siitä, että tämä asia on esillä ja turvallisuuttamme liikenteessä halutaan kehittää edelleen!	Salla
Vanhusvoittoisessa ympäristössä heidän huomioonottaminen erityisesti ennakoiden.	Salla
Kuusamostapäin tultaessa Sallan taajamaan nopeusrajoitus 50km/h täytyy laittaa alkamaan jo paljon aiemmin kuin missä se nyt on. Poliisi voisi tutkata vaikkapa hautausmaan kohdalla. Aika moni menettäisi korttinsa. Alueella liikkuu lapsia joten siinä jo tarpeeksi syytä nopeusrajoitus kyltin siirtämiselle!	Salla
Olen jatkuvasti kolarivaarassa kun käyn jätepisteellä ja tulen sieltä ulos. Lähellä on kiireinen tienristeys ja päätie on lisäksi kapea: Simonrinteen molukit.	Salla
Toivon lisää resursseja poliisille rattijuoppojen kiinni saamiseen. Harvaan asutulla seudulla kiinni jäämisen riski on nyt liian pieni. Onneksi valvontaa on jonkin verran.	Salla
Rattijuoppous- ilmiötä sivukylillä ja varsinkin kesä- aikaan. Valvonta puuttuu! Kelkkareiteillä ajetaan tosi lujaa ja teiden liittymiskohdat tunturin alueella- tosi vaaralliset. Ikäihmisiä paljon tieliikenteessä- liikenneturvallisuus kärsii; usein holtitonta/ hallitsematonta ajoa. Liikennekasvatusta ja tiedottamista!	Salla
Liikenne lisääntynyt ja Joutsijärvi-Kelloselkä tie on liian kapea, ei voi pyöräillä eikä kävellä	Salla
Talvella auraus, sivutiet välillä vaarallisessa kunnossa.	Salla
Liikenneturvallisuuden kannalta Savukoski syrjäkylineen on kyllä hyvä paikka asua niin aikuisille, kuin lapsille. Liikenneturvallisuuskin perustuu pitkälti vähäiseen liikenteeseen. Esim. jalankulkijan on helppo havaita auto, kun rengasmelu kuuluu jo kaukaa, ja juurikin vähäisen liikenteen takia. Värriöllä kylän raittia pitäisi mielestäni leventää juurikin jalankulkijoiden ja raskaan liikenteen takia.	Savukoski
Hihnavaara-Sodankylä tie kapea ja vaarallinen.Usein talvella huonosti hoidettu on uraa ja jäätä ja lunta liikaa.	Savukoski
Täällä on vaarallista autoilla. Henkensä kaupalla lähtee aamuisin töihin.	Savukoski
Kuoskun kylässä on akuutin tarve koko kylän kattava kevyenliikenteen väylälle. Kylässä asuu paljon lapsia, jotka joutuvat kulkemaan muun autoliikenteen kanssa samalla kapealla tiellä. Lisäksi kylässä ajetaan ylinopeutta, erityisesti rekkaliikenne.	Savukoski
Talven jäljiltä tiet menneet todella huonoon kuntoon, kuosku-davukiski välillä paikoittain todella möykkyistä tietä. Mutta esim. Hihnavaara-tanhua väli on äärettömän huonossa kunnossa...	Savukoski
Nopeusrajoituksia voisi tiukentaa!!	Savukoski
Savukosken Kuoskun kylässä kevyenliikenteenväylä on aivan liian lyhyt eikä kata koko kylää. Autoilijat noudattavat kylätien 60 km:n nopeusrajoitusta vain aniharvoin ja niinpä ajotiellä käveleminen ja pyöräileminen (etenkin lasten osalta!) on erittäin vaarallista. Mielestäni nopeusrajoituksen pudottaminen 40 km:een olisi perusteltua. Muussa tapauksessa nopeusvalvontaa virkavallan taholta olisi syytä harrastaa nykyistä useammin.	Savukoski
Pelkosenniemi-Savukoski välillä porojen ruokinta-aidan läheisyydessä liikkuu koko talviruokintakauden ajan hirviä. Monta läheltä piti -tilannetta on ollut, pitääkö odottaa, että rysähtää ja tulee henkilövahinkoja, ennen kuin saadaan edes varoitusmerkki molempiin suuntiin??!	Savukoski
Jos saisi edes tiehen keskiviivat Savukoski-Kelloselkä välille!!!! Olisi erittäin tärkeä kun näyttää ettei kaikille riitä oma puoli tiestä.	Savukoski
Talvikunnossa pito tosi surkeaa. Teitä ei aurauteta tarpeeksi.	Savukoski

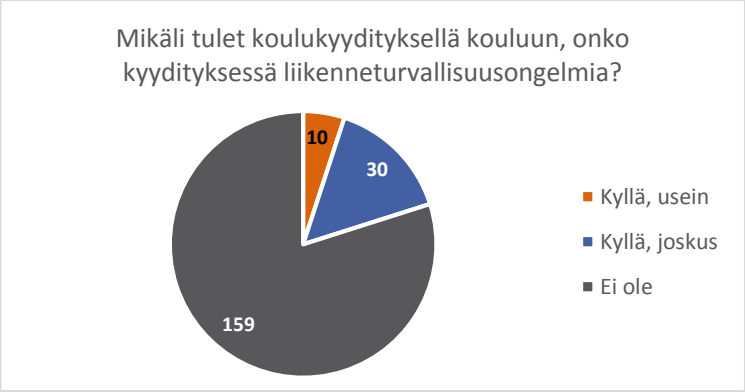
Koululaiskyselyyn saatiin yhteensä 230 vastausta.

Kotikunta	Koululaiskysely
Kemijärvi	56
Pelkosenniemi	27
Posio	89
Salla	51
Savukoski	25
Muu / ei vastausta	1



