



Inarin ja Utsjoen liikenneturvallisuuksuunnitelma

ERKKI SARJANOJA | ANNE HERRANEN | TEEMU KINNUNEN



Inarin ja Utsjoen liikenneturvallisuuksuunnitelma

ERKKI SARJANOJA
ANNE HERRANEN
TEEMU KINNUNEN

RAPORTTEJA 64 | 2018

Inarin ja Utsjoen liikenneturvallisuussuunnitelma

Lapin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Taitto: Anne Herranen

Kansikuva: Anne Herranen

Kartat: Anne Herranen, Kirsi Översti

Painotalo: Grano Oy

ISBN 978-952-314-747-8 (painettu)

ISBN 978-952-314-748-5 (PDF)

ISSN-L 2242-2846

ISSN 2242-2846 (painettu)

ISSN 2242-2854 (verkkojulkaisu)

URN:ISBN:978-952-314-748-5

www.doria.fi/ely-keskus

Sisältö

Alkusanat	2
1. Lähtökohdat yleisesti	3
1.1. Suunnittelualue	3
1.2. Liikenneverkko	4
1.3. Maankäyttö	7
1.4. Liikenneonnettomuudet	8
1.5. Liikenneturvallisuuskysely.....	10
1.6. Koulumatkojen turvallisuus	10
1.7. Aloitteet, maastokäynnit ja aiemmin laaditut suunnitelmat	10
1.8. Toimintaympäristön mahdolliset muutokset	11
2. Tavoitteet.....	12
3. Liikenneturvallisuustyö.....	13
3.1. Liikenneturvallisuustyön organisointi	13
3.2. Liikenneturvallisuustyön sisältö	13
4. Toimenpide-esitykset yleisesti.....	15
4.1. Maankäyttö	15
4.2. Tie- ja katuverkon jäsentely	15
4.3. Liikenteen ohjaus	15
4.4. Kävely ja pyöräily	16
4.5. Maanteiden toimenpiteet	18
5. Kuntakohtaiset tarkastelut ja toimenpideohjelmat	19
5.1. Inari.....	20
5.2. Utsjoki.....	42
6. Vaikutukset.....	52
7. Jatkotoimenpiteet.....	53
8. Liitteet.....	54

Alkusanat

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

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

Liikenneturvallisuuksuunnitelma on laadittu Inarin ja Utsjoen kuntien sekä Lapin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen yhteistyönä. Suunnittelutyötä ohjanneeseen työryhmään kuuluivat:

- Kari Aalto, Inarin kunta
- Markku Porsanger, Utsjoen kunta
- Merja Lämsä, Lapin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Suunnitelmaa ovat kommentoineet kuntien liikenneturvallisuustyöryhmät, joissa on 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, Anne Herranen sekä Teemu Kinnunen.

Joulukuussa 2018

Lapin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Inarin kunta

Utsjoen kunta



1. Lähtökohdat yleisesti

1.1. Suunnittelualue

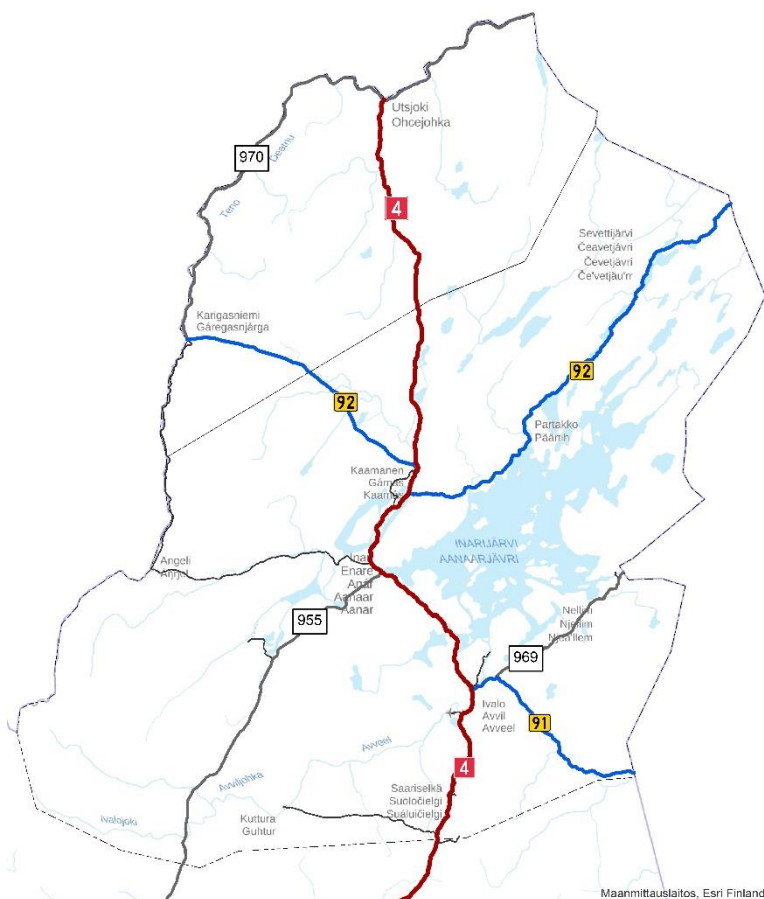
Suunnittelualueeseen kuuluvat Inarin ja Utsjoen kunnat. Kuntien kokonaisväkiluku yhteensä on hieman reilut 8000 asukasta. Väestöstä lähes 85 % asuu Inarissa. Kuntien väestötiheys on 0,2-0,5 asukasta/km² eli suunnittelualue on yleispiirteeltään hyvin harvaan asuttua.

Inarin ja Utsjoen kunnissa väestörakenne on koko maan väestörakennetta vanhempi. Alle 15-vuotiaiden osuus on noin 14 %, kun se koko maassa on 16 %. Yli 64-vuotiaiden osuus vastaavasti on 27 % ja koko maassa selkeästi alhaisempi, 21 %.

Viimeisen 10 vuoden aikana suunnittelualueen väkiluku on pienentynyt noin 4 %. Tilastokeskuksen vuonna 2015 tehdyn väestöennusteen mukaan Inarin ja Utsjoen yhteenlaskettu väkiluku tulisi olemaan vajaa 8000 vuonna 2040 eli asukkaiden määrän ennustetaan vähenevän noin 1 %.

Viiden vuoden ajanjaksolla (2013-2017) Inarin väkiluku on kuitenkin kasvanut noin 2 %. Utsjoen väestömäärä

on vähentynyt, mutta koko alueen väestömäärä kasvoi reilulla prosentilla. Vuonna 2017 myös Utsjoen väestönkehitys oli positiivista ensimmäistä kertaa 2010-luvulla. Muun muassa nopeasti ja voimakkaasti kasvaneella matkailulla arvioidaan olevan vaikutusta väestömäärän positiiviseen kehitykseen.



Kuva 1. Suunnittelualue

Taulukko 1. Kuntien perustiedot 31.12.2017 ⁽¹⁾ ja 31.12.2016 ⁽²⁾ (Tilastokeskus)

Kunta	Väkiluku ⁽¹⁾	Taajama aste [%] ⁽²⁾	Maapinta ala [km ²] ⁽¹⁾	Väestötiheys / km ² ⁽¹⁾
Inari	6869	65,7	15 056	0,46
Utsjoki	1242	26,8	5 146	0,24

Suunnittelualueen kunnissa työpaikoista suurin osa on palvelualoilla. Lisäksi alkutuotannossa ja jalostuksessa on myös osa työpaikoista. Elinkeinorakenne kunnittain vuonna 2016 (tilastokeskus):

- Inari: palvelualat 82 %, alkutuotanto 7 %, jalostus 9 %, toimiala tuntematon 2 %
- Utsjoki: palvelualat 76 %, alkutuotanto 10 %, jalostus 6 %, toimiala tuntematon 8 %

1.2. Liikenneverkko

Suunnittelualueella merkittävimmät liikenneväylät ovat valtatie 4 sekä kantatiet 91 ja 92. Valtatie kulkee Saariselän sivuitse sekä Ivalon keskustaajaman ja Inarin kirkonkylän taajamien läpi Utsjoelle. Kantatie 91 kulkee Ivalon keskustaajamasta Raja-Joosepin rajanylityspaikalle ja kantatie 92 Utsjoen Karigasniemen taajamasta Kaamasen kautta itärajalle Näätämöön.

Valtatien 4 liikennemäärä on suurimmillaan Ivalon taajamassa (6152 ajon/vrk). Taajama-alueiden ulkopuolella valtatie liikennemäärä on suurimmillaan noin 1600 ajoneuvoa vuorokaudessa. Vilkkaimpien teiden liikennemäärät on esitetty kuvassa 2. Tarkemmat kuntakeskuksien liikennemääräkartat on esitetty kappaleessa 5. Kuntakohtaiset tarkastelut ja toimenpideohjelmat.

Inarin ja Utsjoen alueella sijaitsee kuusi liikenteen automaattista mittauspistettä (LAM-piste), joiden tiedoista nähdään mm. kausi- ja viikonpäivävaihtelut sekä liikennemäärän kehitys vuosina 2013–2017. LAM-pisteiden sijaintipaikat on esitetty kuvassa 2 ja pisteiden mittaustietoja on esitetty kuvassa 3.

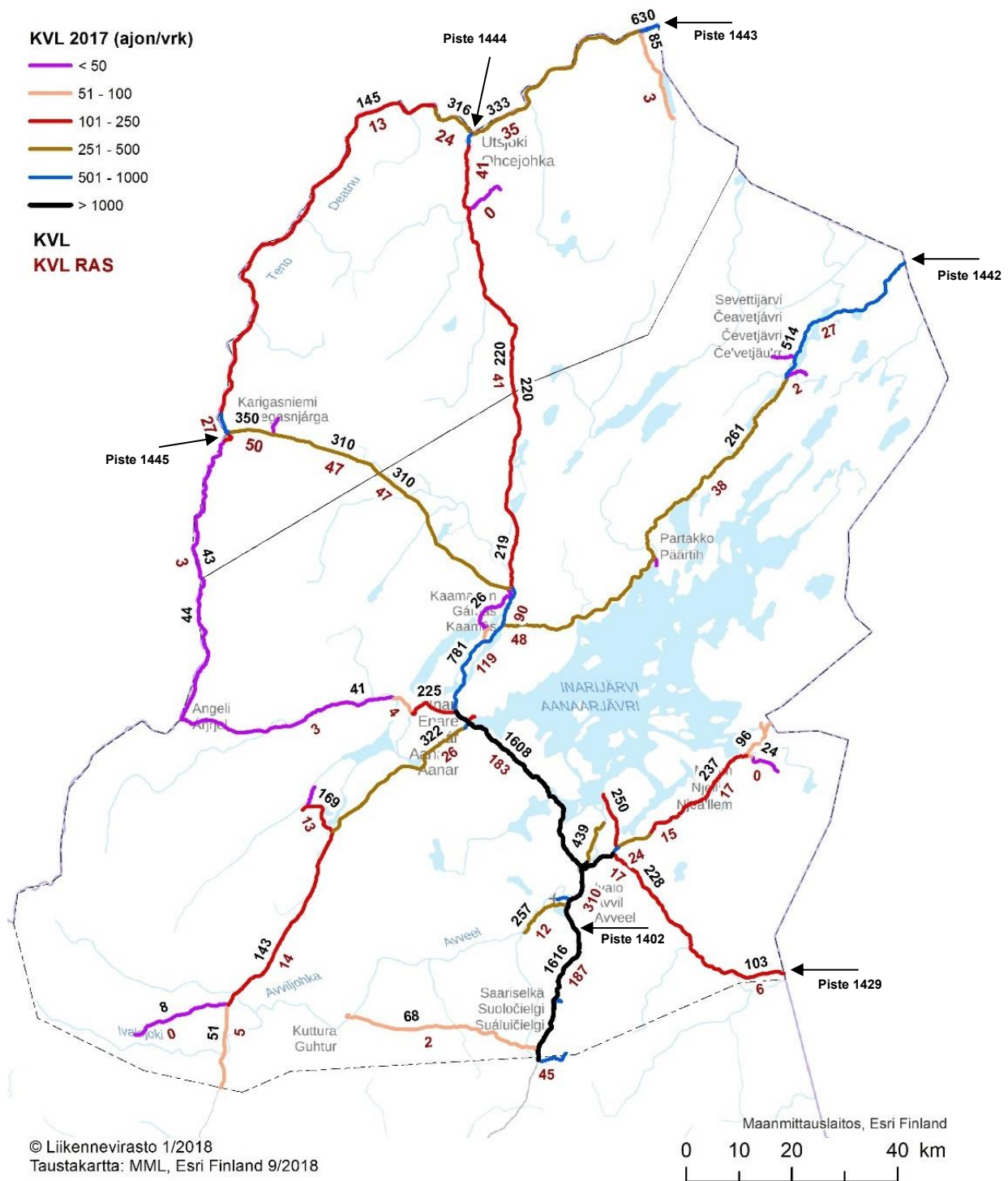
LAM-pisteistä viisi sijaitsee rajanylityspaikoilla ja yksi valtatiellä 4 Ivalon taajaman eteläpuolella. Liikennemäärien perusteella Karigasniemen rajanylityspaikka on selkeästi vilkkain (KVL 749) ja liikennemäärä on ollut kasvussa vuoden 2013 jälkeen. Muilla rajanylityspaikoilla liikennemäärien kehitys on ollut vaihtelevampaa. Huomioitavaa on kuitenkin, että kaikilla rajanylityspaikoilla liikennemäärät kääntyivät kasvuun vuonna 2017 (kasvu 1,2-6,2 %). Kausivaihtelut liikennemäärissä ovat suuria. LAM-pisteissä liikennemäärät ovat suurimmillaan heinäkuussa. Poikkeuksena Rajajoosepin mittauspiste, jossa liikennemäärät ovat tasaisempia läpi vuoden.

Karigasniemen sekä Nuorgamin rajanylityspaikkojen liikennemäärät ovat koko suunnittelualueeseen suhteutettuna merkittäviä. Suuremmat liikennemäärät ovat ainoastaan valtatiellä 4 Kaamasesta etelän suuntaan sekä kuntakeskuksissa.

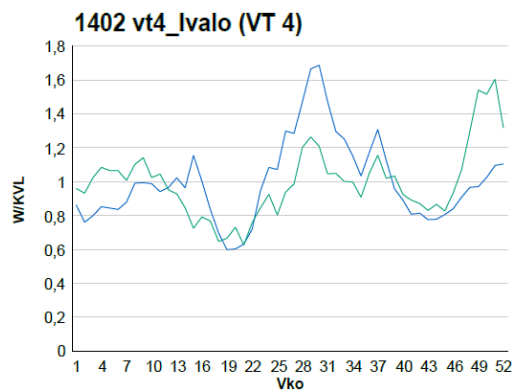
Taulukko 2. Suunnittelualueen LAM-pisteet

LAM piste	Tieosoite	KVL 2017
1402 Ivalo	4/550/4680	1617
1429 Rajajooseppi	91/7/7035	109
1442 Näätämö	92/22/6200	518
1443 Nuorgam	970/21/10035	635
1444 Utsjoki	4/582/5750	154
1445 Karigasniemi	92/1/71	749

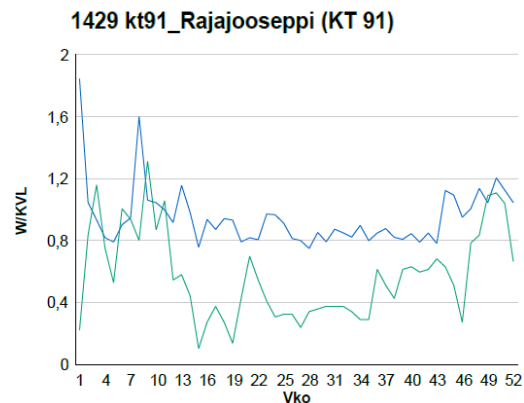




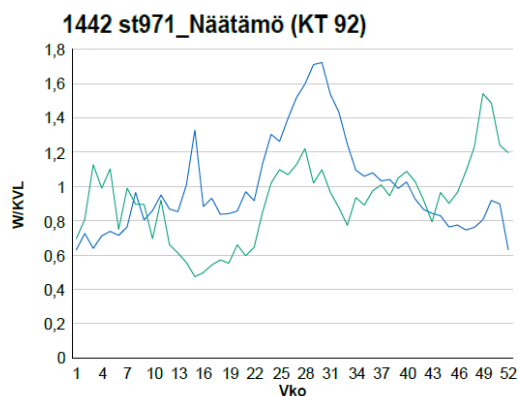
Kuva 2. Vilkkaimpien teiden liikennemäärät suunnittelualueella sekä LAM-pisteiden sijaintipaikat.



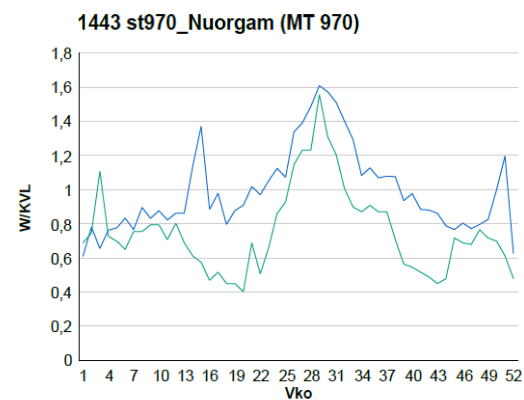
2013	2014	2015	2016	2017
1 424	1 466	1 455	1 523	1 617
3,3%	2,9%	-0,7%	4,6%	6,2%



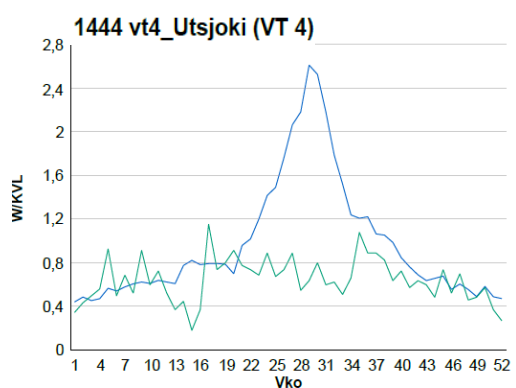
2013	2014	2015	2016	2017
155	139	112	103	109
0,8%	-9,9%	-19,7%	-8,2%	6,2%



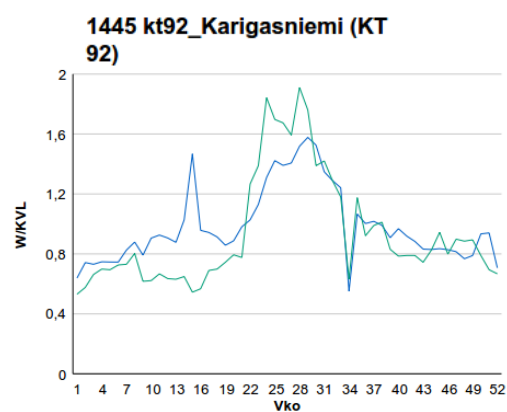
2013	2014	2015	2016	2017
506	492	505	500	518
2,8%	-2,8%	2,6%	-1,0%	3,6%



2013	2014	2015	2016	2017
682	655	639	627	635
3,0%	-4,0%	-2,4%	-1,9%	1,4%



2013	2014	2015	2016	2017
158	152	152	149	154
3,0%	-3,8%	0,2%	-2,1%	3,3%



2013	2014	2015	2016	2017
696	705	714	723	749
-2,4%	1,2%	1,4%	1,2%	3,7%

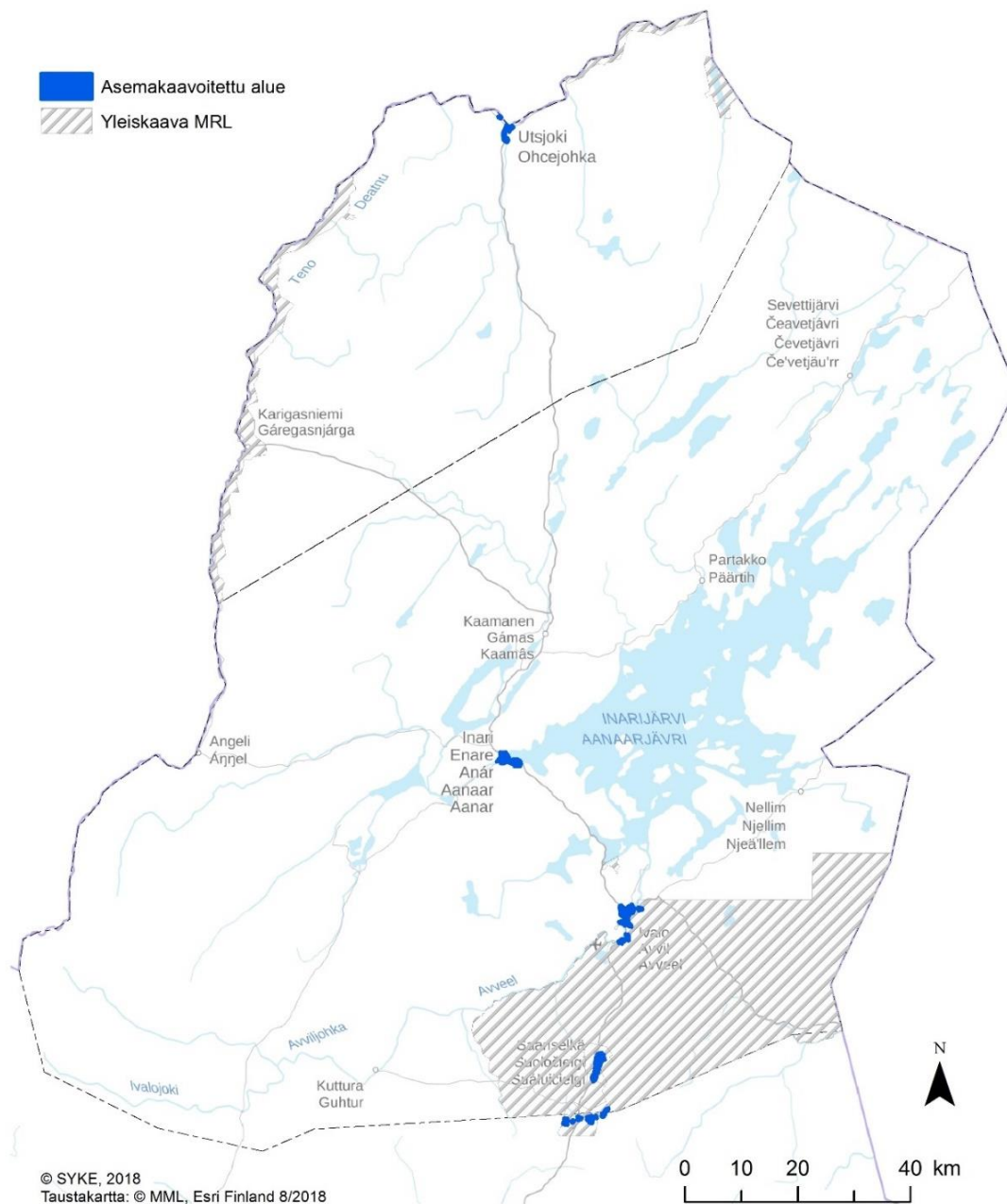
Kuva 3. Liikennemäärien kausivaihtelukertoimet sekä liikennemäärien kehitys vuosina 2013–2017 LAM-pisteissä.

1.3. Maankäyttö

Inarin ja Utsjoen maankäytön periaatteellista ja suuntaviivat antavaa suunnittelua ohjaa Pohjois-Lapin maakuntakaava, joka on saanut lainvoiman 28.1.2008. Kaavan uusimistyö on aloitettu vuonna 2017. Paikallista kaavoitusta ohjataan yleis-, osa- ja asemakaavojen avulla.

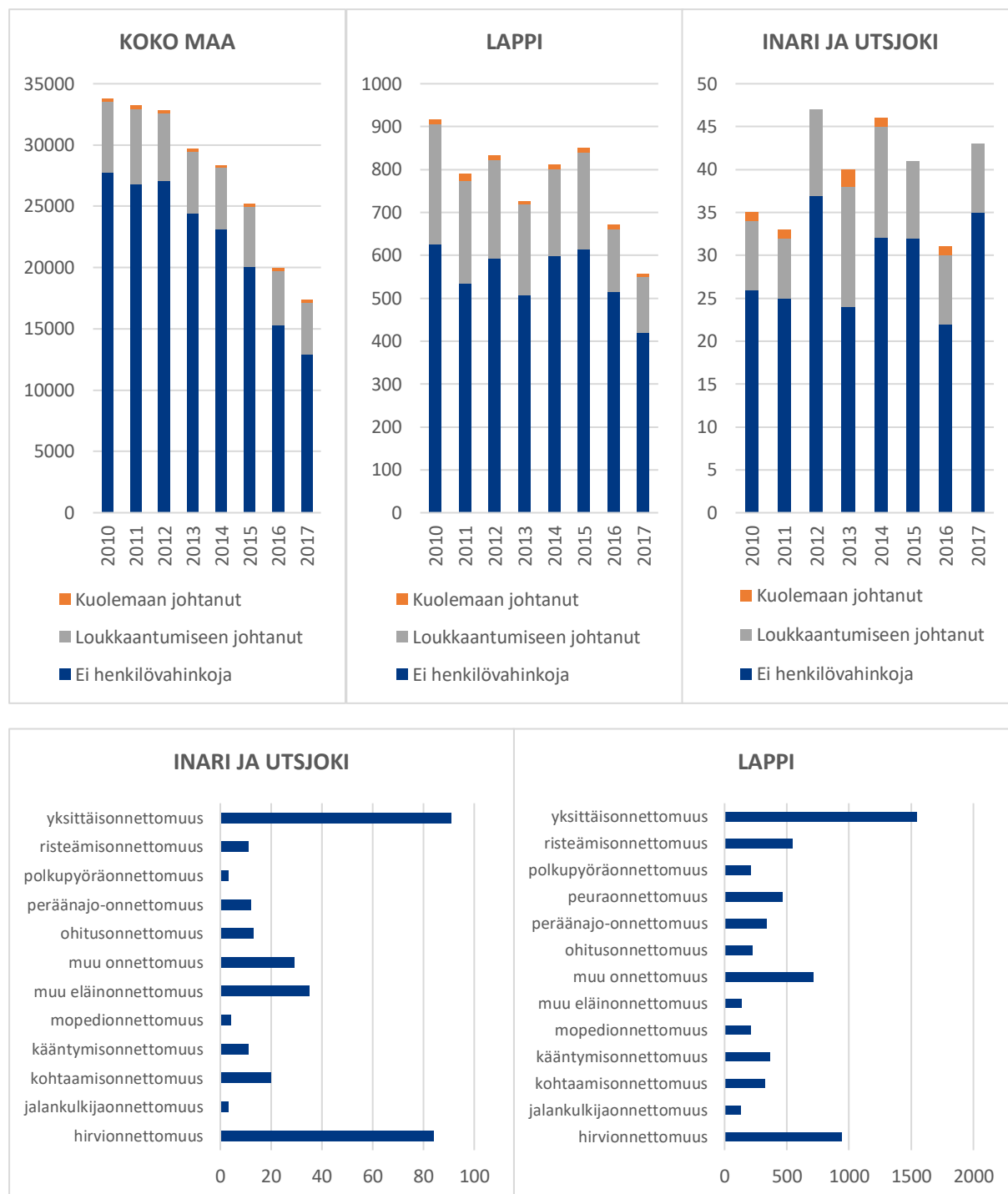
Viimeaikaisia maankäyttöön liittyviä päätöksiä ovat olleet Inarissa mm. kirkonkylän tieympäristön parantaminen (9/2017). Utsjoella kirkonkylän asemakaavan muutos sekä laajennus on tullut vireille 3/2012. Tavoitteena on ajantasaistaa voimassa olevat kaavat sekä kaavoittaa uusia alueita tulevaisuuden tarpeita ajatellen. Viimeisin ajantasa-asemakaava on vuodelta 1995.

Inarissa tonttitarjonta painottuu kirkonkylän lähistöön, Ivalon taajamaan sekä Saariselälle. Utsjoen alueen vapaat kunnan omistuksessa olevat asuinrakentamisen tontit sijaitsevat kirkonkylällä Ringin alueella. Tonttitarjonta monipuolistuu kirkonkylän asemakaavoituksen myötä. Karigasniemestä löytyy muutamia kunnan omistuksessa olevia asuinrakentamiseen tarkoitettuja rakennuspaikkoja.



