



Ranuan liikenneturvallisuuussuunnitelma

ERKKI SARJANOJA | MINNA NIKULA | ANNE HERRANEN



Ranuan liikenneturvallisuussuunnitelma

ERKKI SARJANOJA

MINNA NIKULA

ANNE HERRANEN

RAPORTTEJA 4 | 2020
Ranuan liikenneturvallisuussuunnitelma

Lapin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Taitto: Minna Nikula ja Erkki Sarjanoja
Kansikuva: Minna Nikula
Kartat: Minna Nikula, Anne Herranen, Kirsi Översti
Painotalo: Grano Oy

ISBN 978-952-314-841-3 (painettu)
ISBN 978-952-314-842-0 (PDF)

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

URN:ISBN:978-952-314-842-0

www.doria.fi/ely-keskus

Sisältö

Alkusanat	2
1. Lähtökohdat yleisesti	3
1.1. Suunnittelualue	3
1.2. Liikenneverkko ja liikennemäärät.....	4
1.3. Maankäyttö	6
1.4. Liikenneonnettomuudet	7
1.5. Liikenneturvallisuuskysely.....	11
1.6. Koulumatkojen turvallisuus	13
1.7. Aloitteet, maastokäynnit ja aiemmin laaditut suunnitelmat.....	13
1.8. Toimintaympäristön mahdolliset muutokset	14
2. Tavoitteet.....	15
3. Liikenneturvallisuustyö.....	16
3.1. Liikenneturvallisuustyön organisointi	16
3.2. Liikenneturvallisuustyön sisältö	16
4. Toimenpide-esitykset	18
4.1. Maankäyttö	18
4.2. Tie- ja katuverkon jäsentely	18
4.3. Väistämisvelvollisuudet ja nopeusrajoitukset	18
4.4. Kävely ja pyöräily	22
4.5. Maanteiden toimenpiteet.....	25
4.6. Kadut ja pihat	28
5. Toimenpideohjelma.....	30
6. Vaikutukset.....	35
7. Jatkotoimenpiteet.....	36
8. Liitteet.....	37

Alkusanat

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

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

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

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

Suunnitelmaa ovat kommentoineet kunnan liikenneturvallisuustyöryhmä, joissa on jäseniä kuntien eri hallintokunnista, poliisilta, palo- ja pelastuslaitokselta, Liikenneturvasta ja ELY-keskuksesta. Suunnitelmaluonnosta on esitelty Ranualla kaikille avoimessa yleisötilaisuudessa. Konsulttina suunnitelman laadinnassa toimi Ramboll Finland Oy, josta suunnitelman laatimiseen osallistuivat Erkki Sarjanoja, Minna Nikula, Anne Herranen sekä Kirsi Översti.

Tammikuussa 2020

*Lapin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
Ranuan kunta*

1. Lähtökohdat yleisesti

1.1. Suunnittelualue

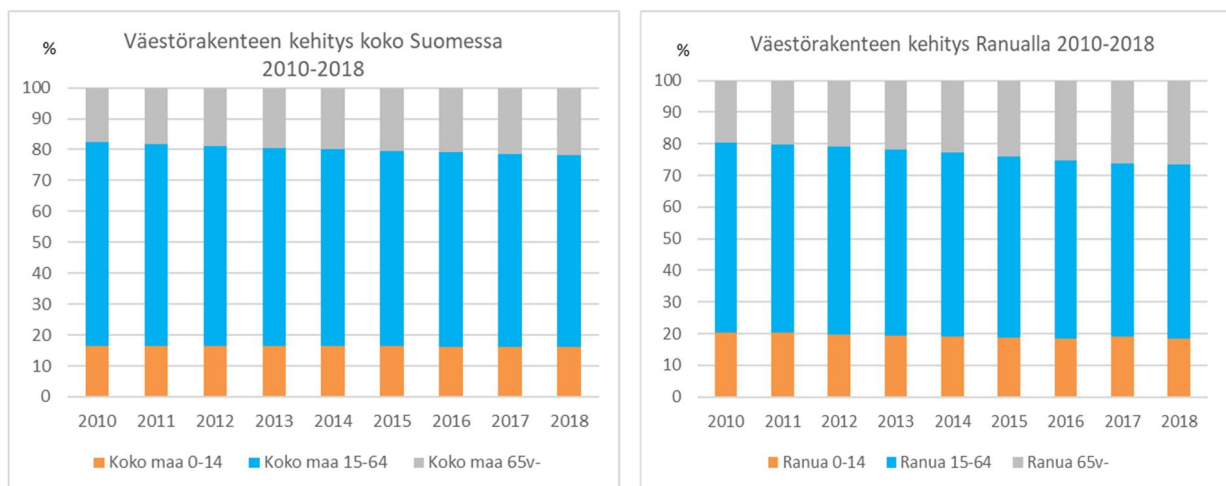
Työ on laadittu yhdessä Ranuan ja Sodankylän kuntien sekä Rovaniemen kaupungin kesken. Tässä raportissa käsitellään kuitenkin vain Ranuaa, muista kunnista on laadittu omat raporttinsa. Ranualla asuu vajaa 3 900 asukasta. Kunnan väestötiheys on vain 1,1 asukasta/km² ja asutus on keskittynyt voimakkaasti keskustan alueelle ja pienempiin haja-asutusalueen kyliin.

Viimeisen 10 vuoden aikana väkiluku on pienentynyt Ranualla 10 %. Ranuan väkiluku on laskenut tarkastelujaksolla tasaisesti. Tilastokeskuksen väestöennusteen (2019) mukaan väestön odotetaan vähenevän Ranualla 24 % vuoteen 2040 mennessä (verrattaessa vuoden 2018 tietoon), jolloin Ranualla asuisi noin 2 950 asukasta. Kaivostoiminnan tai matkailun kehittymisellä voi olla tulevaisuudessa kuitenkin positiivinen vaikutus kunnan väkimäärän kehittymiseen.

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

Kunta	Väkiluku ⁽¹	Taajama-aste [%] ⁽²	Maapinta-ala [km ²] ⁽³	Väestötiheys / km ² ⁽¹
Ranua	3 896	49,9	3 454	1,1

Ranuan väestörakenne poikkeaa koko maan väestörakenteesta, sillä Ranualla sekä alle 15-vuotiaita että yli 65-vuotiaita on enemmän kuin koko maassa keskimäärin. Sen sijaan työikäisiä on maan keskiarvoa vähemmän. Väestörakenteen muutos viimeisen 10 vuoden aikana on esitetty alla olevassa kuvassa.



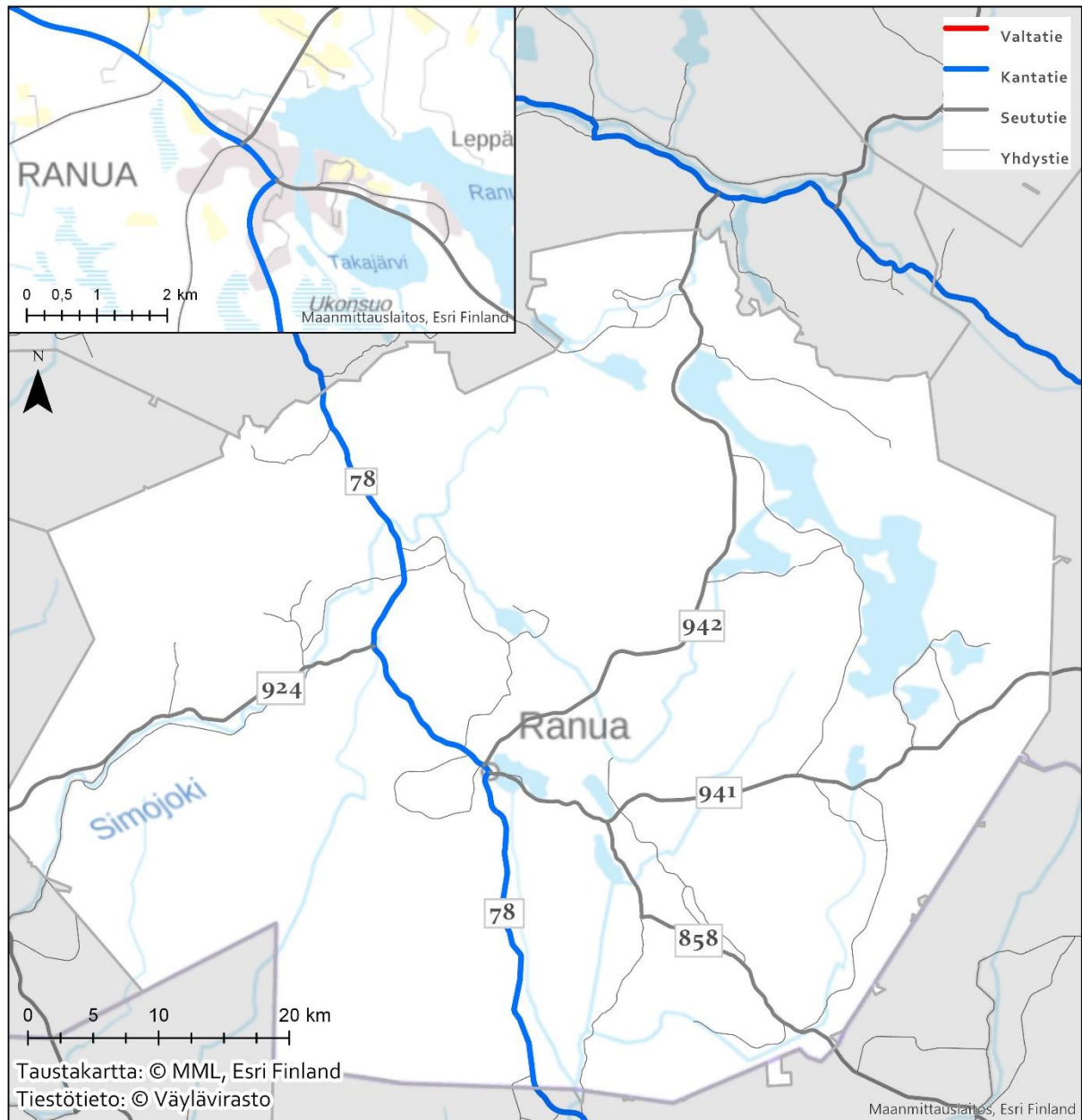
Kuva 1. Väestörakenteen kehitys koko maassa ja Ranualla.

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

- palvelualat 72 %
- alkutuotanto 18 %
- jalostus 8 %
- toimiala tuntematon 2 %

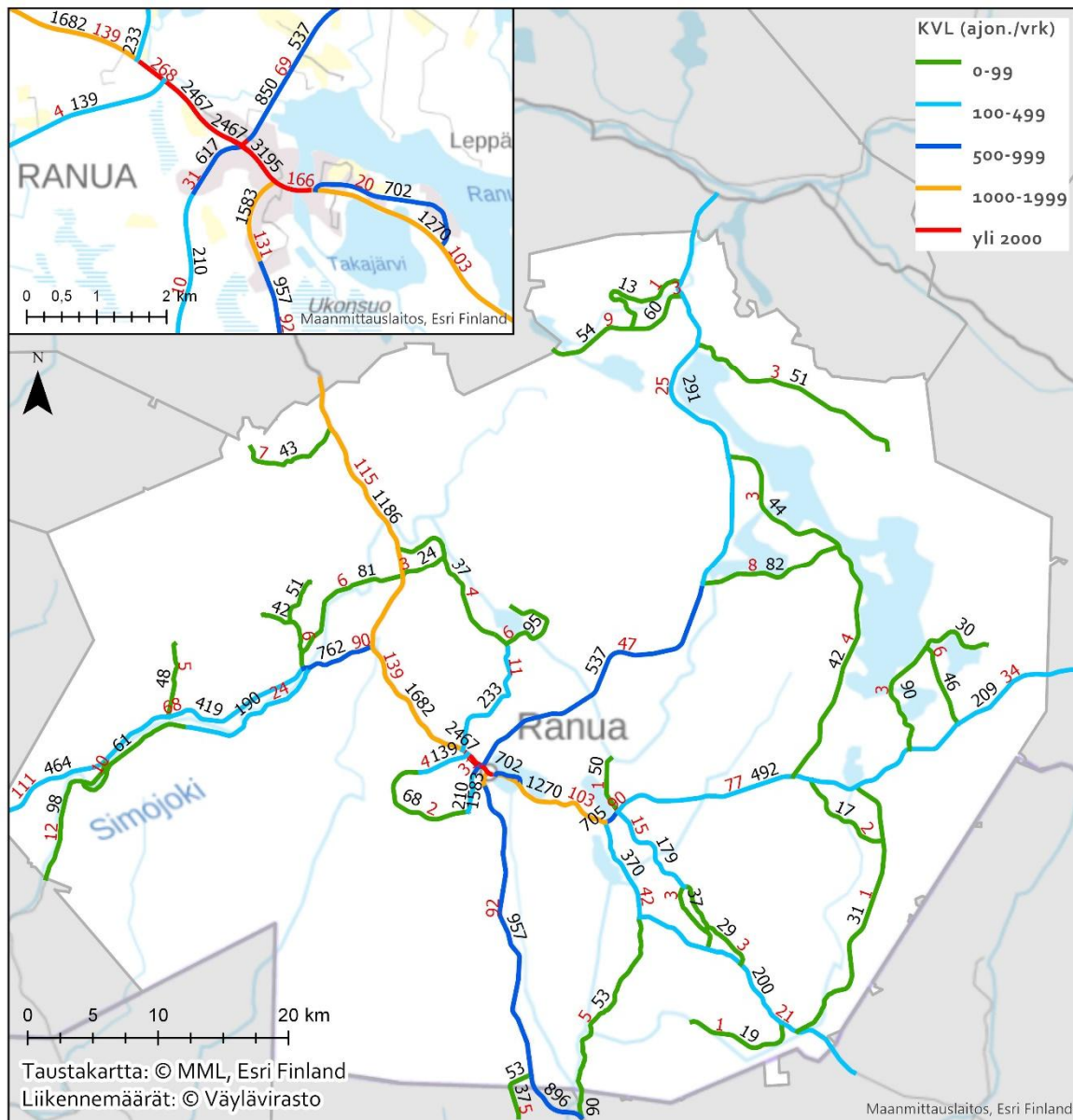
1.2. Liikenneverkko ja liikennemäärät

Suunnittelualueella merkittävimmät liikenneväylät ovat kantatie 78 sekä maantiet 858, 924, 941 ja 942. Kantatie 78 kulkee kunnan halki etelä-pohjoissuunnassa Pudasjärveltä Rovaniemelle. Maantie 858 kulkee Ranualla Syötteen kautta Pintamoon, mt 924 Ranualla Simoon, mt 941 Posiolle ja mt 942 Auttiin Rovaniemen puolelle.



Kuva 2. Maantiet Ranualla.

Ranualla suurin liikennemäärä on keskustassa Posiontiellä (mt 941) Pudasjärventien liittymän (kt 78) ja Kirkkotien (mt 19593) liittymän välillä (3327 ajon/vrk). Yli 3000 ajon/vrk on myös Rovaniementiellä (kt 78) Pudasjärventien ja Heinisuontien (mt 19590) välillä. Rovaniementiellä ennen eläinpuistoa liikennemäärä on myös yli 2400 ajon/vrk. Maanteiden liikennemäärät on esitetty kuvassa 3.



Kuva 3. Liikennemäärät Ranualla.

Ranualla sijaitsee yksi liikenteen automaattinen mittauspiste Saukkokankaalla kantatiellä 78 (LAM-piste), jonka tiedoista nähdään mm. kausi- ja viikonpäivävaihtelut sekä liikennemäärän kehitys vuosina 2014–2018. LAM-pisteen mittauksia on esitetty kuvassa 4. Kausivaihtelut liikennemäärissä ovat suuria.

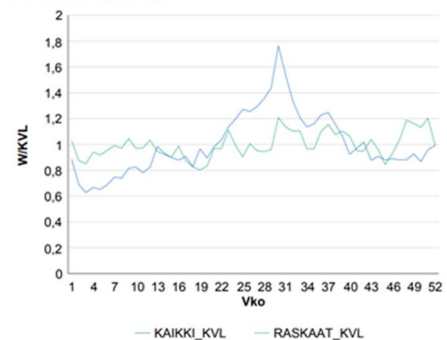
Taulukko 2. Suunnittelualueen LAM-piste.

LAM-piste	Tieosoite	KVL 2018
1425 Saukkokangas	78/217/5531	1 186

Kuva 4. Suunnittelualueen LAM-piste.

