

Vastaanottaja
Kuusamon kaupunki
Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus

Asiakirjatyyppi
Raportti

Päivämäärä
12/2024

Liikenneselvitys

Rukan ydinalueen sekä Rukan kylän ja stadionin alueen yleiskaavojen uudistamiset, Kuusamo



Kuva: Rukan hotelli- ja laskettelukeskusalueita. <https://www.ruka.fi/en>

Liikenneselvitys

Rukan ydinalueen sekä Rukan kylän ja stadionin alueen
yleiskaavojen uudistamiset, Kuusamo

Vastaanottaja Kuusamon kaupunki, Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus
Asiakirjatyyppi Raportti
Versio 3
Päivämäärä 12/2024
Laatija Erkki Sarjanoja, Erkki Kauppinen, Mari Mutanen
Tarkastaja
Hyväksyjä

Ramboll
Kiviharjunlenkki 1A
90220 OULU

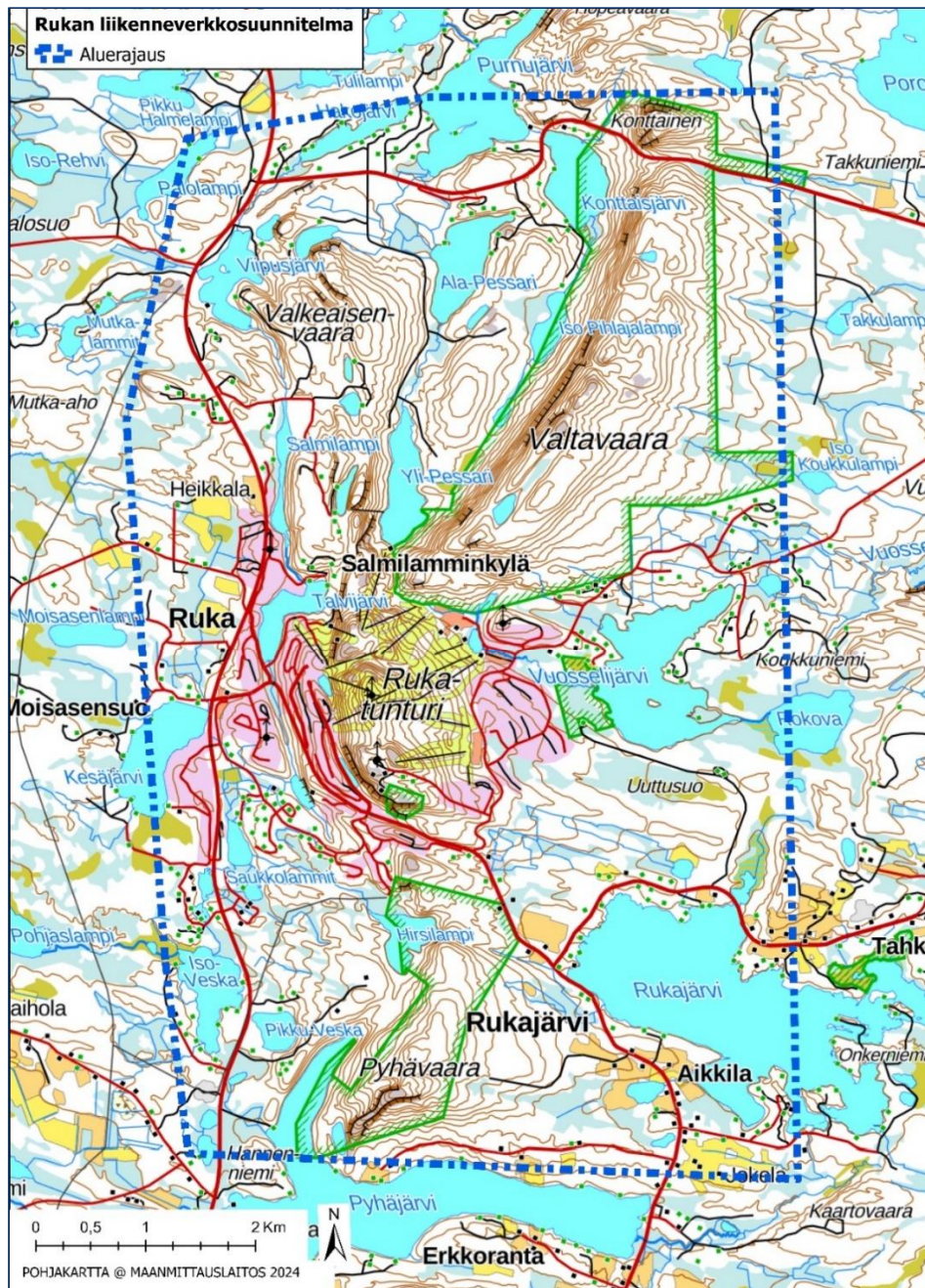
P +358 20 755 611
F +358 20 755 6201

Sisältö

1.	Taustaa	2
2.	Nykytilanne	3
2.1	Maankäyttö	3
2.2	Liikenneverkko	3
2.2.1	Tiet ja kadut	3
2.2.2	Ulkoilureitit	5
2.3	Liikenneonnettomuudet	6
2.4	Liikennepalvelut	8
2.5	Liikennemäärät	9
3.	Osayleiskaavojen ratkaisuesitykset ja liikenne-ennusteet	14
3.1	Osayleiskaavojen tavoitteet	14
3.2	Osayleiskaavan esitykset	15
3.3	Liikenne-ennusteet	15
3.4	Liikenneverkon vaihtoehdot	17