1.4. Liikenneonnettomuudet

Onnettomuusaineisto sisältää sekä tie- että katuverkolla sattuneet poliisin tietoon tulleet onnettomuudet vuosilta 2010–2017 (Liikenneviraston Tiira-palvelu). Kuntakohtaiset tarkemmat onnettomuustarkastelut on tehty viiden vuoden ajanjaksolle (2013–2017) ja ne on esitetty kappaleessa 5.



Kuva 5. Onnettomuusmäärien kehitys eri alueilla sekä onnettomuusluokat vuosina 2010-2017.

Maanteillä sattuneiden henkilövahinkoihin johtaneiden onnettomuuksien tunnuslukuja on esitetty taulukossa 3. Taulukossa on vertailutietoja koko maan, Lapin sekä Inarin ja Utsjoen osalta. Tunnusluvut on laskettu vuosien 2013–2017 onnettomuusmäärillä (henkilövahinkoihin johtaneet onnettomuudet). Suhteutettaessa henkilövahinko-onnettomuuksien määriä maanteiden liikennesuoritteeseen havaitaan, että suunnittelualueella tunnusluvut ovat olleet laskusuunnassa ja viime vuosina on pysytty alle koko maan keskiarvon.

Taulukko 3. Henkilövahinko-onnettomuuksien tunnuslukuja maanteiden osalta

2017	Väkiluku	Onnettomuudet	Liikenne suorite	Tieverkon pituus (km)	Onnettomuutta/ 100 000 asukasta	Onnettomuutta/ suorite	Onnettomuutta/ km
Koko maa	5 513 130	2 350	38 229	77 993	43	0,06	0,030
Lappi	179 223	77	1 888	9 077	43	0,04	0,008
Inari & Utsjoki	8 111	6	136	1 031	74	0,04	0,006

2016	Väkiluku	Onnettomuudet	Liikenne suorite	Tieverkon pituus (km)	Onnettomuutta/ 100 000 asukasta	Onnettomuutta/ suorite	Onnettomuutta/ km
Koko maa	5 503 297	2 471	37 775	77 982	45	0,07	0,032
Lappi	180 207	102	1 824	9 083	76	0,06	0,011
Inari & Utsjoki	8 066	8	122	1 031	99	0,07	0,008

2015	Väkiluku	Onnettomuudet	Liikenne suorite	Tieverkon pituus (km)	Onnettomuutta/ 100 000 asukasta	Onnettomuutta/ suorite	Onnettomuutta/ km
Koko maa	5 487 308	2 720	37 429	77 989	50	0,07	0,035
Lappi	180 858	138	1 795	9 083	76	0,08	0,015
Inari & Utsjoki	8 054	7	118	1 031	87	0,06	0,007

2014	Väkiluku	Onnettomuudet	Liikenne suorite	Tieverkon pituus (km)	Onnettomuutta/ 100 000 asukasta	Onnettomuutta/ suorite	Onnettomuutta/ km
Koko maa	5 471 753	2 808	36 926	78 071	51	0,08	0,036
Lappi	181 748	137	1 781	9 084	75	0,08	0,015
Inari & Utsjoki	8 074	13	118	1 030	161	0,11	0,013

2013	Väkiluku	Onnettomuudet	Liikenne suorite	Tieverkon pituus (km)	Onnettomuutta/ 100 000 asukasta	Onnettomuutta/ suorite	Onnettomuutta/ km
Koko maa	5 451 270	2 745	36 567	78 093	50	0,08	0,035
Lappi	182 514	129	1 794	9 088	71	0,07	0,014
Inari & Utsjoki	8 073	12	126	1 032	149	0,10	0,012

Kuva 6. Onnettomuusmäärän (heva) kehitys maanteillä liikennesuoritteeseen suhteutettuna.

1.5. Liikenneturvallisuuskysely

Kuntien asukkaille suunnattu liikenneturvallisuuskysely toteutettiin internetissä touko-heinäkuussa 2018. Kuntien kirjastoissa oli myös mahdollista vastata kyselyyn paperisella kyselylomakkeella. Koululaisille järjestettiin oma sähköinen kyselynsä keväällä.

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 60 ja koululaiskyselyyn 118 vastausta. Yhteenvedo kyselyiden tuloksista on esitetty raportin liitteenä.

Taulukko 4. Kyselyiden vastausmäärät kunnittain

Kotikunta	Asukaskysely	Koululaiskysely
Inari	36	100
Utsjoki	19	16
Muu / ei vastausta	5	2

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 Liikenneviraston tierekisteristä ja se huomioi muun muassa liikennemäärät, nopeusrajoitukset, tien leveyden, valaistuksen sekä jalankulku- ja pyöräilyväylät. Mitä korkeampi riskiluku on, sitä vaarallisempaa tieosuutta voidaan pitää.

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

Kuntakohtaiset kartat koulumatkojen turvallisuudesta on esitetty raportin liitteenä.

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.

Inarin ja Utsjoen alueelle aiemmin laadittuja ja tässä erityisesti huomioitavia suunnitelmia ovat:

- Valtatie 4 parantaminen Inarin taajaman kohdalla, rakennussuunnitelma, Lapin ELY-keskus 2017
- Inarin ehdotetut 30 km/h nopeusrajoitusalueet, Inarin kunta 2018

1.8. Toimintaympäristön mahdolliset muutokset

Matkailu

Matkailu on voimakkaassa nosteessa koko Lapin alueella ja erityisesti ulkomaalaisten matkailijoiden määrät ovat kasvaneet huomattavasti. Pohjois-Lappi toimii monelle matkailijalle luontevana pysähdyspaikkana, kun he matkaavat Euroopan pohjoisimpaan paikkaan, Nordkappiin. Kesämatkailun rooli on merkittävä, sillä Suomen kaksi suurinta kansallispuistoa, Lemmenjoen kansallispuisto sekä Urho Kekkosen kansallispuisto sijaitsevat Inari-Saariselkä matkailualueella. Utsjoella matkailijoita houkuttelevat mm. Tenojokilaakso sekä Pais-tunturin ja Kaldoaivin erämaa-alueet.

Talvimatkailun keskuksena toimii Saariselän tunturikylä, joka on yksi Suomen suurimmista talviurheilun ja -harrastamisen keskuksista Lapissa. Saariselkä sijaitsee valtatie 4 varrella 30 kilometriä Ivalosta etelään. Matkailijamäärän kasvu näkyy palvelujen kehittämisessä ja positiivinen vire näkyy myös kiinteistökaupoissa. Uusia majoituspalveluita on avautunut ja kysynnän kasvaessa lisää on tulossa. Saariselän majoituspalvelut ovat kasvun myötä laajentumassa myös valtatie 4:n länsipuolelle. Talvimatkailun voimakkaan kasvun myötä majoituspalveluiden kysyntä on kasvanut myös muualla Inarin ja Utsjoen alueella.

Vuonna 2017 Inari-Utsjoki -matkailualueella kirjattiin yhteensä 453 000 yöpymistä (-2,3 % edellisvuoteen verraten), josta ulkomaalaisia oli 256 000 (+15,1 % edellisvuoteen). Tämän lisäksi Saariselällä yöpymisiä kirjattiin vuonna 2017 yhteensä 388 000 kappaletta (+10,2 %), josta ulkomaalaisia oli 203 000 (+18,3 %). Eniten kansainvälisiä matkailijoita saapuu alueelle Iso-Britanniasta, Saksasta, Ranskasta, Alankomaista sekä Japanista.

Elinkeinojen kehittämisessä Inari panostaa lähivuosina erityisesti arktiseen luontomatkailuun, jossa tavoitteena on nousta johtavaksi alueeksi Euroopassa. Matkailun ja sen lukuisten oheispalveluiden lisäksi alueen keskeisiä elinkeinoja ovat metsätalous, porotalous, kalastus, koulutustoiminta sekä muut yksityiset palvelutoiminnot. Uutena toimialana perinteisten elinkeinojen joukkoon on reilun kymmenen vuoden aikana noussut kylmätekniikka ja erityisesti auto- ja rengastaus.

Kouluverkko

Ivalossa kouluverkko muuttuu suunnitteilla olevan koulukeskuksen myötä. Syksyllä 2018 kunnanvaltuusto päätti, että hanketta viedään eteenpäin elinkaarimallilla ja tavoitteiden mukaan Ivalon uusi koulukeskus on käytössä vuonna 2021. Uusi koulukeskus rakennetaan joen pohjoispuolelle nykyisen ala-asteen tontille. Koulukeskukseen tulevat sijoittumaan yhtenäinen peruskoulu sekä lukio. Lisäksi rakennetaan liikuntahalli sekä päivähoiton tiloja. Nykyisen oppilasennusteen mukaan lapsien määrän arvioidaan olevan noin 600 ja henkilöstömäärän 100. Koulukeskuksen rakentamisen myötä liikkuminen joen yli siis lisääntyy.

Utsjoen koululaiset jakaantuivat eri väistötiloihin keväällä 2018 sisäilmaongelmien vuoksi. Utsjoen kouluratkaisuista ei ole tehty vielä päätöksiä. Jos uuteen koulurakennukseen päädytään, rakennetaan se lähtökohteisesti nykyiselle tontille.

Pääväylät

Liikenne- ja viestintäministeriö on antanut 21.11.2018 asetuksen pääväylistä ja niiden palvelutasoista. Se tulee voimaan vuoden 2019 alusta ja pääväyliin sisältyy sekä valta- että rautateitä. Valtateiden osalta tavoiteltava nopeusrajoitus on vähintään 80 km/h. Pääväyliä korkeatasoinen kunnossapito on etusijalla. Kunnossapidontasosta säädetään uudistetussa maantietlaissa ja suurista liikenneinvestoinneista päätetään erikseen. Suunnittelualueella pääväyliin sisältyy valtatie 4 etelän suunnasta Inarin taajamaan saakka.

Muuta

Maakuntauudistus voi muuttaa teiden hallintaa ja kunnossapitovastuita. Mahdollisten muutosten myötä on varmistettava, 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.

Liikenneviraston oman liikenneturvallisuuspolitiikan keskeinen sisältö:

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

Lapin alueelle ollaan laatimassa uutta liikenneturvallisuussuunnitelmaa (ELY-keskus ja kunnat, tilanne 2018), jossa on alustavasti määritelty numeerinen tavoite: Lapissa vuonna 2025 tapahtuu enintään 4 tieliikennekuolemaa (2,2 kuolemaa/100 000 as) ja enintään 110 henkilöä loukkaantuu liikenteessä (60 loukkaantunutta/100 000 as). Tavoitteena on, että Lappi on ”kunnollisten kulkijoiden maa”.

Liikenneturvallisuustyön tavoitteet Inarin ja Utsjoen kunnissa:

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

Näiden tavoitteiden pohjalta Inarin ja Utsjoen kuntien painopistealueet lähivuosien aikana:

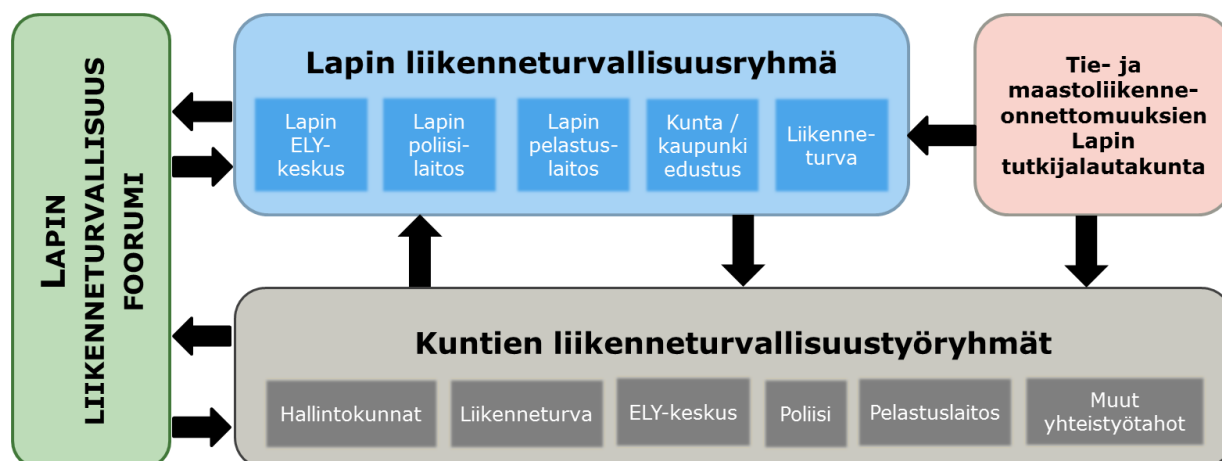
- Valta- ja kantateiden turvallisuus taajamien ja kylien kohdilla. Ne ovat alueella merkittävimpiä liikenneväyliä ja kulkevat jokaisen taajaman läpi.
- Huomion kiinnittäminen ajonopeuksiin ja turvallisuuden parantaminen liittymissä erityisesti taajama-alueilla, sillä suurin osa liikenteestä on taajamissa kuten myös liikenteellisesti merkittävimmät liittymät.
- Koulumatkojen turvallisuuden ja koululaisten turvavälineiden käyttämisen parantaminen.

3. Liikenneturvallisuustyö

3.1. Liikenneturvallisuustyön organisointi

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

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



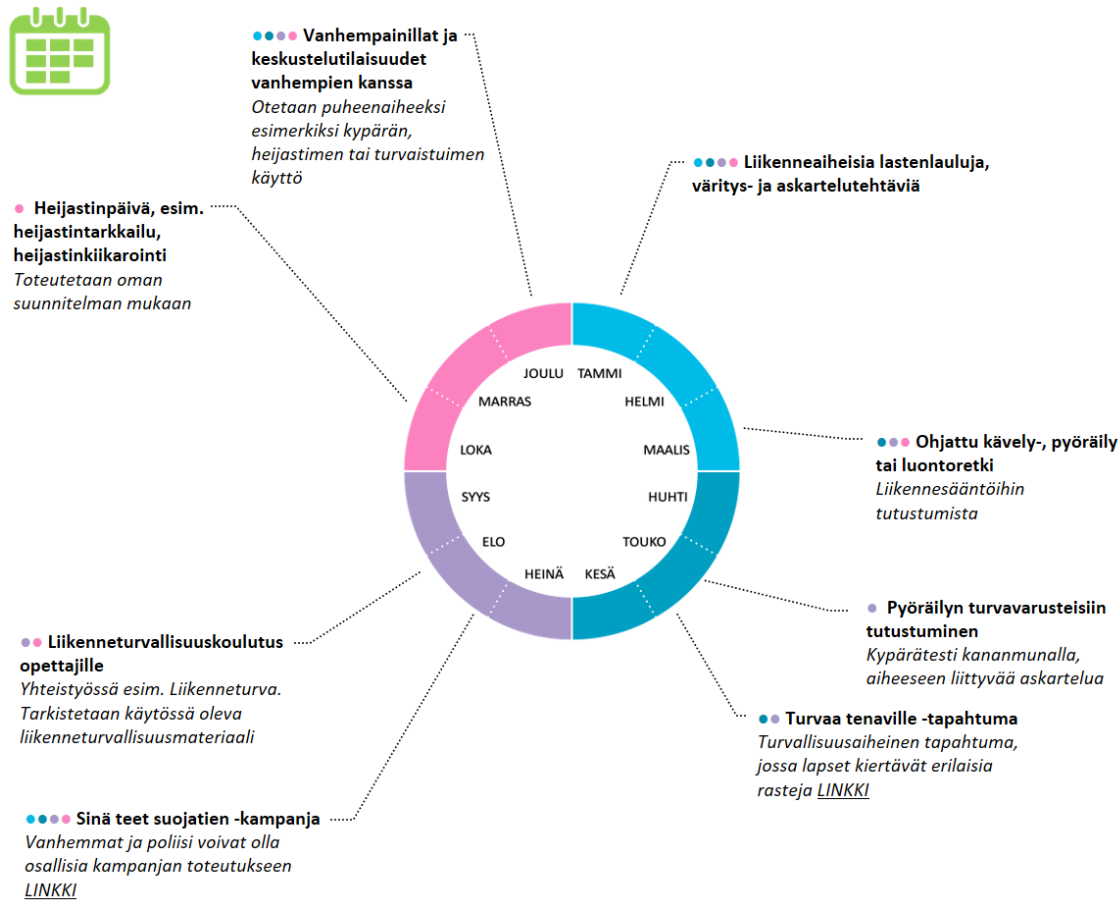
Kuva 7. Lapin liikenneturvallisuustyön organisointimalli.

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

3.2. Liikenneturvallisuustyön sisältö

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

Tärkeää on, että liikenneturvallisuusryhmä pyrkii etenemään työssään pienin askelin ja toteuttamaan niitä toimia, joihin resurssit riittävät. Työn taustaksi Lapissa on laadittu eri hallintokuntien liikennekasvatustyötä tukeva suunnitelma. Suunnitelmassa on laadittu liikenneturvallisuustyön ja liikkumisen ohjauksen vuosikellot 14 eri hallinnon alalle sekä sidosryhmälle. Suunnitelma valmistuu vuoden 2018 loppuun mennessä.



Kuva 8. Esimerkki koulutoimelle (esiopetus) laaditusta liikenneturvallisuustyön vuosikellosta.

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

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

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

4. Toimenpide-esitykset 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. Matkailun voimakas kasvu ja sen ennustettu jatkuminen ovat alueen kannalta merkittävässä asemassa.

4.2. Tie- ja katuverkon jäsentely

Yleensä liikenneturvallisuussuunnitelmissa laaditaan taajama-alueille hierarkkiset tie- ja katuverkon jäsentelyt, joiden avulla väylät luokitellaan pää- ja kokoojaväyliin suhteessa ympäröivään maankäyttöön. Jäsentelyllä pyritään ohjaamaan liikenne järkevimmille reiteille, helpottamaan kunnossapidon suunnittelua ja auttamaan toimenpiteiden ideointia ja priorisointia. Tässä suunnitelmassa erillistä jäsentelyä ei ole tehty, sillä kaikissa taajamissa maantiet ovat liikenteellisesti selkeästi merkittävimpiä väyliä ja katuverkkoa on vähän.

4.3. Liikenteen ohjaus

Väistämisvelvollisuudet

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

Väistämisvelvollisuutta osoittavien liikennemerkkien sijoittelussa on kiinnitettävä erityisesti huomioita liittymiin, joissa väistettävänä on myös risteävä jalankulku- ja pyöräilyväylä. Kärkikolmion tai poikkeustapauksissa stop-merkin on sijoitettava 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 ohittamatta ko. merkkejä. Myös aluerajoituksen päättäminen on oleellista. Sekä taajama- että nopeusrajoitusalueiden yhtenäisyys on merkittävä liikenneturvallisuuden lisäksi myös liikkujien oikeusturvan takia. Taajamamerkkiin ja sen rajaamaan alueeseen sisältyy myös muutamia muita kuin nopeusrajoitukseen liittyviä liikennesääntöjä.

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

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. Jalankulun ja pyöräilyn lisäämiseksi ei riitä pelkkien väylien rakentaminen, vaan tarvitaan lisää arvostusta ja motivointia. Liikkumisen sujuvuus, lyhyet etäisyydet sekä miellyttävä ja turvallinen ympäristö tekevät päivittäisestä kävelystä ja pyöräilystä entistä houkuttelevampaa.

Pyöräilyn houkuttelevuutta voidaan parantaa pienillä yksityiskohdilla. Pyöräilyn sujuvuus on keskeisessä asemassa ja esimerkiksi pyörien pysäköimistä varten tulisi olla saatavilla telineitä. Ne ovat katettuja ja sellaisia, että pyörän saa lukittua rungostaan. Tärkeitä pyöräpysäköinnin paikkoja ovat kaupat, virastot, koulut, päiväkodit, kirjastot ja liikuntapaikat. Pysäköintipaikkojen sijoittamisessa pyritään siihen, että ne ovat helpommin saavutettavissa kuin autojen pysäköintipaikat ja niiden kunnossapito onnistuu myös talvella.

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

Inarin ja Utsjoen alueella on edelleen suojateitä, jotka sijaitsevat 60 km/nopeusrajoitusalueella. Nykyisten ohjeistuksien tämä ei ole enää hyväksyttävä, vaan tarvittaisiin alikulku tai liikennevalo-ohjattu suojatie.

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

Taajamatyyppisessä ympäristössä:

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	suojaatiemerkintä (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 ylittävänä.
(2. Nopeusrajoituksen alentaminen 50 km/h:iin ja suojatien toteuttaminen keskisaarekkeellisenä, 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.

Taajamatyyppisen ympäristön ulkopuolella:

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

- (1. Liikennevalo-ohjausta tai eritasoratkaisua harkittava paikallisten olosuhteiden ja väylän liikenteellisten ominaisuuksien mukaan.
(2. Ramppien ja T-liittymien päissä sallitaan valo-ohjaamaton suojatie 60 km/h alueella edellyttäen, että lähestyvää autoilijaa varoitetaan suojatiestä suojatien ennakkomerkillä, väistämismvöllisyyttä 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 liittymäpysäköintialue
- 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 9. Suojatietyypin valinta taajamatyyppisessä ympäristössä (ylempi taulukko) sekä taajamatyyppisen ympäristön ulkopuolella (Jalankulku ja pyöräilyväylien suunnittelu, Liikenneviraston ohjeita 11/2014).

4.5. Maanteiden toimenpiteet

Suunnittelualueen liikennesuoritteesta suurin osa kertyy valtatielle 4, kantateille 91 ja 92 sekä kolminumeroisille maanteille 955, 969 ja 970. Pitkänmatkainen ja kuntien sisäinen liikenne käyttää paljon maanteitä ja niillä liikkuu myös suurin osa alueen matkailijoista. Tämän vuoksi on tärkeää, että tiet ovat kunnossa sekä perusratkaisuiltaan että kunnossapidollisestikin. Tässä työssä on keskitytty vilkkaimpien teiden liittymäratkaisujen tarkastelemiseen. Liikennemäärä ei aina ole ollut peruste toimenpiteelle vaan taustalla voi vaikuttaa esimerkiksi matkailullinen merkittävyys tai tieverkon yhdenmukaisuus.

Uusia jalankulku- ja pyöräilyväyliä on esitetty muutamissa kohdissa. Lisäksi tien ja pientareen leventäminen paikoin auttaa myös kävelijöitä ja pyöräilijöitä. Suojateiden poistamista on esitetty kohteissa, joissa on 60 km/h -nopeusrajoitus eikä liikenneympäristö tue alhaisempaa nopeusrajoitusta. Inarin keskustaajamassa kävelijöiden ja pyöräilijöiden olosuhteet paranevat vuoden 2019 aikana toteutettavan valtatieparantamishankkeen yhteydessä.

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 tieosuusia ei nykyisillä liikennemäärillä ole suunnittelualueella lainkaan. Koska täristävistä viivoista on eniten hyötyä silloin, kun niitä on mahdollista tehdä pitkällä matkalla, ei tässä selvityksessä niitä esitetä. Jos Lapin alueelle tehdään periaatepäätös, että täristäviä viivoja voidaan toteuttaa ohjetta alhaisimmilla liikennemäärillä, viivoja suositellaan valtatiellä osuuksille, joilla asfaltoitu tien leveys on riittävä.

Liittymissä olevilla saarekkeilla voidaan lisätä liittymän havaittavuutta, selkeyttää ajolinjoja ja joissain tapauksissa mahdollistaa tien ylittäminen kävellen kahdessa vaiheessa. Suunnittelualueella on tarpeen tehdä ns. sivusuunnan tulpasaarekkeita. Maanteiden väistötiloilla voidaan sujuvoittaa päätien liikennettä ja vähentää peräänajojen riskiä.

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

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

Kantatielle 92 on tulossa lähivuosina perusparannushanke. Osa hankkeesta sijoittuu Norjan puolelle. Suomessa toimenpiteet kohdistuvat Suprun ja Sevettijärven välille, ja niiden kustannusarvio on noin neljä miljoonaa euroa.

Maantien 964 (Nellimintien) perusparannus on käynnissä (tilanne 12/2018). Käytännössä tie rakennetaan uudelleen reilun 20 kilometrin matkalla ja tie paranee merkittävästi soratiestä kestopäällystetyksi väyläksi. Perusparannus valmistuu vuonna 2019.

Raja-Joosepin ja Karigasniemen rajanylityspaikat ollaan uusimassa. Molempien osalta suunnittelu on käynnissä (tilanne 12/2018). Karigasniemellä on tarkoitus uusia myös Tenon ylittävä kantatien silta.

5. Kuntakohtaiset tarkastelut ja toimenpideohjelmat

Seuraavissa kappaleissa on esitetty tarkemmat kuntakohtaiset kartat liittyen mm. kävelyyn ja pyöräilyyn, 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 molemmista kunnista on nostettu esiin muutama kärkihanke, joiden toteuttamista pyritään ajamaan ja useimmissa hankkeet toteutetaan kunnan ja ELY-keskuksen yhteistyönä. Kolmannen luokan toimenpiteet ovat pidemmän aikavälin varauksia. Luokittelu on tehty tämän hetkisen tiedon perusteella, joten esimerkiksi maankäytön ylläpitävä muutos voi muuttaa toimenpiteiden luokitusta.