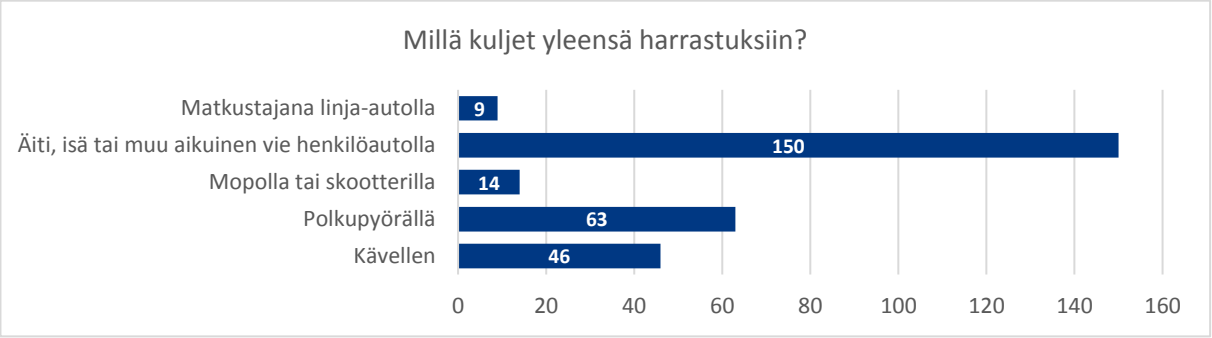






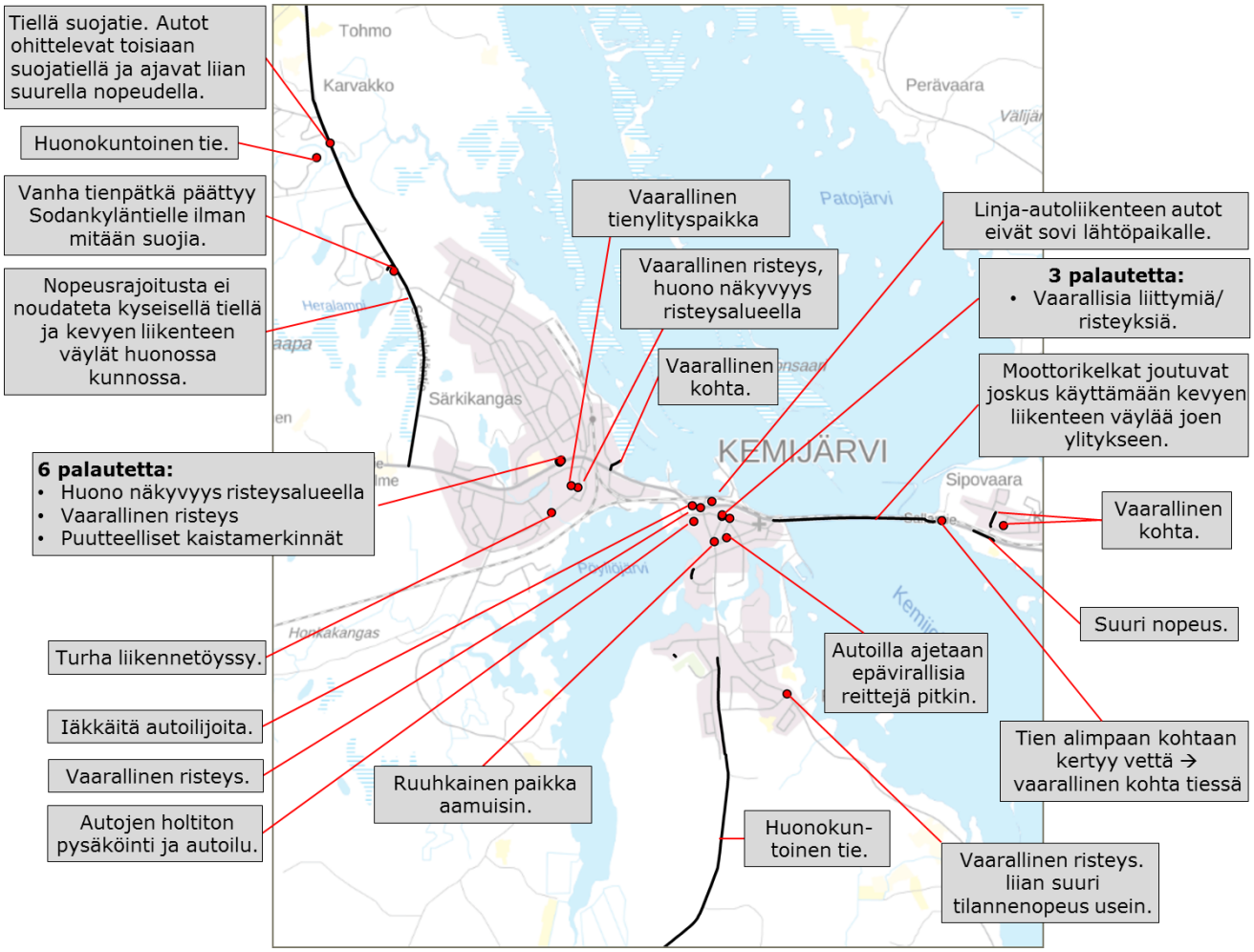
Yleisimpiä ongelmia?

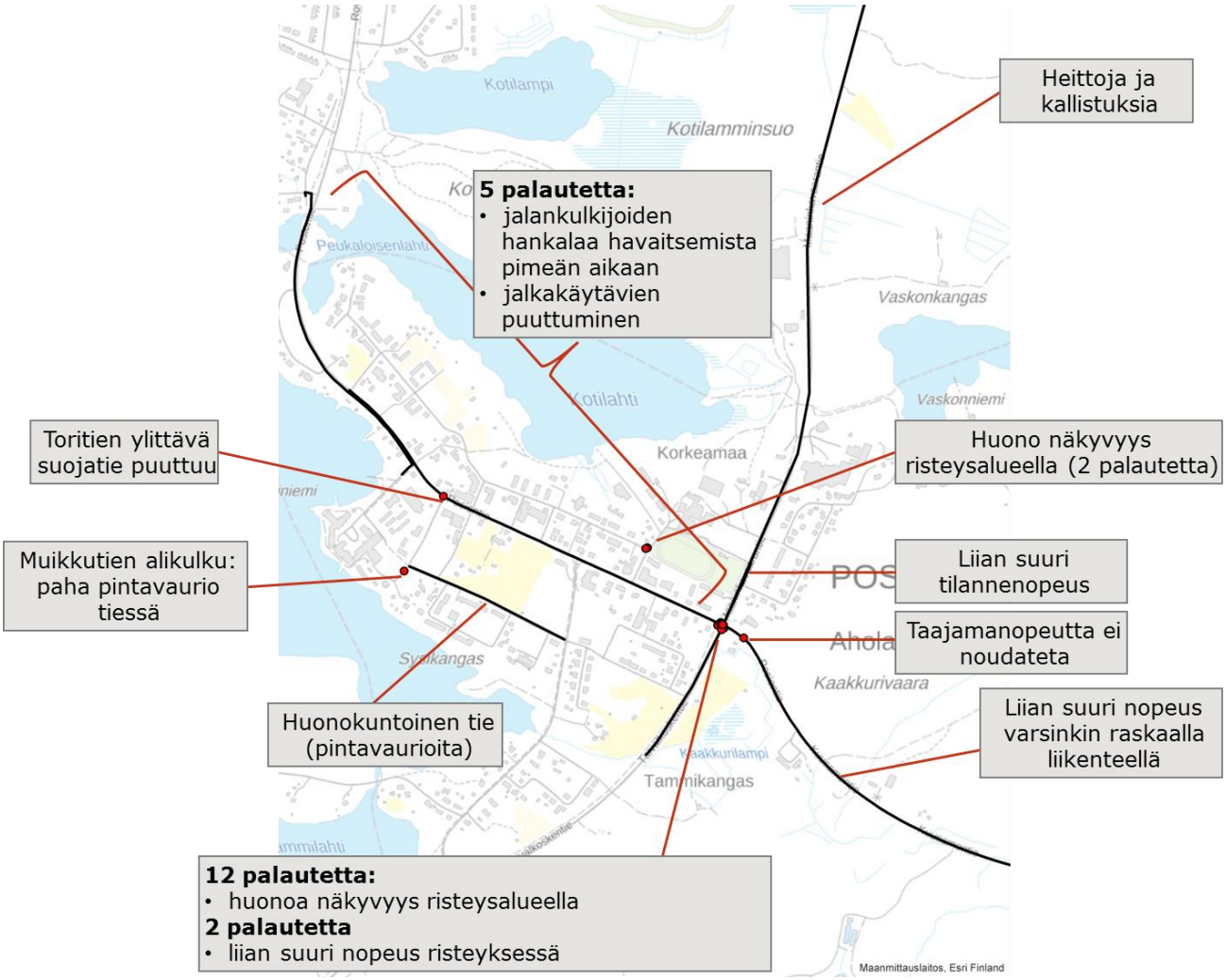
- Taksit ovat liian täynnä
- Ei käytetä turvavöitä
- Turvavöitä ei riitä kaikille / turvavyöt eivät toimi
- Huonokuntoiset tiet