4.	Liikenteelliset vaikutukset ja toimenpidetarpeet	20
4.1	Maankäytön kasvu	20
4.2	Tie- ja katuverkko	21
4.2.1	Valtatie 5	21
4.2.2	Rukajärventie ja Vuosselintie	25
4.2.3	Muut tiet ja kadut	26
4.3	Jalkakäytävät ja pyörätiet	26
4.4	Reitistöt	27
5.	Yhteenveto	27

1. Taustaa

Kuusamossa on käynnissä (tilanne vuonna 2024) Rukan ydinalueen osayleiskaavan uudistus sekä Rukan kylän ja stadionin alueen yleiskaavan uudistaminen. Alueita on aluksi suunniteltu yhtenä kokonaisuutena, ja kaavaluonnos ja päivitetty osallistumis- ja arviointisuunnitelma on ollut nähtävillä huhti-toukokuussa 2023. Sitten em. alueiden kaavoitus on erotettu erillisiksi hankkeiksi. Lisäksi on aloitettu osayleiskaavan laadinta myös Rukan ja valtatie 5 länsipuolisille alueille. Kaavan nimi on Rukan länsipuolen osayleiskaava, ja sen osallistumis- ja arviointisuunnitelma oli nähtävillä samoin huhti-toukokuussa 2023. Tässä liikenneverkkosuunnitelmassa tarkastellaan valtatie 5 itäpuolista aluetta ja on yhteinen Rukan ydinalueen ja kylän kaavoitusten kanssa.



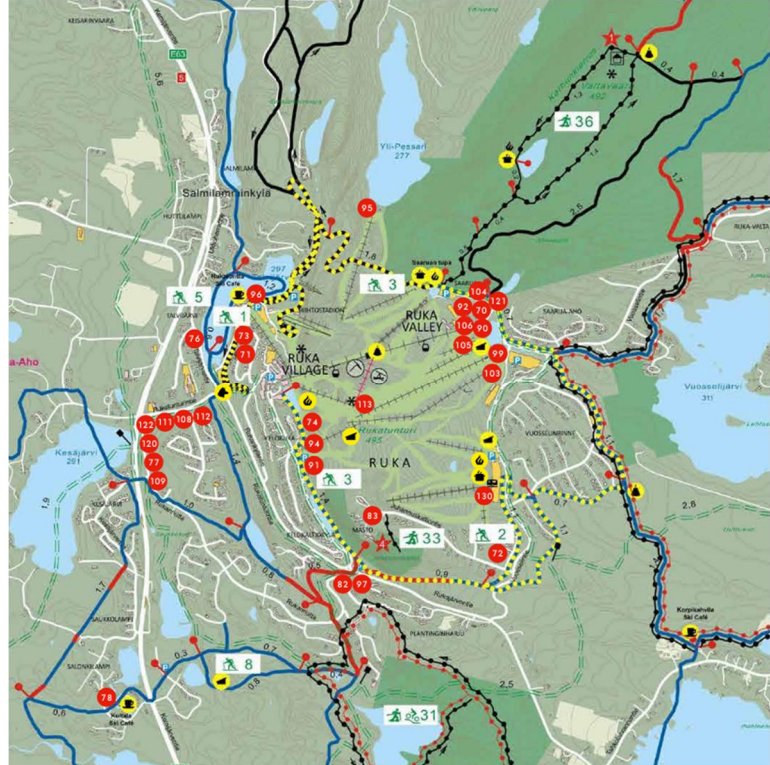
Kuva 1. Rukan alueen liikenneselvityksen tarkastelualue suurpiirteisesti.