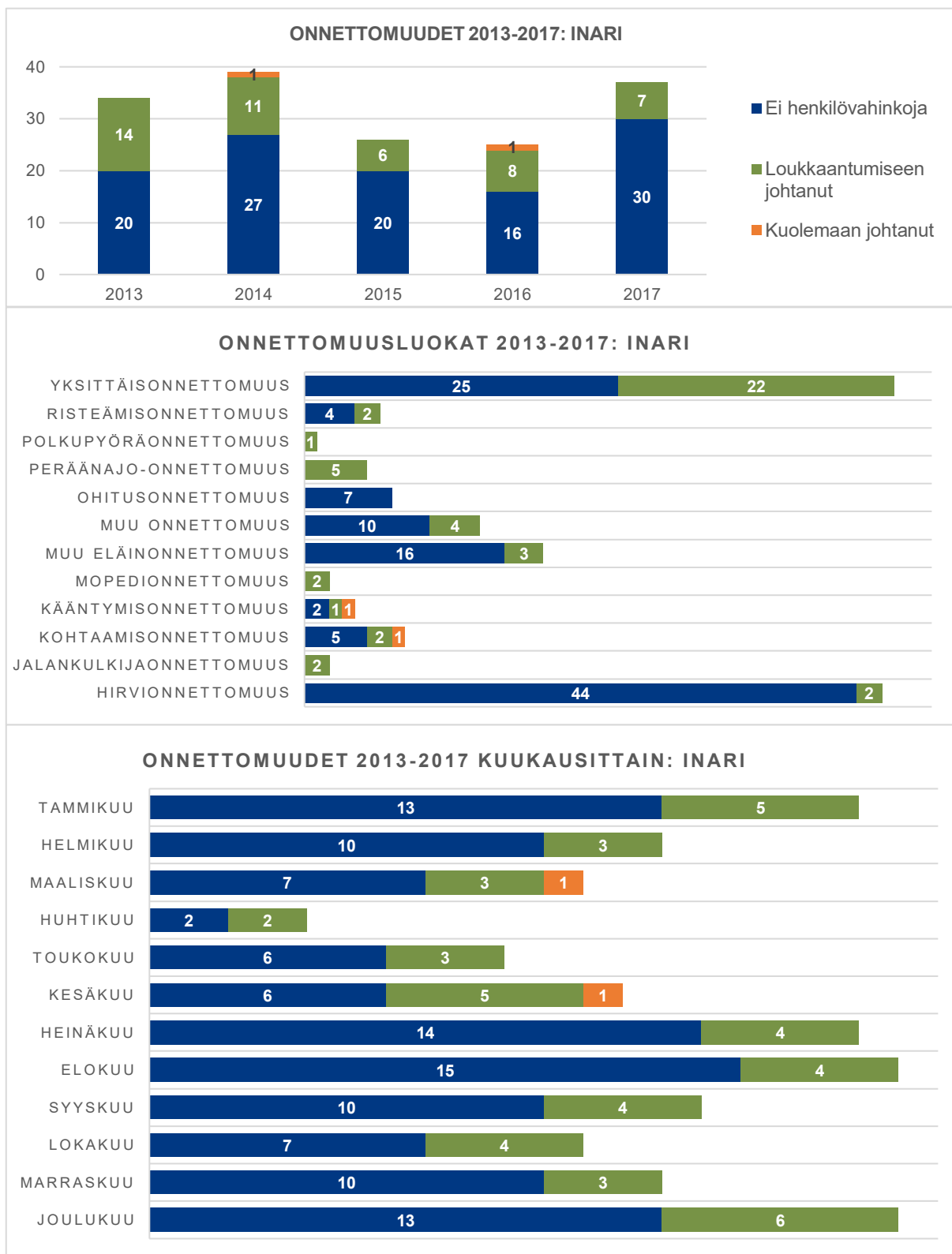
Taulukoissa on esitetty maanteiden osalta Tarva-laskelmassa käytetty toimenpide ja sillä saadut laskennalliset henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien vähenemiset. Tarva-laskelmassa ohjelma arvioi toimenpiteen vaikutusta tiekohtaan viime vuosien onnettomuuksien, tie- ja liikenneolosuhteiden sekä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

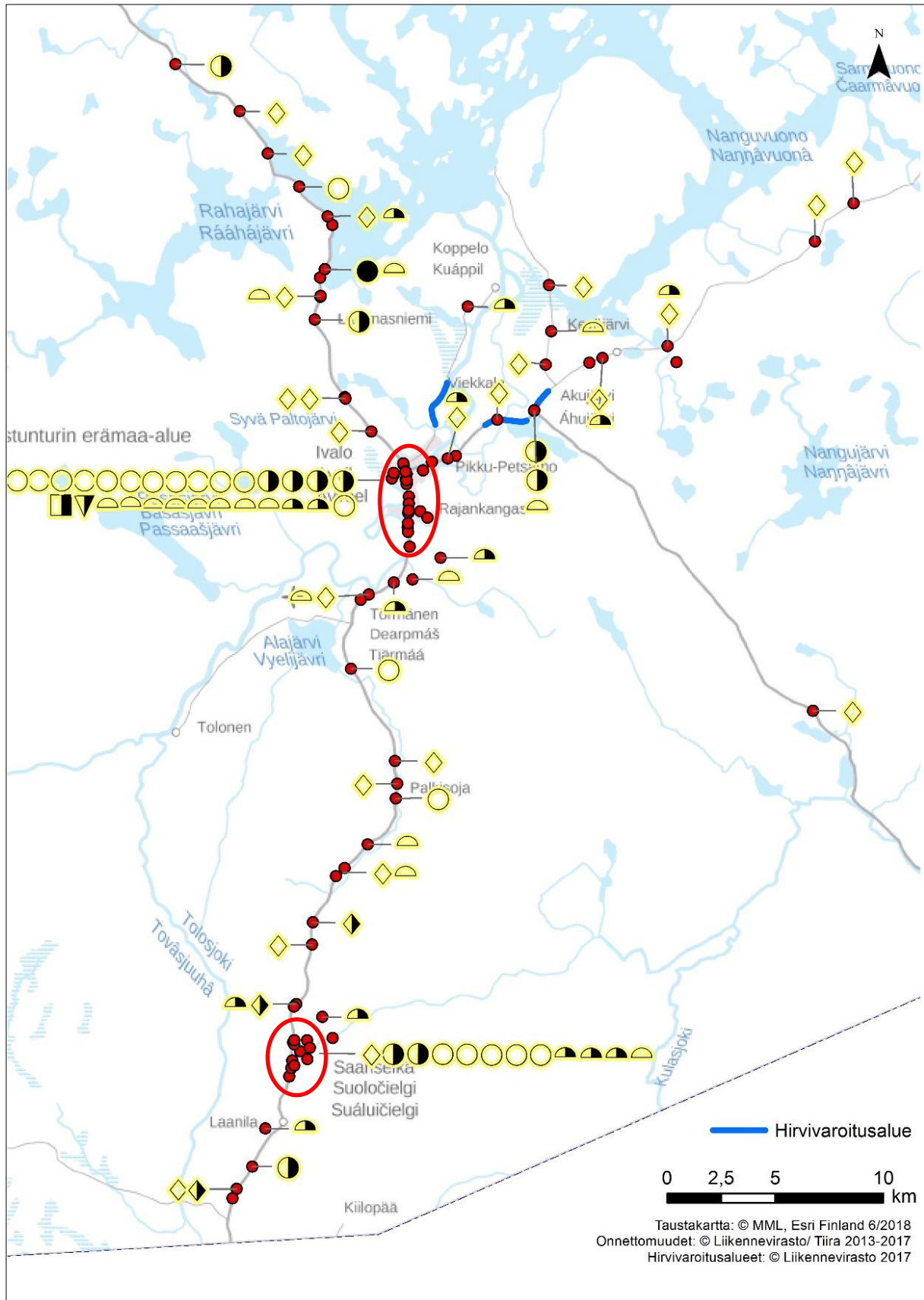


5.1. Inari

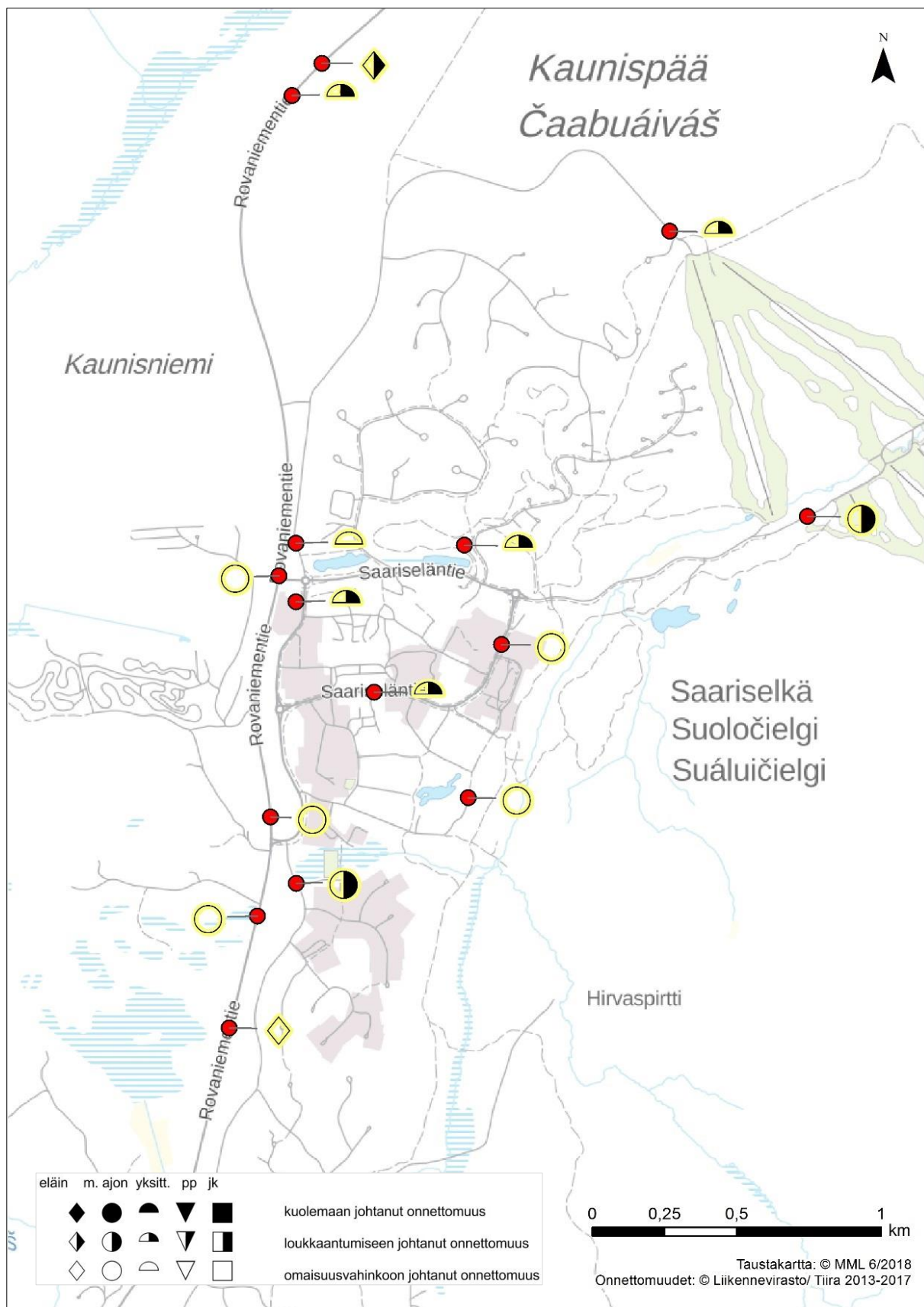
Onnettomuudet

Inarin alueella tapahtui vuosina 2013–2017 yhteensä 161 onnettomuutta, joista 30 % johti henkilövahinkoihin. Onnettomuuksien määrä oli suurimmillaan vuonna 2014, jonka jälkeen kahtena seuraavana vuonna se on ollut laskussa, mutta sittemmin noussut jälleen lähelle vuoden 2014 tasoa.

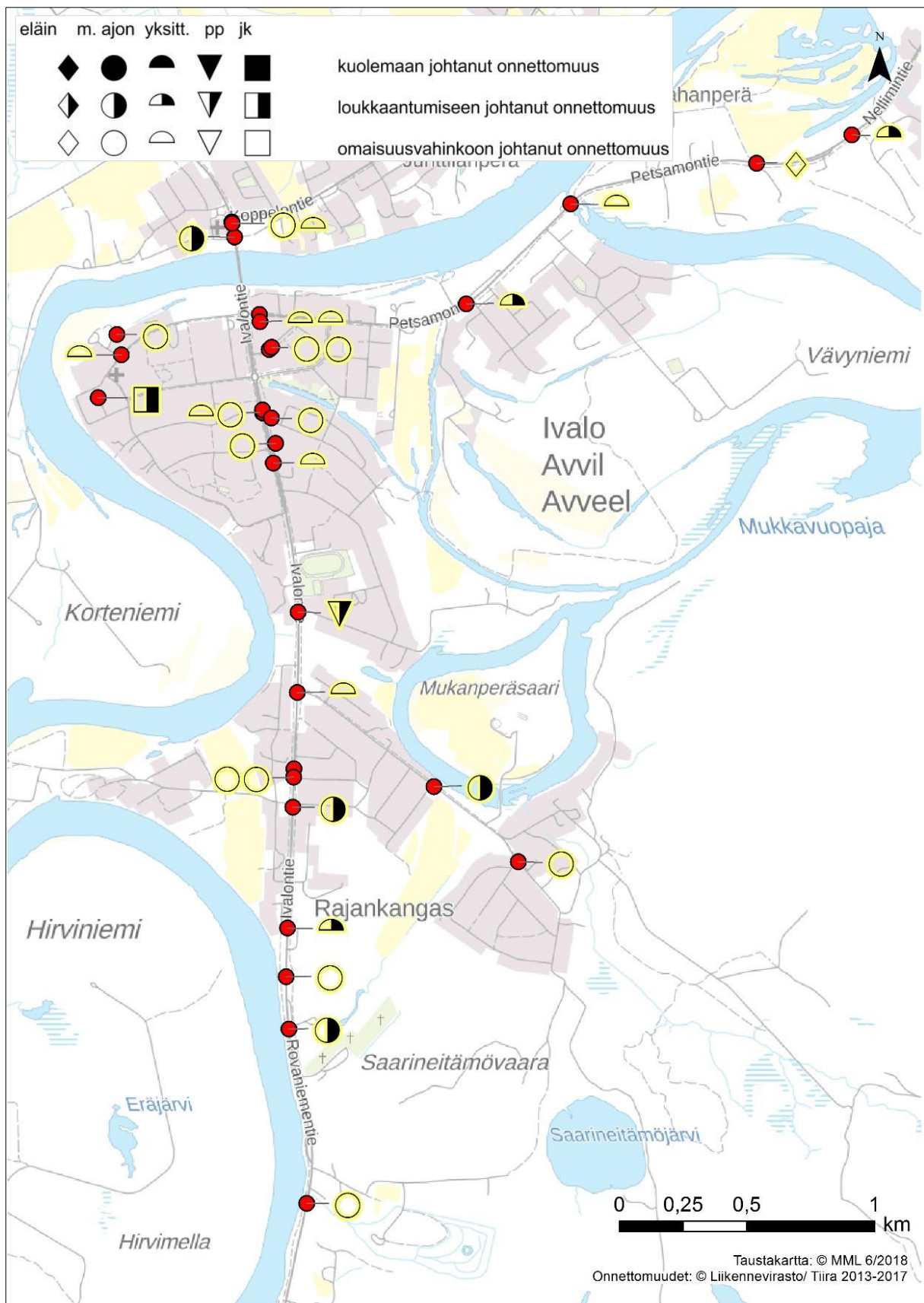




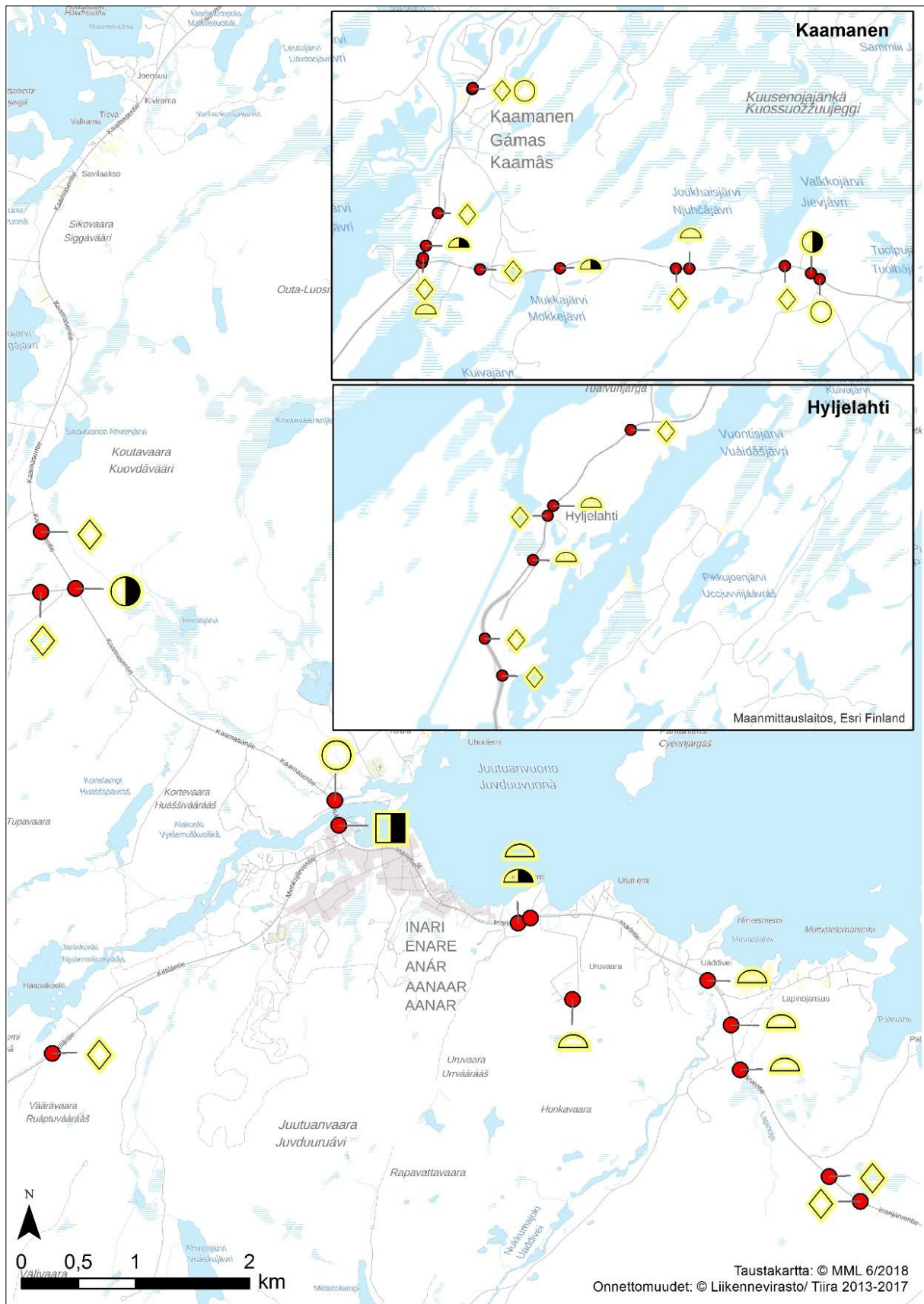
Kuva 11. Yleiskatsaus onnettomuuksista Inarin Saariselällä ja Ivalossa vuosina 2013–2017.



Kuva 12. Onnettomuudet Saariselän taajamassa vuosina 2013–2017.



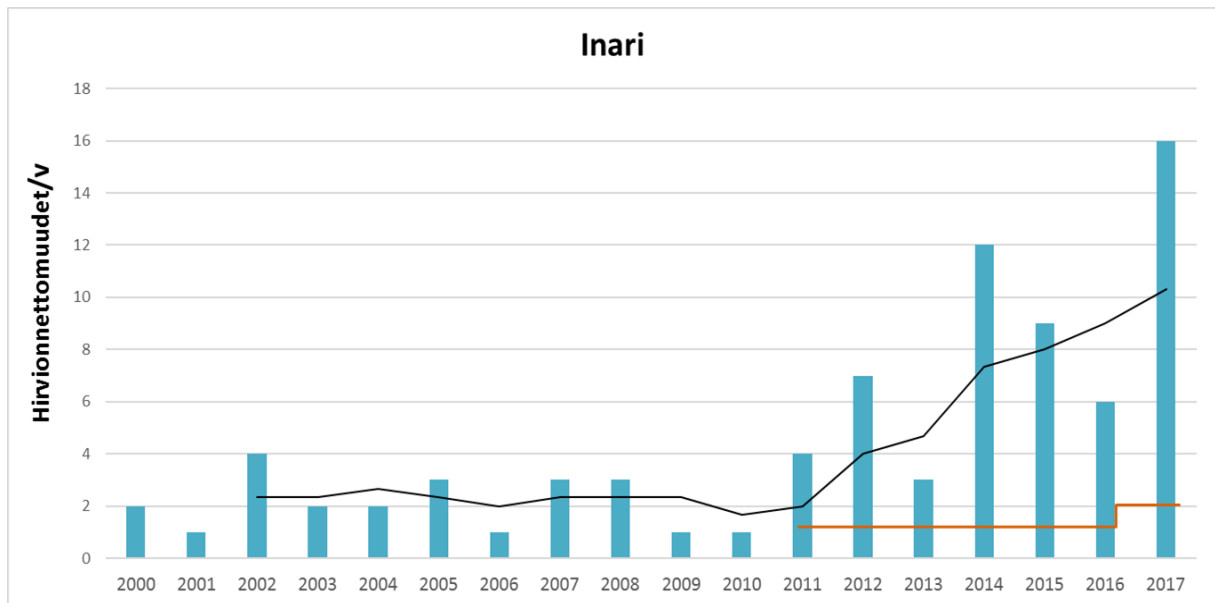
Kuva 13. Onnettomuudet Ivalon taajamassa vuosina 2013–2017.



Kuva 14. Onnettomuudet Inarin kirkonkylässä vuosina 2013–2017 sekä Hyljelahdessa ja Kaamasessa.

Onnettomuuksia on tapahtunut eniten Ivalon ja Inarin keskustaajamissa sekä Saariselän, Kaamasen ja Hyljelahden alueilla. Kuitenkaan tarkastelussa ei nouse esille erityisiä onnettomuuskasauksia vaan onnettomuudet ovat melko yksittäisiä.

Eläinonnettomuuksia on ollut eniten Inarin pohjois- ja länsipuolella. Hirvieläinonnettomuuksista ainoastaan yksi on tapahtunut hirvivaroitusalueella. Hirvionnettomuuksien määrä on ollut Inarissa selkeässä kasvussa ja vuonna 2017 hirvionnettomuuksia sattui ennätysmäärä.



Kuva 15. Hirvikolariseuranta 2000-2017 (LAP ELY / Ramboll 12.3.2018)



Liikennemäärät, väistämismellvollisuusdet ja nopeusrajoitukset

Seuraavilla sivuilla on esitetty Ivalon ja Inarin taajamien sekä Saariselän alueen keskimääräiset liikennemäärät maantieverkolla vuonna 2017, väistämismellvollisuuksien periaatekuvat sekä esitykset nopeusrajoituksista.

Liikennemäärä valtatiellä 4 Ivalon taajaman kohdalla on keskimäärin reilu 6100 ajoneuvoa vuorokaudessa. Raskaan liikenteen osuus on noin 370 ajon/vrk eli 6,1 %. Inarin taajamassa liikennemäärä on reilu 2200 ajon/vrk ja raskaan liikenteen osuus on noin 7,2 %.

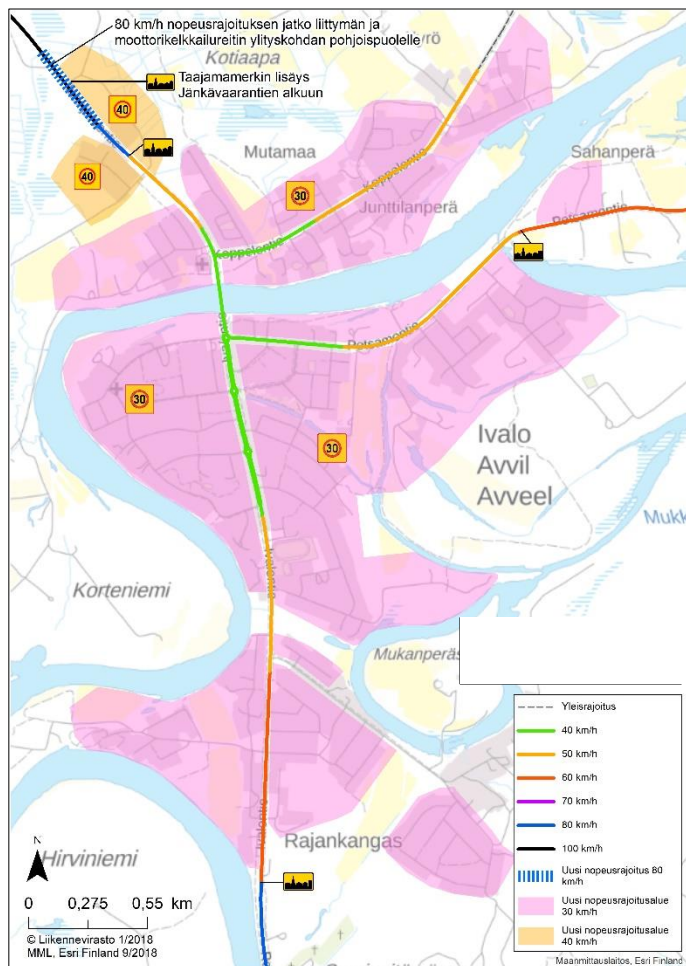
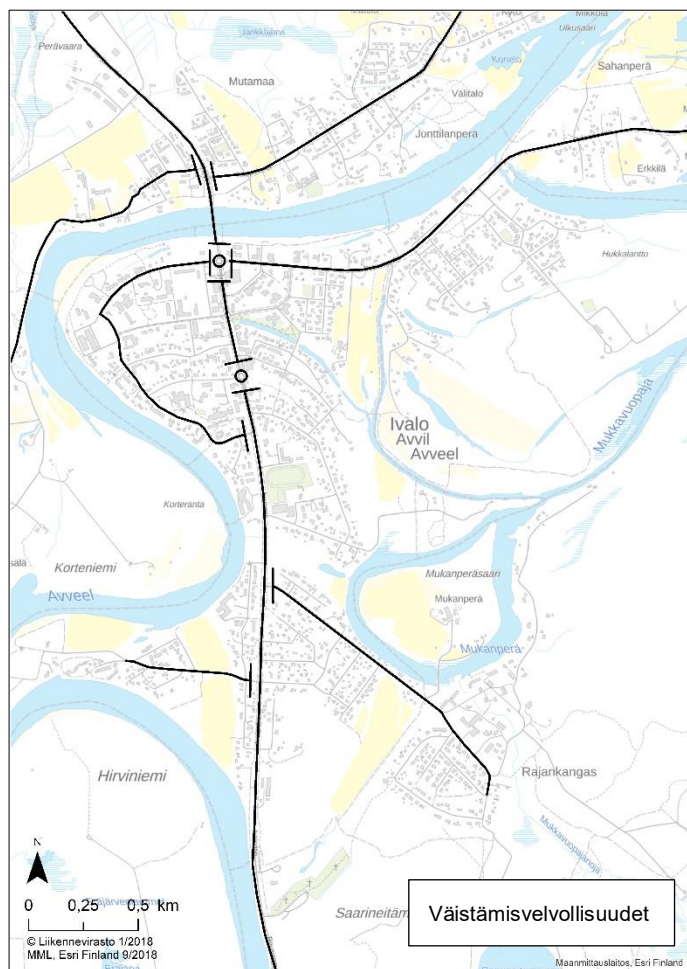
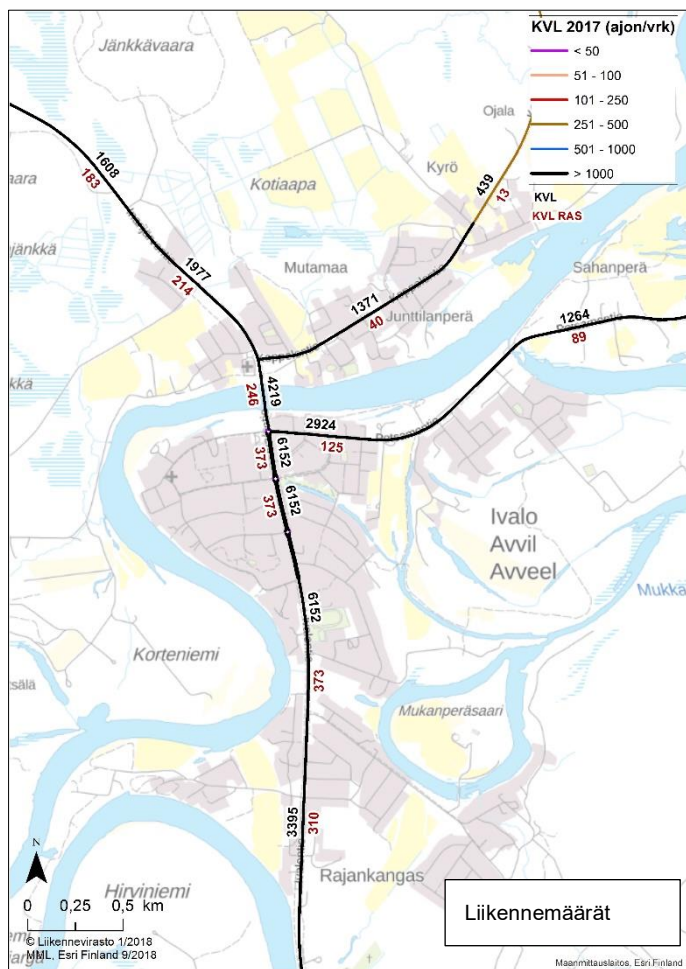
Ivalon ja Inarin taajamissa väistämismellvollisuusjärjestelyt ovat kohtuullisen selkeitä jo nykyisellään. Karttaesityksiin on merkitty etuajo-oikeutetut tiet ja muuten taajama-alueiden katuverkolla liittymien esitetään olevan keskenään tasa-arvoisia. Esityksen mukaan maanteiden lisäksi Ivalon taajama-alueella etuajo-oikeutettuja katuja ovat Näveriniementie, Leiritie, Rantatie, Sairaalatie sekä Kirkkokuja. Inarissa maanteiden lisäksi Kittilän Ratsutien sekä Saarikoskentien esitetään olevan myös jatkossa etuajo-oikeutettuja. Valtatien parantamishankkeen myötä Kittilän Ratsutien suora liittymä valtatielle katkaistaan ajoneuvoliikenteeltä, joten valtatielle suuntautuva liikenne siirtynee Juutuanvaarantielle. Tarvittaessa Kittilän Ratsutien nopeuksia on mahdollista hillitä tasa-arvoistamalla liittymät sekä rakentamalla töyssyjä. Saariselän alueella keskeisten kokoojakatujen esitetään säilyvän etuajo-oikeutettuina.