KVL					
2014	2015	2016	2017	2018	
1 076	1 123	1 129	1 163	1 186	
-4,0%	4,4%	0,5%	3,1%	2,0%	

Kausivaihtelukertoimet

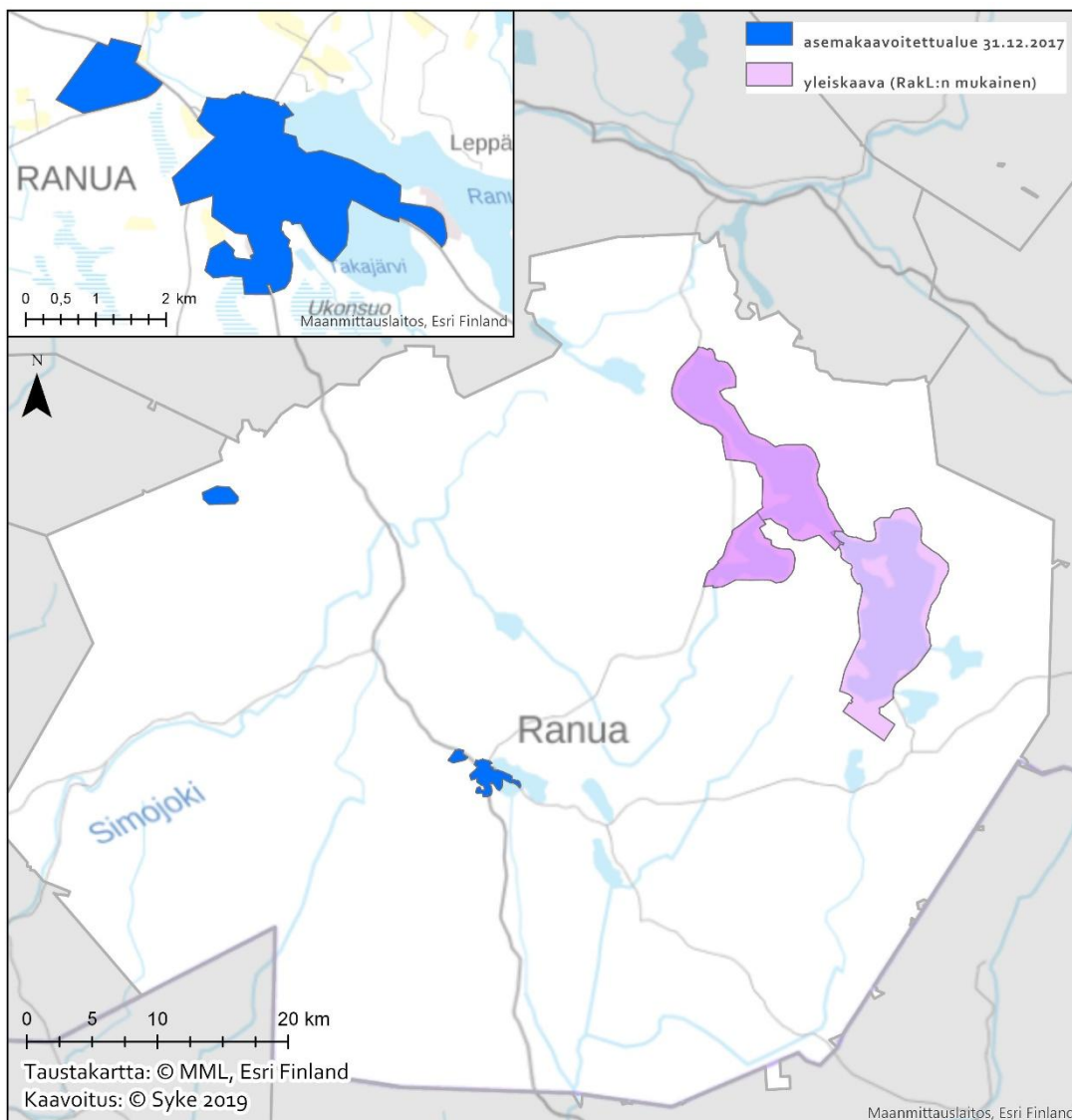


1.3. Maankäyttö

Ranuan maankäytön periaatteellista ja suuntaviivat antavaa suunnittelua ohjaa Rovaniemen ja Ranuan kuntien alueelle laadittu Rovaniemen maakuntakaava, joka on saanut lainvoiman 4.12.2001. Rovaniemen ja Ranuan kuntien alueelle on laadittu lisäksi Rovaniemen vaihemaakuntakaava, jonka ympäristöministeriö on vahvistanut 26.5.2010. Kaava on laadittu voimassa olevaa Rovaniemen maakuntakaavaa täydentävänä vaihemaakuntakaavana, joka kumoaa voimassa olevaa kaavaa Rovaniemen ja Ranuan alueilla vain niiltä osin kuin muutoksia esitetään. Rovaniemen ja Itä-Lapin maakuntakaavan ehdotusvaihe on parhaillaan käynnissä.

Ranualla Suhangon kaivoshankkeen vaihemaakuntakaava on vahvistettu 13.1.2016. Kaavassa käsitellään pääosin Suhangon kaivoshankkeeseen liittyvää kaavoitusta mm. Ranuan ja Rovaniemen kuntien alueella sekä hankkeeseen liittyviä tie- ja voimajohtolinjauksia.

Paikallista kaavoitusta ohjataan yleis- ja asemakaavojen avulla. Ranuan kirkonkylän alueelle on laadittu osayleiskaava. Simojärven ranta-alueille on laadittu rantaosayleiskaava kolmena eri osa-alueena. Suhangon kaivosalueelle on laadittu osayleiskaava ja osayleiskaavan muutos. Ranualla on laadittu ns. Järvialueen kaava Kuukasjärvi – Kuusijärvi – Luiminkajärvi – Petäjäjärvi – Kuhajärvet – alueille. Ranualla on laadittu kolme asemakaavaa: Ranuan kirkonkylän asemakaava, Eläinpuiston asemakaava ja Suhangon kaivosalueen asemakaava. Ranuan kunnan alueelle on laadittu useita ranta-asemakaavoja. Simojärven kalasataman asemakaavaa ollaan laatimassa kunnassa parhaillaan.



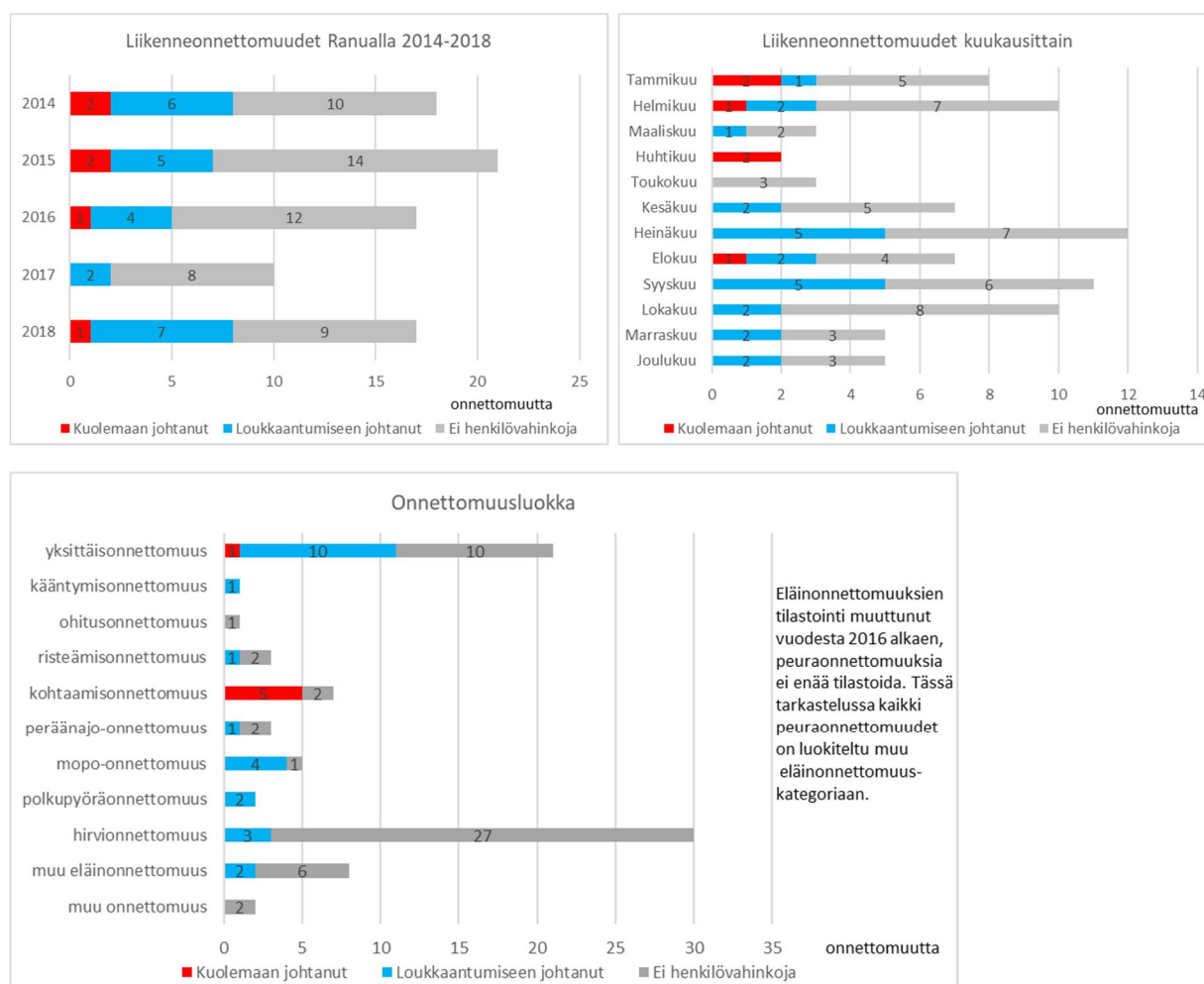
Kuva 5. Yleis- ja asemakaavoitettu alue.

1.4. Liikenneonnettomuudet

Onnettomuusaineisto sisältää sekä tie- että katuverkolla sattuneet poliisin tietoon tulleet onnettomuudet vuosilta 2010–2018 (Väyläviraston Tiira-palvelu). Ranualla tapahtui vuosina 2010–2018 yhteensä 171 onnettomuutta, joista 34 % (58 kpl) johti henkilövahinkoihin. Onnettomuusmäärät ovat vaihdelleet vuosittain, eikä selkeää trendiä ole tarkastelujaksolla havaittavissa.

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

Onnettomuuksia on tarkasteltu tarkemmin viiden vuoden (2014–2018) aikajaksolla, ks. kuvaajat alla. Eniten onnettomuuksia on sattunut heinäkuussa, mutta myös syys-lokakuussa ja toisaalta tammi-helmikuussa onnettomuuksia on tapahtunut keskimääräistä enemmän. Erityisesti syksyn onnettomuusmäärää selittää hirvionnettomuuksien suuri määrä Ranualla. Yli kolmannes Ranuan onnettomuuksista onkin hirvionnettomuuksia. Seuraavaksi eniten Ranualla tapahtuu yksittäisonnettomuuksia. Kohtaamisonnettomuudet ovat puolestaan aiheuttaneet suhteessa eniten vakavia henkilövahinkoja. Jalankulkijoille ei ollut sattunut viiden vuoden tarkasteluajanjaksolla yhtään onnettomuutta.



Kuva 6. Onnettomuusmäärien kehitys, onnettomuudet kuukausittain ja onnettomuusluokittain.

Maanteillä sattuneiden henkilövahinkoihin johtaneiden onnettomuuksien tunnuslukuja on esitetty taulukossa 3. Taulukossa on vertailutietoja koko maan, Lapin sekä Ranuan osalta. Tunnusluvut on laskettu vuosien 2014–2018 onnettomuusmäärillä (henkilövahinkoihin johtaneet onnettomuudet). Suhteutettaessa

henkilövahinko-onnettomuuksien määriä maanteiden liikennesuoritteeseen havaitaan, että Ranualla arvo oli ollut valtakunnan ja Lapin arvon yläpuolella. Vain vuonna 2017 Ranualla tilanne oli keskimääräistä parempi.

Taulukko 3. Henkilövahinko-onnettomuuksien tunnuslukuja maanteiden osalta.

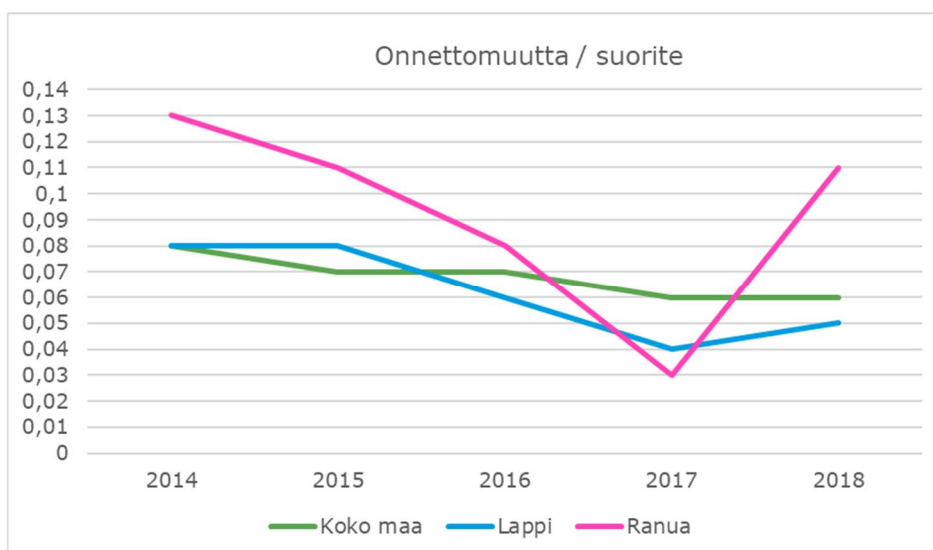
2018	Väkiluku	Onnettomuudet	Liikenne-suorite	Tieverkon pituus (km)	Onnettomuutta/ 100 000 asukasta	Onnettomuutta/ suorite	Onnettomuutta/ km
Koko maa	5 517 919	2 301	38 588	79 415	42	0,06	0,029
Lappi	178 522	95	1 963	9 118	53	0,05	0,010
Ranua	3 896	7	65	541	180	0,11	0,013

2017	Väkiluku	Onnettomuudet	Liikenne-suorite	Tieverkon pituus (km)	Onnettomuutta/ 100 000 asukasta	Onnettomuutta/ suorite	Onnettomuutta/ km
Koko maa	5 513 130	2 330	38 299	79 444	42	0,06	0,029
Lappi	179 223	77	1 888	9 118	43	0,04	0,008
Ranua	3 972	2	64	544	50	0,03	0,004

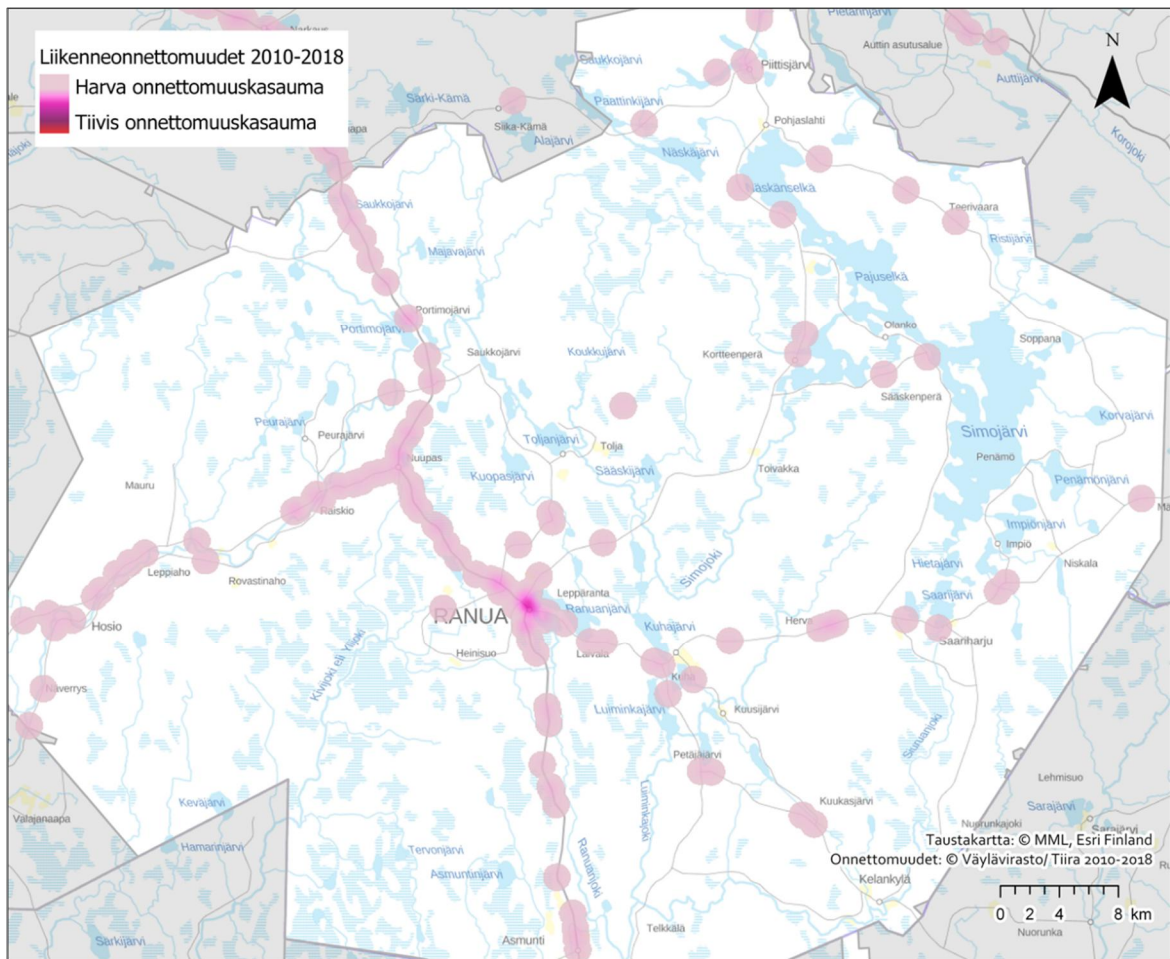
2016	Väkiluku	Onnettomuudet	Liikenne-suorite	Tieverkon pituus (km)	Onnettomuutta/ 100 000 asukasta	Onnettomuutta/ suorite	Onnettomuutta/ km
Koko maa	5 503 297	2 474	37 775	79 394	45	0,07	0,031
Lappi	180 207	102	1 824	9 117	57	0,06	0,011
Ranua	4 023	5	63	544	124	0,08	0,009

2015	Väkiluku	Onnettomuudet	Liikenne-suorite	Tieverkon pituus (km)	Onnettomuutta/ 100 000 asukasta	Onnettomuutta/ suorite	Onnettomuutta/ km
Koko maa	5 487 308	2 720	37 429	79 363	50	0,07	0,034
Lappi	180 858	138	1 795	9 123	76	0,08	0,015
Ranua	4 020	7	66	546	174	0,11	0,013

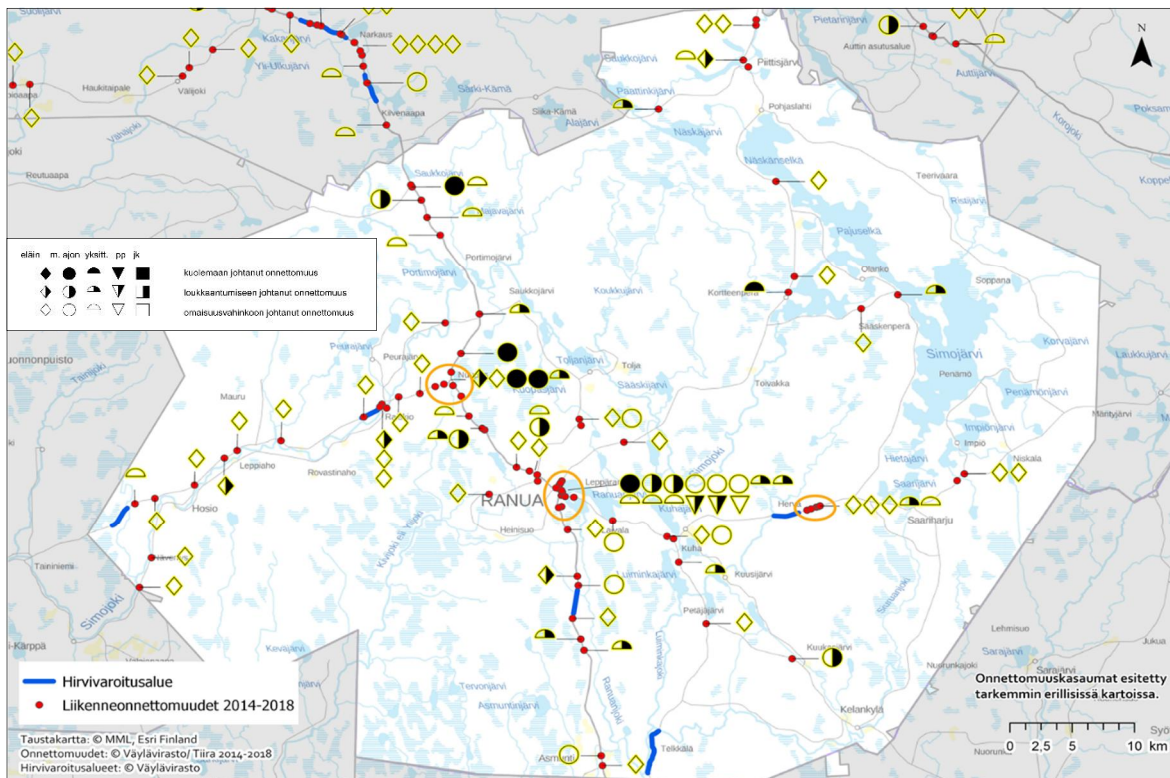
2014	Väkiluku	Onnettomuudet	Liikenne-suorite	Tieverkon pituus (km)	Onnettomuutta/ 100 000 asukasta	Onnettomuutta/ suorite	Onnettomuutta/ km
Koko maa	5 471 753	2 808	36 926	79 411	51	0,08	0,035
Lappi	181 748	137	1 781	9 122	75	0,08	0,015
Ranua	4 093	8	64	546	195	0,13	0,015