2. Nykytilanne

2.1 Maankäyttö

Ruka on suurimpia matkailukeskuksia Suomessa. Se on kuulu erityisesti talvimatkailusta, mutta ympärivuotisuus on lisääntynyt merkittävästi viime vuosien aikana. Laskettelua varten on 41 rinnettä ja 22 hissiä. Latuja Rukalla on noin 100 kilometriä, joista 17 on valaistuja. Moottorikelkkailureittejä on Kuusamossa noin 600 kilometriä. Vaellusreittejä on 300 kilometriä ja pyöräilyreittejä myös satoja kilometrejä. Rukalla on alamäkipyöräilyreittejä ja pyörän kuljettamisen sopivia hissejä sekä ”bike park”. Lisäksi löytyy melontaa ja muita venereittejä (Ruka.fi).

Kuusamossa kävi vuonna 2023 noin miljoona matkailijaa. Rekisteröityjä yöpymisiä oli vuonna 2022 noin 0,6 miljoonaa, joista noin 80 % oli kotimaisia matkailijoita. Kuusamossa rekisteröityissä majoituksissa olevia vuodepaikkoja on yhteensä 5 400 kpl (visitory.io).



Kuva 2. Ote Rukan talviaajan aktiviteettikartasta.

Rukalla palvelut ovat keskittyneet Länsi- ja Itä-Rukan alueille, joissa on majoitusta ja ravintolapalveluita sekä aktiviteetteihin liittyviä palveluja. Rukanportin eli valtatie 5 ja Rukatunturintien liittymän alueella on elintarvikekauppa ja erityisesti moottorikelkkailu- ja pyörävuokraamoja. Vuokrattavia majoitustiloja ja omistismökkejä on erityisesti Rukan itä- ja länsipuolilla.