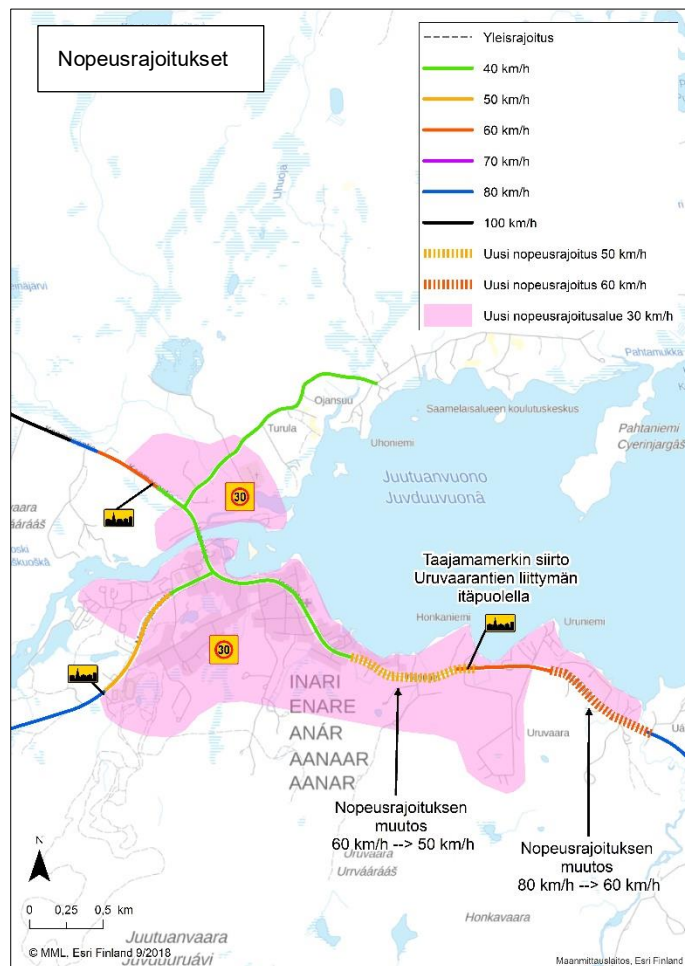
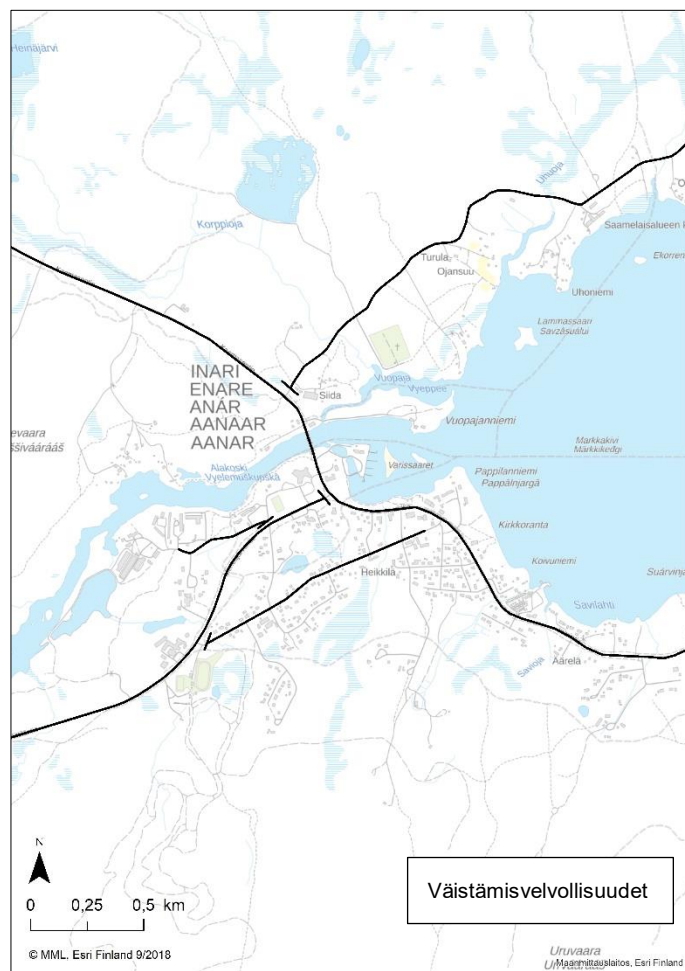
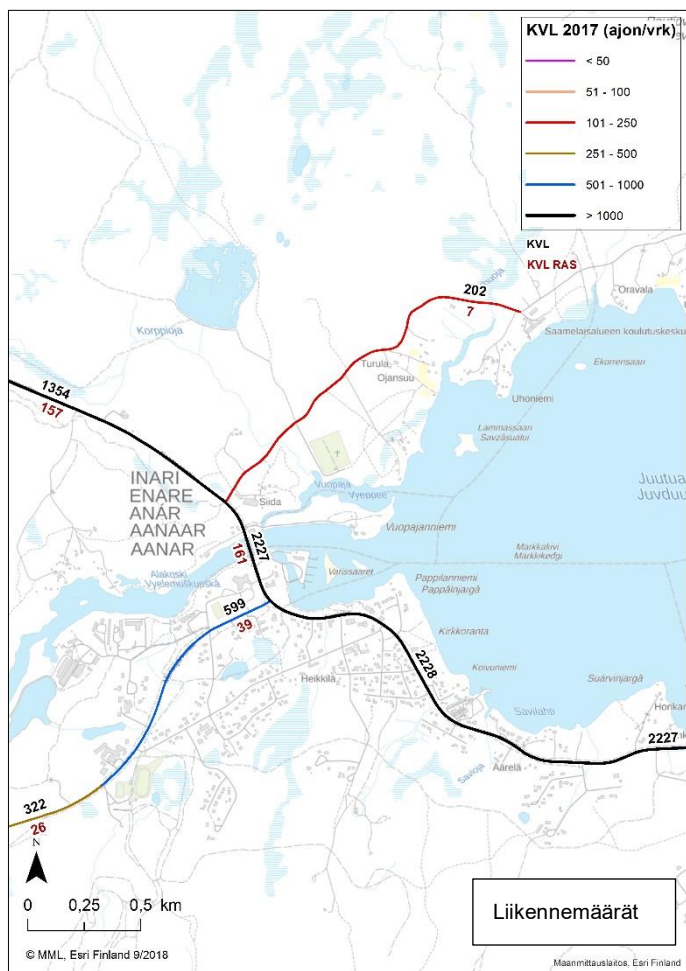
Inarin kunnan taajama-alueilla on nykyisellään pääsääntöisesti voimassa taajamarajoitus tai 40 km/h aluenepeusrajoitus. Keväällä 2018 on laadittu suunnitelma katualueiden lapsiturvallisuuden parantamiseksi ja siinä esitetään Inarin kunnan asuntoalueiden nopeusrajoituksien laskemista 30 km/h. Suunnitelma on ollut yleisesti nähtävillä ja tekninen lautakunta hyväksyi suunnitelman syyskuussa 2018. Tämän selvityksen nopeusrajoituskartoissa on huomioita päätös asuntoalueiden nopeusrajoitusten laskemisesta.

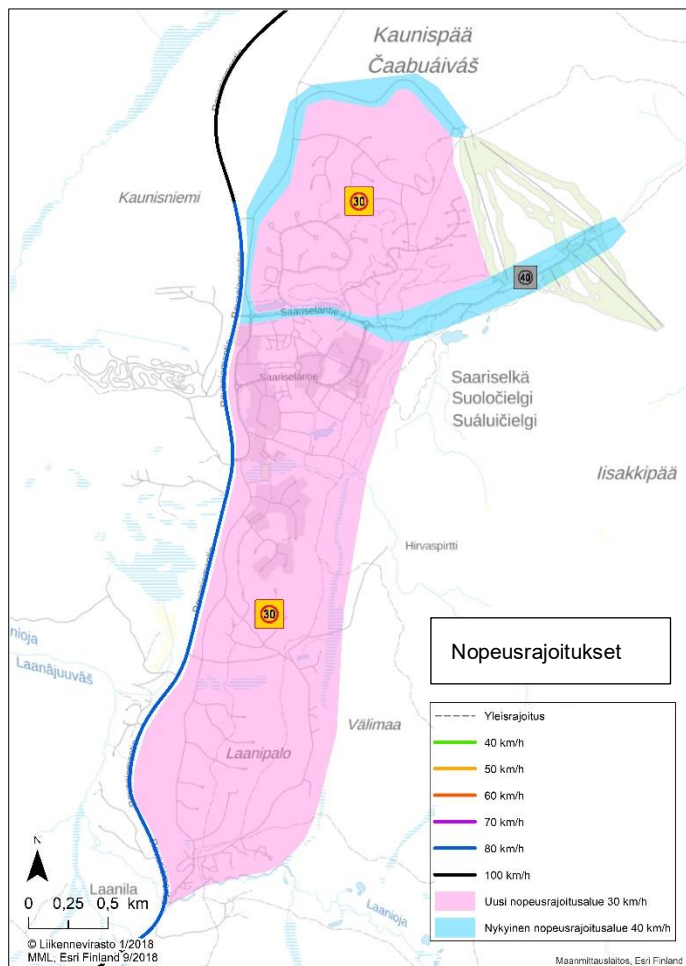
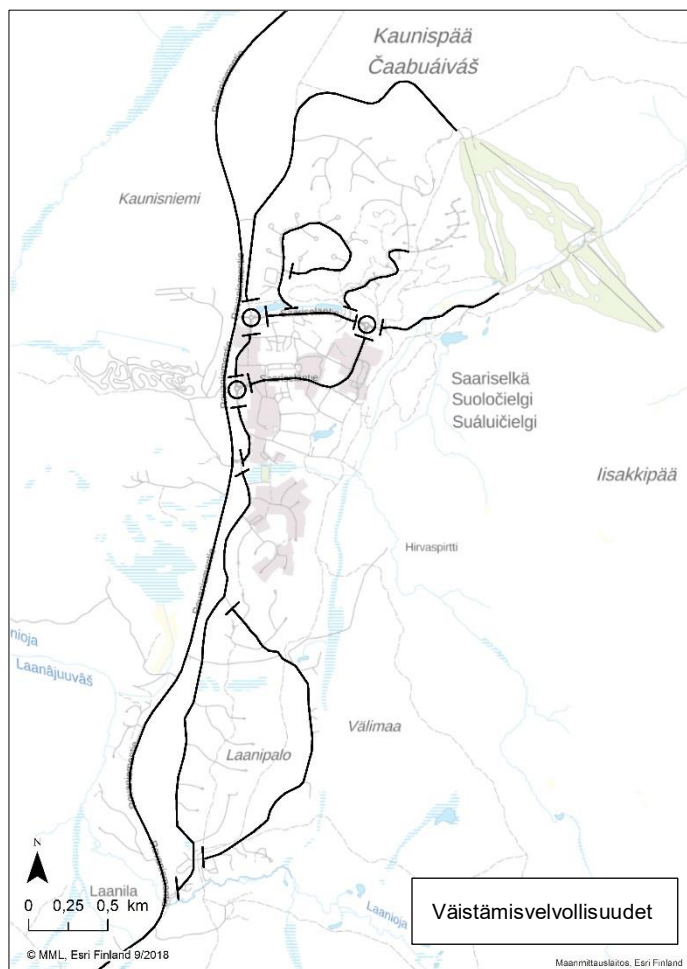
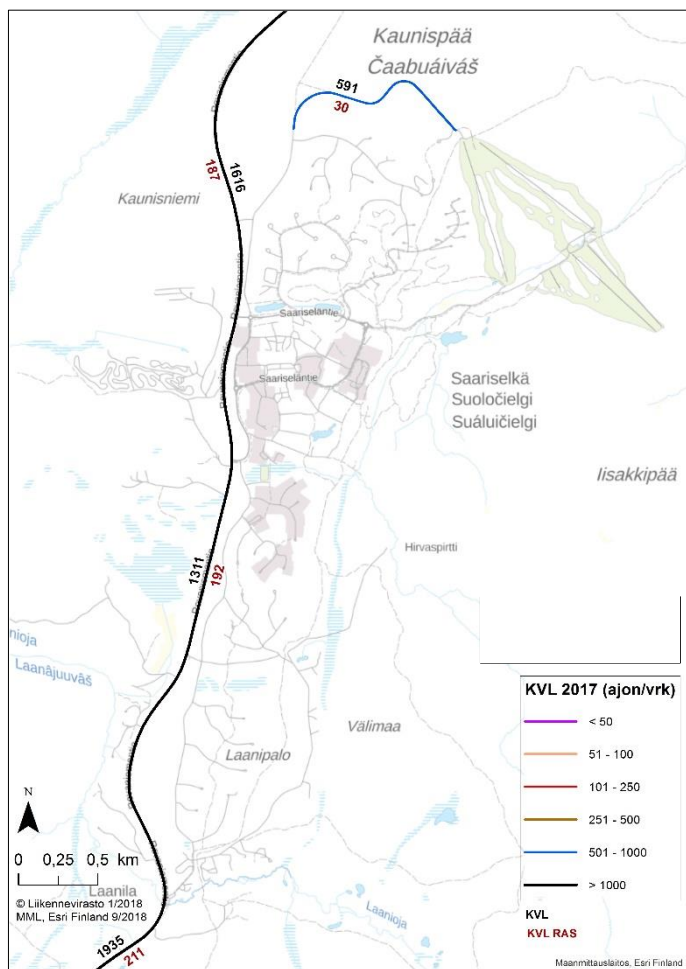
Ivalossa Rajakankaan alueella kokoojakatuna toimiva Leiritie jää 30 km/h aluerajoituksen ulkopuolelle ja nykyisellään tiellä on voimassa taajamarajoitus 50 km/h. Leiritielle on paljon pihaliittymiä ja lisäksi tiellä on kolme suojatietä, joten nopeusrajoituksen lasku 40 kilometriin tunnissa olisi perusteltua. Lisäksi Ivalon taajaman pohjoisosissa sijaitseville teollisuusalueille esitetään uutta 40 km/h aluerajoitusta.

Katualueiden lisäksi myös maanteille on esitetty pieniä muutoksia nopeusrajoituksiin. Muutokset koskevat nopeusrajoitusten laskua valtatiellä 4 ja niitä on esitetty seuraavasti:

- Ivalon taajaman pohjoisosa – 80 km/h nopeusrajoituksen jatkaminen Jänkävaarantien liittymän sekä moottorikelkkailureitin ylityskohdan pohjoispuolelle.
- Inarin taajaman eteläpuolella 60 km/h nopeusrajoituksen jatkaminen Hirvasniementien liittymään maankäytön laajenemisen takia, tiejakson varressa on mm. uusi hotelli.
- Inarin taajaman eteläosa – taajamamerkin siirto etelään päin noin 150 metriä ja taajamamerkistä keskustaan päin nopeusrajoitus 50 km/h (nykyisin 60 km/h), tällöin suojateitä voidaan säilyttää.
- Sikovuono – nopeusrajoituksen lasku 100 km/h → 80 km/h asutuksen kohdalla







Kävely ja pyöräily

Ivalon taajamassa on jo nykyisellään melko kattava kävely- ja pyöräilyväylien verkosto ja valtatiellä on tiheästi saarekkeellisia tienylityspaikkoja. Verkollisesti keskustaajamaan esitetään vain pieniä täydennyksiä nykyiseen verrattuna.



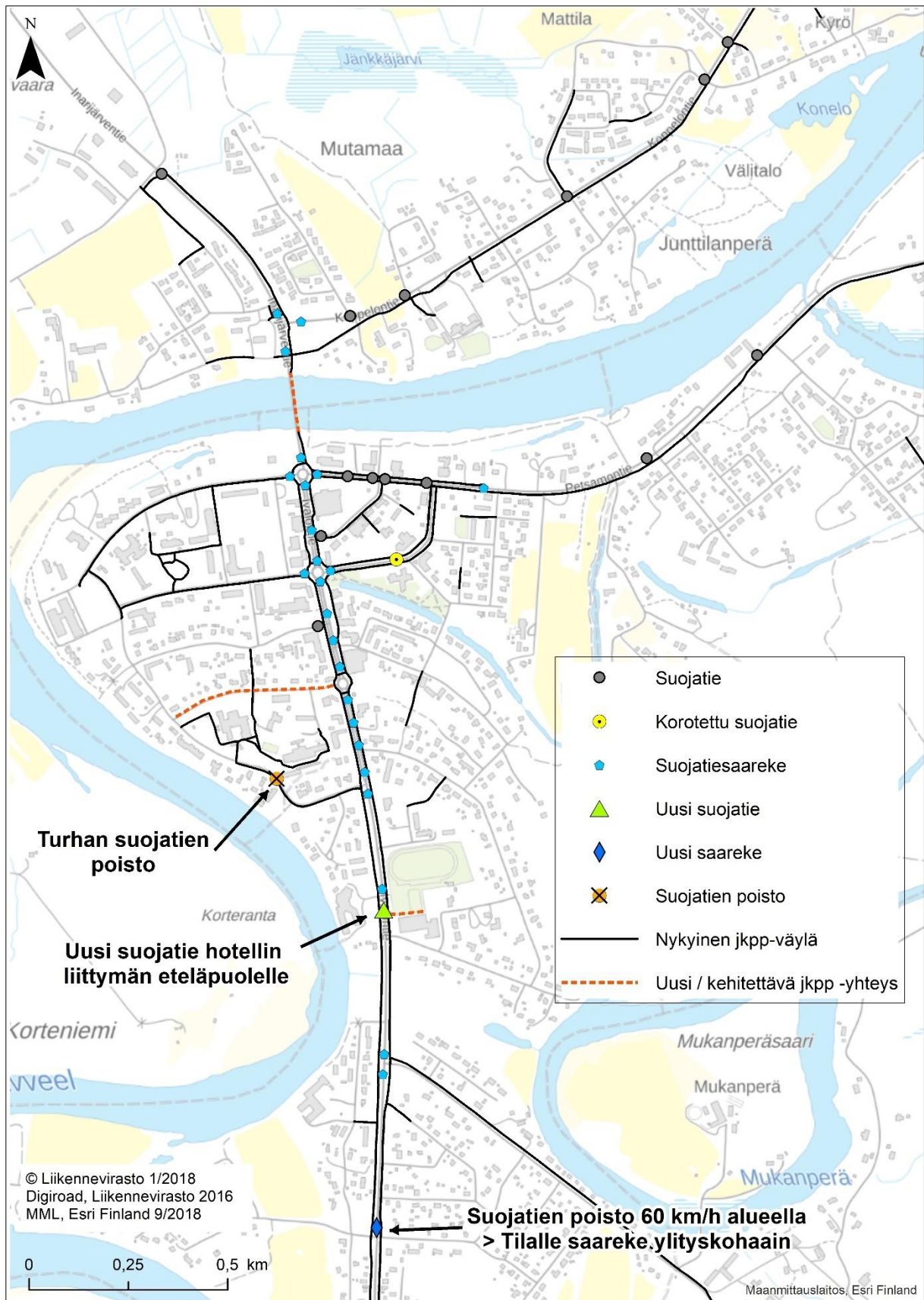
Kuva 16. Valtatie 4 Ivalon keskustaajamassa.

Uudet väylät ja olemassa olevien yhteyksien kehittämiskohteet sekä liittymäjärjestelyt keskustaajamassa on esitetty kuvassa 18. Esitettävät toimenpiteet:

- Jkpp-väylän leventäminen valtatiesillalla, sillä uuden koulukampuksen myötä jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden määrä joen yli tulee lisääntymään huomattavasti. Nopeana toimenpiteenä esitetään kaiteen asentamista jkpp-väylän ja ajoradan väliin.
- Uusi jalankulun ja pyöräilyn väylä Metsätien varteen. Uuden koulukampuksen myötä koulu tulee siirtymään alueelta pois, mutta koulun tilalle tulee uutta maankäyttöä.
- Uusi suojatie hotellin liittymän eteläpuolelle sekä suora kulkuyhteys nykyiseltä jkpp-väylältä urheilukeskuksen pihaan (kuva 17).
- Saareke suojatien kohdalle ja suojatiemerkitöjen poisto (nopeusrajoitus 60 km/h): vt 4 ja Takkatien/Näveriniementien liittymä, kt 91 ja Ulkuniementien liittymä sekä kt 91 ja Karimukantien liittymä.



Kuva 17. Valtatie 4 hotellin kohdalla ja nykyinen polku liikuntakeskukselle.



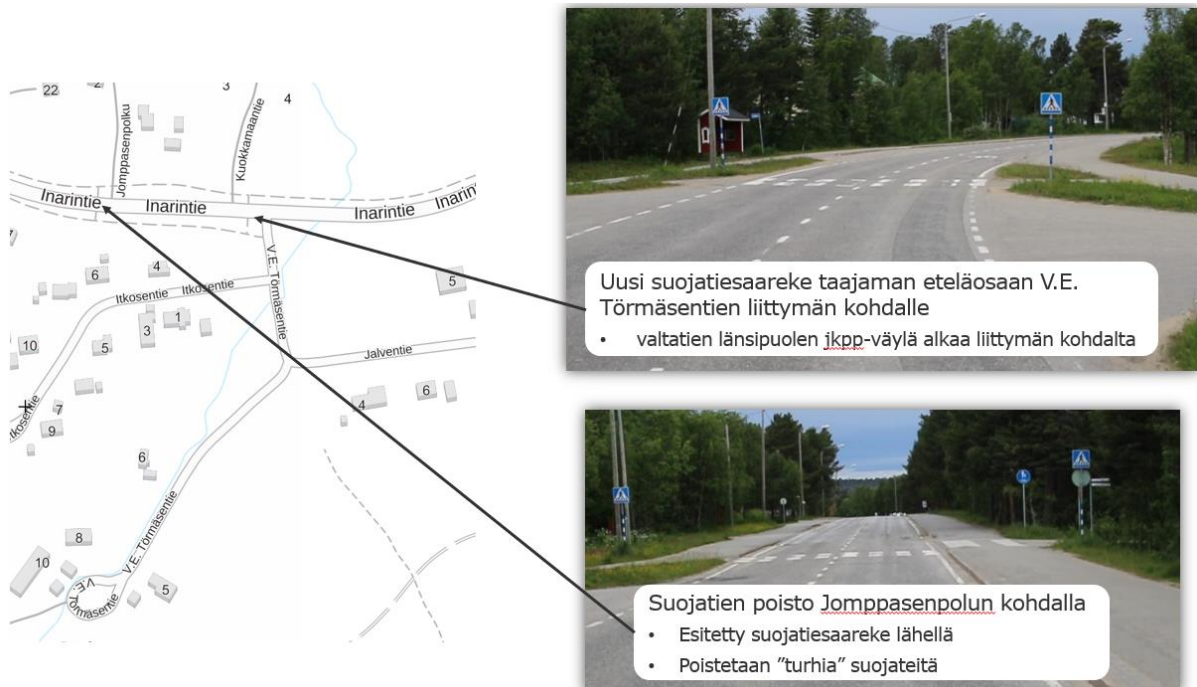
Kuva 18. Nykyinen jalankulku- ja pyöräilyväylien verkko sekä esitetyt kehittämistoimenpiteet Ivalon taajamassa.

Inarin taajamassa jalankulun ja pyöräilyn olosuhteet parantuvat ja selkeytyvät valtatie parantamishankkeen yhteydessä (toteutus 2019). Hankkeen yhteydessä keskustaajaman kohdalla piha-alueet erotellaan nykyistä selkeämmin jkpp -väylistä ja Menesjärventien liittymästä rakennetaan lyhyt jkpp-väylän jatko pohjoiseen päin. Suojatiejärjestelyt palvelujen kohdalla uusitaan ja lisäksi suunnitelmassa on mukana kolme uutta suojatiesaarekettä:

- Saareke valtatielle Sarviniementien liittymän eteläpuolelle
- Sivusuunnan saareke Menesjärventien liittymään
- Saareke valtatielle Siulatien liittymän pohjoispuolelle.

Kuvassa 20 on esitetty Inarin taajaman jkpp-verkko sekä kehittämiskohteet. Valtatien parantamisen yhteydessä tehtävien toimenpiteiden lisäksi esitetään seuraavaa:

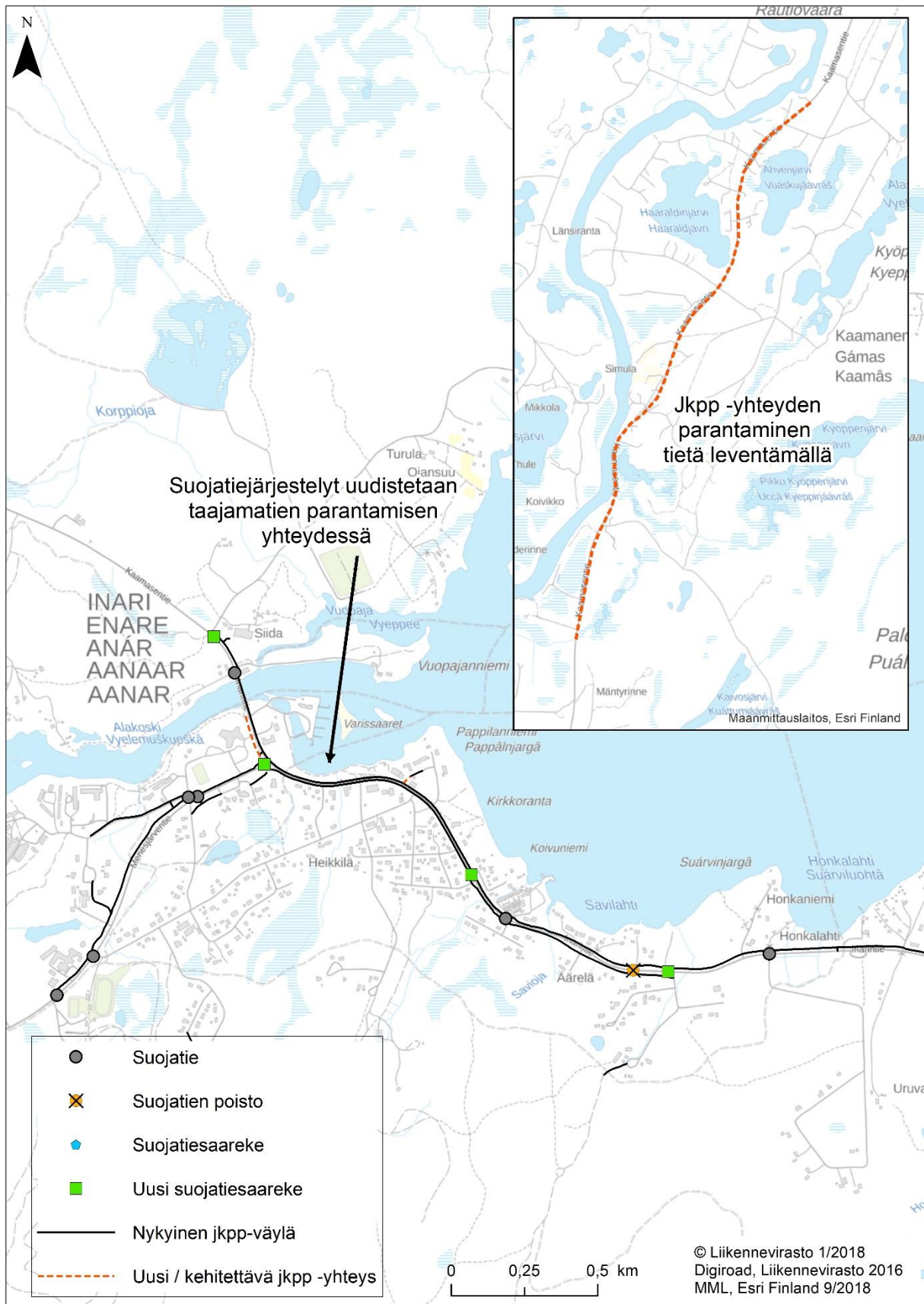
- Suojatiesaareke taajaman eteläosaan V.E. Törmäsentien liittymässä olevan suojatien kohdalle. Liittymän kohdalla alkaa valtatie länsipuolella kulkeva jkpp -väylä.
- Suojatien poisto Jomppasenpolun kohdalta (uusi saarekkeellinen suojatie lähellä).



Kuva 19. Suojatiejärjestelyt V.E. Törmäsentien sekä Jomppasenpolun liittymissä.