LIITE 1

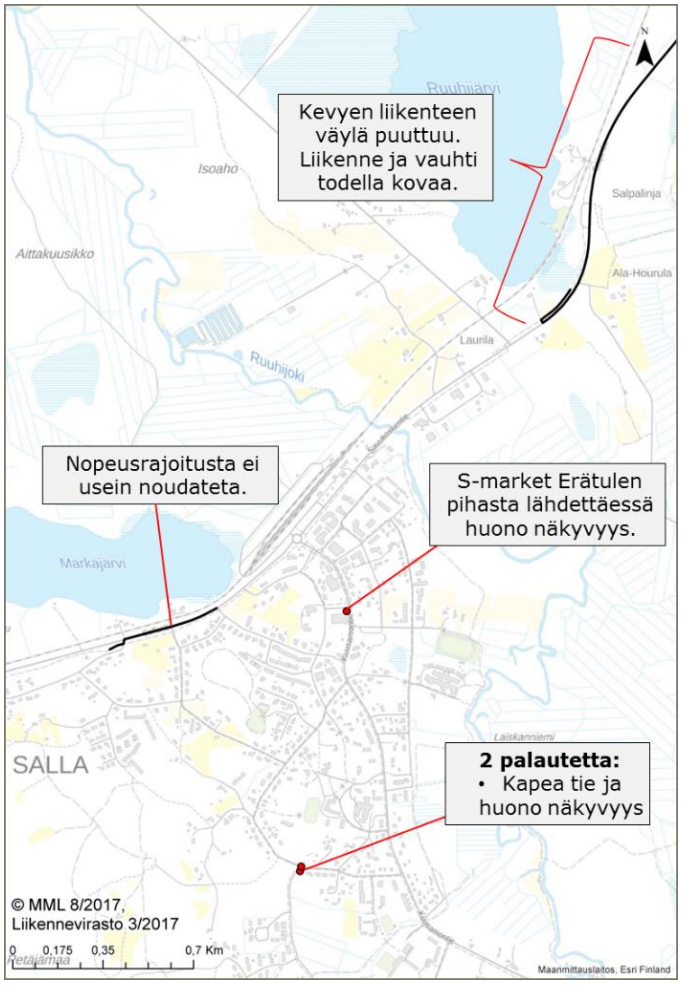
Asukaskyselyn karttapalautteet kunnittain:

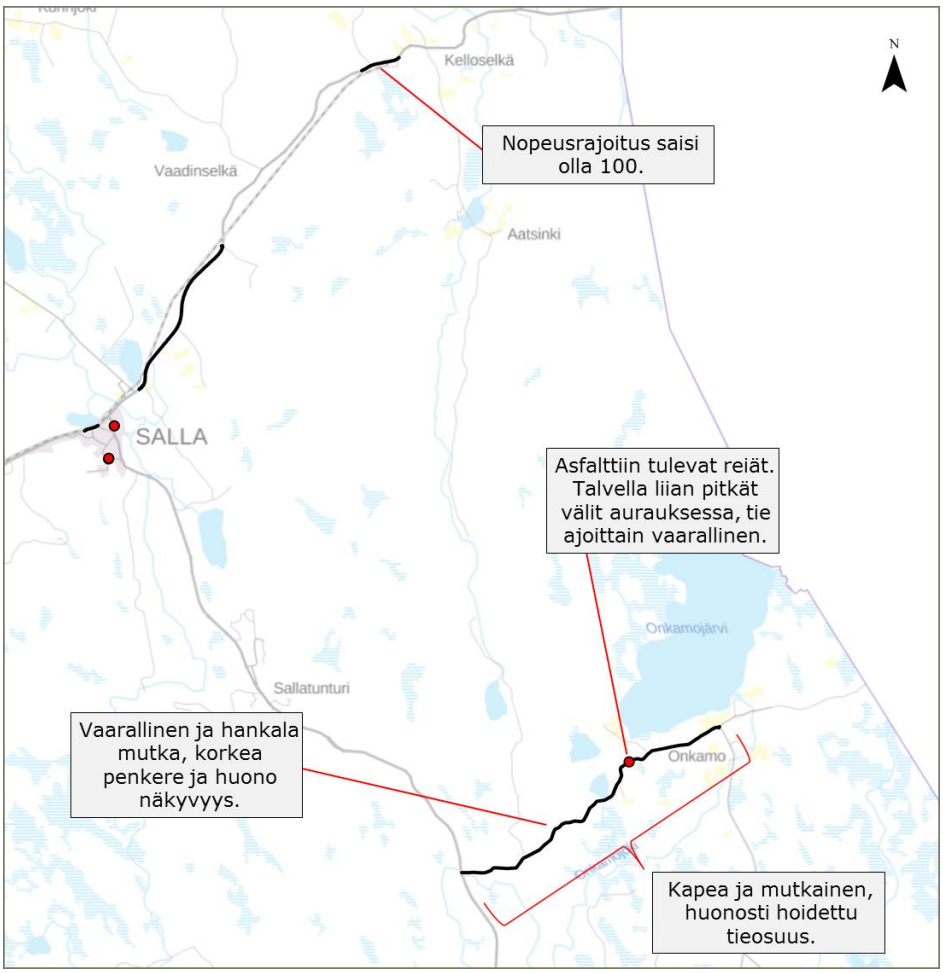


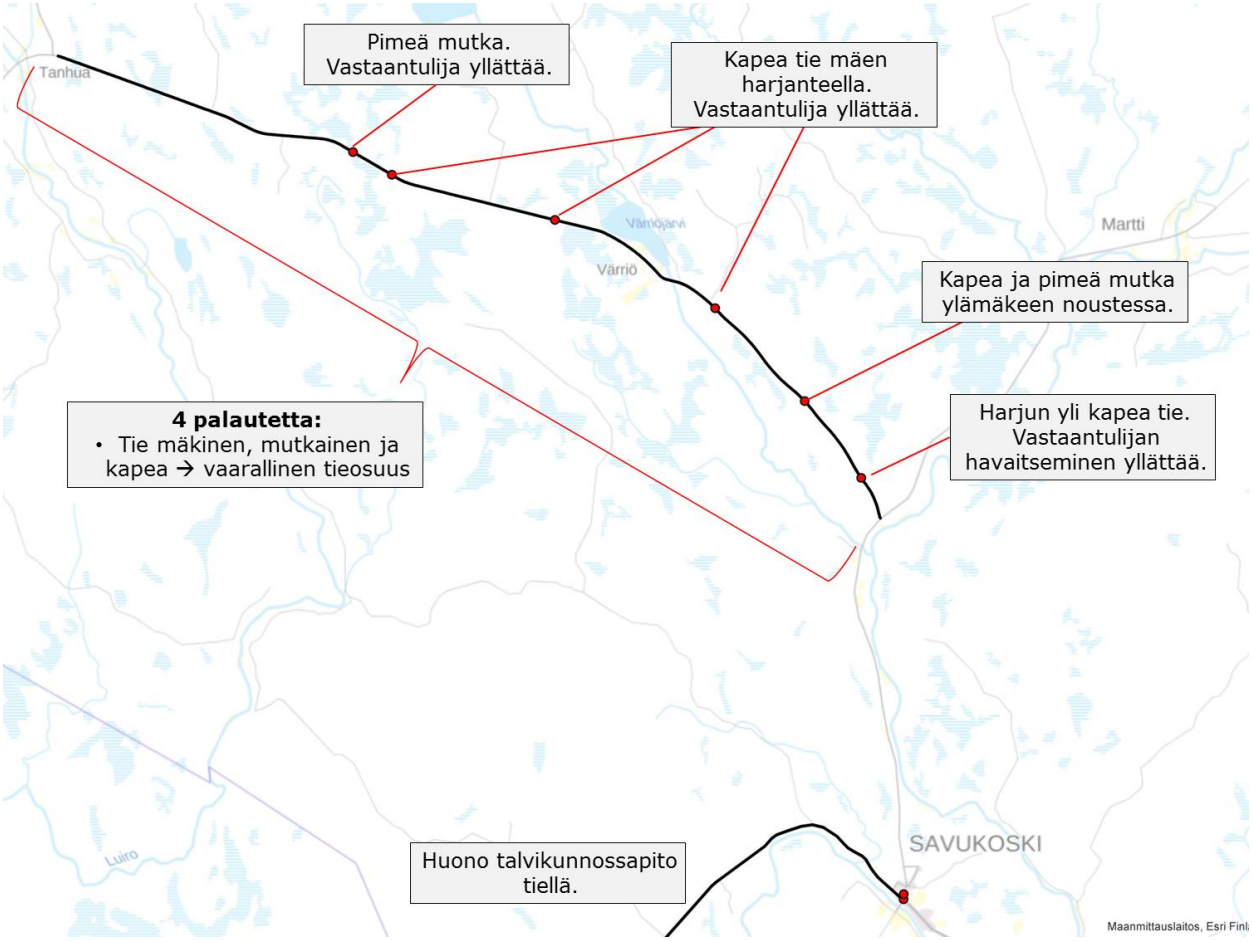

Heittoja ja kallistuksia
5 palautetta:
• jalankulkijoiden hankalaa havaitsemista pimeän aikaan
• jalkakäytävien puuttuminen
Toritien ylittävä suojatie puuttuu
Huono näkyvyys risteysalueella (2 palautetta)
Muikkutien alikulku: paha pintavaurio tiessä
Liian suuri tilannenopeus
Taajamanopeutta ei noudateta
Huonokuntoinen tie (pintavaurioita)
Liian suuri nopeus varsinkin raskaalla liikenteellä
12 palautetta:
• huonoa näkyvyys risteysalueella
2 palautetta
• liian suuri nopeus risteyksessä
Kotilampi
Kotilamminsuo
Peukaloisenlahti
Vaskonkangas
Kotilahti
Vaskonniemi
Korkeamaa
Kaakkurivaara
Kaakkurilampi
Tammikangas
Maanmittauslaitos, Esri Finland

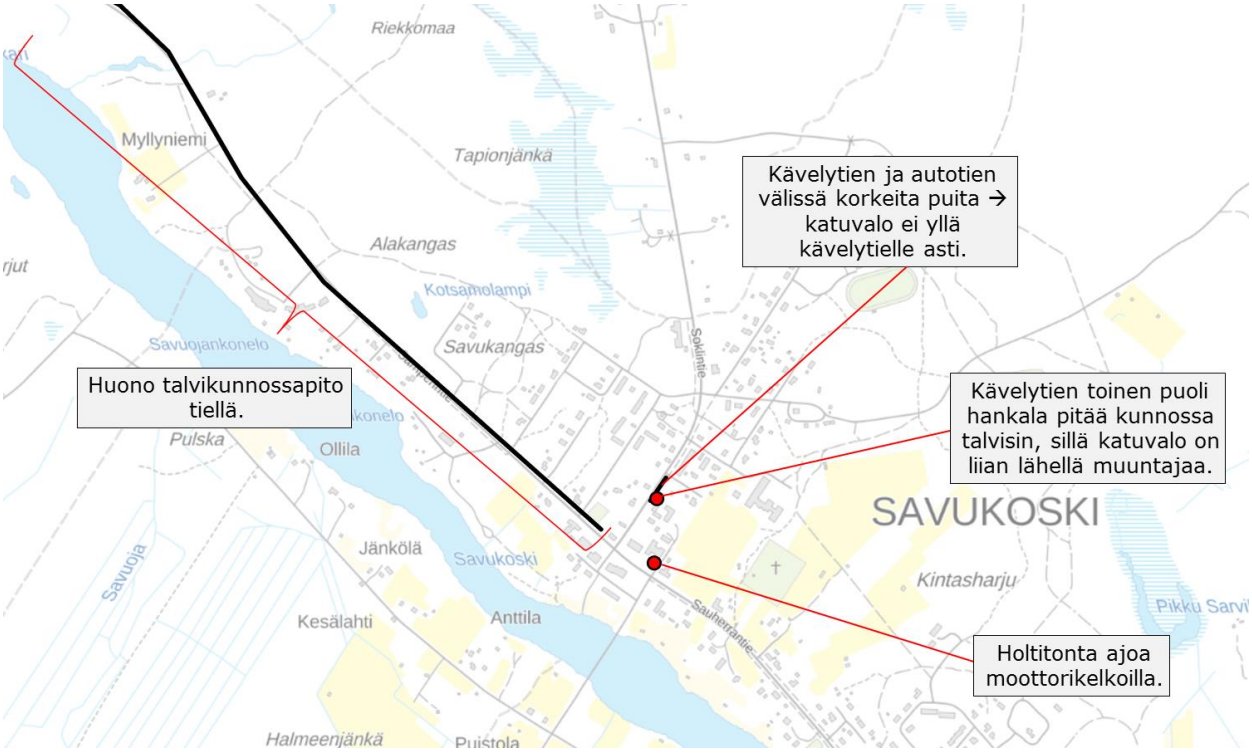
Maaninkavaarantie
• Syviä uria tiellä
• Heittoja ja kallistuksia
Tolva
Viitaranta
Mt 9471 palautteita 5 kpl
• Kapea ja vilkkasti liikennöity tie, paljon raskasta liikennettä
• Huono kunto, päällystevaurioita
• Päällysteen reunat rikkoutuneet
Karkujärvi
Suonnankylä
• Suonnankylän kohdalla 60 rajoitus alkaa liian myöhään. Mutka ja mäki → huono näkyvyys
Ahosenniemi
POSIO
Kirintöjärvi
Hietaniemi
Talaskangas
Mourusalmi