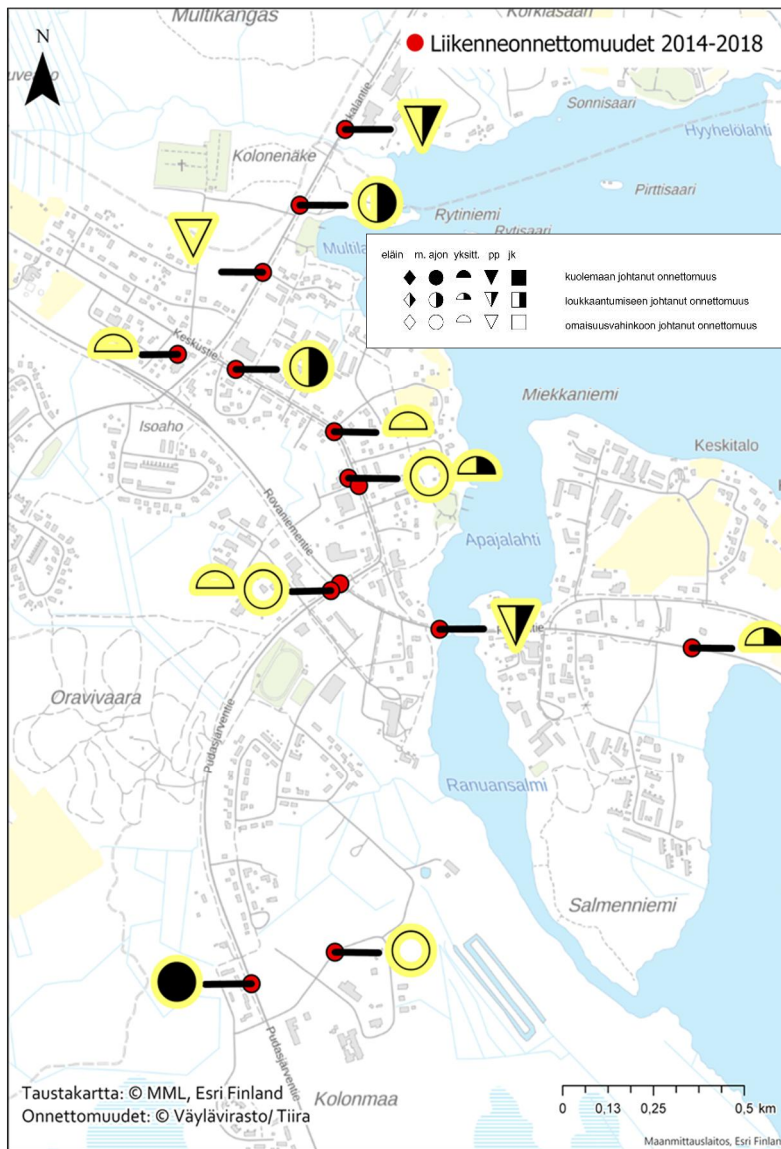
Kuva 7. Onnettomuusmäärien (heva) kehitys maanteillä liikennesuoritteeseen suhteutettuna.



Kuva 8. Liikenneonnettomuudet Ranualla 2010-2018.

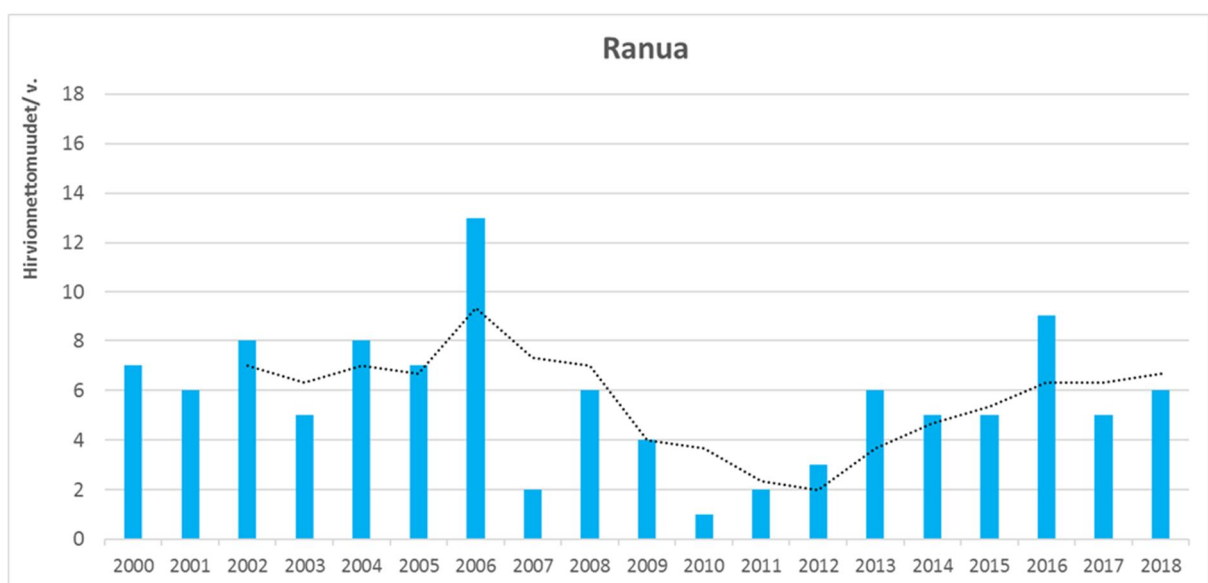


Kuva 9. Ranualla sattuneet onnettomuudet 2014-2018.



Lapin ELY-keskuksen alueella hirvi-onnettomuuksien määrä on ollut kasvussa viime vuosina, mutta vuonna 2018 kolarimäärät kääntyivät kuitenkin laskuun. Ranualla hirvionnettomuuksien määrä on ollut viime vuosina hienoisessa nousussa. Eläinonnettomuuksia tapahtuu eniten Nuupaksesta Simon suuntaan kulkevalla maantiellä 924.

Kuva 10. Ranuan keskustan alueella sattuneet onnettomuudet 2014-2018.



Kuva 11. Ranualla sattuneet hirvionnettomuudet 2000-2018.

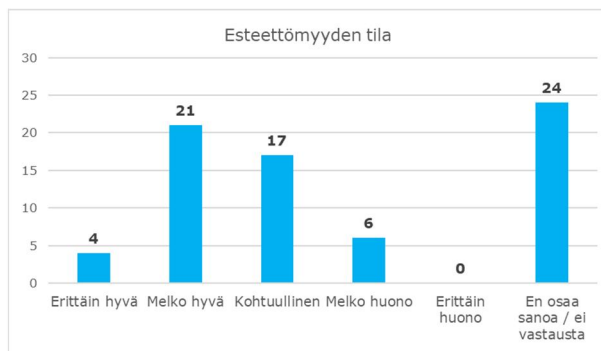
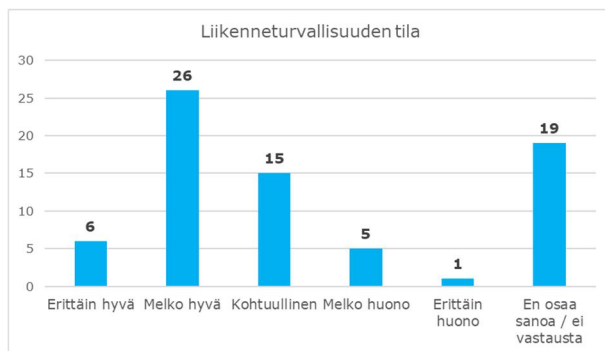
1.5. Liikenneturvallisuuskysely

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

Kyselyiden tavoitteena oli kartoittaa asukkaiden kokemuksia liikenneturvallisuuden kannalta ongelmallisista paikoista. Kyselyyn vastanneet arvioivat myös kuntien liikenneturvallisuuden nykytilaa yleisesti ja kyselyssä oli mahdollisuus esittää parannusehdotuksia liikenneturvallisuuteen liittyen. Kyselyyn saatiin yhteensä 620 vastausta. Suurin osa vastauksista tuli Rovaniemeltä. Kulkumuotoja ja turvavälineiden käyttöä on analysoitu kaikista vastauksista yhteensä. Niiden osalta analyysi on liitteessä 1. Alla yhteenvedo Ranuan vastauksista:

Taulukko 4. Kyselyiden vastausmäärät kunnittain

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



Minkä liikenteeseen liittyvän asian kehittämiseen tulisi mielestäsi eniten panostaa kunnassasi?

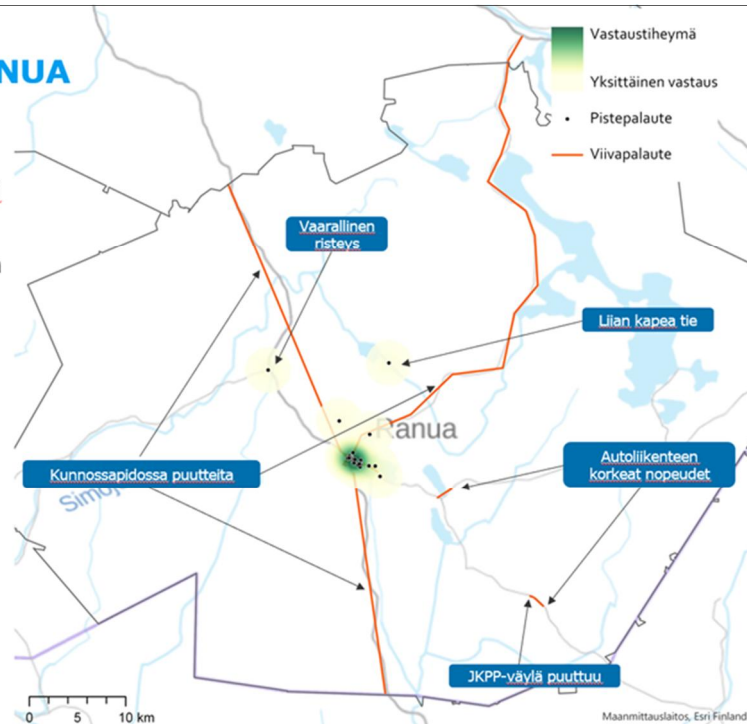
Liikennekäyttäytyminen (esim. muiden liikkujien huomioon ottaminen ja liikennesääntöjen noudattaminen)	14
Teiden ja katujen risteykset	14
Jalkakäytävien tai pyöräteiden sekä ajoneuvoliikenteen risteykset (suojatiet, alikulut jne.)	12
Jalkakäytävien tai pyöräteiden kunnossapito ja laatu	12
Teiden ja katujen kunnossapito ja laatu (päälysteet, tieympäristön hoito jne.)	10
Viihtyisien kävely-/keskusta-alueiden kehittäminen	9
Teiden leveydet	6
Jalkakäytävien tai pyöräteiden kattavuus (hankalat/puuttuvat yhteydet)	5
Jalankulkuväylien esteettömyyden parantaminen	4
Kynnyksen madaltaminen ilmoittaa poliisille rattijuopomuksesta tai muusta alentuneesta ajokyvystä	4
Valaistus	3
Ajoneuvoliikenteen viitoitus ja opastus	2
Liikenteen melu ja päästöt	2
Moottorikelkkailureittien ja teiden risteykset	2
Autojen pysäköintipaikat ja -alueet taajamissa	0
Muu liikenteen osa-alue	0

Kuvat 12-13. Liikenneturvallisuuskyselyn tuloksia.

KARTTAPALAUTTEET - RANUA

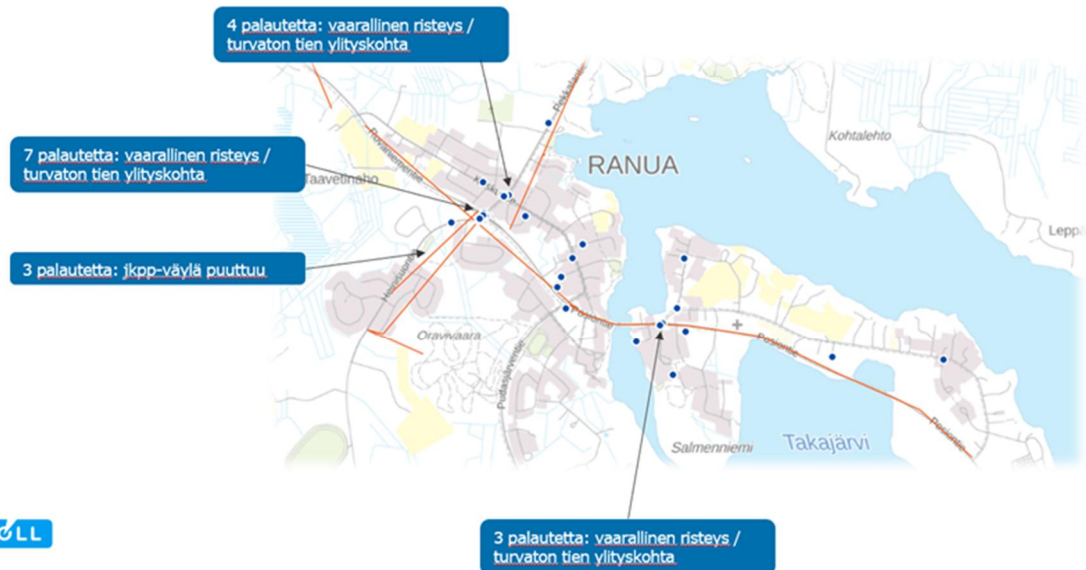
- Karttapalautteet painottuvat vahvasti keskustan läheisyyteen.
- Yksittäiset palautteet haja-alueilta on esitetty oheisessa kuvassa.

RAMBOLL



PALAUTEKASAUMAT – RANUAN KESKUSTA

RAMBOLL



Kuva 14. Ranualta tulleet karttapalautteet.

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 taajaman kuin haja-alueen ongelmakohtiin. Maastokäyntien, aloitteiden, onnettomuusanalyyysien ja kyselyn tulosten perusteella on pohdittu, kuinka ongelmalliseksi koettuja tai havaittuja paikkoja voitaisiin parantaa. Parannustoimenpiteet ovat esitetty luvussa 5.

Ranuan alueelle aiemmin laadittuja ja tässä erityisesti huomioitavia suunnitelmia ovat:

- Kaivostoiminnan liikenteelliset tarpeet, Liikennevirasto 2013
- Heinisuontien kevyen liikenteen väylä, tiesuunnitelma, Lapin ELY-keskus

1.8. Toimintaympäristön mahdolliset muutokset

Matkailu

Matkailu on voimakkaassa nosteessa koko Lapin alueella ja erityisesti ulkomaalaisten matkailijoiden määrät ovat kasvaneet huomattavasti. Ranualla matkailijoita houkuttelee noin 2,5 kilometrin päässä keskustasta Rovaniemen suuntaan sijaitseva Ranuan eläinpuisto. Vuonna 2017 eläinpuistoon myytiin pääsylippuja 157 007 kappaletta, mutta käyntikertoja itse puistossa oli yli pitkästi yli 200 000, kun mukaan lasketaan mm. ilman lippua aikuisen seurassa tulevat lapset. Ranuan Seudun Matkailu Oy:n ja Ranuan Eläinpuiston toimitusjohtaja Tommi Hinno kertoo Kalevan haastattelussa 31.8.2018, että ennen pitkälti eläinpuiston ja kesäturismin varaan nojannut toiminta on muuttunut ympärivuotiseksi niin, että talvikausi on jopa merkittävämpi kuin kesäkausi. Talvella matkailijamäärät ovat kasvaneet erityisesti kansainvälisten asiakkaiden kautta. Eläinpuiston läheisyyteen on rakentunut myös erilaisia majoituspalveluita kantatien molemmin puolin. Ranuan keskustan laidalla Mustikkamaan alueella sijaitsee lisäksi Ranuanjärven leirintäalue iglu-kylineen. Vuosittain elokuussa järjestettävät Hillamarkkinat keräävät myös paljon matkailijoita Ranualle.

Kouluverkko

Ranualla on suunnitteilla uusi koulukeskus nykyisen koulukeskuksen paikalle Aapiskujalle. Uuden koulun pitäisi valmistua vuonna 2022. Jo tällä hetkellä keskustan alueella kaikki koululaiset on keskitetty Aapistielle. Ranualla toimii yksi koulu keskustan ulkopuolella, 12 km keskustasta Kuhan koulu Kuhan kylällä. Kuhan koulu on ollut lakkautuslistalla, mutta sen tulevaisuuteen vaikuttaa mm. se, mahtuvatko kaikki Ranuan lapset uuteen koulukeskukseen.

Kaivokset

Lapin alueella on aktiivisesti käynnissä malminetsintä. Suhangon kaivoshanke on meneillään Ranualla, lähellä Rovaniemen ja Tervolan rajoja. Alueella on monia arvometalleja, mutta toistaiseksi kaivoksen toteuttamisesta ei ole päätöksiä. Siihen on kuitenkin varauduttu muun muassa kaavoituksella. Toteutuessaan kaivos vaikuttaisi alueen liikennemääriin ja sitä kautta vaikutuksia olisi muun muassa liikenneturvallisuuteen. Vaikutuksia on arvioitu mm. YVA-selvityksen yhteydessä.