Ivalon ja Inarin taajamien ulkopuolelle esitetään seuraavia toimenpiteitä:

- Kantatie 91 Nellimintien ja Rajajoosepintien liittymä: suojatien poisto 60 km/h alueella
- Lentokentäntie (mt 9691): Jkpp -väylän ja valaistuksen jatko lentoasemalle saakka
- Koppelontie (mt 9682): Jkpp -yhteyden parantaminen tietä levennämällä.
- Vt 4 Kaamasen kohdalla: Jkpp -yhteyden parantaminen tietä levennämällä (siltoja levennetään siltaremontin yhteydessä, jos mahdollista)

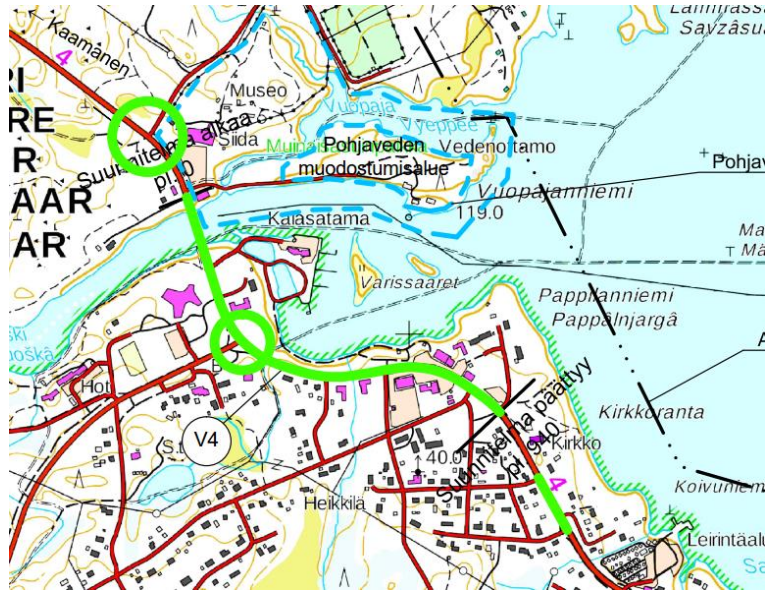


Kuva 20. Nykyinen jalankulku- ja pyöräilyväylien verkko sekä esitetyt kehittämistoimenpiteet Inarin taajamassa.

Maantiet ja pihat

Valtatien parantamishanke Inarin taajaman kohdalla vaikuttaa merkittävästi Inarin taajamakuvaan ja hankkeen myötä jalankulun sekä pyöräilyn olosuhteet parantuvat yleisesti. Valtatien parantamisen keskeisiä toimenpiteitä ovat:

- Sarviniementien liittymän kanavointi
- Menesjärventien (mt 955) liittymän parantaminen
- Kittilän Ratsutien suoran valtatie-liittymän poisto
- Suojatiesaareke Siulatien liittymään.



Kuva 21. Vt 4 parantaminen Inarin taajaman kohdalla - yleiskartta (ELY / Sito)

Edellisessä kappaleessa käytiin läpi jalankulkuun ja pyöräilyyn liittyviä toimenpiteitä. Maantieverkolle esitetään muutamia uusia saarekkeitä, valtatieen leventämistä Kaamasen kohdalla sekä Koppelontien leventämistä. Lisäksi maantieverkolle esitetään useampia muutoksia nopeusrajoituksiin (s. 27).

Kantatielle 91 esitetään sivusuunnan tulppasaareketta Nellimintien ja Rajajoosepintien liittymään. Tolo-sentien (19892) liittymään esitetään sivusuunnan tulppasaareketta sekä väistötillaa valtatielle valtatieen kaarteeseen ja alamäen sekä liikennemäärän takia.

Siidan piha-alue on laaja ja nykyisellään kohtuullisen hyvin jäsennelty. Kehittämistoimenpiteet kohdistuvat piha-alueen eteläreunaan sekä Huutokalliontielle. Nykyisellään Siidan piha-alueella korotettu jalankulkuväylä päättyy linja-autokatoksen kohdalle. Sitä esitetään jatkettavan tielle saakka ja väylän päähän esitetään uutta suojatietä.

Huutokalliontien ja sen eteläpuolisen rakennuksen piha-alue ovat nykyisellään yhtenäistä asfalttikenttään. Piha-alue esitetään erotettavan ajoväylästä rakenteellisesti.

Näkemä Huutokalliontien liittymästä valtatielle etelän suuntaan on heikko. Nopeana toimenpiteenä esitetään puuston raivaamista jokivarresta sekä tarvittaessa opaskyltin siirtämistä. Pitkántähtäimen tavoitteena on Huutokalliontien tasauksen nosto.



Kuva 22. Siidan piha-alueen jäsennely



Kuva 23. Huutokalliontien liittymä valtatie sillalta katsottuna.



Kuva 24. Viskitien liittymä pohjoisesta päin.

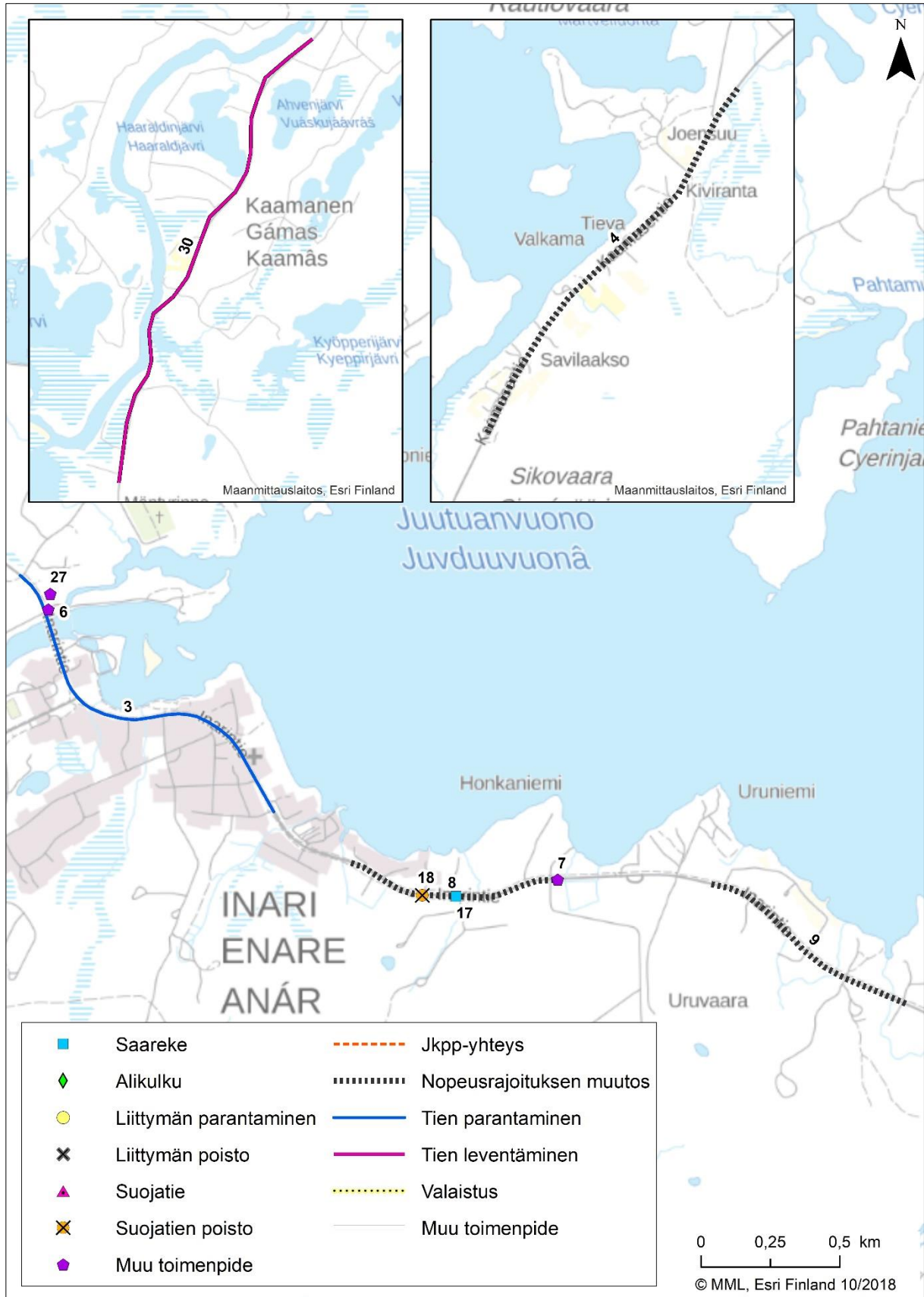
Saariselän eteläosassa sijaitsevaan valtatie 4 ja Viskitien liittymään esitetään parannuksia. Liittymä sijaitsee valtatie voimakkaassa kaarteessa ja nykyisellään liittymässä on hyvin paljon erilaisia opasteita, jotka tekevät liittymästä sekavan. Liittymään esitetään ensisijaisina toimenpiteinä liittymän ennakkoviittojen asentamista, palvelukohteiden opastuksen ajantasaistamista sekä sivusuunnan tulppasaarekkeen rakentamista. Väistötilan toteuttamismahdollisuuksia on tarkasteltava erikseen.

Inarin kunnan kärkihankkeiksi esitetään jkpp-yhteyden kehittämistä valtatie sillalla sekä valtatie 4 ja Viskitien liittymän parantamista.

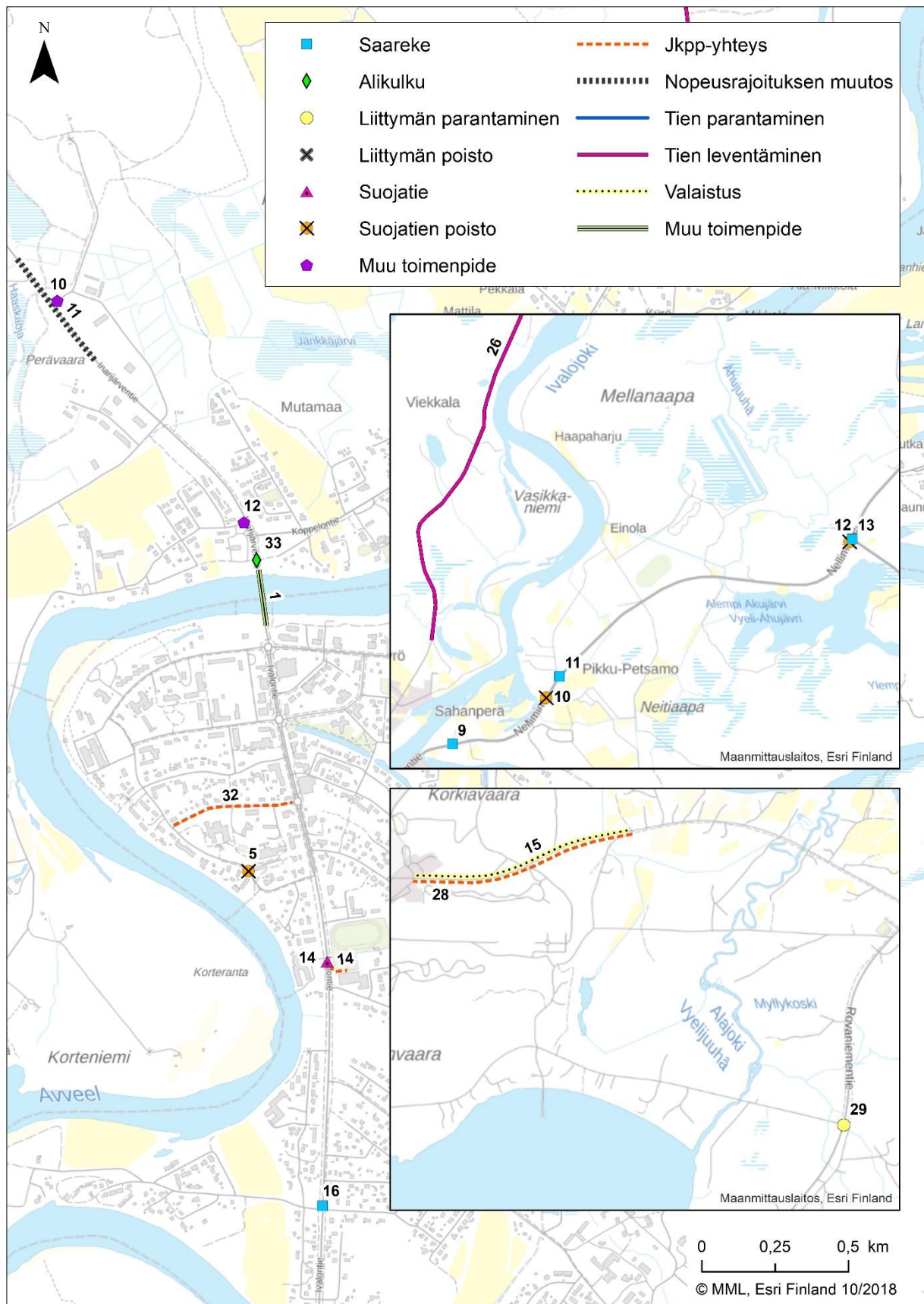


Kuva 25. Viskitien liittymä etelän suunnasta.

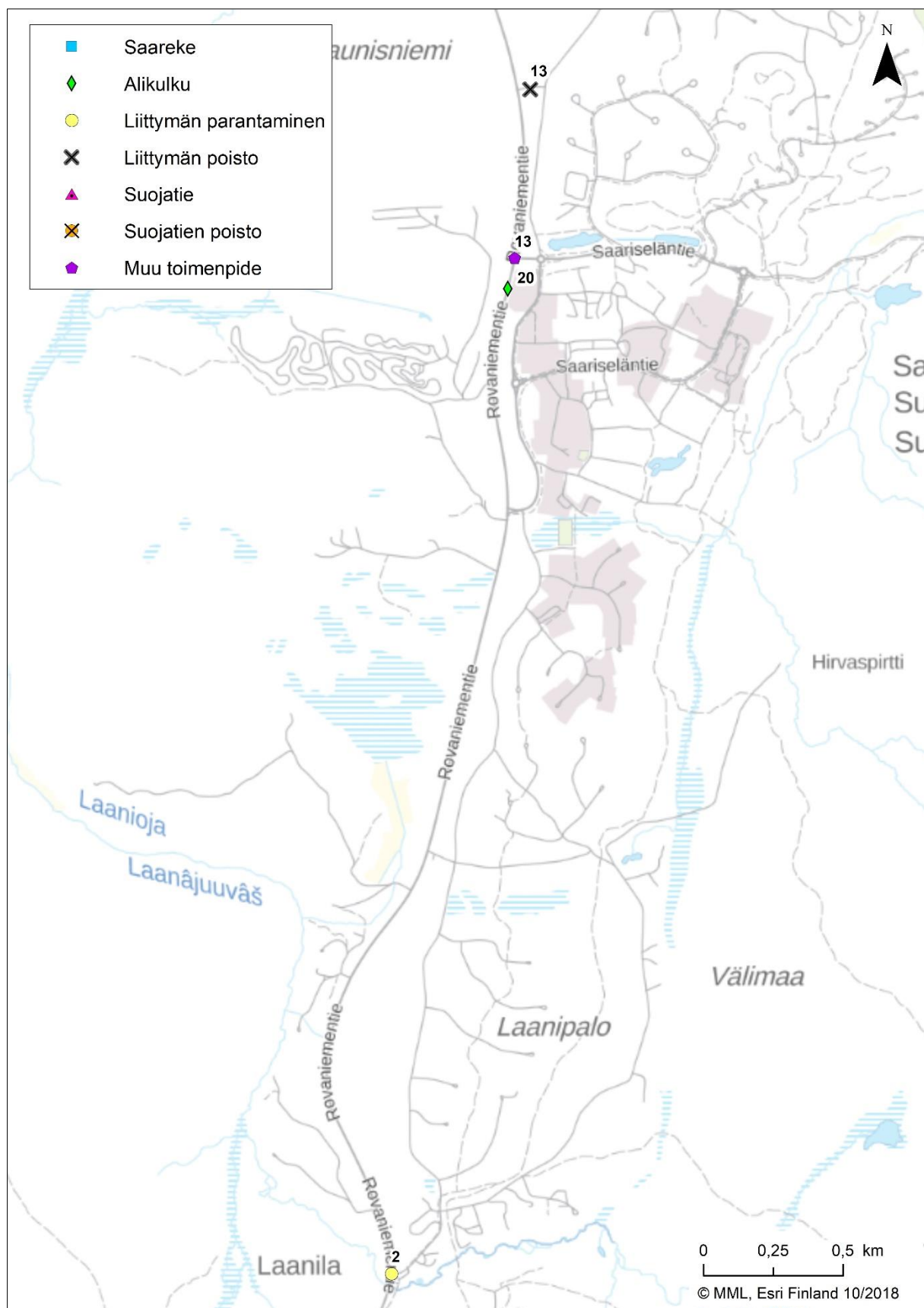
Toimenpideohjelma



Kuva 26. Toimenpiteet Inarin taajaman ympäristössä sekä sen pohjoispuolella.



Kuva 27. Toimenpiteet Ivalon taajamassa sekä sen ympäristössä.



Kuva 28. Toimenpiteet Saariselän alueella.

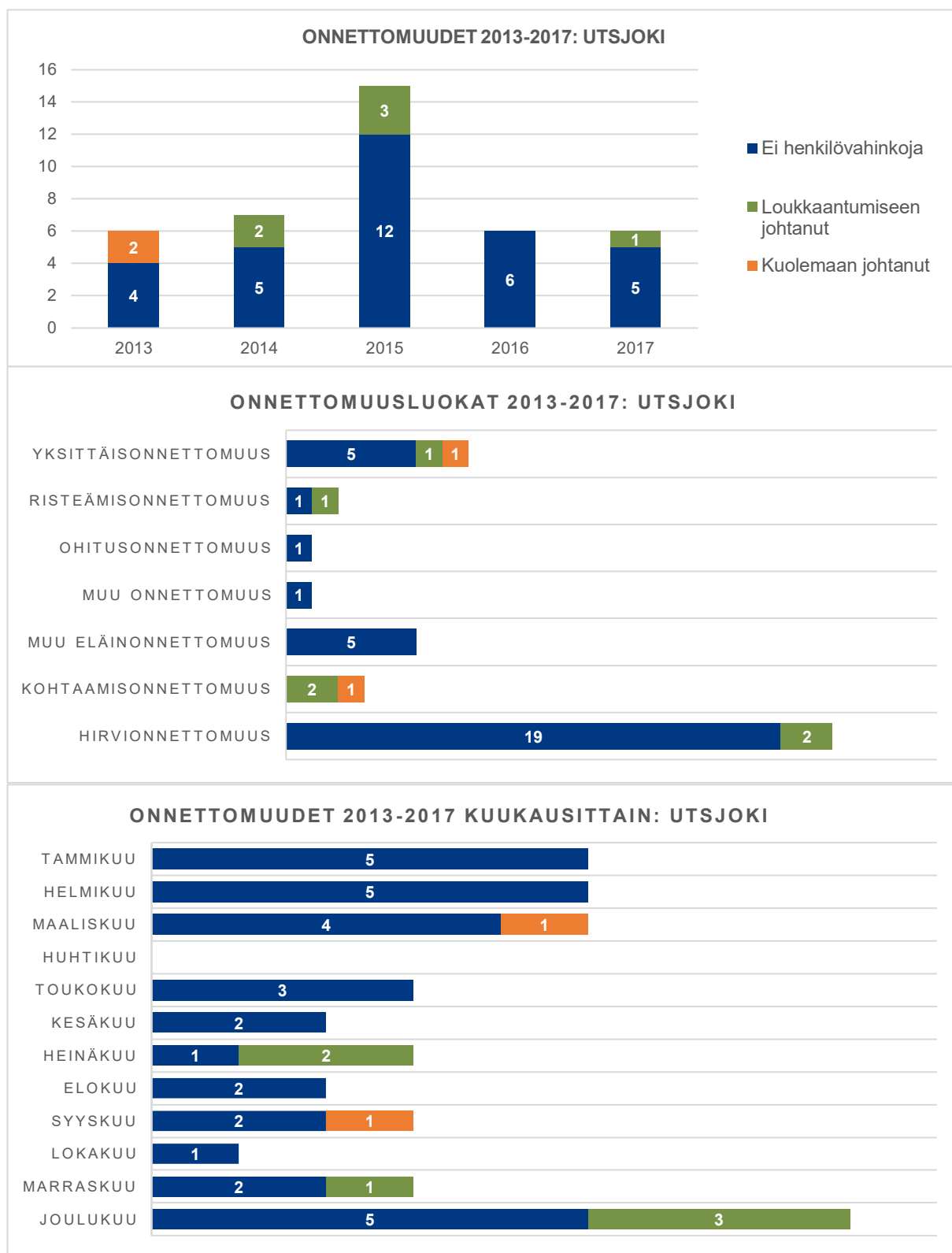
Nro	Alue	Kohdekuvaus	Toimenpide	Toimenpiteen kuvaus	Tienro	Aosa	Aet	Losa	Let	Määrä	Yks.	Kust. arvio (*1000€)	Kiir. lk	Heva väh.	Tarva	Väylän omistaja
1	Ivalo	Vt 4 (Ivalon silta)	Jkpp-yhteys	Jkpp -väylän leventäminen sillalla - käyttö kasvaa uuden koulukeskuksen rakentuessa joen pohjoispuolelle	4	554	50	554	250	200	m		1	0,00139	102	ELY
1	Ivalo	Vt 4 (Ivalon silta)	Muu toimenpide	Kaide jkpp-väylän ja ajoradan väliin	4	554	50	554	250	200	m		1	0,00535	701	ELY
2	Saariselkä	Vt 4 / Viskitie (Laanilan eteläinen liittymä)	Tulppasaareke	Sivusuunnan tulppasaareke	4	546	13200	546	13200	1	kpl	50	1	0,00047	290	ELY
2	Saariselkä	Vt 4 / Viskitie (Laanilan eteläinen liittymä)	Muu toimenpide	Liittymän ennakkoviitat, palvelukohteiden opasteiden ajaintasaistaminen	4	546	13200	546	13200	1	kpl	5	1			Kunta/ Yrittäjät
2	Saariselkä	Vt 4 / Viskitie (Laanilan eteläinen liittymä)	Väistötila	Väistötilan mahdollisuutta tutkittava erikseen	4	546	13200	546	13200	1	kpl	80	1	0,00132	289	ELY
3	Inari	Vt 4 taajaman kohdalla	Tien parantaminen & piha-alueiden jäsentely	Laadittujen suunnitelmien mukaisesti. Toteutus 2019.									1			ELY / kunta
4	Inari	Vt 4 Sikovuonon kohdalla	Nopeusrajoituksen muutos	100 km --> 80 km/h asutuksen kohdalla	4	562	3520	562	5180	1660	m	2	1	0,00256	689	ELY
5	Ivalo	Rantatie 10	Suojatien poisto	Vanha suojatie johtaa rakennuksen seinään						1	kpl	1	1			Kunta
6	Inari	Vt 4 / Huutokalliontie	Muu toimenpide	Näkemäraivaus (erityisesti etelän suuntaan)	4	561	353	561	353			2	1	0,00000	632	Kunta
7	Inari	Vt 4 / Uruvaarantie	Muu toimenpide	Taajamamerkin siirto liittymän itäpuolelle	4	560	1370	560	1370	1	kpl	1	1			ELY
8	Inari	Vt 4 Uruvaarantieltä länteen	Nopeusrajoituksen muutos	Nopeusrajoituksen lasku 60 km/h --> 50 km/h	4	560	1370	560	2130	660	m	1	1	0,00627	678	ELY
9	Inari	Vt 4 väliillä Hirvasniementie-Uruvaara	Nopeusrajoituksen muutos	Nopeusrajoituksen lasku 80 km/h --> 60 km/h	4	559	4240	560	780	850	m	1	1	0,00488	658	ELY
10	Ivalo	Jänkävaarantie	Taajamamerkin lisäys	Taajamamerkin lisäys tien pohjoispäähän								1	1			Kunta
11	Ivalo	Vt 4 / Jänkävaarantie	Nopeusrajoituksen muutos	80 km/h rajoituksen jatko liittymän ja moottorikelkkailureitin ylityskohdan pohjoispuolelle	4	554	1160	554	1640	480	m	1	1	0,00153	689	ELY
12	Ivalo	Vt 4 / Kirkkokuja	Muu toimenpide	Näkemäraivaus (erityisesti pohjoisen suuntaan, puustoa edessä)	4	554	420	554	420	1	kpl	1	1	0,00000	632	Kunta
13	Saariselkä	Vt 4 / Kaunis pääntie (pohjoisin liittymä)	Liittymän poisto	Katkaistaan liittymä (moottorikelkkailureitiltä poistuu tien ylitys)	4	549	0	549	0	1	kpl	5	1	0,00216	283	ELY / Kunta
13	Saariselkä	Vt 4 / Saariseläntie	Muu toimenpide	Kaunis pää huippu -opasteen siirto pääliittymään	4	549	460	546	17380	1	kpl	1	1			ELY
14	Ivalo	Vt 4 (Ivalo hotellin kohta)	Suojatiesaareke	Suojatie hotellin liittymän eteläpuolelle	4	553	6030	553	6030	1	kpl	30	1	0,00506	603	ELY
14	Ivalo	Vt 4 (Ivalo hotellin kohta)	Jkpp-yhteys	Suora kulkuyhteys pyörätieltä urheilukeskuksen pihalle						30	m	10	1			Kunta
15	Ivalo	Mt 9691 (Lentokentäntie)	Valaistus	Valaistuksen jatko lentoasemalle	9691	1	1550	1	2700	1150	m	80	1	0,00247	362	ELY/Finavia