LIITE 1

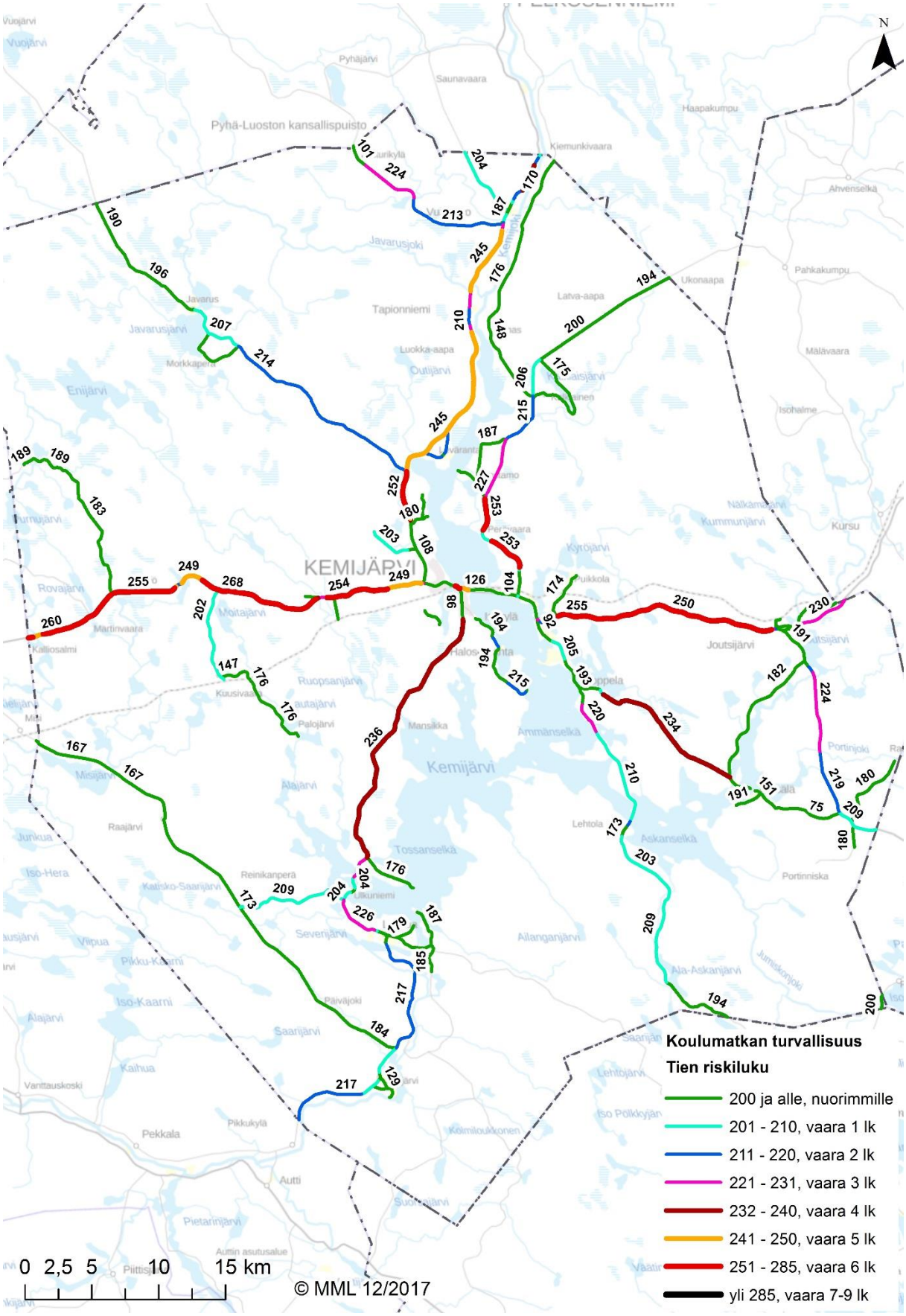

Kevyen liikenteen väylä puuttuu. Liikenne ja vauhti todella kovaa.
Nopeusrajoitusta ei usein noudateta.
S-market Erätulen pihasta lähdettäessä huono näkyvyys.
2 palautetta:
• Kapea tie ja huono näkyvyys
SALLA
Ruuhijärvi
Isoaho
Aittakuusikko
Salpalinja
Ala-Hourula
Laurila
Ruuhijoki
Markajärvi
Laiskanniemi
© MML 8/2017,
Liikennevirasto 3/2017
0 0,175 0,35 0,7 Km
Maanmittauslaitos, Esri Finland