Muuta

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

2. Tavoitteet

Valtakunnallisissa liikenneturvallisuussuunnitelmissa on esitetty pitkän ajan turvallisuusvisio:

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

Liikenneviraston oman liikenneturvallisuuspolitiikan keskeinen sisältö:

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

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

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

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

Liikenneturvallisuustyön tavoitteet Ranuan kunnassa:

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

Näiden tavoitteiden pohjalta Ranuan kunnan painopistealueet lähivuosien aikana:

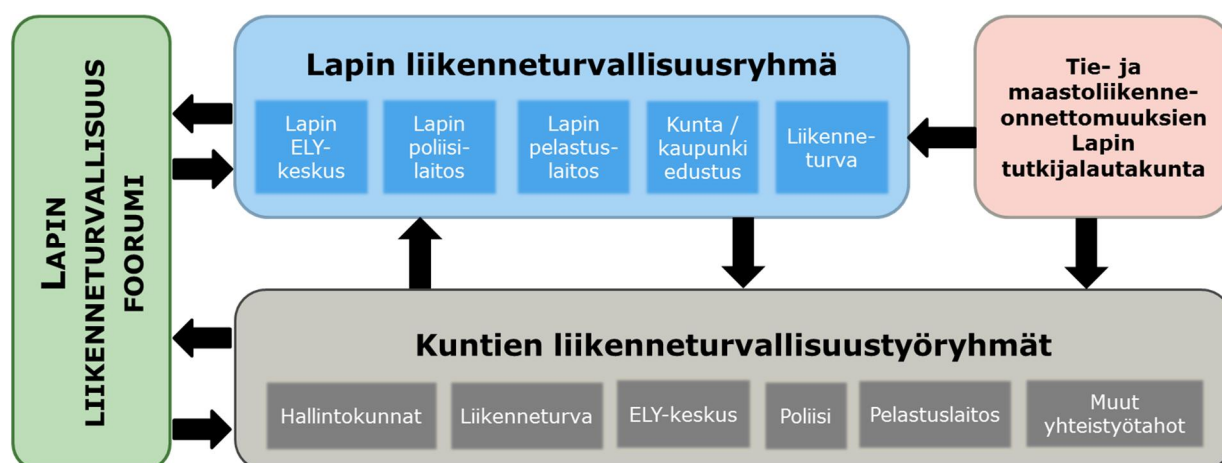
- Kanta- ja seututeiden turvallisuus taajaman ja kylien kohdilla. Ko. väylät ovat alueella merkittävimpiä liikenneväyliä ja näillä on iso merkitys mm. keskustaaajamassa.
- Huomion kiinnittäminen ajonopeuksiin ja turvallisuuden parantaminen liittymissä erityisesti taajama-alueilla, sillä suurin osa liikenteestä on taajamissa kuten myös liikenteellisesti merkittävimmät liittymät.
- Koulumatkojen turvallisuuden ja koululaisten turvavälineiden käyttämisen parantaminen.

3. Liikenneturvallisuustyö

3.1. Liikenneturvallisuustyön organisointi

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

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



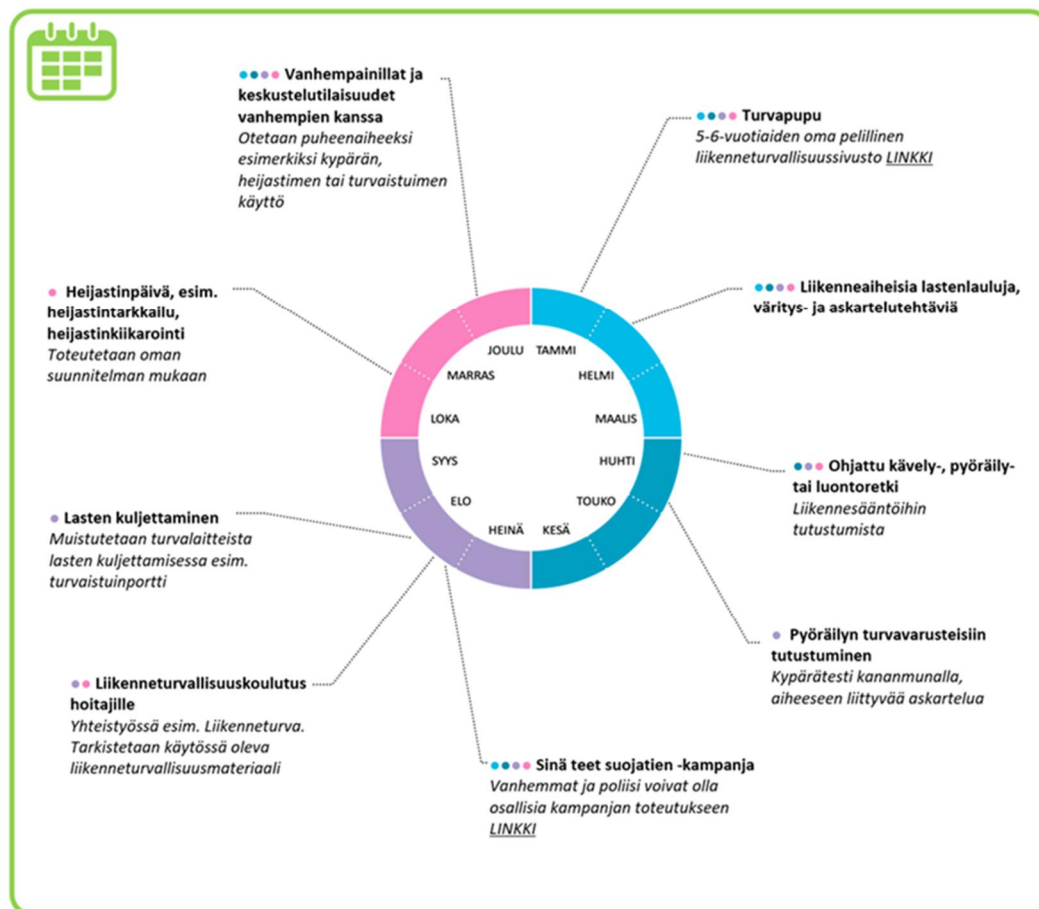
Kuva 15. Lapin liikenneturvallisuustyön organisointimalli.

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

3.2. Liikenneturvallisuustyön sisältö

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

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



Kuva 16. Esimerkki koulutoimelle (esiopetus) laaditusta liikenneturvallisuustyön vuosikellosta.

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

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

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

4. Toimenpide-esitykset

4.1. Maankäyttö

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

Vaikka muutokset maankäytössä ovat suunnittelualueella olleet kohtuullisen vähäisiä, on suunnittelussa tärkeä varautua mahdollisiin huomattaviin liikenteellisiin muutoksiin. Kaivos- ja biojalostamohankkeet sekä matkailun voimakas kasvu ja sen ennustettu jatkuminen ovat alueen kannalta merkittävässä asemassa.

4.2. Tie- ja katuverkon jäsentely

Yleensä liikenneturvallisuussuunnitelmissa laaditaan taajama-alueille hierarkkiset tie- ja katuverkon jäsentelyt, joiden avulla väylät luokitellaan pää- ja kokoojaväyliin suhteessa ympäröivään maankäyttöön. Jäsentelyllä pyritään ohjaamaan liikenne järkevimille reiteille, helpottamaan kunnossapidon suunnittelua ja auttamaan toimenpiteiden ideointia ja priorisointia. Tässä suunnitelmassa erillistä jäsentelyä ei ole tehty, sillä suunnittelualueella taajamassa ja kylissä maantiet ovat liikenteellisesti selkeästi merkittävimpiä väyliä ja katuverkkoa on suhteellisen vähän. Maanteiden lisäksi keskustaajaman tärkeimpiä väyliä ovat kaduista Keskustie, Aapiskuja ja Sairaالاتie.

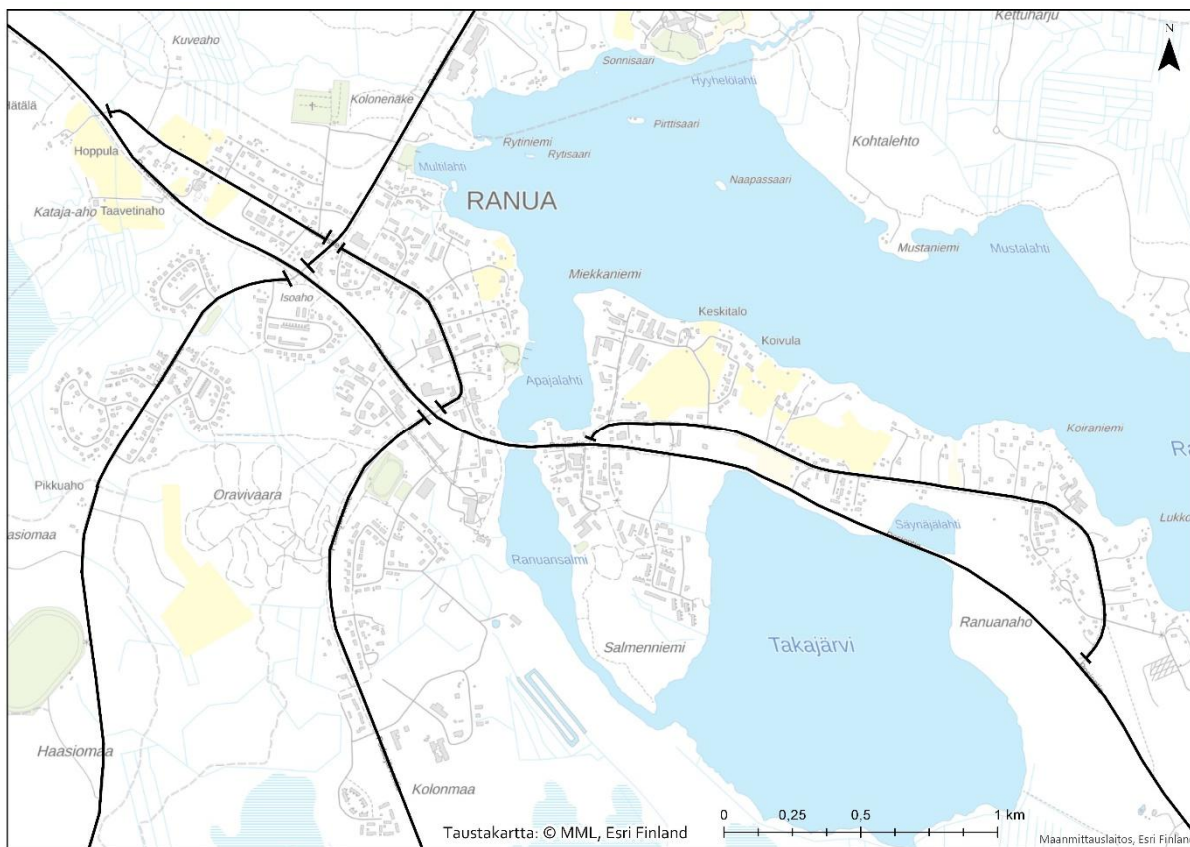
4.3. Väistämisvelvollisuudet ja nopeusrajoitukset

Väistämisvelvollisuudet

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

Väistämisvelvollisuutta osoittavien liikennemerkkien sijoittelussa on kiinnitettävä erityisesti huomioita liittymiin, joissa väistettävänä on myös risteävä jalankulku- ja pyöräilyväylä. Kärkikolmion tai poikkeustapauksissa stop-merkin on sijaittava ennen pyöräilyväylän reunaa. Ranualla taajamassa tämä kannattaa tarkastaa esimerkiksi Pudasjärventien, Keskustien ja Rovaniementien sekä Posiontien ja Aapiskujan liittymissä.

Ranuan keskustassa väistämisvelvollisuusjärjestelyt ovat kohtuullisen selkeitä jo nykyisellään. Alla olevassa kuvassa on merkitty tiet ja kadut, joihin liittyvillä väylillä on väistämisvelvollisuutta osoittavat merkit. Muutoin taajama-alueiden katuverkolla liittymien esitetään olevan keskenään tasa-arvoisia. Esityksen mukaan maanteiden lisäksi Ranuan keskusta-alueella "etuajo-oikeutettu" katu on vain Keskustie.



Kuva 17. Väistämisvelvollisuudet Ranuan keskustan alueella.

Nopeusrajoitukset

Taajamamerkki sinällään sisältää 50 km/h-aluerajoituksen. Siksi on tärkeää, että niin taajama- kuin aluerajoitusmerkkien muodostama alue on yhtenäinen ja ettei alueelle voi ajaa ohittamatta ko. merkkejä. Tämän osalta muutamia esityksiä on tehty suunnittelualueella. Myös aluerajoituksen päättäminen on oleellista. Ranualla taajamassa useilla teillä aluerajoitus päättyy -merkkiä ei ollut. Sekä taajama- että nopeusrajoitusalueiden yhtenäisyys on merkittävä liikenneturvallisuuden lisäksi myös liikkujien oikeusturvan takia. Taajamamerkkien, kuten muidenkin liikennemerkkien osalta suositellaan käytettäväksi normaalikokoisia merkkejä havaittavuuden ja yhtenäisyyden vuoksi. Nykyisin mm. taajamamerkit ovat monin paikoin pienikokoisia merkkejä.

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

Ranuan kunnan taajama-alueilla on nykyisellään pääsääntöisesti voimassa taajamarajoitus tai 40 km/h aluenopeusrajoitus. Nopeusrajoitusjärjestelmää ehdotetaan selkeytettäväksi niin, että taajama-alueella valtaosa teollisuus- ja asuinalueista olisi alueellisen 40 km/h -rajoituksen piirissä. Sen lisäksi mm. koulukeskuksen sekä hyvinvointi- ja liikuntakeskuksen ympäristöön esitetään alempaa 30 km/h -aluerajoitusta.

Nopeusrajoitusten osalta esitetään seuraavia muutoksia keskustan alueella:

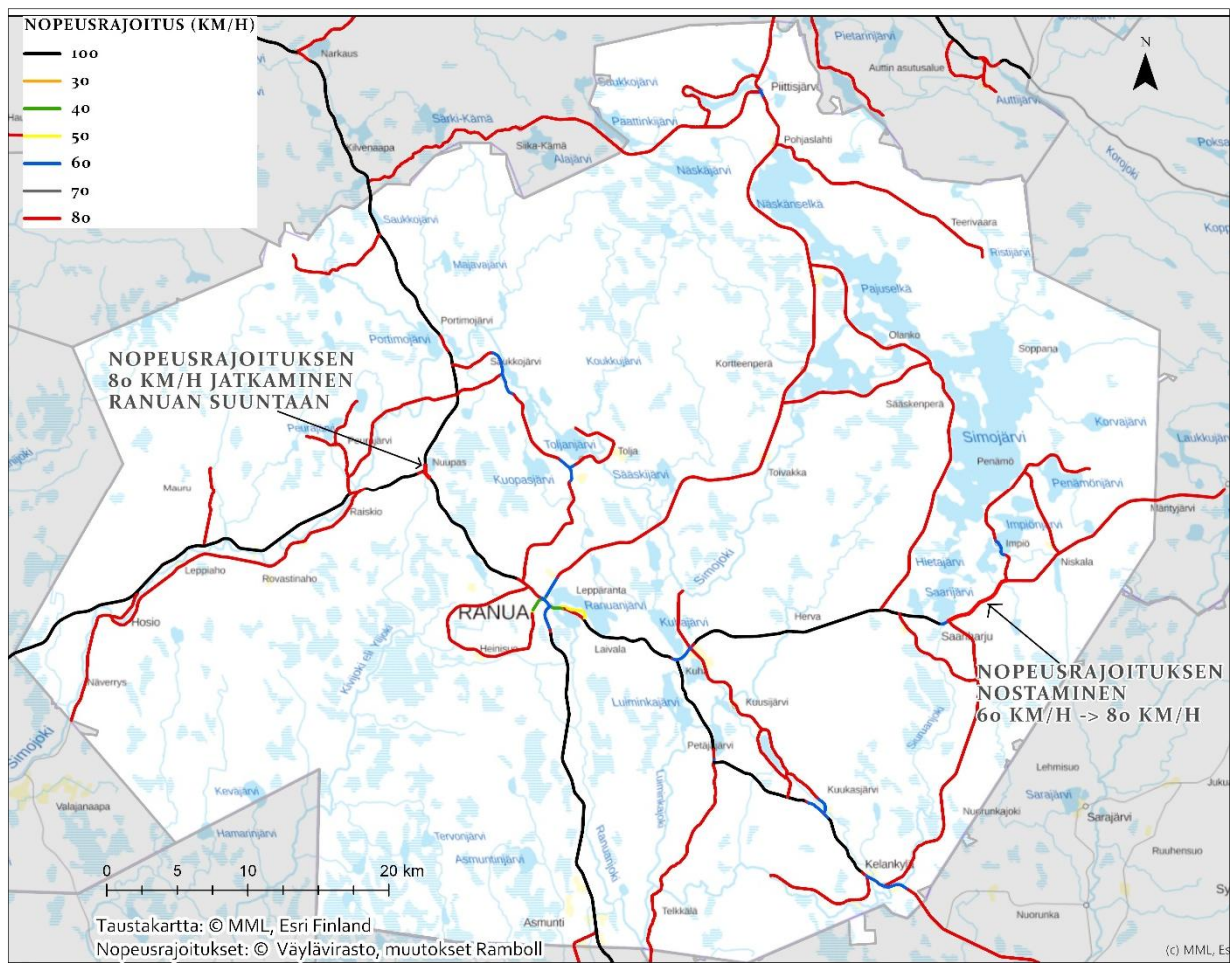
- Posiontielle (mt 941) alueellinen 40 km/h-rajoitus Posion suunnasta tullessa alkamaan ennen Koi-vutien liittymää ja siitä keskustaan päin. Rovaniementiellä (kt 78) alueellinen 40 km/h-rajoitus al-kaisi ennen Pudasjärventien liittymää sekä Pudasjärventiellä (kt 78) alueellinen 40 km/h -rajoitus alkamaan ennen Sairaalatien liittymää Pudasjärven suunnasta tullessa.
- Kirkkotielle alueellinen 40 km/h -rajoitus alkaisi ennen Pappilantien liittymää ja jatkuisi Posion tien liittymään saakka.
- Teeritien ja siihen liittyvien katujen alueelle alueellinen 40 km/h -rajoitus.
- Multilahdentielle alueellinen 40 km/h -rajoitus.

- Kansanopistontielle alueellinen 40 km/h -rajoitus.
- Pappilantie ja Rantatie sekä niihin liittyvät kadut: alueellinen 30 km/h -rajoitusta koska alueella palvelukeskustoimintaa.
- hyvinvointikeskuksen ja liikuntakeskuksen alueelle alueellinen 30 km/h -rajoitus.
- Hillatielle ja Toritielle alueellinen 30 km/h-rajoitus niin että merkit asetetaan Hillatien molempiin päihin, Toritielle ja S-marketin liittymään.
- koko Salmenniemen alueelle alueellinen 30 km/h-rajoitus.