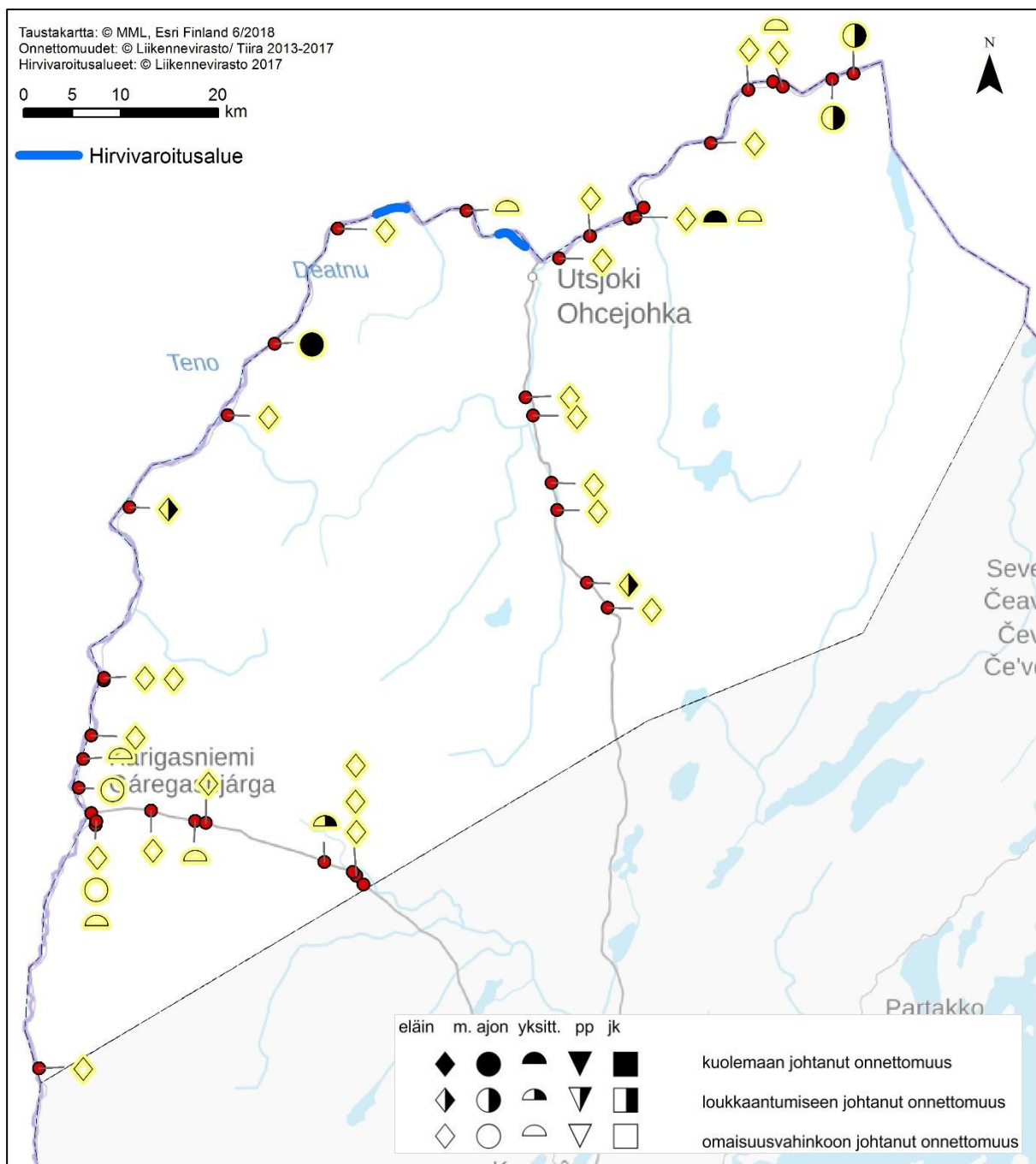
Nro	Alue	Kohdekuvaus	Toimenpide	Toimenpiteen kuvaus	Tienro	Aosa	Aet	Losa	Let	Määrä	Yks.	Kust. arvio (*1000€)	Kiir. lk	Heva väh.	Tarva	Väylän omistaja
16	Ivalo	Vt 4 / Takkatie	Saareke	Suojatie 60 km/h alueella --> Suojatien poisto ja uusi saareke ylityskohtaan	4	553	5210	553	5210	1	kpl	30	1	0,00374	281	ELY
17	Inari	Vt 4 / V.E. Törmäsentie	Suojatiesaareke	Uusi suojatiesaareke nykyisen suojatien kohdalle	4	560	1740	560	1740	1	kpl	30	1	0,00194	281	ELY
18	Inari	Vt 4 / Jomppasenpolki	Suojatien poisto	Suojatie mutkassa ja esitetty suojatiesaareke hyvin lähellä	4	560	1875	560	1875	1	kpl	1	1			ELY
19	Ivalo	Kt 91 (Nellimintie) / mt 969	Suojatien poisto	Suojatie 60 km/h alueella	91	1	7060	1	7060	1	kpl	1	1			ELY
20	Saariselkä	Vt 4 Kelotien kohdalla	Alikulku	Katualikulku (sis. myös moottorikelkkailureitin)	4	546	16900	546	16900	1	kpl		2	0,00057	133	ELY/kunta
21	Ivalo	Kt 91 (Nellimintie) / Ulkuniementie	Saareke	Suojatie 60 km/h alueella --> Suojatien poisto ja uusi saareke ylityskohtaan	91	1	1820	1	1820	1	kpl	30	2	0,0005	281	ELY
22	Ivalo	Kt 91 (Nellimintie) / Pounulantie	Suojatien poisto	Suojatie 60 km/h alueella --> Suojatien poisto	91	1	3035	1	3035	1	kpl	1	2			ELY
23	Ivalo	Kt 91 (Nellimintie) / Karsimukantie	Saareke	Suojatie 60 km/h alueella --> Suojatien poisto ja uusi saareke ylityskohtaan	91	1	3350	1	3350	1	kpl	30	2	0,0005	281	ELY
24	Ivalo	Kt 91 (Nellimintie) / mt 969	Tulppasaareke	Sivusunnan tulppasaareke kantatielle	91	2	0	2	0	1	kpl	20	2	0,00132	290	ELY
25	Ivalo	Mt 969 (Keväjäjärven kohta)	Muu toimenpide	Opasteviitta maantieltä asuinalueelle	969	1	4430	1	4430	1	kpl	2	2			ELY / Kunta
26	Ivalo	Mt 9682 (Koppelontie)	Tien leventäminen	Leveämpi piennar osuudella, jossa ei erillistä jkpp-väylää	9682	1	2070	2	2900	8200	m		2	0,01001	173	ELY
27	Inari	Huutokalliontie ja Siidan piha-alue	Muu toimenpide	Piha-alueen jäsentely, jkpp-yhteyksien parantaminen, suojatie Huutokalliontien ylitystä varten								15	2			Kunta
28	Ivalo	Mt 9691 (Lentokentäntie)	Jkpp-yhteys	Jkpp-väylän jatko lentoasemalle	9691	1	1620	1	2700	1080	m	500	2	0,00019	101	ELY/Finavia
29	Ivalo	Vt 4 / mt 19892 (Tolosentie)	Liittymän parantaminen	Sivusunnan tulppasaareke ja väistötie valtatielle	4	552	3020	552	3020	1	kpl	50	2	0,00692	290, 289	ELY
30	Inari	Vt 4 Kaamasen kohdalla	Tien leventäminen	Leveämpi piennar kylän kohdalla (ei siltojen kohdalla)	4	566	1700	566	5900	5200	m		3	0,01055	904	ELY
31	Inari	Vt 4 / Huutokalliontie	Muu toimenpide	Huutokalliontien tasauksen nosto								10	3			Kunta
32	Ivalo	Metsätie	Jkpp-yhteys	Uusi jkpp-väylä tien varteen						420	m	170	3			Kunta
33	Ivalo	Vt 4 kirkon kohdalla	JKPP alikulku	Alikulku kirkon kohdalle	4	554	290	554	290	1	kpl	500	3	0,00435	131	ELY

5.2. Utsjoki

Onnettomuudet

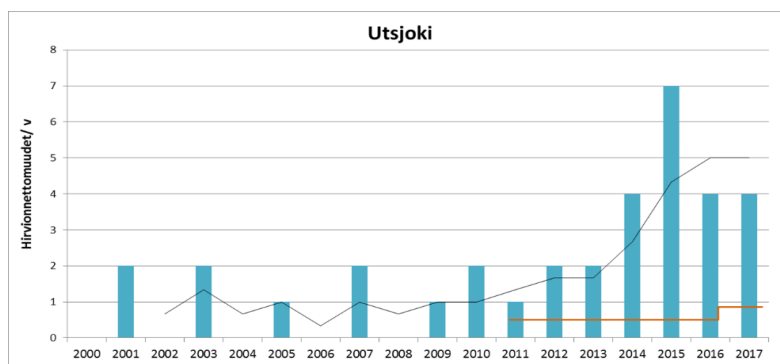
Utsjoen alueella tapahtui vuosina 2013–2017 yhteensä 40 onnettomuutta, joista 20 % johti henkilövahinkoihin. Onnettomuuksien määrä on ollut useana vuonna noin kuuden onnettomuuden tuntumassa. Eniten onnettomuuksia tapahtui vuonna 2015.





Kuva 29. Onnettomuudet Utsjoella vuosina 2013–2017.

Hirvionnettomuuksien määrä on ollut keskimääräistä suurempi vuodesta 2014 lähtien ja määrä oli suurimmillaan vuonna 2015.



Liikennemäärät, nopeusrajoitukset ja väistämisvelvollisuudet

Utsjoen keskustaajaman tieverkko on selkeä ja liikennemäärät melko vähäisiä. Valtatien keskimääräinen liikennemäärä keskustaajamassa on 900 ajoneuvoa vuorokaudessa, josta raskaan liikenteen osuus on reilu 7 %. Taajaman eteläpuolella raskaan liikenteen osuus on lähes 19 %.

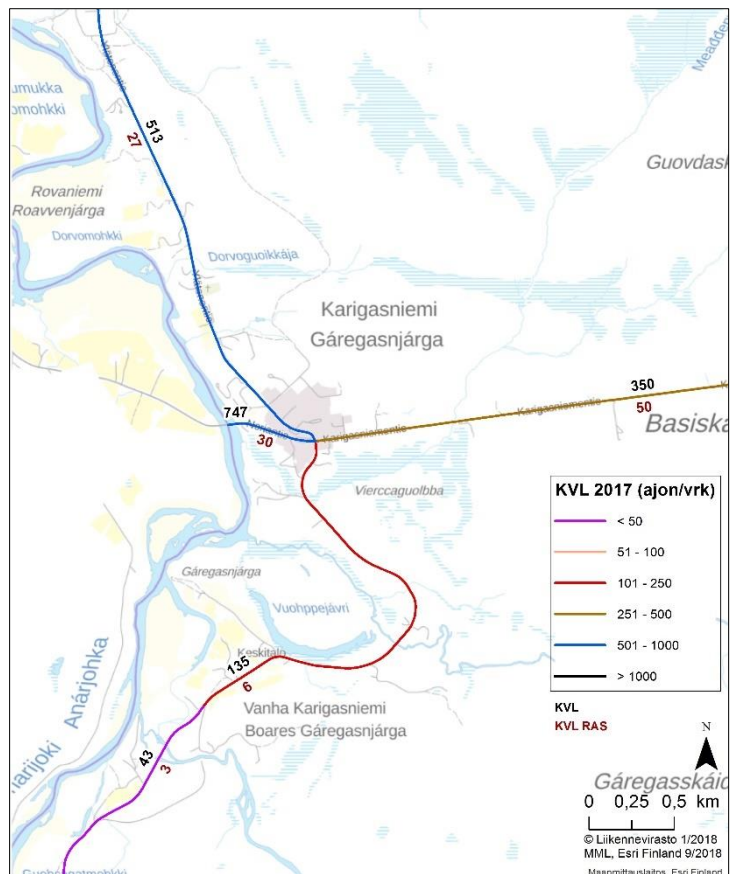
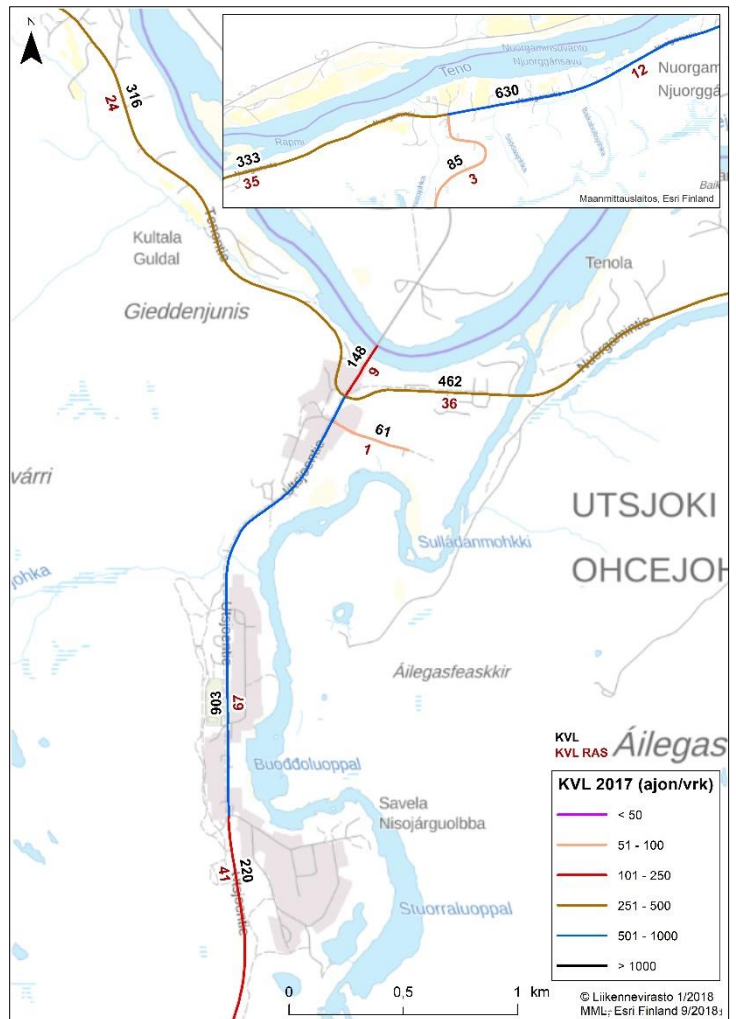
Karigasniemen taajamassa raja-aseman läheisyydessä keskimääräinen liikennemäärä on noin 750 ja maantiellä 970 reilu 500 ajoneuvoa vuorokaudessa.

Väistämisvelvollisuudet Utsjoen keskustaajamissa sekä Karigasniemessä ja Nuorgamissa ovat selkeät. Maantiet ovat etuajo-oikeutettuja ja katuliittymiä on vain vähän. Keskustaajamassa suurin osa katuliittymistä sijaitsevat Savelan alueella ja liittymät ovat nykyisellään jo tasa-arvoisia. Väistämisvelvollisuuksiin ei siis Utsjoella esitetä muutoksia. Tasa-arvoiset liittymät rauhoittavat katuverkon liikennettä ja tämä on syytä huomioida, jos katuverkko täydentyy tulevaisuudessa.

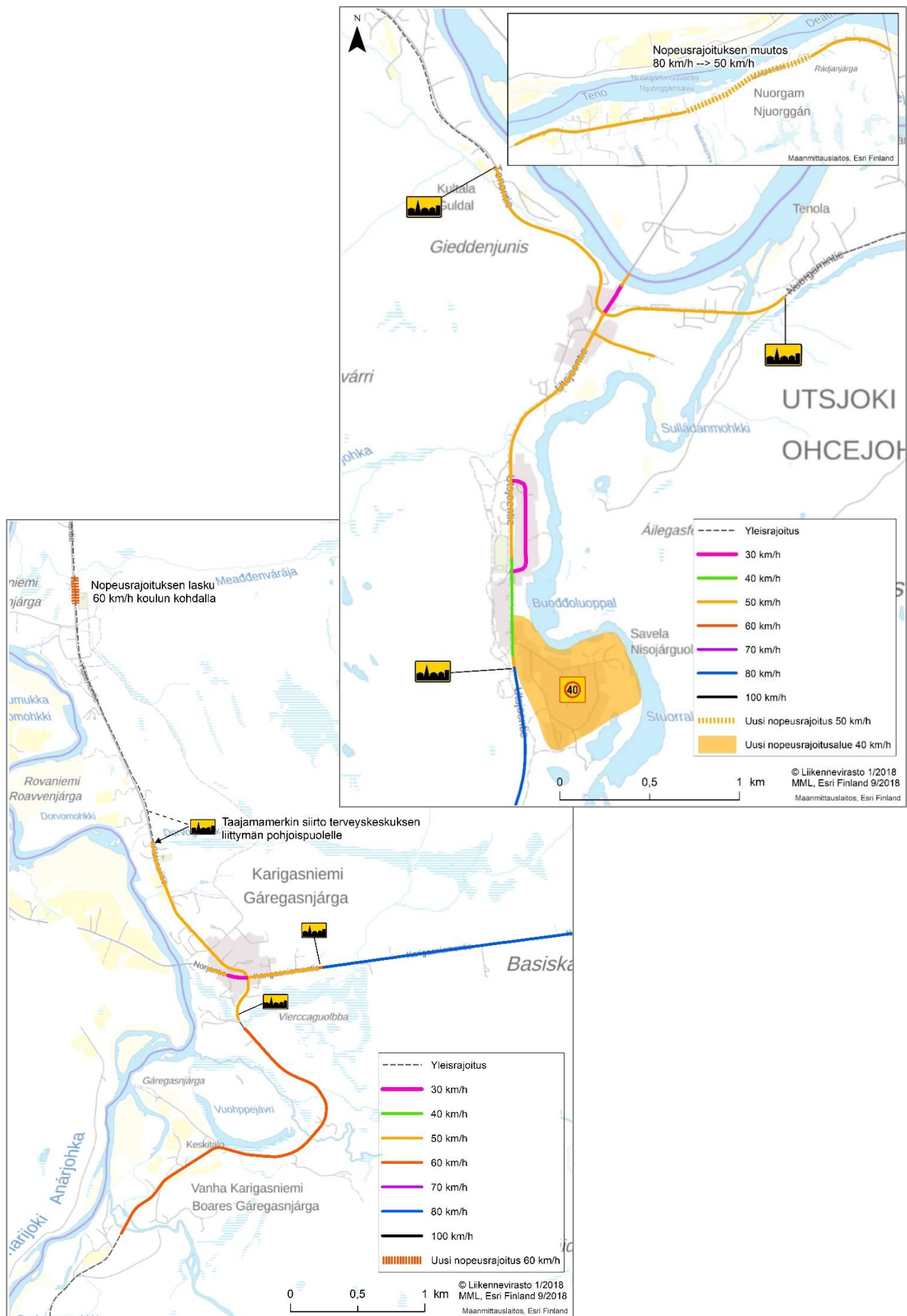
Keskustaajamassa nopeusrajoitus on pääsääntöisesti 50 km/h. Koulun, kirjaston ja uimahallin kohdalla nopeusrajoitus on 40 km/h ja Seitantiellä nopeusrajoitus on 30 km/h. Karigasniemen taajama-alueella sekä Nuorgamin kylän kohdalla on voimassa 50 km/h nopeusrajoitus.

Nopeusrajoituksiin esitetään Utsjoen alueella seuraavia muutoksia (kuva 31):

- Alueneopeusrajoitus 40 km/h tai 30 km/h Savelan alueelle
- Mt 970 – taajamamerkin siirto terveysaseman liittymän pohjoispuolelle
- Mt 970 – Nopeusrajoituksen lasku 80 km/h → 60 km/h Karigasniemen koulun kohdalla
- Mt 970 – Nopeusrajoituksen lasku 80 km/h → 50 km/h Nuorgamin kylästä rajan suuntaan → yhtenäinen nopeusrajoitus rajalle saakka.



Kuva 30. Keskimääräinen vuorokausiliikenne (KVL) vuonna 2017.



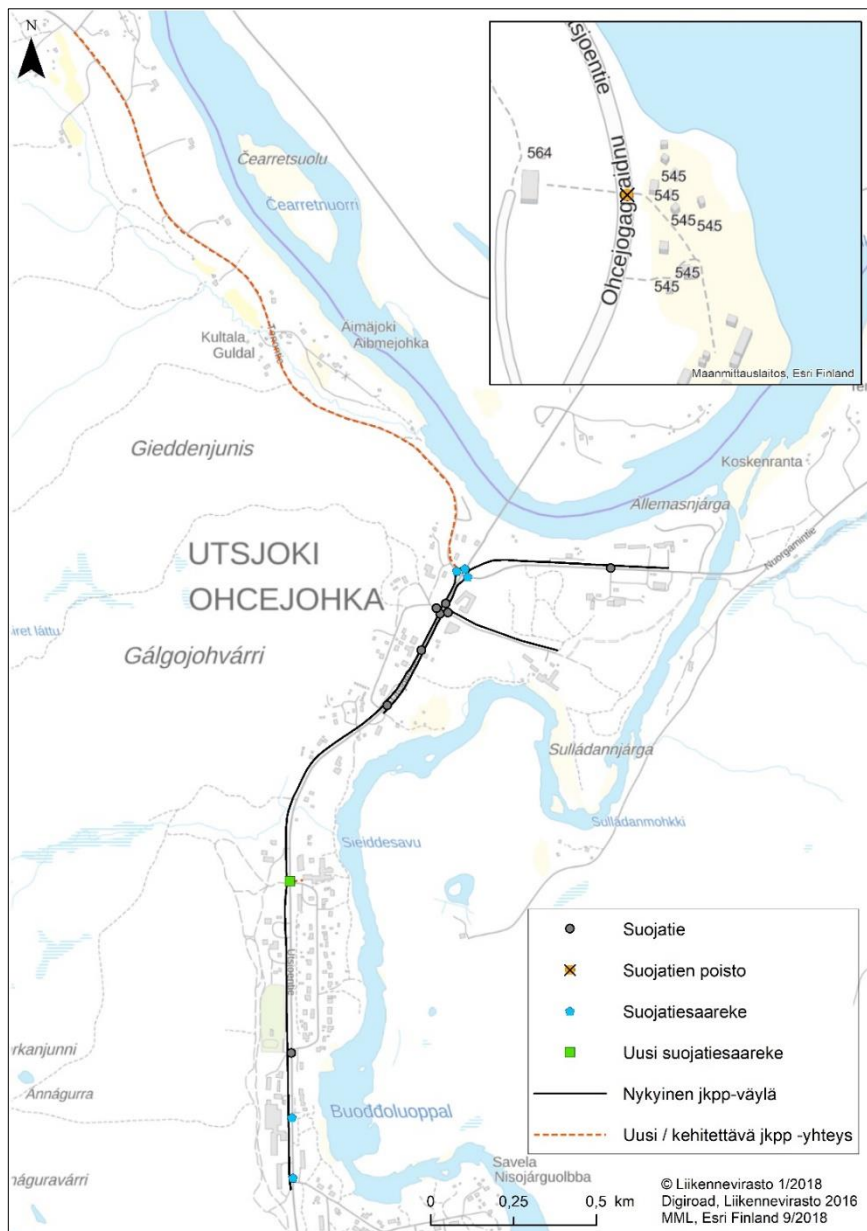
Kuva 31. Nopeusrajoitusesitykset Utsjoen alueella.

Kävely ja pyöräily

Utsjoella jalankulku- ja pyöräilyväylät sijaitsevat maanteiden varsilla. Keskustaajaman kohdalla jalankulku- ja pyöräilyväylä kulkee koko matkan valtatie 100:n länsipuolella ja pohjoisosassa tien molemmiin puolin. Maantien 970 (Nuorgamintie) varressa jalankulku- ja pyöräilyväylä jatkuu noin 600 metrin matkan itään päin. Nuorgamin kylän kohdalla on erillinen jalkapalloväylä noin 1,4 km matkalla. Karigasniemellä jalankulku- ja pyöräilyväylät kulkevat melko kattavasti maanteiden varsilla kylän kohdalla.

Kävelyn ja pyöräilyn kannalta keskeisimmäksi kehityskohteeksi nousee pyöräilyverkoston laajentaminen keskustaajamasta maantien 970 (Tenontie) vartta länteen päin. Vaikka liikennemäärä maantiellä ovat nykyisellään melko vähäinen (KVL 316 ajon/vrk), jkpp -yhteys on merkittävä erityisesti matkailun näkökulmasta. Yhteys esitetään toteutettavan Vallen lomakylän liittymään saakka. Jkpp-yhteys parantaisi erityisesti talviaikaan liikkuvien turistien turvallisuutta.

Tenontien piennar on nykyisellään hyvin kapea ja talvisaikaan tien kapeus korostuu entisestään. Kävely- ja pyöräily-yhteyden parantaminen voidaan toteuttaa joko levennettyinä pientareena tai erillisenä jkpp-väylänä. Maastonmuodot asettavat haasteensa väylän toteutukselle ja nostavat kustannuksia. Osuudella on myös yksi lyhyt silta Äimäjoentien liittymän eteläpuolella. Jatkosuunnittelussa ratkaistaan väylä tekninen toteutustapa ja sijainti.



Kuva 32. Nykyinen jalankulku- ja pyöräilyväylien verkko sekä esitetyt kehittämistoimenpiteet

Muita esitettyjä toimenpiteitä ovat:

- Uusi suojatiesaareke valtatielle 4 Seitantien pohjoiseen liittymään, terveyskeskuksen lähelle.
- Erillinen kulkuyhteys em. suojatiesaarekkeelta terveyskeskuksen pihaan.
- Suojatien poisto valtatieltä 4 kirkon kohdalta. Vaarallinen ylityspaikka on 60 km/h alueella ja suojatie voi luoda liiallista ”turvallisuuden tunnetta”.

Maantiet ja pihat

Karigasniemen taajamassa esitetään maantien 970 ja piha-alueiden jäsentelyä palveluiden kohdalla. Piha-alueet erotetaan maantiestä rakenteellisin ratkaisuin ja pysäköintipaikat osoitetaan selkeästi. Maantielle rakennetaan suojaesaareskeet jaksottamaan maantietä sekä turvaamaan tienylityksiä.



Kuva 33. Maantien 790 jäsentely Karigasniemen kohdalla.

Muita Karigasniemen alueelle esitetyjä toimenpiteitä ovat:

- Näkemän parantaminen päiväkodin liittymässä kylttejä siirtämällä
- Päiväkodin piha-alueen jäsentely (jättöpaikka & pysäköintialue) tarvittaessa
- Kääntöpaikan selkeämpi osoittaminen Karigasniemen koulun piha-alueella
- Näkymän parantaminen koulun liittymässä postilaatikkoja siirtämällä.



Kuva 34. Päiväkodin liittymä sekä piha-alue.



Kuva 35. Karigasniemen koulun liittymä sekä piha-alue.

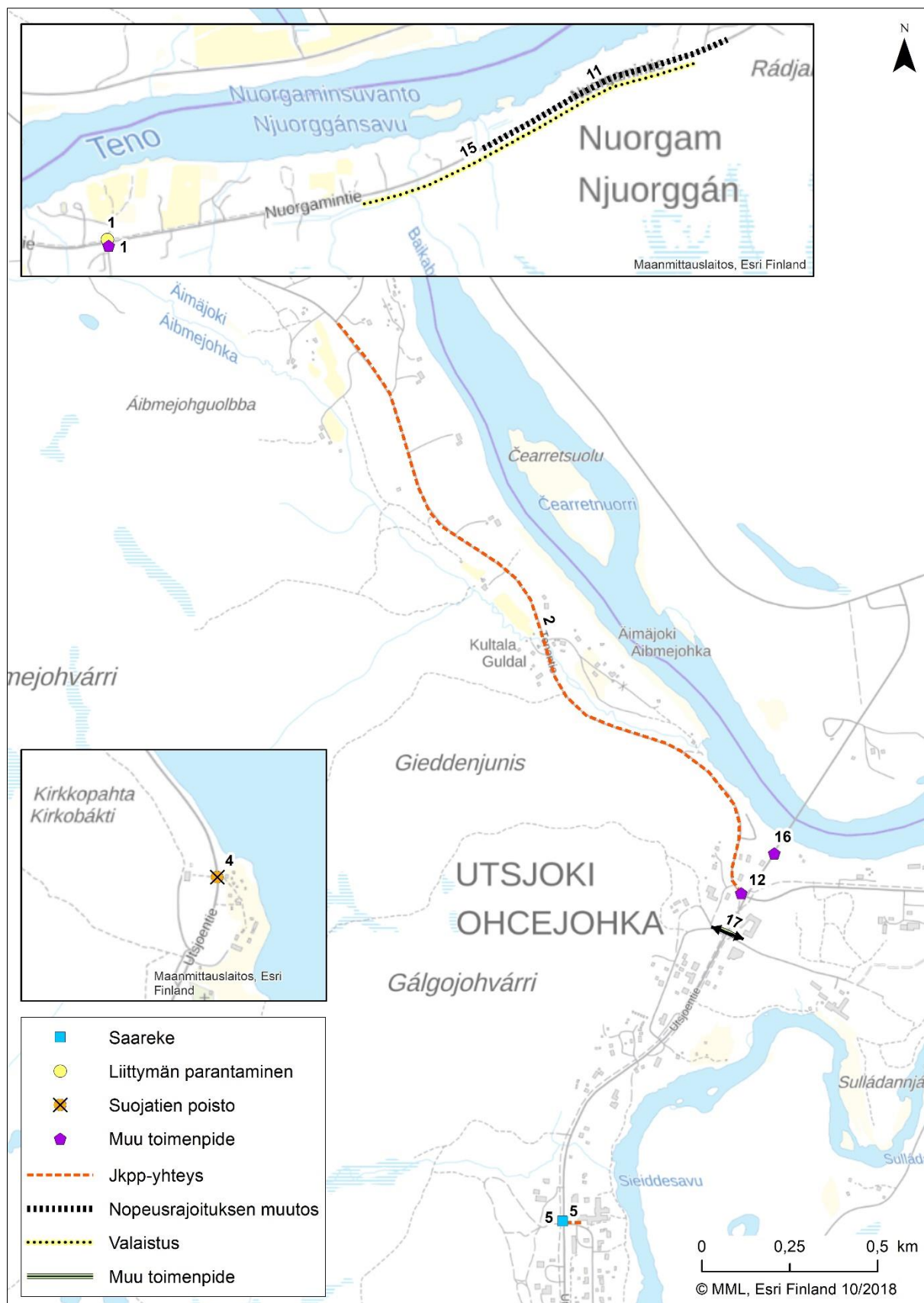
Nuorgamin kylän kohdalla keskeiseksi parantamistoimenpiteeksi nousee koulun liittymän parantaminen (mt 970/Tenotormä). Liittymä on nykyisellään kapea ja huomaamaton eikä liittymä ole kohdakkain vastapäisen maantieliittymän kanssa. Liittymä esitetään levennettäväksi sekä kohdistettavaksi maantieliittymän kanssa. Tämä vaatii valaisinpylvään siirtämistä. Lisäksi maantieliittymän näkemää esitetään parannettavan Pulmankijärvi -opastetta siirtämällä. Maantielle 970 esitetään myös valaistuksen jatkamista kylän kohdalta raja-aseman suuntaan, jotta saadaan yhtenäinen valaistu tieosuus rajalta Nuorgamin kylään saakka.

Utsjoen kärkihankkeiksi esitetään Nuorgamin koulun liittymän parantamista sekä jalankulku- ja pyöräily-yhteyden kehittämistä maantien 970 (Tenontie) varressa valtatieltä lännen suuntaan.