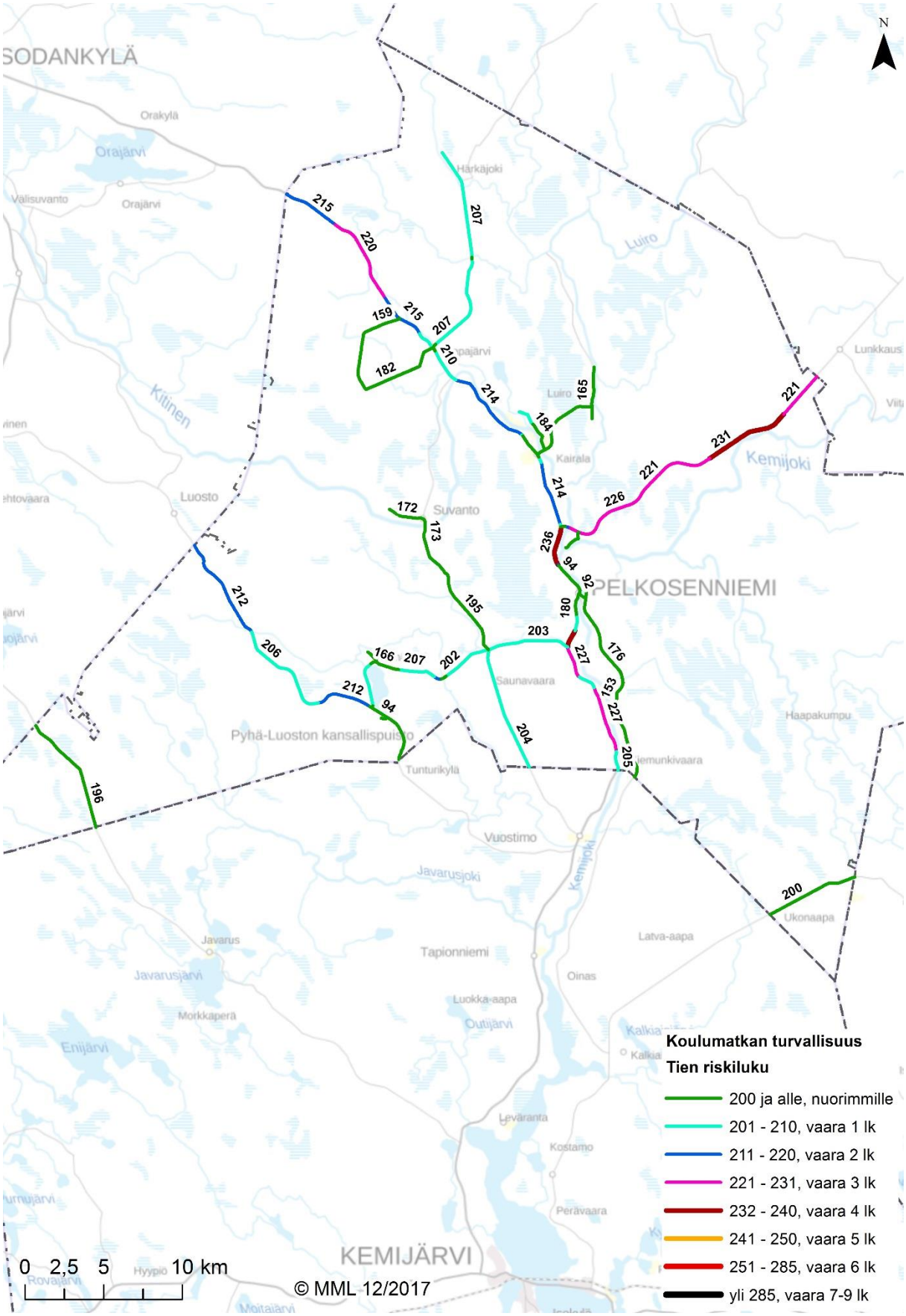

Kelloselkä
Nopeusrajoitus saisi olla 100.
Vaadinselkä
Aatsinki
SALLA
Asfalttiin tulevat reiät. Talvella liian pitkät välit aurauksessa, tie ajoittain vaarallinen.
Onkamojärvi
Sallatunturi
Vaarallinen ja hankala mutka, korkea penkere ja huono näkyvyys.
Onkamo
Kapea ja mutkainen, huonosti hoidettu tieosuus.


Pimeä mutka.
Vastaantulija yllättää.
Kapea tie mäen harjanteella.
Vastaantulija yllättää.
Kapea ja pimeä mutka ylämäkeen noustessa.
Harjun yli kapea tie.
Vastaantulijan havaitseminen yllättää.
4 palautetta:
• Tie mäkinen, mutkainen ja kapea → vaarallinen tieosuus
Huono talvikunnossapito tiellä.
Tanhua
Värriöjärvi
Värriö
Martti
Luro
SAVUKOSKI
Maanmittauslaitos, Esri Finl

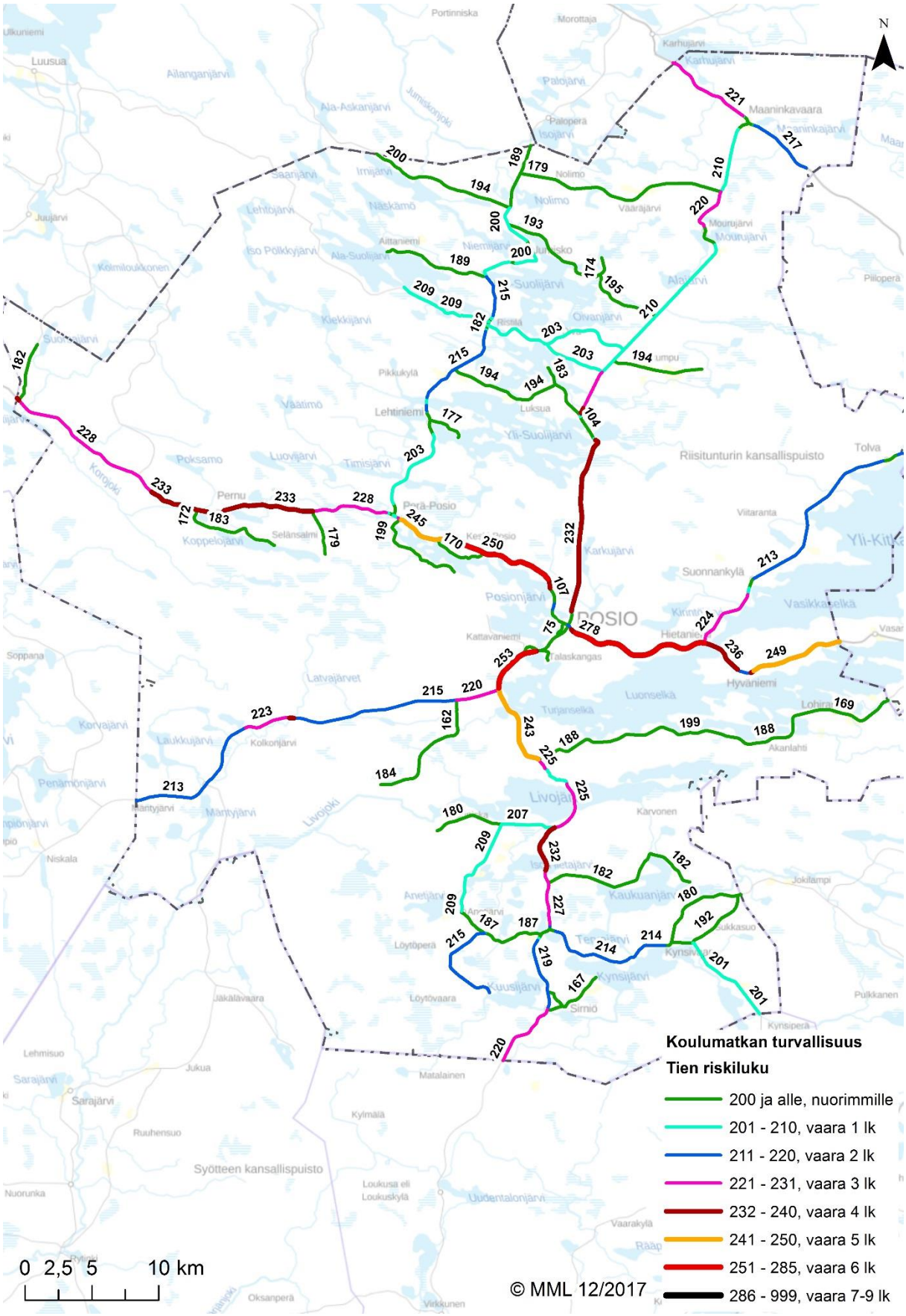

Kävelytien ja autotien välissä korkeita puita → katuvalo ei yllä kävelytielle asti.
Huono talvikunnossapito tiellä.
Kävelytien toinen puoli hankala pitää kunnossa talvisin, sillä katuvalo on liian lähellä muuntajaa.
Holtitonta ajoa moottorikelkoilla.
Riekkomaa
Myllyniemi
Tapionjänkä
Alakangas
Kotsamolampi
Savukangas
Savuojankonelo
Pulska
Ollila
Jänkölä
Savukoski
Savuoja
Kesälahti
Anttila
Halmeenjänkä
Puistola
SAVUKOSKI
Kintasharju
Pikku Sarvi
Sauheentie