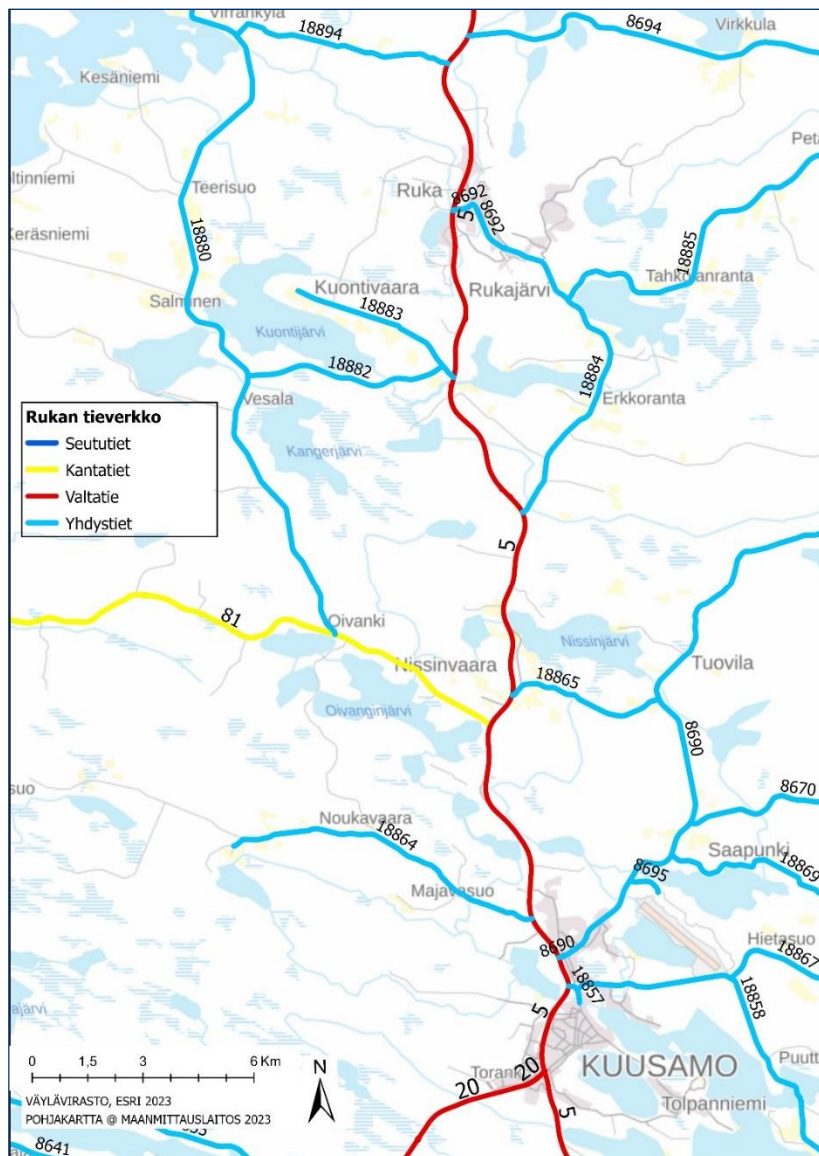
2.2 Liikenneverkko

2.2.1 Tiet ja kadut

Valtatie 5 ohittaa Rukan ydinalueen sen länsipuolelta, kulki etelästä, Kuusamon keskustan suunnalta kohti pohjoista ja Kemijärveä. Nopeusrajoitus valtatie 5:llä laskee Rukan kohdalla 100 km/h nopeudesta, sekä etelästä että pohjoisesta saavuttaessa ensin nopeuteen 80 km/h ja Rukatunturintien risteyksen kohdalla nopeuteen 60 km/h.

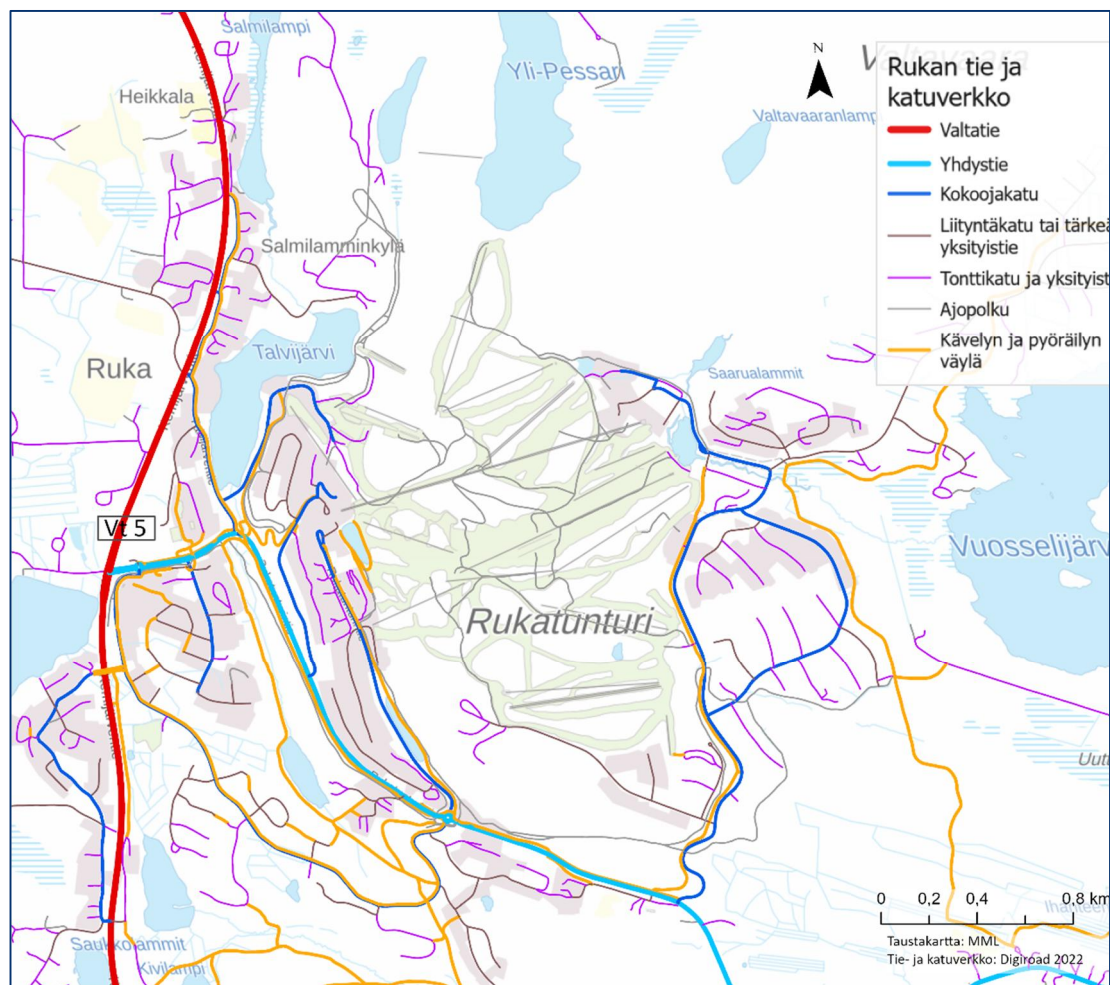
Kantatie 81 eroaa vt 5:lta länteen Rovaniemelle noin 15 kilometrin päässä Rukan eteläpuolella.