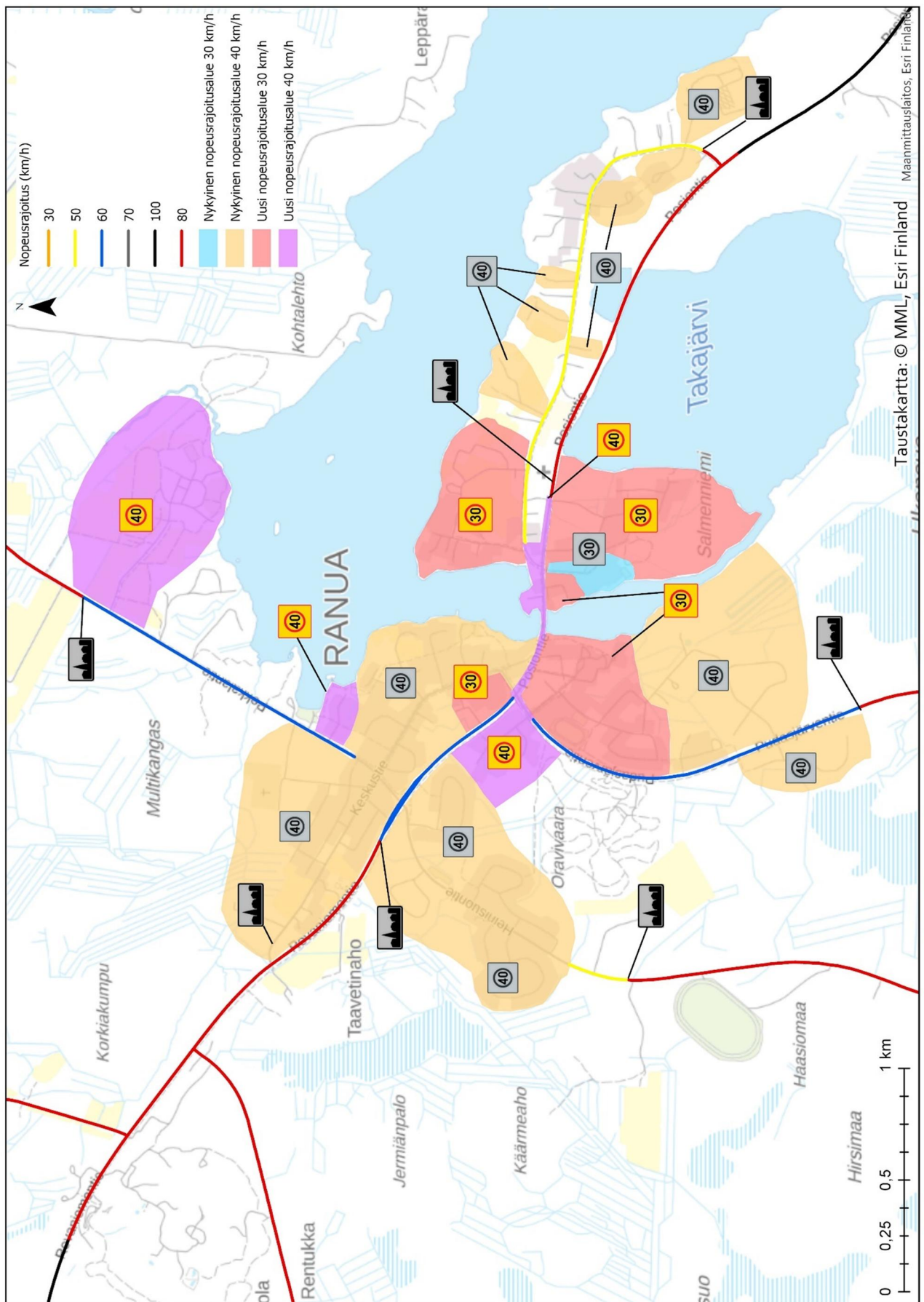
Ranualla tulee huomioida Posiontiellä (mt 941) ja Pekkalantiellä (mt 942), että 80 km/h -merkit on maastossa sijoitettu vasta taajama päättymisen jälkeen. Ko. paikoissa 80 km/h -merkit ovat maastossa kulku-suunnassa jo ennen taajama päättymismerkkejä. Lisäksi useilta teiltä puuttuu aluerajoitus 40 km/h päättymismerkit ja mm. Lehtokujalta, Metsätieltä ja Urakantieltä puuttuvat toisesta suunnasta kokonaan alueellinen 40 km/h -merkit.

Haja-asutusalueen ja muiden maanteiden osalta esitetään lisäksi 80 km/h -nopeusrajoituksen jatkamista Ranuan suuntaan kantatiellä 78 Nuupaksessa ennen Simontien liittymää. Nyt 80 km/h -nopeusrajoitus alkaa liian lähellä liittymää. Nopeusrajoituksen jatkamisella voidaan osaltaan parantaa liittymän liikenneturvallisuuden paranemista.

Posiontiellä (mt 941) on esitetty 60 km/h -nopeusrajoituksen lyhentämistä, sillä nykyinen 60 -rajoitus on melko pitkä, eikä maankäyttö tai muut tekijät tue alemmaa nopeusrajoitusta. 60 km/h -nopeusrajoitus on esitetty nostettavan 80 km/h -nopeusrajoitukseen Saariharjuntien (mt 19587) liittymästä Posion suuntaan siihen saakka, mistä nykyinen 80 km/h -rajoitus alkaa.



Kuva 18. Nopeusrajoitukset ja esitykset nopeusrajoitusmuutoksista Ranualla.



Kuva 19. Nopeusrajoitukset Ranuan keskustassa ja sen läheisyydessä.

4.4. Kävely ja pyöräily

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

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

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

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

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

Ranualla etäisyydet ovat keskustan ulkopuolella pitkiä, joukkoliikennettä vähän ja henkilöautolla kulkeminen monin paikoin välttämätöntä. Paras potentiaali kävelyn ja pyöräilyn lisäämiseksi on luonnollisesti keskustan alueella, jossa jkpp-verkosto on jo nyt varsin kattava ja tienylityksiä turvaamaan rakennettu korotettuja suojateitä ja suojatiesaarekkeita. Keskustassa huomiota kannattaa kiinnittää jkpp-verkon kuntoon, jotta väylät pysyvät hyvässä kunnossa.

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

poistettaviksi. Tärkeimmillä tienylityspaikoilla suojateiden tilalle esitetään keskisaarekkeita helpottamaan tienylitystä. Suojateiden poiston tarkoituksena on lisätä jalankulkijan vastuuta tienylityksessä. Kun ajonopeudet ovat suuria, luo suojatie "väärää" turvallisuudentunnetta tienlittäjälle. Ranualla kolme suojatietä sijaitsee tällä hetkellä 60 km/h -alueella, joista yhden kohdalla esitetään nopeusrajoituksen alentamista ja tämän lisäksi suojatiesaarekkeen rakentamista, yhden poistoa kokonaan ja yhden suojatien poistoa mutta tilalle rakennettavaksi suojatiesaarekettä.

Ranuan taajamassa on jo nykyisellään melko kattava kävely- ja pyöräilyväylien verkosto ja tienylitystä on turvaamassa hyvin saarekkeita mm. Keskustiellä. Taajamassa jalankulku- ja pyöräilyverkkoon esitetään uutta kävelyn ja pyöräilyn väylää Heinisuontielle (mt 19590) välille Rovaniementie-Juhanintie. Tieosuus nousi esiin mm. asukaskyselyssä ja kohteesta on jo tiesuunnitelma valmiina. Uuden väylän lisäksi ko. alueen asukkaiden jalankulun ja pyöräilyn yhteyksiä esitetään parannettavan nykyisen Laurintien ja Timontien välisen väylän parantamisella ja valaisemisella. Uutta jalankulku- ja pyöräily-yhteyttä esitetään lisäksi Kirkkotieltä uudelle asuinalueelle sekä Kuhan kylälle Posiontien (mt 941) varteen Simonkankaantien ja Vanha Kuha liittymien välillä.

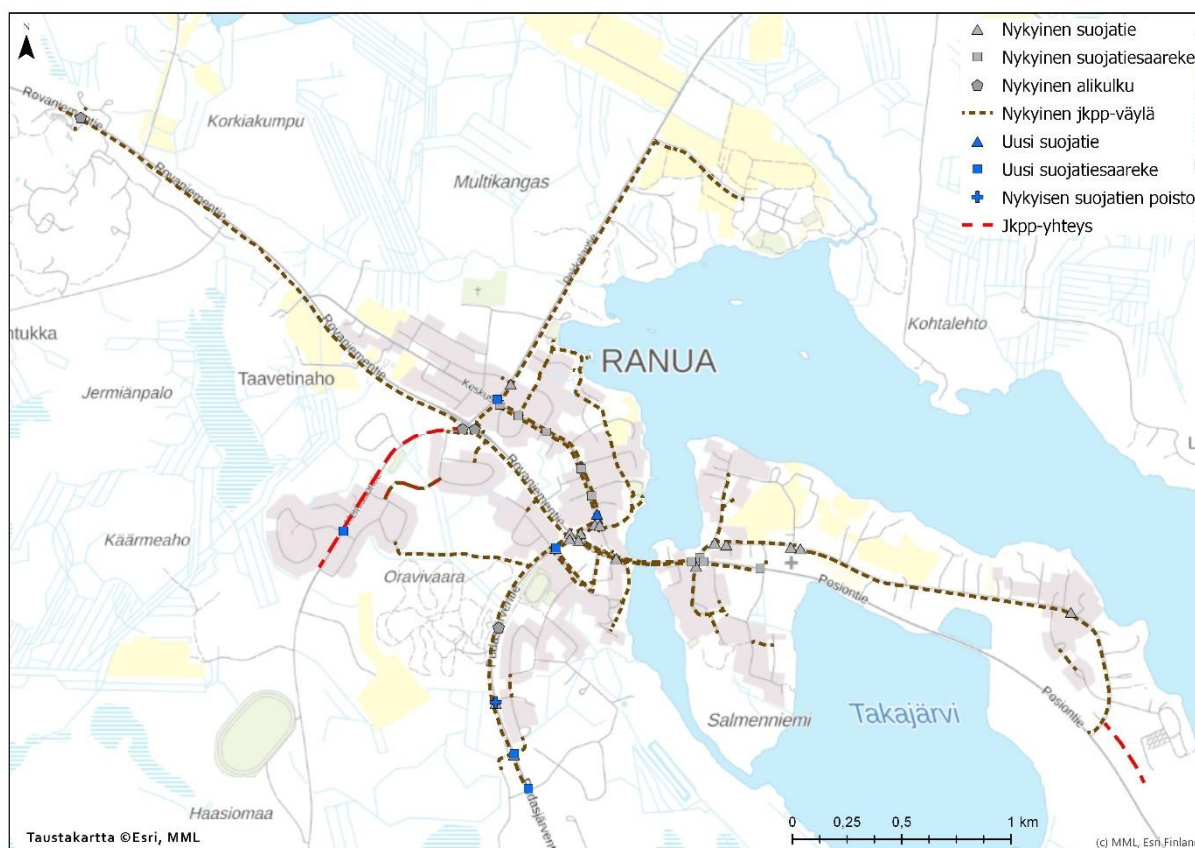
Jalankulun ja pyöräilyn ylityksiä turvaamaan on keskusta-alueelle esitetty uusia suojatiesaarekkeita. Osa uusista saarekkeista korvaa nykyiset suojatiet, jotka sijaitsevat 60 km/h -nopeusrajoitusalueella. Uusia suojateita ja suojatiesaarekkeita on esitetty seuraavasti:

- Pekkalantie (mt 942): uusi suojatiesaareke Keskustien liittymän lähellä parantaa suojatien turvallisuutta, koska suojatie on ko. kohdassa melko pitkä.
- Pudasjärventie (kt 78): uusi suojatiesaareke Sairaalatien läheiselle suojatielle samoin kuin Urakantien liittymään ja Urakantien pohjoispuolella olevalle suojatielle, josta samalla poistetaan suojatiemerkinnot.
- Heinisuontie (mt 19590): uusi suojatiesaareke Juhanintien liittymään, mikäli uusi jalankulun ja pyöräilyn väylä toteutuu
- Keskustie: uutta suojatietä esitetään merkittäväksi linja-autoaseman liittymän läheisyyteen

Lisäksi Kirkkotieellä (mt 19593) on esitetty kirkon kohdalla suojatien ja väylän erottamista kirkon pysäköintialueesta, siten, että idästä päin tultaessa väylä kääntyy Kirkkotien pohjoispuolelle ennen pysäköintialuetta. Pysäköintialueelle ei merkitä väylää nykyisen ollenkaan.



Kuva 20. Kirkkotieellä jalankulku- ja pyöräilyväylän erottaminen pysäköintialueesta on tarpeen.



Kuva 21. Nykyinen jalankulku- ja pyöräilyverkko sekä kehittämistoimenpiteet Ranuan keskustassa.

Lisäksi Posiontiellä (mt 941) on esitetty huomiovarsien asentamista nykyisiin suojatiemerkkeihin, jotta suojatie olisi paremmin tienkäyttäjien havaittavissa Virastotien kohdalla. Pudasjärventiellä (kt 78) suojatie poistetaan Hirvaantien liittymän läheisyydestä, koska se sijaitsee 60 km/h -nopeusrajoituksen alueella. Hirvaantieltä lähtevälle jalankulun ja pyöräilyn väylälle esitetään lisättäväksi ”Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä” -merkki Hirvaantien päähän, sillä tällä hetkellä merkki on ainoastaan tultaessa Vasantieltä.

Aapiskujalla, kuten myös muilla vilkkaasti liikennöidyillä jalankulun ja pyöräilyn väylillä kiinnitetään talvi-aikana myös erityisen hyvään talvikunnossapitoon, jotta väylät ovat liikennöitävässä kunnossa jo ennen koulun ja töiden alkua. Tämä osaltaan kannustaa ranualaisia kävelemään ja pyöräilemään myös talviseen aikaan ja parantaa yleisesti liikenneturvallisuutta.



Kuva 22. Nykyistä väylää kunnostamalla ja valaisemalla Laurintie ja Timontien välillä saadaan turvallinen yhteys keskustan suuntaan (vasen kuva). Posiontiellä huomiovarsien asentaminen suojatiemerkkeihin parantaa nykyisen suojatien näkyvyyttä Virastotien kohdalla (keskellä). Aapiskujalla, kuten muillakin keskustan väylillä, tulee kiinnittää huomioita hyvään talvikunnossapitoon (oikea kuva).

4.5. Maanteiden toimenpiteet

Ranuan liikennesuoritteesta suurin osa kertyy kantatielle 78 sekä kolminumeroisille maanteille 858, 924, 941 ja 942. Pitkänmatkainen ja kuntien sisäinen liikenne käyttää paljon maanteita ja niillä liikkuu myös suurin osa alueen matkailijoista. Tämän vuoksi on tärkeää, että tiet ovat kunnossa sekä perusratkaisultaan että kunnossapidollisestikin. Tässä työssä on keskitytty vilkkaimpien teiden liittymäratkaisujen tarkastelemiseen. Liikennemäärä ei aina ole ollut peruste toimenpiteelle vaan taustalla voi vaikuttaa esimerkiksi matkailullinen merkittävyys tai tieverkon yhdenmukaisuus.

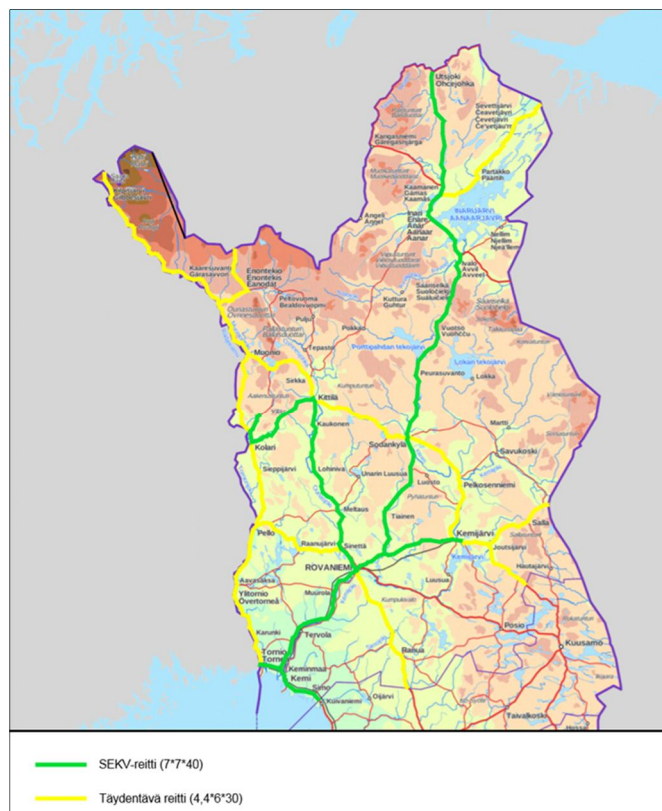
Uusia jalankulku- ja pyöräilyväyliä on esitetty muutamissa kohdissa, mm. taajamassa Heinisuontielle (mt 19590) ja Kuhan kylällä (mt 941). Lisäksi tien ja pientareen leventäminen paikoin auttaa myös kävelijöitä ja pyöräilijöitä. Suojateiden poistamista on esitetty kohteissa, joissa on 60 km/h -nopeusrajoitus eikä liikenneympäristö tue alhaisempaa nopeusrajoitusta. Tällaisia kohteita on Pudasjärventielle (kt 78).

Tien leventäminen olisi tarpeellista Posiontiellä (mt 941) keskustasta (Kirkkotien itäisestä liittymästä) itään. Nykyinen poikkileikkaus on 7/6, kun sen tulisi olla 8,5/7 nopeusrajoituksella 100 km/h. Toinen leventämistarve Ranuan alueella on Pudasjärventielle (kt 78), jonka nykyinen poikkileikkaus on 8/7, kun sen tulisi olla 9/7 nopeusrajoituksen ollessa 100 km/h.

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

Teiden tärkeitä ja jyrkimällä tehtäviä keskiviivoja käytetään, kun tien liikennemäärä on yli 2 000 ajoneuvoa vuorokaudessa ja reunaviivoja, kun liikennemäärä on yli 4 000 ajoneuvoa vuorokaudessa eikä niitä käytetä taajamissa. Ranualla liikennemäärä on yli 2 000 ajon/vrk vain keskusta-alueella ja kantatiellä 78 keskustasta Ranuan eläinpuistolle saakka. Koska tärkeitä viivoista on eniten hyötyä silloin, kun niitä on mahdollista tehdä pitkällä matkalla, ei tässä selvityksessä niitä esitetä. Jos Lapin alueelle tehdään periaatepäätös, että tärkeitä viivoja voidaan toteuttaa ohjetta alhaisimmilla liikennemäärillä, viivoja suositellaan kantatiellä osuuksille, joilla asfaltoitu tien leveys on riittävä.

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



Kuva 23. SEKV-reittiverkko ja täydentävä reittiverkko 2019 (ELY-keskus 2019).