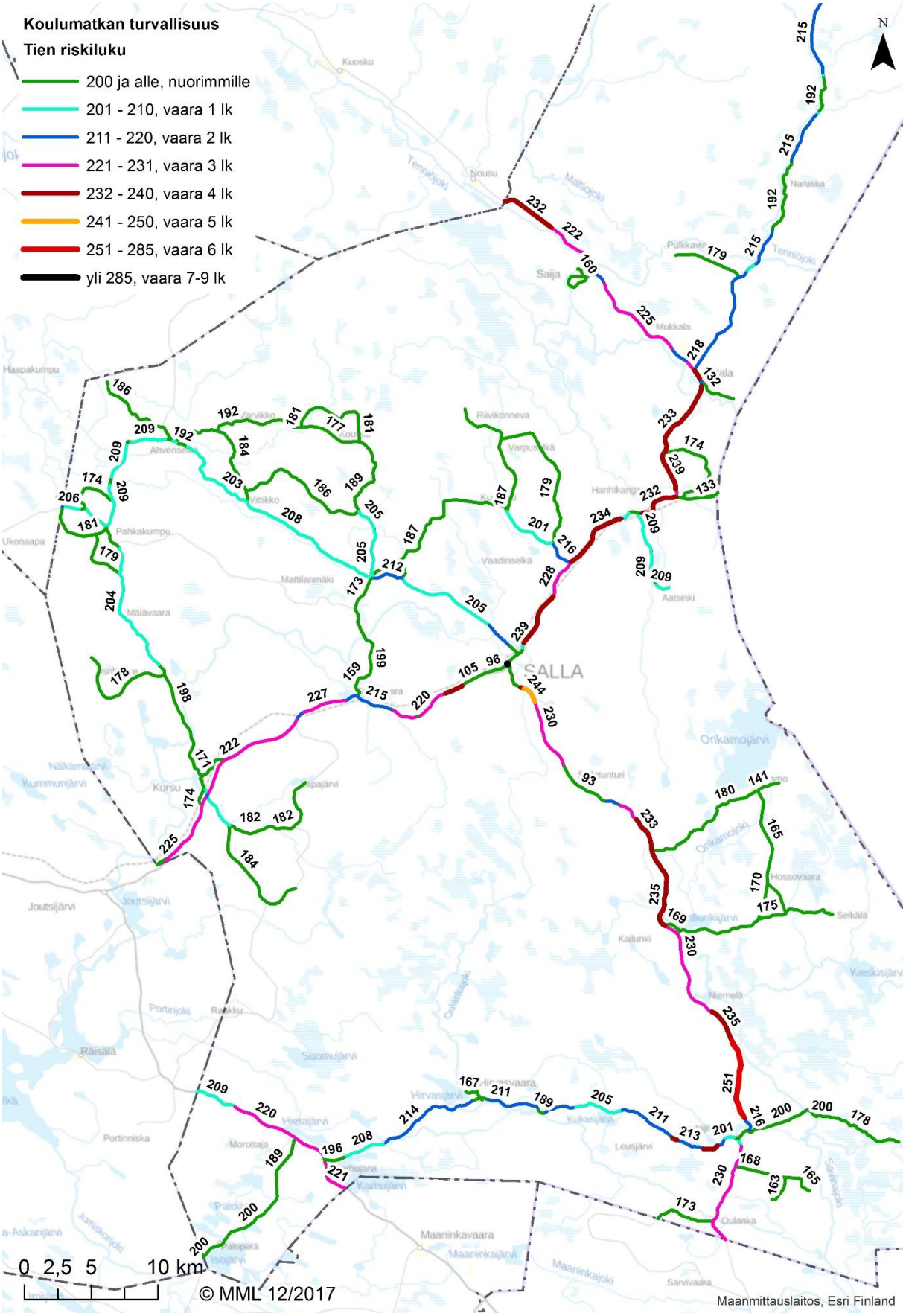
Liite 2. Kuntakohtaiset kartat koulumatkojen turvallisuudesta