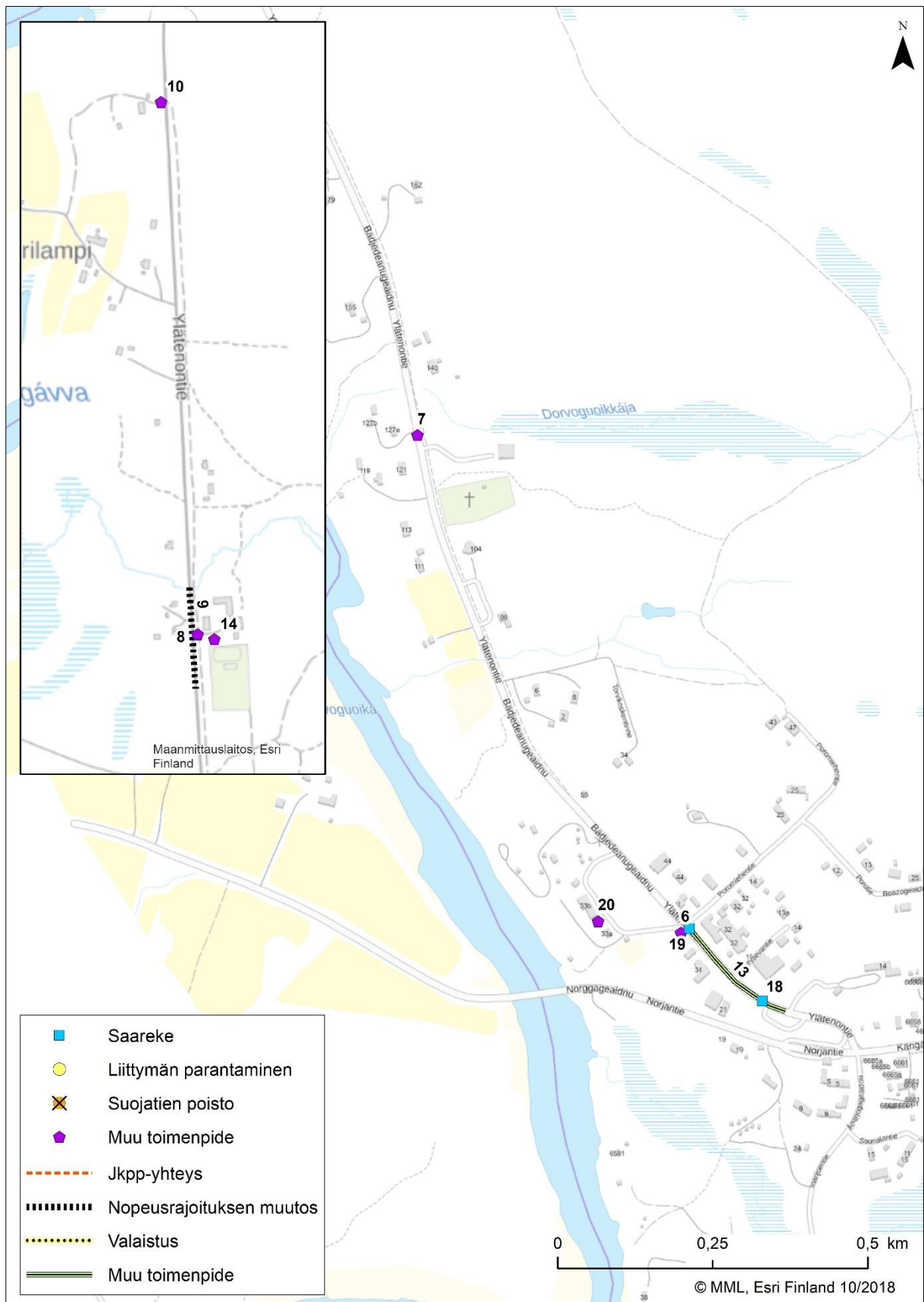


Kuva 36. Koulun liittymä Pulmankijärventieltä (mt 19999) kuvattuna.

Toimenpideohjelma



Kuva 37. Toimenpiteet Utsjoen keskustaajamassa ja Nuorgamin alueella.



Kuva 38. Toimenpiteet Karigasniemen alueella.

Nro	Alue	Kohdekuvaus	Toimenpide	Toimenpiteen kuvaus	Tienro	Aosa	Aet	Losa	Let	Määrä	Yks.	Kust. arvio (*1000€)	Kiir. lk	Heva väh.	Tarva	Väylän omistaja
1	Nuorgam	Tenotörmä / mt 970 (Nuorgaminietie)	Liittymän parantaminen	Koulun liittymän leventäminen (huomitoitava sähköpylvään siirto)	970	21	6440	21	6440	1	kpl	30	1	0,00027	287	Kunta
1	Nuorgam	Mt 970 (Nuorgaminietie) / mt 19999 (Pulmankijärventie)	Muu toimenpide	Näkemän parantaminen Pulkankijärvi -kyltiä siirtämällä	19999	1	0	1	0	1	kpl	1	1	0,00000	632	ELY
2	Utsjoki	Mt 970 (Tenontie) valtatieltä 4 lanteen päin	JKPP-väylä	Uusi ikkp-väylä / tien leventäminen Vallen lomakylään saakka	970	13	7770	13	9910	2140	m	1000	1	0,00056	101	ELY
3	Utsjoki	Savelan alue	Nopeusrajoituksen muutos	Uusi aluenopeusrajoitus 40 tai 30 km/h Savelan alueelle.								1	1			Kunta
4	Utsjoki	Vt 4 / kirkon kohta	Suojatien poisto	Valaistus kunnan periaatteiden mukaisesti.	4	582	200	582	200	1	kpl	1	1			ELY
5	Utsjoki	Vt 4/Seltatien pohjoinen liittymä	Suojatiesaareke	Vaarallinen suojatie 60 km/h alueella	4	582	4510	582	4510	1	kpl	30	1	0,00048	281	
5	Utsjoki	Vt 4/Seltatien pohjoinen liittymä	JKPP-väylä	Suojatiesaareke valtatielle liittymän pohjoispuolelle JKPP-jatko terveyskeskuksen pihaan						20	m	10	1			Kunta
6	Karigas-niemi	Mt 970 / Poromiehentie (liittymä päiväkodin suuntaan)	Muu toimenpide	Näkemän parantaminen mainoskyltiä siirtämällä	970	1	360	1	360	1	kpl	1	1			Kunta
7	Karigas-niemi	Mt 970	Muu toimenpide	Taajamamerkin siirto terveyskeskuksen liittymän pohjoispuolelle	970	1	1310	1	1310	1	kpl	1	1			ELY
8	Karigas-niemi	Vt 4 / Karigasniemen koulun pihaliittymä	Muu toimenpide	Näkemän parantaminen - postilaatikkokojen siirto liittymästä piha-alueelle	970	1	3280	1	3280	1	kpl	1	1	0,00002	632	Kunta
9	Karigas-niemi	Mt 970 Karigasniemen koulun kohta	Nopeusrajoituksen muutos	Nopeusrajoituksen laskeminen 80 km/h --> 60 km/h	970	1	3450	1	3150	300	m	1	1	0,00058	685	ELY
10	Karigas-niemi	Mt 970 pyörätien loppukohta pohjoisessa	Muu toimenpide	Pyörätielle ohjaava merkin vaihtaminen pyöreästä ikkp-väylän merkistä kantikkaaseen	970	1	4290	1	4290	1	kpl	1	1			ELY
11	Nuorgam	Mt 970 (Nuorgaminietie)	Nopeusrajoituksen muutos	Nopeusrajoituksen laskeminen 80 km/h --> 50 km/h	970	21	7970	21	9000	1030	m	1	1	0,00458	686	ELY
12	Utsjoki	Mt 970 (Tenontie) / Vt 4	Muu toimenpide	Näkemän parantaminen kylttiä siirtämällä / nostamalla (lansisuunnasta saavuttaessa opasteekyltit näkenästeenä pohjoisen suuntaan)	970	13	9910	13	9910	1	kpl	1	2	0,00000	632	ELY
13	Karigas-niemi	Mt 970 ympäristö Karigasniemen taajamassa palveluiden kohdalla	Muu toimenpide	Piha-alueiden erottaminen maantiestä sekä pysäköintipaikkojen selkeä merkitseminen piha-alueilla.	970	1	190	1	370	180	m	10	2	0,00047	658	ELY / Kunta/ Kiinteistöt
14	Karigas-niemi	Karigasniemen koulu	Muu toimenpide	Käytäntöpaikan selkeämpi osoittaminen								5	2			Kunta
15	Nuorgam	Mt 970 (Nuorgaminietie)	Valaistus	Valaistuksen jatkaminen	970	21	7450	21	8890	1440	m	150	2	0,00295	362	ELY
16	Utsjoki	Vt 4 / tulli	Muu toimenpide	Tullin ympäristön liikennejärjestelyt tullin suunnitelmien mukaisesti									3			Tulli
17	Utsjoki	Vt 4 ylitys taajamassa (Luossan liittymän läheisyydessä)	Muu toimenpide	Moottorikelkailureitin ylityspaikka, jos reitistö laajenee vallaten länsipuolelle								5	3			ELY / Kunta
18	Karigas-niemi	Mt 970 Karigasniemen taajamassa	Suojatiesaareke	Suojatiesaareke maantielle P-alueen ja nykyisen suojatien länsipuolelle sekä yhteys suojatieltä P-alueelle	970	1	190	1	190	1	kpl	50	3	0,00035	281	ELY
19	Karigas-niemi	Mt 970 / Poromiehentie (Karigasniemen taajamassa)	Suojatiesaareke	Suojatiesaareke maantielle liittymän kaakkoispuolelle sekä yhteys suojatieltä päiväkodille vievälle tielle	970	1	340	1	340	1	kpl	50	3	0,00035	281	ELY
20	Karigas-niemi	Karigasniemen päiväkot	Muu toimenpide	Pysäköintialueen/jättäpaikan jäsentely								20	3			

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, sivuojuiluiskien niittäminen sekä liittymien näkemäalueiden vaaliminen eivät merkittävästi vähennä (laskennallisesti) henkilövahinko-onnettomuuksien määrää vuositason tasolla, mutta vaikuttavat tielläliikkujan yleiseen viihtyvyyteen, asenteisiin ja käyttäytymiseen. Selkeä ja johdonmukainen liikenneympäristö kielii vastuuntunnosta, joka "tarttuu" tielläliikkujaan. Toimiva liikenneympäristö lisää asumisviihtyvyyttä ja alueen "imagoa", jolloin liiketoimintaedellytyksetkin paranevat.

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

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

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

ELY-keskuksen maanteille kohdistuvien toimenpiteiden yhteisvaikutus on noin 0,08 henkilövahinko-onnettomuutta vähemmän vuosittain. Kuntakohtaisissa toimenpidetaulukoissa on esitetty laskennalliset vähennämät toimenpiteittäin.

Toimenpidetaulukoissa esitetyt hankkeiden kustannukset ovat arvioituja keskimääräisiä kustannuksia. Laajempien hankekokonaisuuksien kustannuksia ei ole tässä vaiheessa määritetty, joten kokonaiskustannukset ovat todellista alhaisempia. Karkeasti arvioidut toimenpiteiden kokonaiskustannukset ovat noin 3,03 miljoonaa euroa. Kustannuksista 1,66 milj. euroa sijoittuu Inarin kunnan alueelle ja 1,37 milj. euroa Utsjoen kunnan alueelle. Kustannusten jakaantumista ELY-keskuksen ja kunnan sekä mahdollisten yksityisten tahojen välillä on tarpeen tarkastella toimenpidekohtaisesti.

7. 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.

8. Liitteet

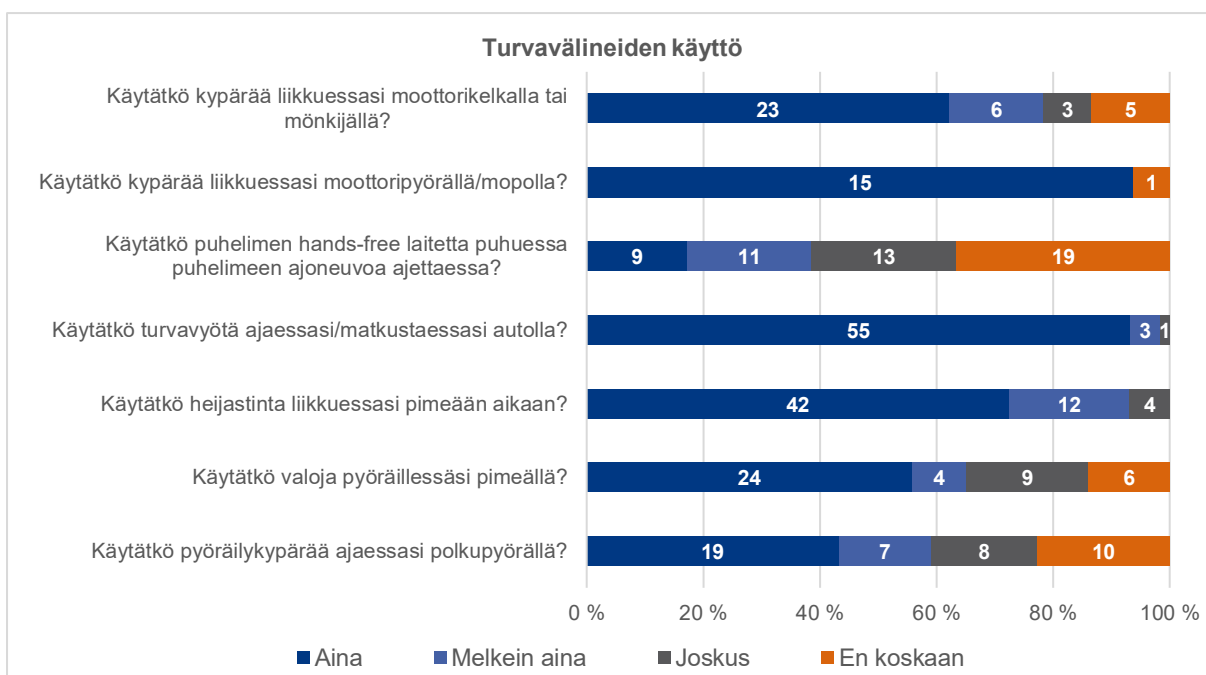
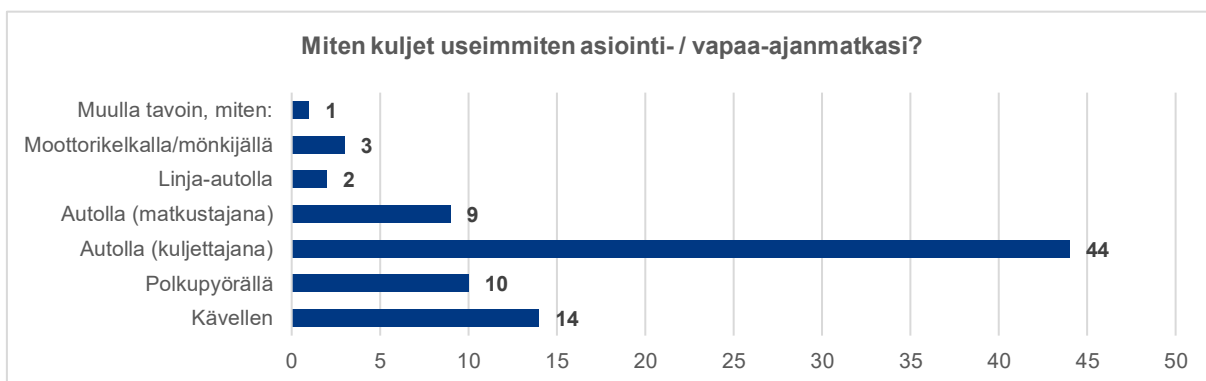
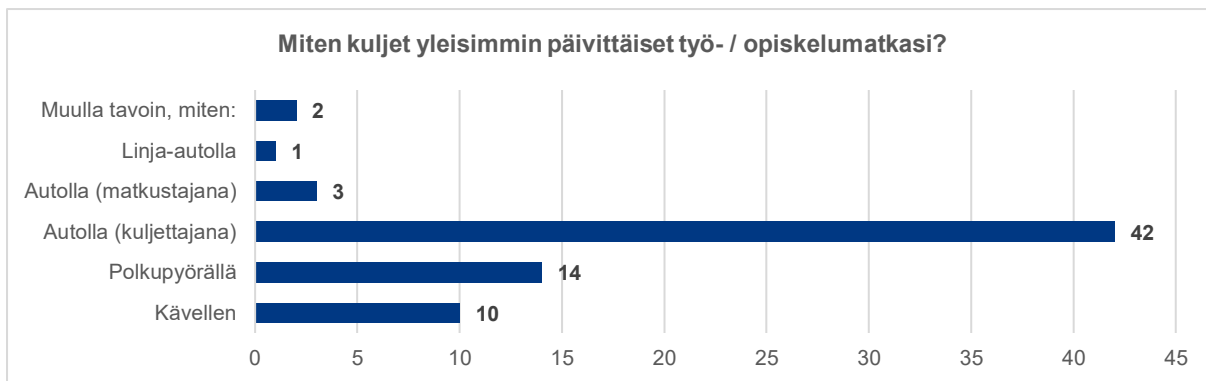
Liite 1. Asukas- ja koululaiskyselyjen yhteenveto

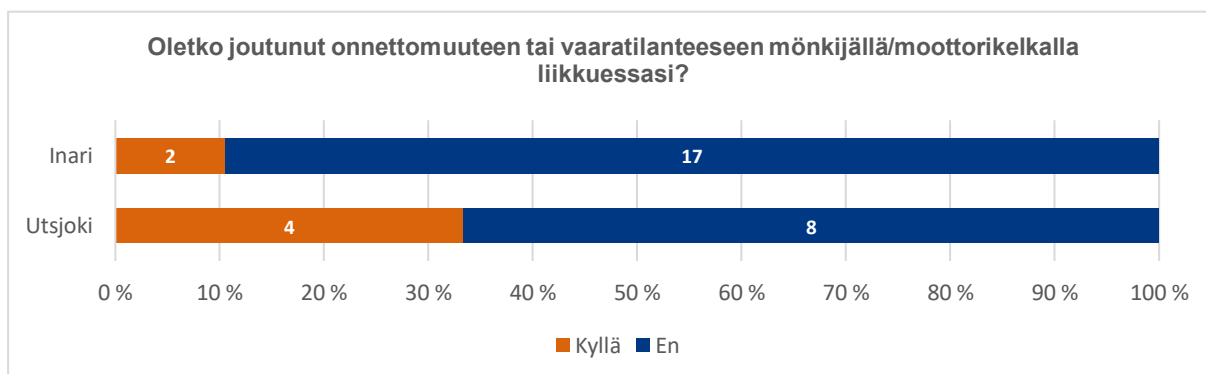
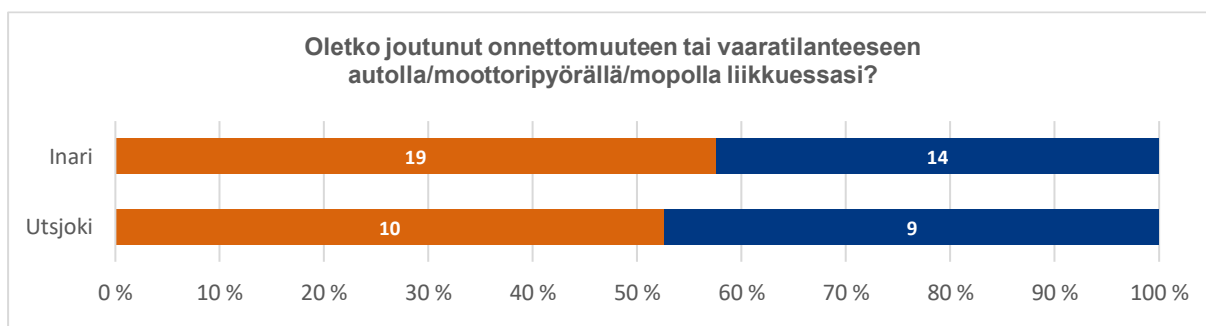
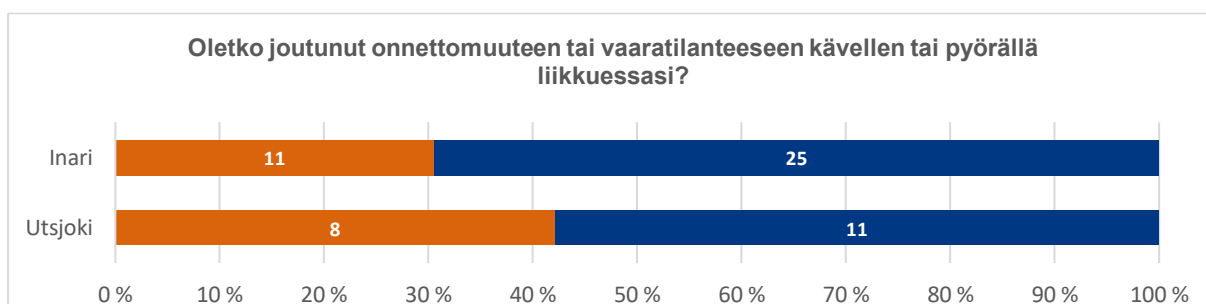
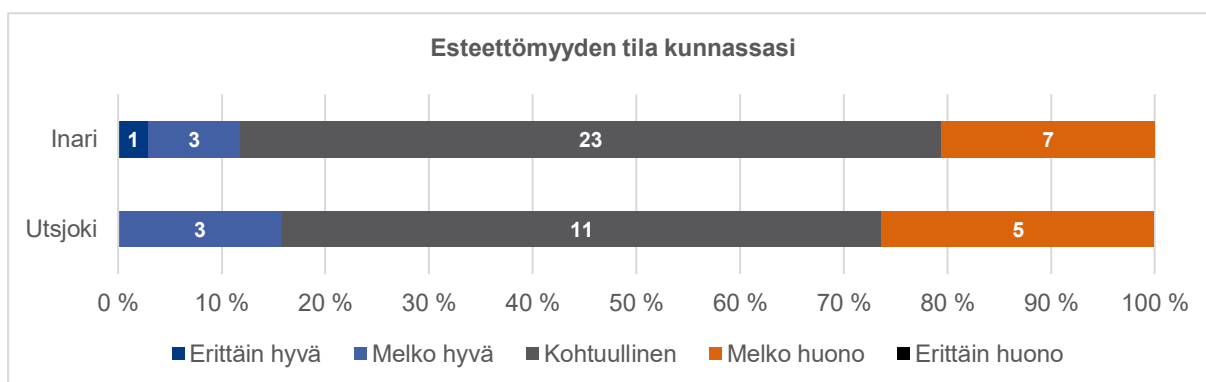
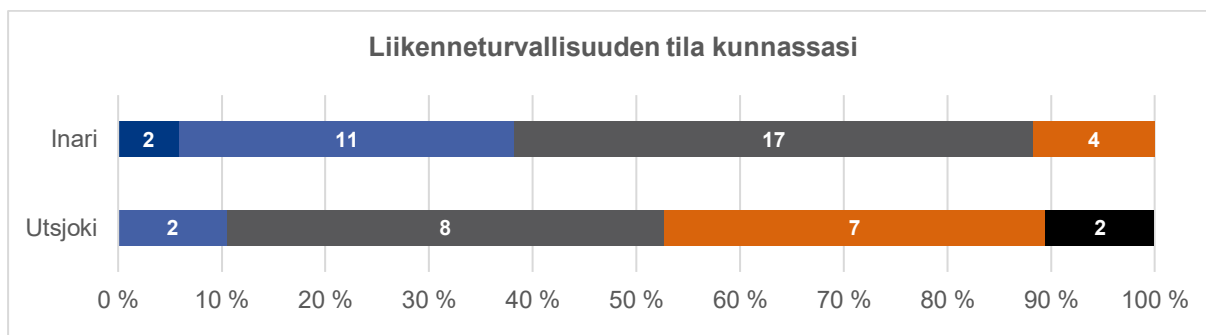
Liite 2. Kuntakohtaiset kartat koulumatkojen turvallisuudesta

Liite 1. Asukas- ja koululaiskyselyn yhteenveto

Asukaskyselyyn saatiin yhteensä 60 vastausta. Vastaajista 36 ilmoitti kotikunnakseen Inarin ja 19 Utsjoen. 5 vastaajaa asuivat muualla tai eivät ilmoittaneet kotikuntaansa.

Kulkumuoto ja turvavälineiden käyttö – kunnat yhteensä



Liikenneturvallisuuden tila

Kolme yleisintä rikkomusta, joita havaitset liikenteessä tai miten saatat itse toimia.			
	Kaikki vastaajat	Inari	Utsjoki
turvavälin unohtaminen	18	16	2
matkapuhelimen käyttö autolla ajettaessa	29	16	10
nopeusrajoitusten noudattamatta jättäminen	34	20	11
vilkun käyttämättä jättäminen	15	9	4
muiden autoilijoiden huomioitta jättäminen esim. kaistanvaihdon yhteydessä	4	4	0
vaaralliset ohitukset	21	15	5
rattijuoppous	8	1	6
mopoilla kaahailu / temppuilu / ennakolta arvaamaton käyttäytyminen	8	7	1
mopoilu jalkakäytävällä tai pyörätiellä, jossa mopolla ajaminen on kielletty	3	0	3
jalankulkijaa ei huomioida suoja tiellä	5	3	2
jalankulkijat ja pyöräilijät ylittävät tien muualta kuin suojatien tai pyörätien jatkeen kohdalta	9	4	5
pyöräilijöiden ennalta arvaamaton käyttäytyminen, joka ei huomioi muita liikkuja	6	3	2
muu rikkomus	7	4	3

Minkä liikenteeseen liittyvän asian kehittämiseen tulisi mielestäsi eniten panostaa kunnassasi?			
	Kaikki vastaajat	Inari	Utsjoki
liikennekäyttäytyminen (esim. muiden liikkujien huomioon ottaminen ja liikennesääntöjen noudattaminen)	22	14	5
jalkakäytävien tai pyöriteiden kattavuus (pitkät/hankalat/puuttuvat yhteydet)	20	13	6
jalkakäytävien tai pyöriteiden sekä ajoneuvoliikenteen risteykset (suoja tiet, alikulut jne.)	10	8	1
jalkakäytävien tai pyöriteiden kunnossapito ja laatu	3	3	0
jalankulkuväylien esteettömyyden parantaminen	5	4	1
viihtyisien kävely/keskusta-alueiden kehittäminen	15	8	6
valaistus	11	7	3
teiden ja katujen risteykset	8	5	1
teiden ja katujen kunnossapito ja laatu (päällysteet, tieympäristön hoito jne.)	30	22	6
teiden leveydet	8	3	4
ajoneuvoliikenteen viitoitus ja opastus	0	0	0
autojen pysäköintipaikat ja -alueet taajamissa	3	2	1
liikenteen melu ja päästöt	2	1	1
moottorikelkkareittien ja teiden risteykset	11	4	7
kynnyksen madaltaminen ilmoittaa poliisille rattijuopumuksesta tai muusta alentuneesta ajokyvystä	7	2	5
muu liikenteen osa-alue	6	2	4