Kiertoliittymät ovat turvallisia autoliikenteelle alhaisten nopeuksien vuoksi ja niiden avulla sivusuuntien on helpompi liittyä päätielle tai ylittää päätie. Pääteillä on kuitenkin omia linjauksia, sillä niiden tavoitteena on välittää valtakunnallista ja maakuntien välistä pitkämatkaista henkilö- ja tavaraliikennettä sujuvasti ja turvallisesti (Kiertoliittymien käyttöperiaatteet pääteillä, Liikenneviraston toimintalinjoja 2/2018). Muihin liittymätyyppiin verrattuna kiertoliittymä on poikkeuksellinen ratkaisu pääteillä, sillä se katkaisee päätien etuajo-oikeuden. Tällöin jokainen liittymään tuleva ajoneuvo joutuu hidastamaan nopeutta kiertoliittymään, jolloin myös päätien liikenteen sujuvuus kärsii. Erityinen haaste kiertoliittymä on raskaalle liikenteelle, ja mm. polttoaineen kulutus kasvaa kiertoliittymässä.

Tässä suunnitelmassa esitetään kiertoliittymiä kantatien 78, Keskustien ja Posiontien (mt 941) liittymään sekä Posiontien (mt 941), Kirkkotien (mt 19593) ja Aapiskujan liittymään. Ranuan vilkkain liittymä, kantatien ja Posiontien liittymä, on nykyään hiukan epäselvä, sillä suojatiet eivät mene saarekkeiden kautta ja liittymäalue on varsin laaja. Liittyvien suuntien liikennemäärät ovat suuret verrattuna pääsuuntaan. Kantatien suunnassa autoilevalle haasteena on se, että kantatie kääntyy ts. se ei ole jatkuva suunta. Kiertoliittymä olisi hyvä ratkaisu, sillä se sijaitsisi taajaman ytimessä, ja hidastaisi ajonopeuksia seututien suunnassa vilkkaimmalla tiejaksolla. Liittyminen sivusuunnilta olisi nykyistä turvallisempaa ja kiertoliittymä osoittaisi selvästi kantatien ”katkeamisen”.

Ranua erityisen ongelmalliseksi liittymäksi nähtiin Posiontien (mt 941) ja Aapiskujan liittymä, jossa on paljon jalankulkijoita ja pyöräilijöitä läheisen koulukeskuksen vuoksi. Posiontiellä on tällä hetkellä suojatie-saarekkeet Aapiskujan liittymän molemmin puolin. Kiertoliittymä toimisi myös taajaman ”porttina” ja alentaisi maantien ajonopeuksia vilkkaimmalla ja suojateitä sisältävällä tiejaksolla.

Kantatie 78 kuuluu päätieverkkuoluokittelussa luokkaan ”muut” eli se ei kuulu raskaan liikenteen runkoyhteyksiin tai muihin keskeisiin yhteyksiin. Posiontie (mt 941) ei seututienä kuulu päätieverkkoon. Näin ollen kiertoliittymien toteuttamiselle ei ole periaatteellisia esteitä.



Kuva 24. Aapiskujan ja Posiontien liittymä koettiin ongelmalliseksi mm. vilkkaan jalankulku- ja pyöräliikenteen vuoksi.

Ennen Aapiskujan kiertoliittymän rakentamista turvallisuutta voidaan lisätä näkemiä parantamalla puustoa raivaamalla jalankulku- ja pyöräilyväylän ja Aapiskujan liittymästä, sillä näkemät Posion suunnasta tullessa ovat todella huonot Aapiskujalle. Aapiskujalla rautakaupan liittymä on myös epäselvä ja pihan kautta oidaan. Rautakaupan liittymään esitetään matalien reunakivien asennusta, jolloin liittymäalueen selkeys paranee. Aapiskujalle asennetaan kärkikolmio ennen Posiontieta olevaa suojatietä koulukeskuksesta päin tullessa, mutta STOP-merkkejä ei kuitenkaan poisteta.

Edellä mainitut kiertoliittymät osoittaisivat selkeästi Ranuan liikenteellisesti vilkkaimman tiejakson, kun koulurakentaminen ja muu maankäytön kehittyminen taajaman itäosassa lisääntyy, Posiontien rooli kasvaa edelleen. Pitkämatkaisen raskaan liikenteen kannalta kiertoliittymien tuomat aika- ja polttoaineläisäykset ovat suhteellisesti pieniä ja voivat ohjata liikennettä tavoitellusti korkeampitasoisille teille, kuten valtateille.

Liittymissä olevilla saarekkeilla voidaan lisätä liittymän havaittavuutta, selkeyttää ajolinjoja ja joissain tapauksissa mahdollistaa tien ylittäminen kävellen kahdessa vaiheessa. Mikäli Pudasjärventien, Keskustien ja Posiontien liittymän kiertoliittymän rakentaminen ei jostain syystä ole mahdollista, liittymän turvallisuutta esitetään parannettavan joka suunnan saarekkein. Kiireellisimpänä toimenpiteenä esitetään kärkikolmioiden sijoittamista ennen suojateitä Pudasjärventiellä ja Keskustiellä.

Suojatiesaarekkeita on esitetty taajamaan ja sen läheisyyteen useisiin eri paikkoihin. Lisäksi Posiontien (mt 941) ja Syötteentien (mt 858) liittymään esitetään sivusuunnan saareketta Syötteentielle. Liittymä on koettu jo aiemmin vaaralliseksi ja siitä on varoitettu maastossa merkein. Saarekkeen rakentaminen parantaisi liittymän havaittavuutta edelleen ja parantaisi turvallisuutta.

Maanteiden väistötiloilla voidaan sujuvoittaa päätien liikennettä ja vähentää peräänajojen riskiä. Päätiet ovat yleensä jatkuvia ja etuajo-oikeutettuja teitä, joilla on paljon liikennettä sekä korkea ja tasainen nopeus-taso. Pääteillä suositetaan mahdollisimman pitkiä liittymävapaita osuuksia. Ranualla väistötilaa esitetään rakennettavaksi kantatielle 78 eläinpuiston liittymään.

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 kantatiellä 78, jolla on paljon matkailuliikennettä. Kaiteiden riittävä pituus ja korkeus on syytä tarkistaa uudelleen päällystämisen yhteydessä.

Matkailu on merkittävässä asemassa Lapissa, jonka vuoksi on maanteillä syytä tarkistaa ja korjata mahdolliset puutteet palvelukohteiden opasteissa. Teiltä saattaa löytyä jo lakanneiden palvelukohteiden opasteita. Toisaalta olemassa olevien kohteiden opasteet voivat olla huonokuntoisia tai ennakko-opasteet puuttuvat. Vaikka opaste ei ole varsinainen mainos, se kertoo kohteen tasosta. Opasteiden paikkoja kannattaa myös tarkastella, sillä esimerkiksi Ranuan eläinpuiston liittymässä



Kuva 25. Eläinpuiston liittymä pohjoiseen.

nykyinen palvelukohteen opaste häiritsee merkittävästi näkemää Rovaniemen suuntaan ja sitä kannattaakin siirtää kauemmas liittymästä näkemien parantamiseksi.

Näiden kahden edellä mainitun lisäksi esille nousi Rovaniementien (kt 78), Pekkalan tien (mt 942) ja Heinisuo tien (mt 19590) liittymä. Liittymä on teknisiltä ratkaisuiltaan kuitenkin kunnossa. Huomiota kannattaa

kuitenkin kiinnittää näkemien turvaamiseen tarvittaessa mm. puustoa poistamalla tai leikkaamalla sekä talvikunnossapitoa tehostamalla, jotta lunta ei kerry liikaa esimerkiksi sillan kaiteisiin huonontamaan näkemää.



Kuva 26. Pudasjärventien, Posiontien, Rovaniementien ja Keskustien liittymään on toivottu kiertoliittymää.

Posiontiellä (mt 941) reunakivet ovat menneet huonoon kuntoon Pudasjärventien ja Kirkkotien välisellä tieosuudella molemmin puolin tietä, ja ne ovat myös matalat. Ne esitetään uusittavaksi. Posiontieltä voi poistaa turhan Särkitien liittymän, jonne kulku onnistuu hyvin myös Kirkkotien kautta.

Haja-asutusalueella esitetään lisäksi muutamia merkkimuutoksia nykytilanteeseen nähden, joilla voidaan parantaa liikenneturvallisuutta. Kuhassa Kuukasjärventien (mt 19897) ja Posiontien (mt 941) liittymässä Kuukasjärveltä tullessa on kärkikolmio sijoitettu melko kauas liittymän kaarteeseen. Tie jatkuu Posiontien yli, joten olisi tarpeellista sijoittaa kärkikolmio lähelle nykyistä valaisinylvästä, jotta merkki ja liittymä on tarpeeksi hyvin havaittavissa tulosuunnasta. Merkki on tosin hiukan kaukana Posiontien reunasta. Heinisuontiellä (mt 19590) Papinpalontien liittymässä etuajo-oikeutettu suuntaa on Heinisuontiellä, vaikka kohdassa on neliahaaraliittymä. Asiaa voisi tehostaa lisäämälle mutkaan kaarteeseen taustamerkin. Papinpalontielle tulisi lisätä etuajo-oikeutetun liikenteen suunta -merkki sekä siirtää Papinpalontien liittymässä oleva kärkikolmio lähemmäs tienreunaa, jotta se olisi helpommin havaittavissa.

Väylävirastolla tai Lapin ELY-keskuksella ei ole tällä hetkellä suunnitteilla ja käynnissä tiehankkeita Rannalla.

4.6. Kadut ja pihat

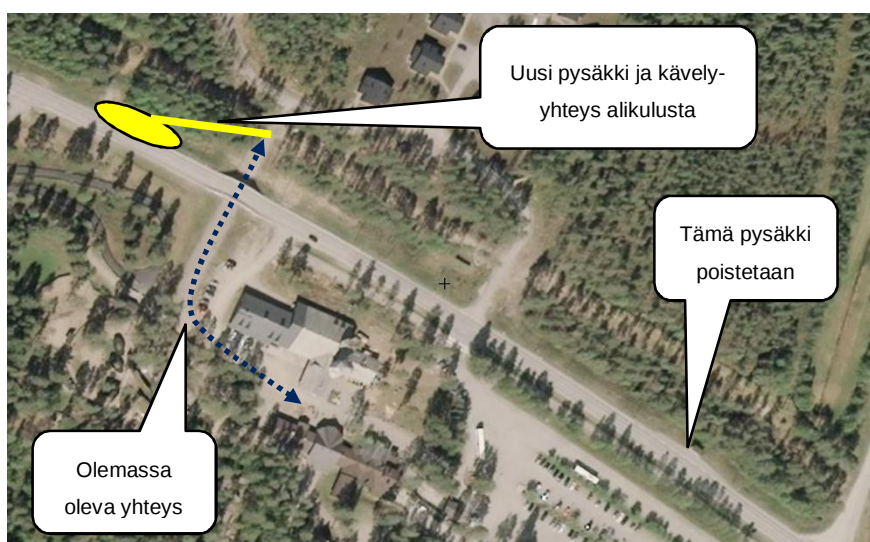
Kuhan koulun pihan osalta esitetään, että nykyinen "Kielletty ajosuunta" -merkki korvataan "Moottoriajoneuvolla ajo kielletty" -merkillä ja sen vaikutusta tehostetaan porttimaisella rakenteella, joka ei kuitenkaan estä huoltoajoa pihalle. Keskustassa Aapistiellä koulun pysäköintialuetta parannetaan sekä autojen, mopojen että polkupyörien osalta, kun uusi koulukeskus rakennetaan.

Hyvinvointikeskuksen alueella huolehditaan, että pysäköintipaikkoja on riittävästi asiakkaille. Tällä hetkellä pysäköinti on keskuksen pihassa sekavaa, kun asiakkaat jättävät autoja muun muassa jalankulun ja pyöräilyn väylälle. Kyseinen väylä erotetaan reunakivellä ajotiestä, jotta se on helpommin havaittavissa. Lisäksi Sairaalaatiellä Peuransarven tonttiliittymä kavennetaan niin, että jalankulku ja pyöräilyväylä on selvästi erillään ajoliittymästä.



Kuva 27. Uuden hyvinvointikeskuksessa asiakkaat pysäköivät jalankulkuja pyöräilyväylälle.

Ranuan eläinpuiston pysäköintialueelle ja sen lähiympäristöön ehdotetaan laadittavaksi erillinen master plan, jonka yhteydessä pohdittaisiin kantatien liittymäjärjestelyt, eläinpuiston pysäköintialueen toimivuus, linja-autopysäkkien paikat sekä jalankulun ja pyöräilyn yhteydet. Matkailun ja toimintojen kehittyessä eläinpuiston alueella tulee huomioida, ettei kantatien yli ohjata liikennettä, joka aiheuttaa uusia liikenneturvallisuusongelmia. Mikäli kantatien toiselle puolelle rakentuu palveluja tms. tulee maankäytön suunnittelussa huomioida turvalliset jalankulun ja pyöräilyn yhteydet ja ohjata ne nykyisen tai tarvittaessa uusien alikulkujen kautta eläinpuiston alueelle. Liittymien määrää kantatiellä tulisi vähentää ja kehittää jäljelle jääviä. Kantatielle eläinpuiston kohtaan esitetään uutta väistötilaa nykytilanteeseen sujuvoittamaan liikennettä. Samalla mökki-alueelle johtavan tien liittymä kannattaa siirtää. Linja-auton pysäkin paikka koettiin myös ongelmalliseksi eläinpuiston kohdalla kantatien varressa. Rovaniemeltä päin tullessa linja-auto jättää matkustajat eläinpuiston pysäköintialueelle, mutta Ranualta päin tullessa matkustajat nousevat linja-auton kyytiin pysäkiltä, jolloin he joutuvat ylittämään kantatien ja kävelemään sen reunaan pitkin pysäkille. Ensisijaisena vaihtoehtona esitetään neuvottelua liikennöitsijän kanssa, voisiko linja-autot pysähtyä mennessä tullen eläinpuiston pihassa. Mikäli tämä ei ole mahdollista, linja-autopysäkit ehdotetaan siirrettäväksi nykyisen alikulun yhteyteen, jotta matkustajat voivat kulkea pysäkille turvallisemmin sitä kautta. Sitä tukemaan tarvitaan myös opastusta pysäkille eläinpuiston pihasta.



Kuva 28. Eläinpuiston uuden pysäkin idea.

Moottorikelkkailu on jatkossa sallittu Lehtokujalla huoltoaseman ja olemassa olevan kelkkailureitin välillä. Nopeusrajoituksena on 30 km/h.

5. Toimenpideohjelma

Seuraavissa kappaleissa on esitetty tarkemmat kartat liittyen mm. kävelyyn ja pyöräilyyn, väistämismahdollisuuksiin ja nopeusrajoituksiin. Työn yhteydessä laadittu toimenpideohjelma muodostuu toimenpideluette-loista sekä havainnollistavista karttaesityksistä. Toimenpideohjelman laadinnassa on otettu huomioon liikennemäärät, liikenneonnettomuudet, kyselyjen tulokset ja muu palaute, maastokäyntien aikana havaitut liikenneturvallisuuspuutteet sekä taloudelliset realiteetit. Taulukon toimenpiteet ovat työryhmän esityksiä, joiden toteutuminen riippuu kuntien ja ELY-keskuksen rahoitusmahdollisuuksista. Taulukossa esitetyt hankkeiden kustannukset ovat arvioituja keskimääräisiä kustannuksia. Toimenpiteet on jaettu kiireellisyysluokkiin, joista 1. luokan toimenpiteet pyritään toteuttamaan ensimmäiseksi lähivuosien aikana. Lisäksi toimenpiteistä on nostettu esiin muutama kärkihanke, joiden toteuttamista pyritään ajamaan ja useimmissa hankkeissa toteutetaan kunnan ja ELY-keskuksen yhteistyönä. Kolmannen luokan toimenpiteet ovat pidemmän aikavälin varauksia. Luokittelu on tehty tämän hetkisen tiedon perusteella, joten esimerkiksi maankäytön yllättävä muutos voi muuttaa toimenpiteiden luokitusta.

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

Ranuan kunnan kärkihankkeiksi esitetään:

1. Heinisuontien jalankulku- ja pyöräilyväylä
2. Eläinpuiston liikennejärjestelyjen kehittäminen
3. Kiertoliittymät Posiontiellä