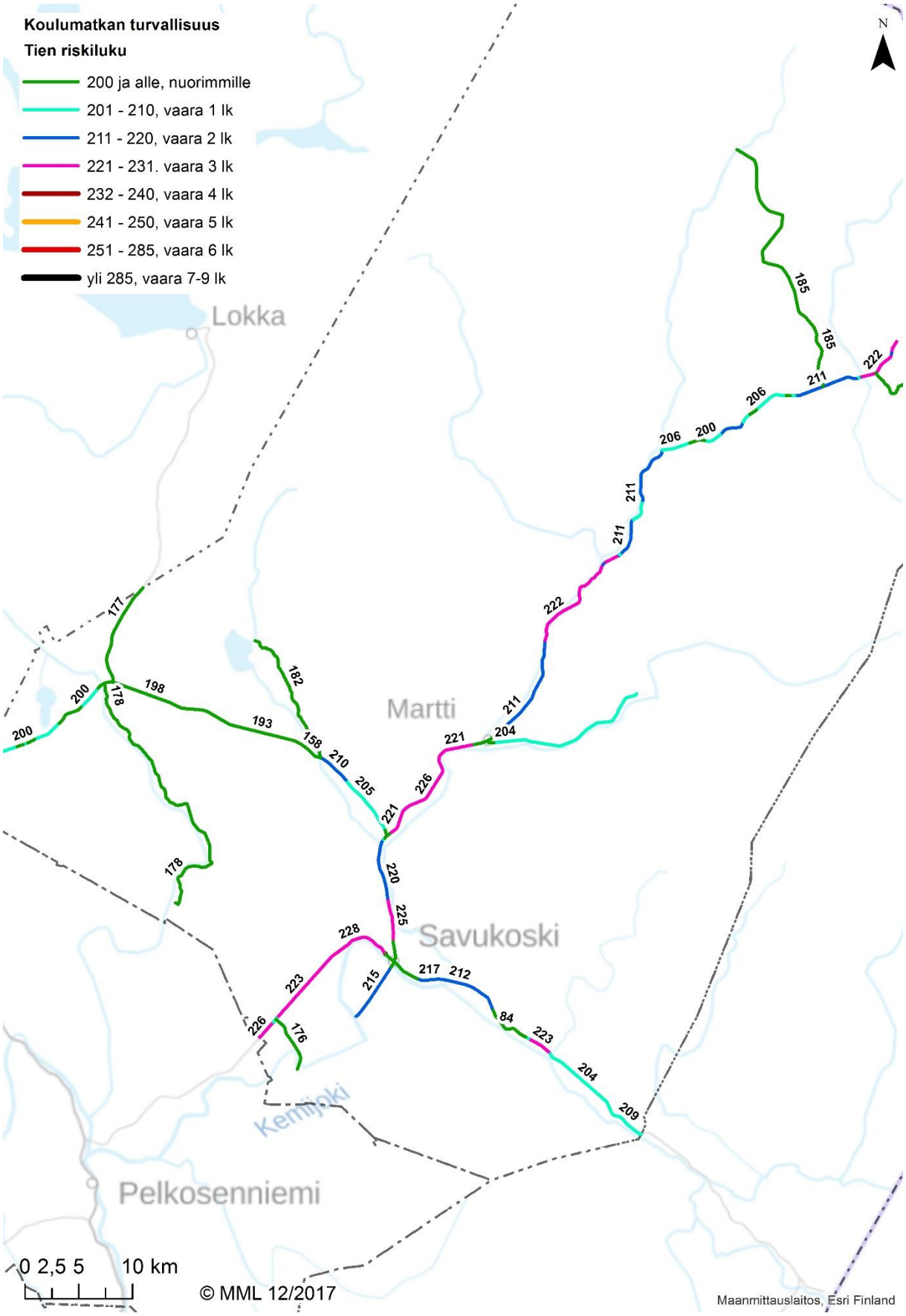

N
SODANKYLÄ
Orakylä
Orajärvi
Välisuvanto
Orajärvi
Härkäjoki
Luiro
Lunkkaus
Kiitinen
Luiro
Kairala
Kemijoki
Luosto
Suvanto
PELKOSENNIEMI
Saunavaara
Haapakumpu
Pyhä-Luoston kansallispuisto
Tunturikylä
Vuostimo
Kemijoki
Javarusjoki
Ukonaapa
Latva-aapa
Javarus
Tapionniemi
Oinas
Javarusjärvi
Luokka-aapa
Morkkaperä
Outijärvi
Enijärvi
Leväranta
Kostamo
Perävaara
KEMIJÄRVI
Hyypiö
Koulumatkan turvallisuus
Tien riskiluku
200 ja alle, nuorimmille
201 - 210, vaara 1 lk
211 - 220, vaara 2 lk
221 - 231, vaara 3 lk
232 - 240, vaara 4 lk
241 - 250, vaara 5 lk
251 - 285, vaara 6 lk
yli 285, vaara 7-9 lk
0 2,5 5 10 km
© MML 12/2017

LIITE 2


N
Koulumatkan turvallisuus
Tien riskiluku
200 ja alle, nuorimmille
201 - 210, vaara 1 lk
211 - 220, vaara 2 lk
221 - 231, vaara 3 lk
232 - 240, vaara 4 lk
241 - 250, vaara 5 lk
251 - 285, vaara 6 lk
286 - 999, vaara 7-9 lk
0 2,5 5 10 km
© MML 12/2017
POSIO
Maaninkavaara
Riisitunturin kansallispuisto
Syötteen kansallispuisto


Koulumatkan turvallisuus
Tien riskiluku
200 ja alle, nuorimmille
201 - 210, vaara 1 lk
211 - 220, vaara 2 lk
221 - 231, vaara 3 lk
232 - 240, vaara 4 lk
241 - 250, vaara 5 lk
251 - 285, vaara 6 lk
yli 285, vaara 7-9 lk
N
SALLA
0 2,5 5 10 km
© MML 12/2017
Maanmittauslaitos, Esri Finland

LIITE 2


Koulumatkan turvallisuus
Tien riskiluku
200 ja alle, nuorimmille
201 - 210, vaara 1 lk
211 - 220, vaara 2 lk
221 - 231. vaara 3 lk
232 - 240, vaara 4 lk
241 - 250, vaara 5 lk
251 - 285, vaara 6 lk
yli 285, vaara 7-9 lk
N
Lokka
Martti
Savukoski
Pelkosenniemi
Kemijoki
0 2,5 5 10 km
© MML 12/2017
Maanmittauslaitos, Esri Finland

K U V A I L U L E H T I

Julkaisusarjan nimi ja numero
Raportteja 81/2017

Vastuualue
Liikenne ja infrastruktuuri

Tekijät
Erkki Sarjanoja
Anne Herranen
Teemu Kinnunen

Julkaisuaika
Joulukuu 2017

Kustantaja | Julkaisija
Lapin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Hankkeen rahoittaja | toimeksiantaja
Lapin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, Itä-Lapin kunnat

Julkaisun nimi

Itä-Lapin seutukunnan liikenneturvallisuussuunnitelma

Tiivistelmä

Itä-Lapin seutukunnan liikenneturvallisuussuunnitelma on laadittu kuntien ja ELY-keskuksen yhteistyönä. Hankkeessa on ollut mukana edustaja kustakin organisaatiosta sekä Liikenneturvasta. Suunnitelmassa esitettyjä toimenpiteitä on käsitelty kuntien liikenneturvallisuustyöryhmissä ja suunnitelmaa on esitelty jokaisessa kunnassa järjestetyssä yleisötilaisuudessa syksyn 2017 aikana.

Suunnitelman yhteydessä järjestettiin kysely, jossa asukkaita pyydettiin kertomaan liikenneturvallisuuden kannalta hankalista paikoista. Koululaisille järjestettiin erillinen kyselynsä. Useat palautteet koskivat liikennekäyttäytymistä sekä teiden kuntoa ja kunnossapidon laatua.

Suunnitelmassa linjataan tavoitteet liikenneturvallisuudelle sekä sen eteen tehtävälle työlle. Lähivuosina keskitytään erityisesti taajamien läpi kulkevien maanteiden sekä koulumatkojen turvallisuuden parantamiseen. Päivittäinen toiminta on tärkeä osa tätä työtä. Sitä auttaa kunnan liikenneturvallisuusryhmä, jossa on edustajat kunnan eri hallintokunnista sekä sidosryhmistä. Ryhmä käsittelee liikenneturvallisuuteen liittyviä aloitteita, seuraa turvallisuustilannetta sekä määrittelee liikenneturvallisuustyön linjaukset kunnassa. Taustalla toimivat lisäksi maakuntatason ryhmät ja tapahtumat.

Liikenneympäristöön liittyviä toimenpiteitä on maankäytön suunnittelusta liikennemerkkien pystyttämiseen liittyvät ratkaisuta. Maankäytön suunnittelu ja toteutus ovat tärkeitä, sillä niillä on vaikutusta muun muassa liikkumisen tarpeeseen sekä liikenneväylien tilavarauksiin.

Tässä suunnitelmassa on esitetty nopeusrajoituksiin, väistämisvelvollisuuksiin, liittymien parantamiseen sekä jalankulku- ja pyöräilyyhteyksien parantamiseen liittyviä toimenpiteitä. Tavoitteena on ollut löytää kohtuullisen edullisia, mutta kuitenkin liikenneturvallisuuden kannalta vaikuttavia ratkaisuja. Kuntien toimenpiteet on priorisoitu kiireellisyysluokkiin. Lisäksi jokaiseen kuntaan on valittu yksi tai kaksi kärkihanketta, 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)
Liikenneturvallisuus

ISBN (painettu)	ISBN (PDF)	ISSN-L	ISSN (painettu)	ISSN (verkkojulkaisu)
978-952-314-653-2	978-952-314-654-9	2242-2846	2242-2846	2242-2854

www	URN	Kieli	Sivumäärä
www.doria.fi/ely-keskus	URN:ISBN:978-952-314-654-9	Suomi	70 + liitteet

Julkaisun myynti/jakaja
Lapin ELY-keskus
PL8060
96101 Rovaniemi

Kustannuspaikka ja aika
Rovaniemi 2017

Painotalo
Grano Oy

RAPORTTEJA 81 | 2017
ITÄ-LAPIN SEUTUKUNNAN LIIKENNETURVALLISUUSSUUNNITELMA

Lapin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

ISBN 978-952-314-653-2 (painettu)
ISBN 978-952-314-654-9 (PDF)

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

URN:ISBN:978-952-314-654-9

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

Kemijärven kaupunki sekä Posion,
Pelkosenniemen, Sallan ja Savukosken kunnat