Avoimet palautteet – Inari

Yleinen palaute liikenneturvallisuuteen ja esteettömyyteen liittyen.
Tiealueiden raivaus Ivalon taajama-alueella.
Talvikunnossapito Ivalo-Inari huono
Akujärven kylältä ei tule pyörätietä Ivaloon. Erittäin vaarallista liikua muutoin kuin autolla tätä väliä. Matkalla paljon raskasta liikennettä ja ulkomaisia autoja. Monta lähelläpitiilannetta on ollut.
Risteyksien pusikot pitää kaataa ettei tarvi työntää auton keulaa puoleen väliin risteystä jotta näkisi tuleeko sivusta ketään. On iso turvallisuus riski.
Suurin turvallisuusuhka lienevät ulkomaiset jalankulkijat ainakin Inarin kirkonkylällä. Heillä ei juuri koskaan ole heijastimia, ja käsitys ajoradasta on keho. Siellä usein juoksenteleä kaukoiden ihmisiä ajoradallakin.
Jalankulkijan ja pyöräilijän näkökulmasta, myös lapsia ajatellen Inarin kirkonkylällä on vaarallisia kohtia. V.E.Törmäsentien kohdalla olevat kaksi suojatietä ovat vaarallisissa kohdissa. Toinen lähempänä kylää, Jompasentien kohdalla oleva suojatie on juuri mutkan takana ja suojatie juuri nopeusrajoituksen vaihtuessa 40->60. Lisäksi V.E.Törmäsentien kohdalla oleva suojatie vaarallinen sen käyttäjille sillä nopeusrajoitus juuri sitä ennen noussut. Risteyksen Kohdalla suora ja usein autot kiihdyttävät vauhtinsa nopeusrajoituksen muututtua, varmasti jo yli sallitun, myös suora tiessä antaa paikan ohituksille. Usein autot ajavat jopa lujempaa tässä kohdin kuin nopeusrajoitus sallisi. V.E Törmäsentien suojatien kohdalla juuri suora paikka, jossa autot ohittelevat toisiaan. Inarin kirkonkylän keskustassa K-Market Kuukkelin ja Näkkäläjärv Oy:n kohalla olevat jalkakäytävät huonosti eriteltyjä liikenteiden pihoista. Näissä paikoissa kevyen liikenteen käyttäjillä vaarallisia paikkoja. Usein autoja ja rekkvoja pysäköityn myös jalkakäytävillä, haittaavat näkyvyyttä. Ehdottaisin Inarin kirkonkylän eteläpäässä olevan 40 nopeusrajoituksen jatkamista ainakin tuon kahden suojatien välin ohi tai esim Honkanie-mentielle asti tai korotettuja suojateita ko. Suojatien kohtiin tai nopeusvalvontapylvästä ja ohituskieltoa näiden kahden suojatien väliin. Mikä niistä nyt olisi toimivim ja paras keino estämään autojen kaahailun ja ohittelun n 100-200 m.n kahden suojatien välissä olevalla tieosuudella. Lisäksi autoilijan kannalta V.E.Törmäsentien ja 4tien risteyksessä näkyvyys haastavaa pikkuautolla risteyksestä 4tielle ajaessa. Etenkin kesällä tien varressa ojassa molemmin puolin olevat koivut haittaavat näkyvyyttä, huom! Tässäkin se asia hyvä huomioida kun keskustasta Ivaloon päin menevät autot kiihdyttävät vauhtinsa juuri ennen tätä risteystä ja tulevat mutkan ta-kaa!
Ulkomaalaiset kuljettajat ovat ongelma. Tottumattomia talviajoon ja auto pysäytetään valtatiellä minne sattuu ja useimmiten mutkaan ajoradalle. Lisäksi ajetaan pyöräteillä ja jalkakäytävillä.
Olemme yrittäneet jo vuosikaudet saada Sikovuonon-kyläämme pysyvää vähintään 80km nopeusrajoitusta mutta tuloksetta...nykyisin kylässä on vain talviaikana osalla tieosuutta 80km ja muuten 100km joka on aivan käsittämätön tilanne meille tässä kylässä asuville ja aikeuttaa päivittäin läheltä piti tilanteita joten on vain ajan kysymys kun joku menettää henkensä tällä tieosuudella.Sikovuono on nauhamainen kyläalue päätien varrella joten nopeusrajoituksen tulisi alkaa Vaaranpäästä ja loppua Muddusjärven pohjoispäähän kylää.Tässä kylässä on kymmeniä talouksia ja useita perheitä joissa pieniä lapsia ja lomarakennuksiakin on useita kymmeniä joten liittymiä riittää ja yrityksiäkin on kylän alueella jo neljä joten Inarin kunnan olisi syytä varautua rakentamaan kevyenliikenteenväylä Inarin kirkonkylästä Sikovuonoon ja ennen sitä nopeusrajoitus kylän alueelle pitäisi olla vähintään 80km...Inarista etelään Nikulanperälle on rakennettu kevyenliikenteenväylä jo vuosia siten vaikka kylässä on vähemmän asukkaita kuin Sikovuonossa joten jo asukkaiden tasavertaisuuden ja etenkin turvallisuuden nimissä niin olisi tehtävä myös meille Sikovuonolaisille!
Ivalon keskustan alueella kevyenliikenteenväylillä on jyrkkiä rampeja eikä esim. suojateiden kohdalla ole riittävästi pehmennyksiä tienreunuksissa, jotta siitä olisi helppo kulkea pyörällä, lastenvaunuilla tai pyörätuolilla. Kevyenliikenteen väylä puuttuu Akujärveltä Ivaloon, vaikka tien nopeusrajoitus on 80 km/h ja alueella on runsaasti rajanylityspaikasta johtuvaa liikennettä, polliautoja, liikennettä Test Worldin alueelle sekä tällä hetkellä Veskonien sataman laajennukseen ja Nellimintien korjausrakkaan liittyvää raskasta liikennettä. Osa akujärveläisistä kuitenkin asioi pyörällä Ivalossa ja tiellä liikkuu välillä pieniäkin lapsia. Tienreunassa ei ole riittävästi tilaa pyöräilijälle, vaan hänen tulee ajaa ajokaistalla. Kevyenliikenteen väylällä olisi myös virkistysmerkit Ivalosta Akujärven suuntaan (vrt. kevyenliikenteen väylä Sodankylästä Sattaseen: lenkkeilijöiden suosiossa). Yleisesti huomaa sen, ettei poliisilla ole riittävästi resursseja valvoa liikennettä, sillä moni ajaa ylinopeutta esimerkiksi keskusta-Pikku-Petsamo välillä tai käyttää kännykkää ajon aikana.
Sikovuonon kylän nopeusrajoituksen palauttaminen 80 km/h.
Kuulumme Sikovuonon Martinlahden mökkiläisiin. Asumme kesäisin 3kk ja talvisin 2kk Martinlahdentien varrella. Vuosi vuodelta nopeusrajoitus on ihmetyksen aihe; 100 km/h on ehdottomasti liikaa, sopiva nopeusrajoitus olisi 60 km/h tai enintään 80 km/h. Perusteluna nopeusrajoituksen alentamiseen on se, että suuri osa autoilijoista ajaa reipasta ylinopeutta ja vasemmalle kääntyminen on allekirjoittaneelle painajaismaista, koska liian usein takaa tulevat tekevät ohituksen vasemmalta, vaikka olen ryhtynyt kääntymään ja hiljentänyt vauhtia ja laittanut suuntavilkun päälle kääntymisen merkiksi. Omakohtaiset vaaratilanteet ja ikävät kokemukset ovat saaneet minun pelkäämään liikkumista tällä tieosuudella. Edellä kuvatuista syistä johtuen liikkuminen pyörällä tai kävellen on alueella hengenvaarallista. Toiveissa olisi kevyenliikenteenväylä Inariin saakka.

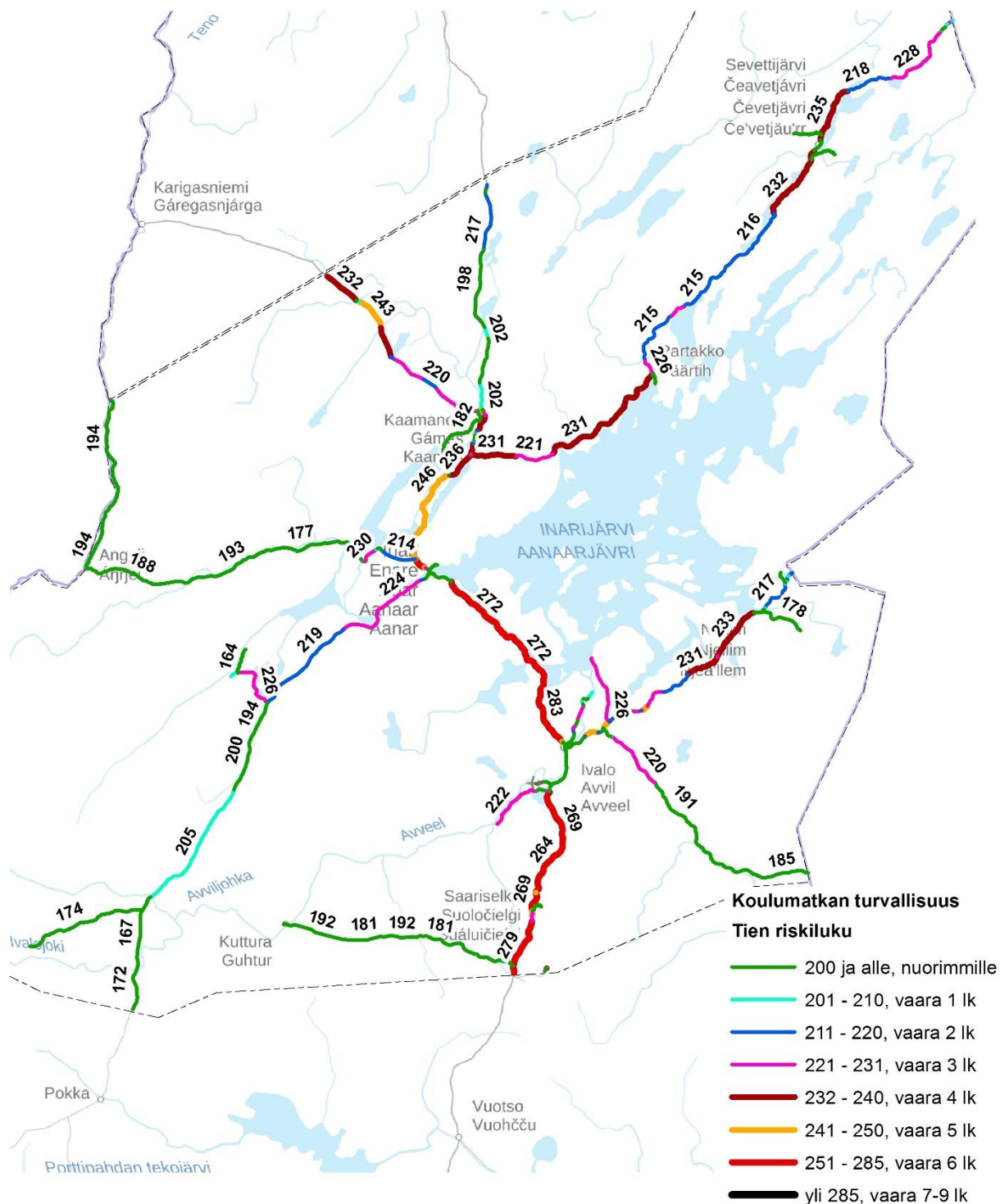
Kuulumme Sikovuonon Martinlahden mökkilläisiin. Asumme kesäisin 3kk ja talvisin 2kk Martinlahdentien varrella. Vuosi vuodelta nopeusrajoitus alueella on ihmetyksen aihe; 100 km/h on ehdottomasti liikaa, 60 km/h olisi sopiva, mutta enintään 80 km/h. Perusteluna vaatimukselle on se, että suurin osa autolijoista ajaa reipasta ylinopeutta ja näin esim. vasemmalle kääntyminen on allekirjoittaneelle painajaismaista. On hyvin tavanomaista että minut ohitetaan vasemmalta tilanteessa jossa olen kääntymässä itse vasemmalle (vilkku päällä ja vauhtia hidastaen). Omakohtaiset ikävät kokemukset ovat saaneet minut pelkäämään liikkumista tällä tieosuudella. Edellä mainituista syistä johtuen liikkuminen tieosuudella kävellen tai pyöräillen on paikoin hengenvaarallista. Tämän takia toivomuksena olisi kevyenliikenteenväylä Inariin saakka.
Pikkupetsamo-Akujärvi-väli on selkeästi vaarallinen kevyen liikenteen väylän puuttuessa. Liikenne on vilkasta ja vilkastumaan päin Nellimintien remontin myötä ja tien laidassa liikkuu hyvin paljon ulkoilijoita jalan ja pyörällä sekä huomattavan paljon lapsiperheitä. Vaarallisuutta lisää myös tien kapeus, ts. Reunaviivan ojanpuolella ei käytännössä ole tilaa laisinkaan.
Tien reunat ovat Ivalon keskustan alueella korkeat myös suojateiden kohdalta. Tien ylitys on välillä hankalaa pyörällä.
Akujärveltä Ivaloon puuttuu kevyenliikenteen väylä. Tiellä on 80 km/h nopeusrajoitus, runsaasti liikennettä Raja-Joosepin rajanylityspaikalta, Nellimin tienkorjaustyömaalta, Veskonien satamasta, Test Worldin alueelta ja lisäksi polkautojakin. Tiellä liikkuu kävelijöitä ja pyöräilijöitä, lapsiakin, eikä tien reunassa ole tarpeeksi tilaa kevyelle liikenteelle vaan on kuljettava ajokaistalla. Tieosuudella ei ole koko matkalla katuvaloja. Kevyenliikenteen väylällä olisi myös virkistyskäyttöä (vrt. kevyenliikenteen väylä Sattasesta Sodankylään).

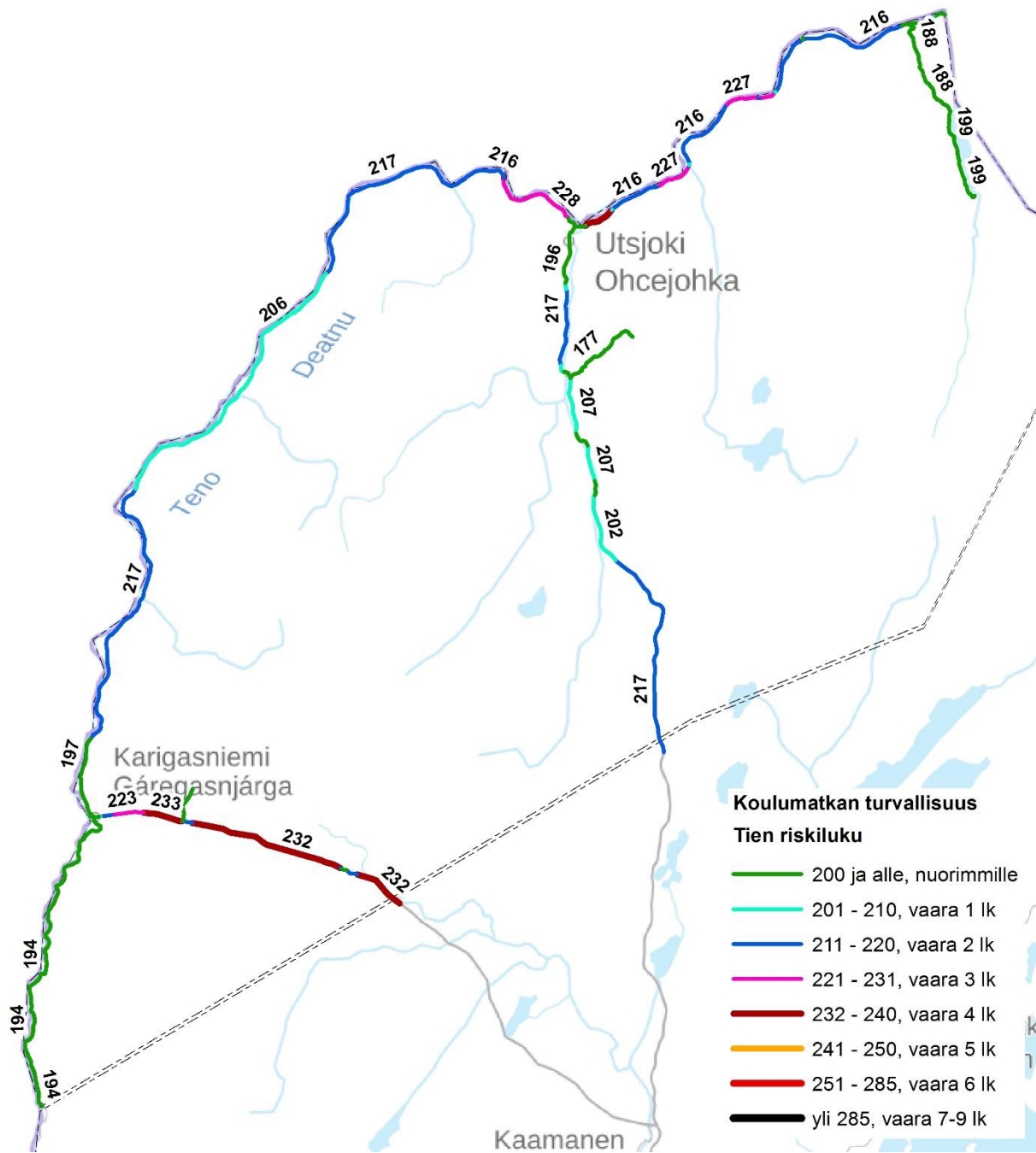
Mitä muuta haluatte mainita liikenneturvallisuuteen liittyen?
Tiet pitäisi kunnostaa paremmin. Pelkkä teiden pikainen paikkaus tai muu sellainen korjaus auttaa vain hetken.
Lisää levikkeitä Inari-Ivalo-välille, jotta hitaammat ajoneuvot voivat turvallisesti antaa tietä. Lisää opastusta pyöräilijöille etenkin Ivalossa väistämissäännöistä (koulut, kerhot, järjestöt, tietoiskut lehteen, someen)
Kannattaisi perustaa kampanja ainakin Inari-Utsjoki-alueella, jossa jokaiselle alueille laskeutuvalla ja alueella majoittuvalla jaettaisiin tervetulolahjaksi heijastin, jossa lukee että sen käyttö on Suomen lakien mukaan pakollista. Hienoa (mainos?)heijastinta olisi kiva käyttää ja se olisi myös kiva matkamuisto.
Liikennesäännöt unohtuneet kun valvontapuuttuu lähes kokonaan! Ei noudateta mitään liikennesääntöjä !!! Peltipoliiseja ainkin taajamiin ja 60/80 rajoitusalueille !
Taajamissa risteysalueiden näkyvyydessä on kesäaikana puutteita. On puskia ja puita näköesteinä monessakin paikassa. Moottorikelkkailuun ei ole tarpeeksi panostettu viime vuosina. Opasteet ja viitat puutteellisia inarin ja ivalon kylien alueella. Inarin nesteelle kun on menossa tankille niin ei mikään ihme että ajaa väärästä paikasta jos ei tiedä oikeaa jälkeä. Samaa niukkaa linjaa on ivalon kylän alueella eli liian vähän opasteita. Ja asenne on että kielletään enemmän ja enemmän ajoreittejä vaikka pitäisi etsiä korvaavia hyviä kulku yhteyksiä. Fakta kuitenkin on että täällä melkein joka talossa on moottorikelkka, joillakin useampikin ja tulee aina olemaan kielloista huolimatta. Hyvässä sovussa pitäisi etsiä sopivia mahdollisuuksia reiteille ja urille.
Ehdotan, että 100 nopeusrajoitus muutetaan alkamaan vasta Jänkkävaaran ulkoilukeskuksen liittymän jälkeen Ivalosta Inariin päin ajettaessa!
Inarin kunnassa ei tunnuta ottavan vakavasti asukkaiden yhteydenottoja ...sellainen kuva on syntynyt kun olemme jo vuosia kylän asukkaiden kanssa yrittäneet saada tuota pysyvää nopeusrajoitusta kylämme alueelle mutta jostain käsittämättömästä syystä sitä ei ole otettu vakavasti...onko tosiaan pakko taas jonkun kuolla???
Inarin kirkonkylään, etelästä päin tullessa, pitäisi poistaa kuudenkymmenen alue ja muuttaa taajama merkistä viiden kympin alueeksi.
Nopeusvalvontaan kameratolpat ja korotetut suojatiet alentamaan taajamaopeuksia.
Pitäisi saada kevyen liikenteen väylä Inarin kirkonkylästä Luosman tien risteykseen asti. Pientareet liian kapeat 4-tiellä, polkupyörällä liikkuu henkensä kaupalla.
Sikovuonon nopeusrajoitus on aivan liian suuri, koska kylällä asuu myös lapsiperheitä aivan tien laidassa, eikä kevyenliikenteen väylääkään ole. Rajoitus pitäisi olla 60, myös kesällä. Inarin kylän läpi ajaa usein rekkoja ainakin 80 km tunti vauhdilla varsinkin iltaisin ja öisin. Kouluun johtavan pyörätien ja autotien väliin tehty kivetyk on hengenvaarallinen kenelle tahansa terävien kivien vuoksi.
Sikovuonon alueen liikenne, nyt 100km:n nopeusrajoitus. Kova liikenne ja vaaralliset liittymäkohdat. 80km nopeusrajoitus olisi paikallaan, jos ei 60 km.
Ivalolaiset autoilijat hyvin kohteliaita suojatiellä - huom iäkkäämmät, nuorilla aina kiire!

Avoimet palautteet – Utsjoki

Yleinen palaute liikenneturvallisuuteen ja esteettömyyteen liittyen.
kylällä paljon kovaa ajavia rekkoja ja norjalaisia.
Valtatielle , ns . koulun suoralle tulisi laittaa Seitatien pohjoiselle liittymälle myös liikenteen hidaste . Kaikki ajoneuvot ajavat 50 nopeusrajoitukset huolimatta kovaa ylinopeutta. Toinen vaihtoehto on kameravalvonta. Tämä siksi ennen kuin joku isompi onnettomuus sattuu vai vaatiiko se ensin jonkun hengen menon, toivottavasti ei.
Seitatieltä valtatieen ylittää vanhuksia päivittäin useasti.
Liikennemerkki puute
Kun puhutaan tenontiestä, Angelista Nuorgamiin sekä Utsoelta etelään 4 tietä. Teiden reunat on kasvannut kaikki umpeen, liittymistä ei näe tulla ulos, mutkan taakse ei näe yhtään mitään, varsinkin kesä aikana. Olen ajanut ammatikkseni jo 36 vuotta, taksi, linja- ja kuorma-autoja, tiedän mistä puhun! Melekein joka päivä on joku vaara tilanne, ihmiset eivät voi turvallisesti kävellä tienreunaa. On poroja ja hirviä. Olen viimeset 18 vuotta puhunut asiasta, Ely-keskuksen "tie herrat" vaan vetävät herneen nenään kun mainitsen asiasta!
Liian suuret nopeudet tieosuuksilla , 80 km/h , kukaan ei noudata niitä .
Humalaiset liikenteessä .
Katuvalot ei toimi. Esim kylätaloon/päiväkotiin mentäessä katuvalot ei toimi. Ehdottomasti valot oltava, koska tie kapea molemmista päistä.
pyöräteitten kunnossapito talvella useammin auraus. julkinen liikenne puuttuu, joten ikäihmiset pakollinen axin käyttö välimatkojen vuoksi.
karigasniemessä lapset pyörien kanssa leikkivät kaupan pihalla ja ajavat autojen eteen katsomatta taakse
Puut kaatuilee tielle kun on niin pusikoitunut tienvarret ja ei näe tieltä enään tenolle.
kirkonkylällä ei ole moottorikelkalle tankkausreittejä, eikä asiointipisteisiin, kuten terveyskeskus
Tenonvarrentien pusikot paikoin aivan tielle kaatumassa. peittää näkyvyyttä

Mitä muuta haluatte mainita liikenneturvallisuuteen liittyen?
ajoradan merkinnät selvästi ja kunnolla, Tien leventäminen Nuorgamiin ja Karigasniemeen. Kunnossapito talvella Utsjoki - Ivalo välillä varsinkin Utsjoki Kaamanen välillä
Valaistus koko kylän keskustan alueelta. Sekä pyörätien rakentaminen.
Kun ei ole poliisia, meno kuin villissä lännessä ajoittain. Norjasta tuleva/sinne menevä rekkaliikenne todella vilkasta kalateollisuuden sesonkiaikoina. Kävely ja pyöräily tuolloin hengenvaarallista sekä taajamassa että varsinkin sen ulkopuolella.
Tarttis tehdä jotain, ja vähän äkkiä !!
laitetaan kameroita myös tänne pohjoiseen rajoittamaan kaahailua , Norjalaiset olisi hyvä tulonlähde Utsjoen kunnalle .
Kuntopolkua on olemassa, siellä tulva vienyt osan, valaistus on, mutta se ei toimi. Kuntopolulla liikutaan mönkijällä, jotka vahingoittavat kuntopolkua. Se menee saviseksi. Moottorikelkalla haitta on vain lumen aikaan. Kuntopolkua käytetään myös muilla ajoneuvolla, liikennemerkkit pitäisi olla.
valaistus Ringille Utsjoella, pyörätie äimäjoki-kirkkotuvat-niemelä utsjoella, talvikunnossapito pyöräteillä
Moottorikelkkareitin tekeminen Utsjoki-Karigasniemi välille
Teidenvarsien raivaus. Paikoin talojen liittymistä huono näkyvyys teille.





Julkaisusarjan nimi ja numero Raportteja 64/2018				
Vastuualue Liikenne ja infrastruktuuri				
Tekijät Erkki Sarjanoja Anne Herranen Teemu Kinnunen		Julkaisu aika Joulukuu 2018		
		Kustantaja Julkaisija Lapin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
		Hankkeen rahoittaja toimeksiantaja Lapin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, Itä-Lapin kunnat		
Julkaisun nimi Inarin ja Utsjoen seutukunnan liikenneturvallisuussuunnitelma				
Tiivistelmä Inarin ja Utsjoen liikenneturvallisuussuunnitelma on laadittu kuntien ja ELY-keskuksen yhteistyönä. Hankkeessa on ollut mukana edustajia kustakin organisaatiosta sekä Liikenneturvasta. Suunnitelmaa on käsitelty Inarin ja Utsjoen kuntien liikenneturvallisuusryhmissä. Lisäksi suunnitelmaa on esitelty kunnissa järjestetyissä yleisötilaisuuksissa syyskuussa 2018. Työ on laadittu vuoden 2018 aikana. Suunnitelman lähtötiedoiksi on koottu onnettomuustiedot sekä tie- ja liikennetiedot Liikenneviraston palveluista. Lisäksi on käyty läpi kuntien ja ELY-keskuksen viime aikaiset suunnitelmat sekä saadut aloitteet. Keväällä 2018 järjestettiin kysely, jossa asukkailta pyydettiin palautetta liikenneturvallisuuteen liittyen. Useat palautteet koskivat teiden kunnossapitoa ja laatua sekä liikennekäyttämistä. Koululaisille toteutettiin erillinen kysely. Liikenneturvallisuussuunnitelmassa linjataan tavoitteet liikenneturvallisuudelle ja sen eteen tehtävälle työlle. Liikenneturvallisuustyön keskeisiä tavoitteita Inarin ja Utsjoen kunnissa ovat liikenneosaamisen ja -tietouden lisääminen kaikissa ikäryhmissä sekä liikenneympäristön turvallisuuden ja viihtyisyyden lisääminen. Tavoitteiden pohjalta lähivuosina keskitytään erityisesti valta- ja kantateiden turvallisuuden parantamiseen taajamien ja kylien kohdalla. Muita painopistealueita ovat huomion kiinnittäminen ajonopeuksiin ja turvallisuuden parantaminen liittymissä erityisesti taajama-alueella sekä koulumatkojen turvallisuuden ja koululaisten turvavälineiden käyttämisen parantaminen. Liikenneympäristöön liittyvät toimenpiteet ovat laaja kokonaisuus aina maankäytön suunnitteluun liittyvistä ratkaisuksista liikennemerkkien pystyttämiseen. Maankäytön suunnittelu ja toteutus ovat erittäin merkittävässä roolissa, sillä se määrittää liikkumisen tarpeen ja liikenneväylien tilavaraukset. Tässä suunnitelmassa on esitetty nopeusrajoituksiin, väistämisvelvollisuuksiin, liittymien parantamiseen, teiden leveyksiin sekä jalankulku- ja pyöräilyväylien rakentamiseen liittyviä toimenpiteitä. Tavoite on ollut löytää kohtuullisen edullisia, mutta tehokkaita ratkaisuja liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Kuntien toimenpiteet on priorisoitu kiireellisyysluokkiin ja lisäksi on valittu ns. kärkihankkeet, joiden toteuttamiseen pyritään mahdollisimman nopeasti. Suunnitelma hyväksytään jatkosuunnittelun ohjeelliseksi pohjaksi. ELY-keskuksen vastuulla olevien toimenpiteiden osalta myös kuntien on oltava aktiivisia.				
Asiasanat (YSA:n mukaan) Liikenneturvallisuus				
ISBN (painettu) 978-952-314-747-8	ISBN (PDF) 978-952-314-748-5	ISSN-L 2242-2846	ISSN (painettu) 2242-2846	ISSN (verkojulkaisu) 2242-2854
www www.doria.fi/ely-keskus		URN URN:ISBN:978-952-314-748-5	Kieli Suomi	Sivumäärä 53 + liitteet
Julkaisun myynti/jakaja Lapin ELY-keskus PL8060 96101 Rovaniemi				
Kustannuspaikka ja aika Rovaniemi 2018			Painotalo Grano Oy	

RAPORTTEJA 64 | 2018
INARIN JA UTSJOEN LIIKENNETURVALLISUUSUUNNITELMA

Lapin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

ISBN 978-952-314-747-8 (painettu)

ISBN 978-952-314-748-5 (PDF)

ISSN-L 2242-2846

ISSN 2242-2846 (painettu)

ISSN 2242-2854 (verkkajulkaisu)

URN:ISBN:978-952-314-748-5

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



Inarin ja Utsjoen kunnat