Nro	Alue	Kohdekuvaus	Toimenpide	Toimenpiteen kuvaus	Tienro	Aosa	Aat	Losa	Let	Määrä	Yks.	Kust. arvio (*1000€)	Kiir. lk	Heva väh.	Tarva	Väyän omistaja
1	Ranua	Pekkalantie (mt 942)	Suojatiesaareke	Suojatiesaareke Keskustien liittymän läheiselle suojatielle ja puuston raivaus näkemien parantamiseksi	942	1	160	1	160	1	kpl	35	1	0,00175	281 / 632	ELY
2	Ranua	Pappilantie, Rantatie	Alueellinen nopeusrajoitus 30 km/h	Nopeusrajoituksen laskeminen 40 km/h -> 30 km/h Pappilantiella ja Rantatiellä sekä niihin liittyvillä kaduilla.												Kunta
3	Ranua	Kirkkotie (mt 19503) (kirkon läheisellä oleva suojatie)	Muu toimenpide	Jkpp-väyän ja suojatien erottaminen pysäköintialueesta	19593	1	515	1	515	1	kpl	5	1	0,00015	102	ELY
4	Ranua	Kirkkotie- uusi asuinalue	Jkpp-yhteys	Uuden jkpp-yhteyden rakentaminen katulinjauksen yhteydessä kirkkotielle uudelle asuinalueelle												Kunta
5	Ranua	Koivutie, Koivukujat, Aputie, Pihajatie	Alueellinen nopeusrajoitus 30 km/h	Nopeusrajoituksen laskeminen 50 km/h -> 30 km/h Koivutiellä, Koivukujalla, Aputiellä, Pihajatiellä ja niihin liittyvillä kaduilla.						4	kpl	1	1			Kunta
6	Ranua	Hilakatu, Torikatu, S-marketin liittymä	Alueellinen nopeusrajoitus 30 km/h	Rovaniementiellä tulleessa Hilakadun liittymässä iällä heikellä 30 km/h-alueajoitus. Lisätään em. merkit myös Hilakadun Keskustien päähän, Torikadulle ja S-marketin liittymään.						3	kpl	1	1			Kunta
7	Ranua	Heinisuoentie (mt 19590)	Jkpp-yhteys	Uusi jalanku- ja pyöräilyväylä Rovaniementien ja Juhannintien välillä	19590	3	2910	3	3870	960	m	240	1	0,00114	101	ELY
8	Ranua	Posiontie (mt 941)	Muu toimenpide	Nopeusrajoitus 80 km/h -merkki siirretään Taajama päättyv -merkin jälkeen keskustan suunnasta tulleessa	941	1	960	1	1050	1	kpl	1	1			ELY
9	Ranua	Mulliladentie	Alueellinen nopeusrajoitus 40 km/h	Nopeusrajoituksen laskeminen 50 km/h -> 40 km/h Mulliladentiellä.						1	kpl	1	1			Kunta
10	Ranua	Heinisuoentie (mt 19590) / Pappilantie	Muu toimenpide	Etua jo-ohjeitettujen liikenteen suunta -merkki Pappilantielle ja Pappilantiin liittymässä olevan kääntötiön siirtäminen lähemmäs tienrunkaa. Kääntötiön voisi lisätä kaarteeseen taustamerkin, jolla liittymän sekeyttä voitaisiin parantaa.	19590	3	0	3	0	2	kpl	1	1	0,00017	638	ELY/yksityis- tie
11	Ranua	Särkitie	Liittymän katkaisu	Särkitien liittymän valokaisun parantaminen (mt 941)						1	kpl	5	1			Kunta
12	Ranua	Pekkalantie (mt 942)	Muu toimenpide	Nopeusrajoitus 80 km/h -merkki siirretään Taajama päättyv -merkin jälkeen keskustan suunnasta tulleessa	942	1	1680	1	1790	1	kpl	1	1			ELY
13	Ranua	Lehtokuja	Muu toimenpide	Asennetaan alueellinen 40 km/h -merkki Lehtokujalle Pekkalantiella tulleessa						1	kpl	1	1			Kunta
14	Ranua	Teeritie, Riekkopouku	Alueellinen nopeusrajoitus 40 km/h	Muutetaan tiekohtainen 40 km/h-rajotus alueelliseksi 40 km/h-rajotukseksi						1	kpl	1	1			Kunta
15	Ranua	Heinisuoentie (mt 19590)	Suojatiesaareke	Suojatiesaarekkeen rakentaminen, mikäli Heinisuoentien jalanku- ja pyöräilyväylä toteutuu.	19590	3	3120	3	3120	1	kpl	25	2	0,00059	281	ELY
16	Ranua	Sairaatie	Muu toimenpide	Peuranarven tonttialueella kavennetaan niin, että jkpp-väylä on selkeästi erillään ajolittymästä.						1	kpl	10	1			Kunta
17	Ranua	Sairaalan tie	Muu toimenpide	Tien alussa oleva alueellinen nopeusrajoitusmerkki huonosti havaittavissa, korjataan merkin sijaintia samalla, kun merkki vaihdetaan 30 km/h aluumerkiksi						1	kpl	1	1			Kunta
18	Ranua	Posiontie (mt 941), suojatie	Muu toimenpide	Huomiotarvet suojatien liikennemerkeihin	941	1	240	1	240	2	kpl	1	1	0,00226	657	ELY
19	Ranua	Aspiskujar/Posiontie (mt 941)	Kiertoliittymä	(1) Kiertoliittymä (2) Aspiskujalle kääntötiön eteen suojatiella koulukeskusta päin tulleessa. STOP-merkki jätetään nykyiselle paikalle	941	1	615	1	615	1	kpl	260	1	0,02735	288	ELY
19	Ranua	Aspiskujar/Posiontie (mt 941)	Muu toimenpide							1	kpl	1	1			Kunta
19	Ranua	Aspiskujar/Posiontie (mt 941)	Muu toimenpide	(3) Matala reunakivi rautakaupan liittymään Aspiskujalle						30	m	5	1			Kunta
19	Ranua	Aspiskujar/Posiontie (mt 941)	Muu toimenpide	(4) Näkemien raivaus Posiontien ja Aspiskujan liittymässä (peittää jkpp-väylästä näkemän Aspiskujalle Posion suunnasta tulleessa)	70941	901	570	901	570	1	kpl	10	1			ELY/Kunta
20	Ranua	Pudasjärventie/Rovaniementie (kt 78)	Kiertoliittymä	(1) Kiertoliittymä	78	212	8830	212	8830	1	kpl	260	2	0,02272	288	ELY
20	Ranua	Pudasjärventie/Rovaniementie (kt 78), Posiontie (mt 941), Keskustie	Saarekkeet	(2) Nykyhoitotuksen mukaiset saarekkeet jolla suunnalle, suojateiden sijainti tarkistetaan	78	212	8830	212	8830	4	kpl	30	1	0,00941	281	ELY/Kunta
20	Ranua	Pudasjärventie/Rovaniementie (kt 78)	Muu toimenpide	(3) Kärkiolmiot siirretään eteen suojatiella Pudasjärveltä ja Keskustieltä tulleessa	78	212	8800	212	8800	2	kpl	1	1	0,00262	638	ELY/Kunta
21	Ranua	Aspiskujar (uuden koulukeskuksen pihalla)	Muu toimenpide	Aulojen ja pyöräin pysäköintialueiden asentely ja sekeyttäminen									1			Kunta

Nro	Alue	Kohdekuvaus	Toimenpide	Toimenpiteen kuvaus	Tienro	Aosa	Aet	Losa	Let	Määrä	Yks.	Kust. arvio (*1000€)	Kiir. lk	Heva väh.	Tarva	Väylän omistaja
22	Ranua	Pudasjärventie (kt 78)	Suojatiesareke	Suojatiesareke Pudasjärventielle Sairaala tien liittymän viereiselle suojatielle	78	212	8730	212	8730	1	kpl	25	1	0,0025	281	ELY
23	Ranua	Urakantie	Muu toimenpide	Lisätään alueellinen 40 km/h -merkki Urakantielle Pudasjärventielle tullessa						1	kpl	1	1			Kunta
24	Ranua	Hirvaantie	Muu toimenpide	Lisätään yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä -merkki jopp-väylän alkun tullessa Hirvaantieltä						1	kpl	1	1			Kunta
25	Ranua	Metsätie	Muu toimenpide	Asemetaan alueellinen 30 km/h -merkki Metsätien alkun Posiontieltä tullessa.						1	kpl	1	1			Kunta
26	Ranua	Jopp-väylä välillä Laurintie-Timontie	Muu toimenpide	Nykyisen jopp-väylän kumostaminen ja valaiseminen						310	m	80	1			Kunta
27	Ranua	Sairaala tie (hyvinvointikeskuksen piha-alue)	Muu toimenpide	Jopp-väylä erotetaan reunakivellä ajolästä, jotta sille ei pysäköidä. Varmistetaan, että asiakaspaikkoja on hyvinvointikeskuksen piha-alueella riittävästi.						60	m	10	1			Kunta
28	Ranua	Rovanienmentie (kt 78) eläinpuiston kohdalla	Muu toimenpide	Linja-autopsäkin siirtäminen Rovaniemen suunnassa jopp-alkun valittomaan läheisyyteen. Ensisijaisena toimenpiteenä selvittää, voisivatko molempiin suuntiin menävät linja-autot sekä jättää että hakea asiakkaat eläinpuiston pysäköintialueelta.	78	213	2045	213	2320	1	kpl	50	1			ELY/Kunta
29	Ranua	Rovanienmentie (kt 78) eläinpuiston liittymä	Muu toimenpide	Liittymässä olevan palvelukohteen opasteen siirtäminen (Rovaniemen suunnassa) kauemmas rakennuksen parantamiseksi. Väistötien rakentaminen liittymään	78	213	2170	213	2170	1	kpl	1 / 40	1 / 2	0,0019	632 / 289	ELY
30	Ranua	Kuhan koulunpiha	Muu toimenpide	Kieletty ajosuunta-merkki vaihdetaan moottoriajoneuvolla ajo kielletty-merkkiin ja sen vaikutusta testustaan porttimaisella rakenteella, joka ei kuitenkaan estä ajoa pihalle.						1	kpl	1	1			Kunta
31	Ranua	Kuukasjärventie (mt 19897)	Muu toimenpide	Kärräkohtien siirto Posiontien liittymässä väleinsäilyvään lähele, jotta näkyvyyden tulosuunnassa pidennetään	19897	1	0	1	0	1	kpl	1	1	0,00015	638	ELY
32	Ranua	Syötteentie (mt 858)	Sareke	Sivusturman sareke Syötteentielle Posiontien liittymään	858	1	0	1	0	1	kpl	25	1	0,001	290	ELY
33	Ranua	Posiontie (mt 941, Kuhan kylä)	Jopp-yhteys	Jalankeuhko- ja pyöräily-yhteys Posiontielle Simonkankaan tien ja Vanha Kuha liittymien välillä	941	3	540	941	4	768	m	192	2	0,0007	101	ELY
34	Ranua	Rovanienmentie (kt 78)	Nopeusrajoituksen aleneminen 100 km/h -> 80 km/h	80 km/h -nopeusrajoitus lähellä Simonin liittymää eläistä tullessa, merkin siirtäminen noin 130 m etelämmäksi nykyispaikaltaan	78	214	7300	214	7430	130	m	1	1	0,00085	684	ELY
35	Ranua	Posiontie (mt 941)	Muu toimenpide	Reunakivien uusiminen Pudasjärventien ja Kirkkotien liittymien välillä molemmilla puolilla tietä	941	1	0	1	615	615	m	60	1			ELY
36	Ranua	Metsätie, Sairaala tie, Urakantie sekä niihin liittyvät kadut	Alueellinen nopeusrajoitus 40 km/h	Nopeusrajoituksen alentaminen 50/40 km/h -> 30 km/h hyvinvointikeskuksen ja urheilupuiston välillä						3	kpl	1	1			Kunta
37	Ranua	Posiontie (mt 941)	Alueellinen nopeusrajoitus 40 km/h	Alueellisen nopeusrajoituksen 40 km/h asettaminen Posiontielle Pudasjärventien ja Koivulien liittymien välillä	941	1	0	1	960	960	m	1	1	0,00045	693	ELY
37	Ranua	Kirkkotie (mt 19593)	Alueellinen nopeusrajoitus 40 km/h	Alueellisen nopeusrajoituksen 40 km/h asettaminen Kirkkotielle Pappilantien ja Posiontien välillä	19593	1	0	1	120	120	m	1	1	0,00026	676	ELY
37	Ranua	Rovanienmentie (kt 78)	Alueellinen nopeusrajoitus 40 km/h	Alueellisen nopeusrajoituksen 40 km/h asettaminen Rovaniementielle ennen Pudasjärventien liittymää Rovaniemen suunnasta	78	212	8780	212	8890	110	m	1	1	0,0062	693	ELY
38	Ranua	Kansanopiston tie	Alueellinen nopeusrajoitus 40 km/h	Alueellisen nopeusrajoituksen 40 km/h asettaminen Kansanopistontielle						1	kpl	1	1			Kunta
39	Ranua	Pudasjärventie (kt 78) / Hirvaantie	Suojatie	Uusi suojatie linja-autosaman lähele						1	kpl	1	1			Kunta
40	Ranua	Pudasjärventie (kt 78) / nykyinen jopp-väylä	Suojatien poisto	Poistetaan suojatie Pudasjärventieltä	78	212	7920	212	7920	1	kpl	1	1			ELY
41	Ranua	Pudasjärventie (kt 78) / nykyinen jopp-väylä	Suojatiesareke	Poistetaan suojatie, mutta rakennetaan keskisareke	78	212	7670	212	7670	1	kpl	25	1	0,00088	281	ELY
42	Ranua	Pudasjärventie (kt 78) / Urakantie	Suojatiesareke	Rakennetaan suojatiesareke Pudasjärventielle Urakantien liittymään	78	212	7515	212	7515	1	kpl	25	1	0,00088	281	ELY
43	Ranua	Urakantie	Muu toimenpide	Pysäytetään 30- ja 40-aluearajolusmerkit Urakantielle rajoituksen muutoskohtaan						2	kpl	1	1			Kunta
44	Ranua	Posiontie (mt 941, Saarharju)	Nopeusrajoituksen nostaminen 60 km/h -> 80 km/h	Nykyisen 60 km/h -nopeusrajoituksen lyhentäminen, sillä pidemmälle nopeusrajoitukselle ei ole riittävästi perusteita	941	7	190	7	1480	1290	m	1	1	-0,00486	679 + 681	ELY

6. Vaikutukset

Esitetyillä toimenpiteillä vähennetään onnettomuusriskiä ja pienennetään mahdollisten onnettomuuksien seuraamuksia. Liikenneturvallisuuden parantaminen pienin kunnossapitotoimenpitein vaatii pitkäjänteisyyttä ja johdonmukaisuutta. Yksittäisistä liikennemerkeistä ja tiemerkintöjen näkyvyydestä huolehtiminen, talvikunnossapidon oikea-aikaisuus, tien suoja-alueen puuston harventaminen, sivuojaluiskien niittäminen sekä liittymien näkemäalueiden vaaliminen eivät merkittävästi vähennä (laskennallisesti) henkilövahinko-onnettomuuksien määrää vuositasona, 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. Toimenpidetaulukoissa on esitetty laskennalliset vähenemät toimenpiteittäin.

Toimenpidetaulukoissa esitetyt hankkeiden kustannukset ovat arvioituja keskimääräisiä kustannuksia. Laajempien hankekokonaisuuksien kustannuksia ei ole tässä vaiheessa määritetty, joten kokonaiskustannukset ovat todellista alhaisempia. Karkeasti arvioidut toimenpiteiden kokonaiskustannukset ovat noin 1,4 miljoonaa euroa. Kustannusten jakaantumista ELY-keskuksen ja kunnan sekä mahdollisten yksityisten tahojen välillä on tarpeen tarkastella toimenpidetahojen välillä.

7. Jatkotoimenpiteet

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

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

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

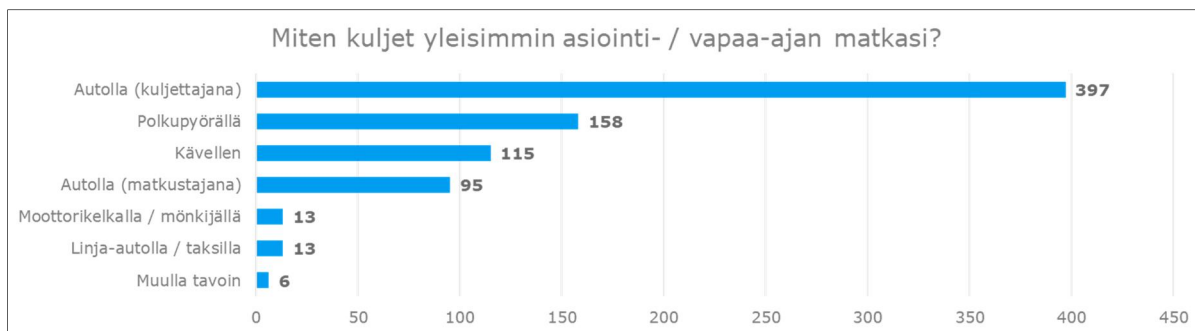
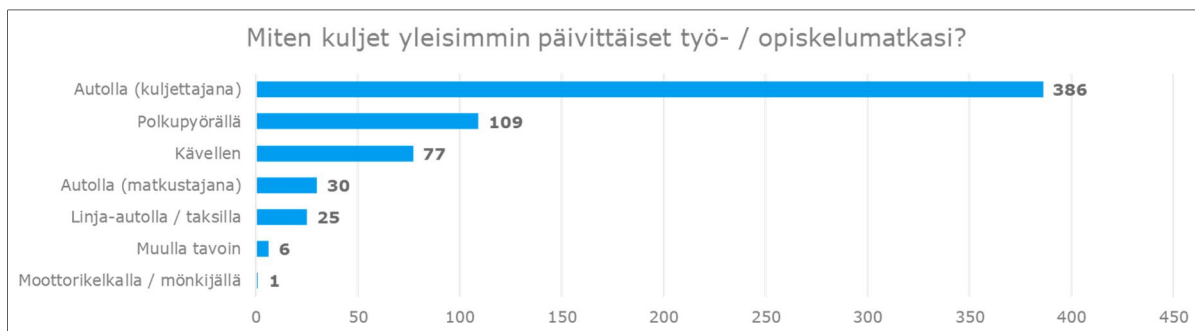
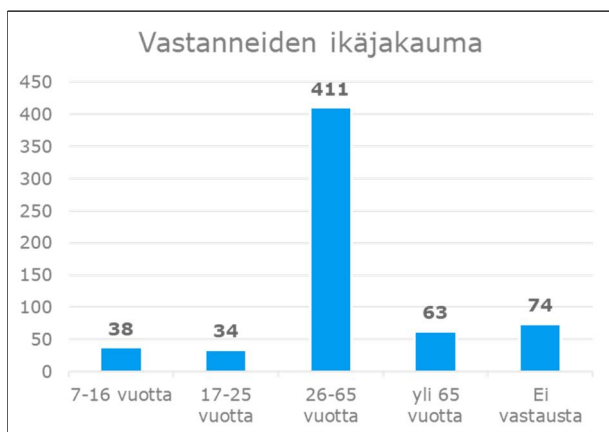
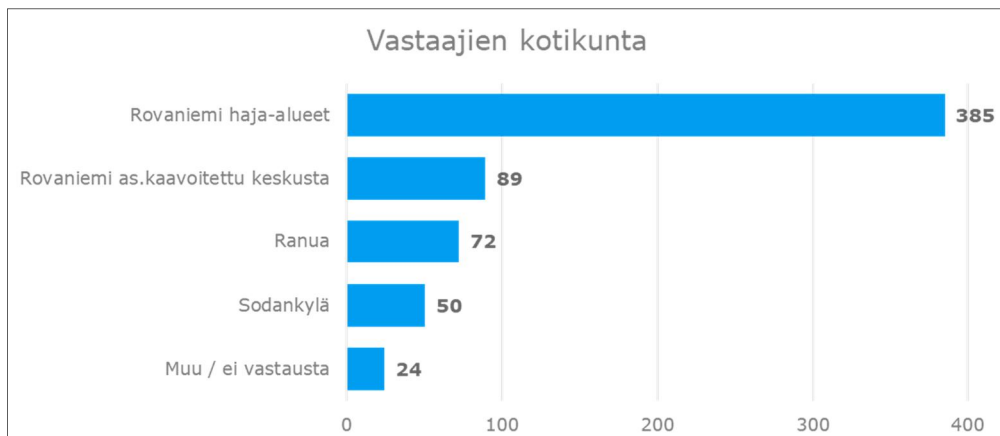
ELY-keskuksen hankkeet, myös liikennemerkkimuutokset, lähtevät liikkeelle siten, että kunta tekee niistä aloitteen ELY-keskukselle (liikenteen.asiakaspalvelu@ely-keskus.fi). ELY-keskus vastaa aloitteeseen, onko hanketta mahdollisuus toteuttaa ja missä aikataulussa.

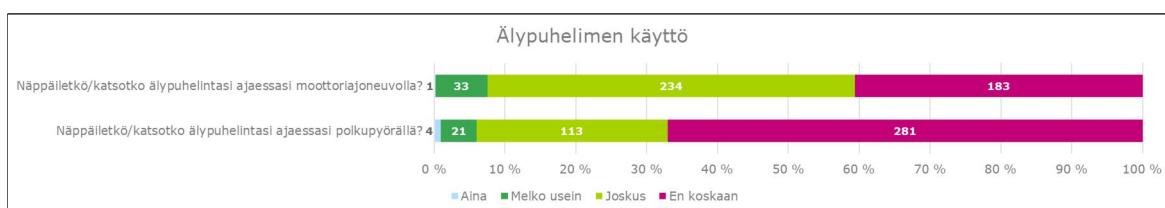
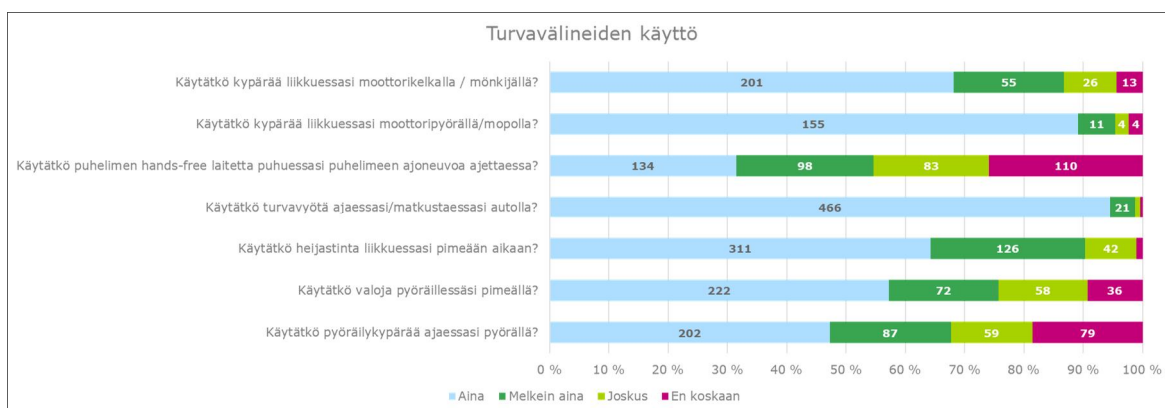
8. Liitteet

Liite 1. Asukaskyselyn yhteenveto

Liite 2. Kuntakohtainen kartta koulumatkojen turvallisuudesta

Liite 1. Asukaskyselyn yhteenveto

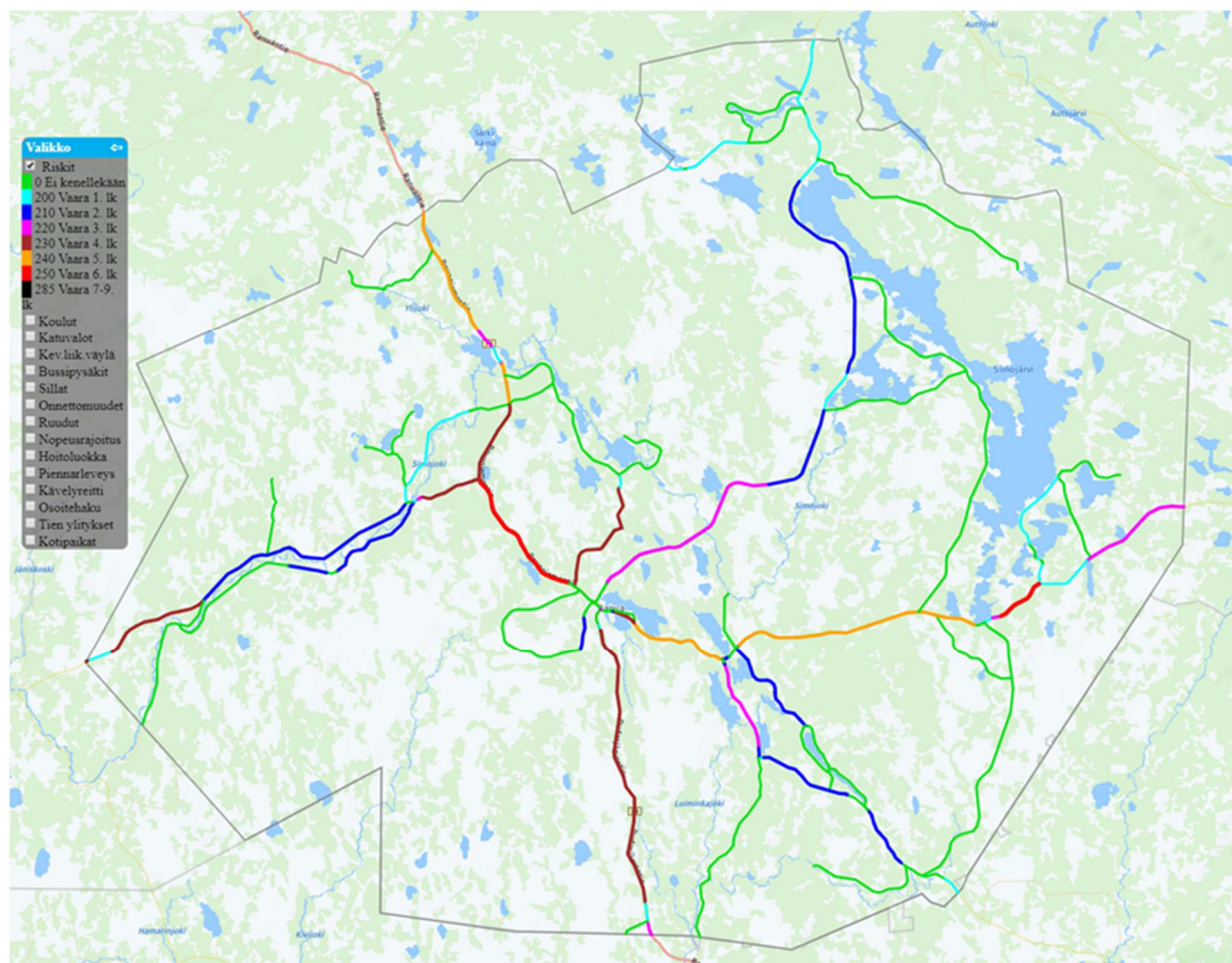




Sanallinen palaute liikenneturvallisuuteen liittyen - RANUA
100 km/h ajonopeudet kylien kohdalla vaaralliset! Asutaan lapsiperheellä Kittiläntien varressa - ei liikkumismahdollisuuksia!
Aapiskujalla osa ajaa liian lujaa
Hirvaalla nopeudet ovat kovat, liittymistä liikenteeseen tulo tai kääntyminen on riskialtista, rekat "huokuu niskaan". 500m 60km/h ei ratkaise ongelmaa, ohitustie/kolmikaistainen tie Häkinvaaraan tarvitaan.
Impiön tie todella huonossa kunnossa kelirikon aikaan.
Isompien teiden hoitaminen talviaikaan on heikkoa. Ajo-olosuhteissa olen kokenut liian monta kertaa niiden paranevan heti kun ylittää kunnanrajan naapurikunnan puolelle.
Kaikilla on kuriton putki ja 17.5 dellorto vitykunaukuu
Kapeat tiet
Kevyenliikenteen väyliä puuttuu tärkeistä kohteista. Heinisuontien alkupää huoltoasemien risteyksestä lähtien. Keskustie välillä Kemijärventie- Rovaniementie.
Liikenne posiontie-rovaniementiellä kirkonkylän taajama-alueella, jossa nopeakajajointo on 40 km/h, on useasti ammattiautoilijoiden nopeus ihan jotain muuta kuin 40 km/h. Koululaisten tullessa kouluun täytyy heidän ylittää tämä kyseinen tie. Ylitys tapahtuu suojatietä käyttäen. Kyseisessä risteyksessä kirkkotie- aapiskuja-posiontie on ollut useita vaarallisia tilanteita joista vielä on päästy säikähdyksellä. Tuolle tieosuudelle on tehtävä jotakin ennen kuin joku koululainen jää autonalle. Tehokkaat korotukset oikeisiin kohtiin tielle jotta myös ohikulkeva raskasliikenne joutuu laskemaan nopeuttaan. Lisäksi on ristiriitainen osuus Rovaniementiellä koska Rovaniemen suunnasta tullessa nopeakajajointo on 60 km/h ja Posion suunnasta tullessa nopeakajajointo on 40 km/h.
Nopeakajajointia ei noudateta, varsinkin sivukylillä. 60km/h alueella henkilöautot ja raskasliikenne lähes poikkeuksitta ylinopeutta. Tiellä liikkuu lapsia ja vanhuksia.
Ns. TB:n risteys on ongelmallinen heikon näkyvyyden vuoksi.
Nuuppaan kylän kohdalla oleva 80 km/h rajoitusalue on liian lyhyt. Nopeakajajointu aluetta tulee pidentää molempiin suuntiin Simon tien risteyksestä min. 1 kilometrin verran. Alueella on tapahtunut useita kuolonkolareita takavuosina.
osa toimijoista/organisaatioista välinpitämättömiä ja toimimattomia (ks. kyselyn lopussa)
tiepitäjälle ei ole myönnetty liikennemerkeillä mahdollisuutta ohjata liikennettä ko. tieosuudella pensas aidat ja kauppojen pihalla tien varressa varastoidut tarvikkeet, kuten lautoja, säkkejä ym. varsinkin kesäisin ovat erittäin vaarallisia saavuttaessa kaupasta kulkuväylälle. On kokemusta, että auto tuli kolmion takaa pyörätielle kolmion takaa. Ei kuulemma nähnyt.
Polkupyöräilijät (muutkin kuin minä) voisivat käyttää rohkeasti soittokelloa lähestyessään, että jalankulkijat huomaisivat varoa.
Ranuan kunnan alueella ajoneuvot ajavat hyvin yleisesti kovaa ylinopeutta heti kun kelit sen sallivat, oli kesä tai talvi. Alennettuja nopeakajajointuksia ei taajama- alueilla keskustassa eikä kunnan kyläalueilla noudateta.
Liikenteen melu on kasvanut kirkonkylän alueella ja se häiritsee asumista. Nyt Rovaniementietä Rovaniemeltä päin saa ajaa 80 ja 60 km/h Pudasjärven risteykseen saakka. Vastaavasti kun ajetaan Posiontieltä keskustaan ,rajoitus on taajamanopeus =50 alennettuna vielä40 km:iin /h, joka saa taas nousta ennen TB:n risteystä 60 ja risteyksen jälkeen 80 km/h. Nopeuksien laskulla melutasoa saa laskettua.
Rovaniemeltä tulevan vanhan tien eli Keskustien eroamisen kohdalla, päätien nopeakajajointo voisi laskea 60 km:iin/ h ja koko tieosuus TB:n risteyksestä alkaen 40 km:iin /h ihan Attendon (Koivutie) tiehaaran ohitse jonkun matkaa. Asumisen arvojen pitää mennä autojen kiihdytyskaistojen ohitse.
Kaavasuunnittelussa pitää osata miettiä, miten paljon uudet rakentamiset vaikuttavat liikenteen
Rautanetin risteys vaarallinen,koululaisia kulkee suojatien yli ja rekat tulevat Posiolta päin melko kovaa vauhtia ---->hidasteet/korokkeet suojateille tai jokin muu ratkaisu,että autoilijat joutuvat hidastamaan.Tb:n risteyksessä huono näkyväisyys,"koristepuut" pois tien keskeltä,tässä
Risteysalueet taajamassa vaarallisia,etenkin rautanetin risteys. Rekat ajavat ylinopeutta, lapsilla väärän paikka ylittäessä tietä. Ehdottomasti hidasteet tai liikennelympyrät näihin kohtiin. Samoin shellin/Teboilin risteys, Rovaniemeltä tulijoita erittäin hankalaa havaita etenkin talvella
Tien yleiskunto huono. Virallinen liittymä kotitieltä pyörätielle puuttuu, joutuu ajamaan aamuisin vilkkaasti liikennöityä tietä pitkin
Täällä huolenditaan hyvin liikenneturvallisuudesta!

Sanallinen palaute esteettömyyteen liittyen - RANUA	
Ajonopeudet kylien kohdalla pienemmiksi. Kevyen liikenteen väylät.	
Eläinpuistossa ja liikkeissä sekä julkisissa rakennuksissa kynnyksesteitä.	
Eläinpuiston reitillä ja varsinkin leikkipuiston alueelle esteitä rattaille, lastenvaunuille pyörätuoleille, "dallareille (vrt. rollaattori).	
Kunnantalon hissiin ei mahdu aikuinen sähköpyörätuolilla alatasolta (eikä näin ollen ylempääkään. Paha suunnittelu, valvonta ja toteutusvirhe joka painettu villaisella.	
esim. poliisi ei valvo moottorikelkkailua, kelkkailijat ajavat autoteitäpitkin. Paikallinen poliisi ei valvo näitä auto-teillä ajavia moottorikelkkailijoita. En tiedä miksi.	
Tienkäyttäjänä olen yrittänyt valvoa moottorikelkko, mutta ne eivät piittä meistä tienkäyttäjistä. ajavat kakuun pitkin tietä.	
Tiepitäjällä tulisi olla oikeus liikenteen ohjaukseen (kunta ei myönnä suostumusta)	
Esteettömyys on täällä ihan hyvä.	
Hissejä tullut uusiin rakennuksiin. Invapaikkoja on kohtalaisesti, mutta usein niille pysäköinty ajoneuvo jolla ei pysäköintioikeutta.	
Istutukset häiritsevät näkyvyyttä!	
Mielestäni meistä jokaisen tulisi ottaa huomioon muutkin liikkujat, yhtä hyvin jalankulkijoitakin huomaavaisuus liikenteessä koskee.	
On edelleen raskaita ovia. Portaita. Kapeita parkkipaikkoja. Kiinteistöissä talvella hiekoitus ei ole riittävän laajaa.	
pensas aidat ja kauppojen pitämät tarvikkeet ovat esteenä tultaessa pyörä tai ajoradalle pihoilta. pensas aidat muutamissa paikoissa ovat esteenä tultaessa sivukaduilla esim. lahnatie, kiertotie.n	
Pusikoiden raivaamista ja ylesilmeen siistimistä kaipaa	
Pyörätuolipaikkoja niukasti	
Routaheittoja ja railoja on pyörätiet täynnä. Kiveyksiä ei ole suunniteltu kunnolla esim. pyörätuolilla liikkuvia ajatellen.	
Talvikunnossapidon tulisi kiinnittää huomiota niin että lumiurokoitdijoilla on oikea ja tarvittava kalusto jolla voidaan kevyenliikenteenväylän ja ajokaistan risteyskohdassa puhdistaa jotta lumipolanne tai suuret lumipaakat eivät jää kevyenliikenteenväylän esteeksi suojatien kohdalle. sivukaapparilla tämä ongelma poistuisi. sivukaapparilla saataisiin myös talojen liittymät puhtaiksi eikä tämä aiheuttaisi lisää kilometrejä lumiurakoitsijalle tai lisäkuluja kunnalle,	
vastasin edellisessä osiossa	
Mitä muuta liikenneturvallisuuteen liittyvää halutta mainita tässä yhteydessä? -	
Kirkkotiellä ajetaan ainakin itäpäässä usein ylinopeutta.	
Rovaniementien/Pekkalantie risteys hengenvaarallinen. Näkyväisyys estetty istutetuilla puilla!	
Varsinkin Pekkalantien suunnasta tullessa on hankala hahmottaa puiden vuoks Rovaniementien suunnasta tulevia! Kolareita sattuu paljon! Sama ongelma ns Halpakaupan edustalla Keskustiellä.	
Istutetut puut häiritsevät näkyvyyttä!	
Ei oo mitään	
Talvella ja keväällä risteysissä näkyvyyttä estää suuret lumikinokset, aiheuttavat	
Kelkkailu talvisin. Ajellaan reittien ulkopuolella ilman lupaa maanomistajilta, alaikäisiä ajamassa kelkkaa. Valvonta talvella lähes olematonta.	
Kesäaikana mopoliikenne häiritsee yöaikaan	

Liite 2. Kuntakohtainen kartta koulumatkojen turvallisuudesta



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

Julkaisusarjan nimi ja numero Raportteja 4/2020				
Vastuualue Liikenne ja infrastruktuuri				
Tekijät Erkki Sarjanoja Minna Nikula Anne Herranen		Julkaisuaika Tammikuu 2020		
		Kustantaja Julkaisija Lapin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
		Hankkeen rahoittaja toimeksiantaja Lapin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus ja Ranuan kunta		
Julkaisun nimi Ranuan liikenneturvallisuuksuunnitelma				
Tiivistelmä Ranuan, Rovaniemen ja Sodankylän kuntien liikenneturvallisuuksuunnitelmat on laadittu kuntien ja ELY-keskuksen yhteistyönä. Hankkeessa on ollut mukana edustajia kustakin organisaatiosta sekä Liikenneturvasta. Tässä raportissa käsitellään vain Ranuan kuntaa. Suunnitelmaa on käsitelty Ranuan kunnan liikenneturvallisuuksryhmässä. Lisäksi suunnitelmaa on esitelty kunnassa järjestetyssä yleisötilaisuudessa joulukuussa 2019. Työ on laadittu vuoden 2019 aikana. Suunnitelman lähtötiedoiksi on koottu onnettomuustiedot sekä tie- ja liikennetiedot Väyläviraston palveluista. Lisäksi on käyty läpi kunnan ja ELY-keskuksen viime aikaiset suunnitelmat sekä saadut aloitteet. Keväällä/alkukesästä 2019 järjestettiin kysely, jossa asukkailta pyydettiin palautetta liikenneturvallisuuksuuteen liittyen. Useat palautteet koskivat teiden kunnossapitoa ja laatua sekä liikennekäyttäytymistä. Liikenneturvallisuuksuunnitelmassa linjataan tavoitteet liikenneturvallisuuksuudelle ja sen eteen tehtävälle työlle. Liikenneturvallisuuksuustyön keskeisiä tavoitteita Ranuan kunnassa ovat liikenneosaamisen ja -tietouden lisääminen kaikissa ikäryhmissä sekä liikenneympäristön turvallisuuden ja viihtyisyyden lisääminen. Tavoitteiden pohjalta lähivuosina keskitytään erityisesti kanta- ja seututeiden 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. 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) Liikenneturvallisuuks				
ISBN (painettu) 978-952-314-841-3	ISBN (PDF) 978-952-314-842-0	ISSN-L 2242-2846	ISSN (painettu) 2242-2846	ISSN (verkkojulkaisu) 2242-2854
www www.doria.fi/ely-keskus		URN URN:ISBN:978-952-314-842-0	Kieli Suomi	Sivumäärä 36 + liitteet
Julkaisun myynti/jakaja Lapin ELY-keskus PL8060 96101 Rovaniemi				
Kustannuspaikka ja aika Rovaniemi 2020			Painotalo Grano Oy	

RAPORTEJA 4 | 2020
RANUAN LIIKENNETURVALLISUUSUUNNITELMA

Lapin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

ISBN 978-952-314-841-3 (painettu)

ISBN 978-952-314-842-0 (PDF)

ISSN-L 2242-2846

ISSN 2242-2846 (painettu)

ISSN 2242-2854 (verkkojulkaisu)

URN:ISBN:978-952-314-842-0

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



Ranuan kunta