Rukan alueen yhdysteistä merkittävimpiä ovat on valtatieltä Rukankylään (Länsi-Rukalle) suuntaan kulkeva maantie 8692 (Rukatunturintie) sekä valtatie ja Rukan välinen mt 18884 (Rukajärventie).



Kuva 3. Rukan aluetta ympäröivä maantieverkko.

Rukan alueella katuverkkoa on pääosin pysyvän asutuksen ja loma-asutuksen alueilla. Alueella on runsaasti myös yksityisteitä. Merkittäviä asfaltoitua ympärivuotisia kävely- ja pyöräilyväyliä on Rukatunturintien ja Rukajärventien sekä Vuosselintien, Ahon Jussintien, Rukanriutan, Ukoherrantien, Rukankouluntien ja Talvijärventien varsilla. Muutamissa paikoissa väyliä on erillään teistä ja kaduista. Valtatie 5 varrella rakennettu kävely- ja pyöräilyväylä kulkee Kivilammenkujan ja Kesäjärventien välillä ja osin yhteydellä on autolla ajo sallittu.

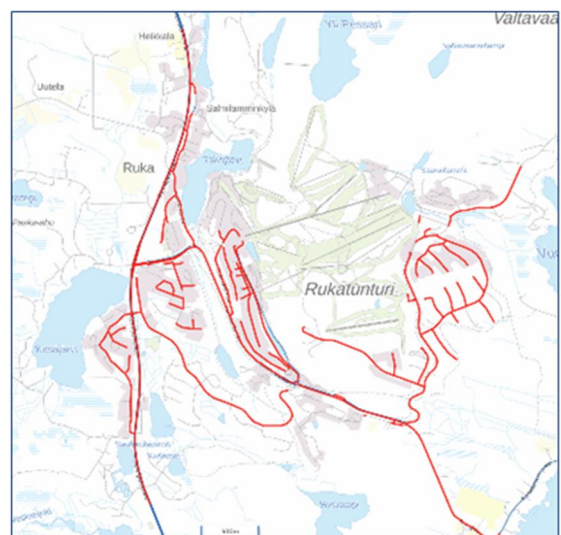


Kuva 4. Rukan alueen liikenneverkko (Suomen väylät/Digiroad).

Suurella osalla Rukan alueen tie- ja katuverkosta on valaistus, ks. kuva 5.

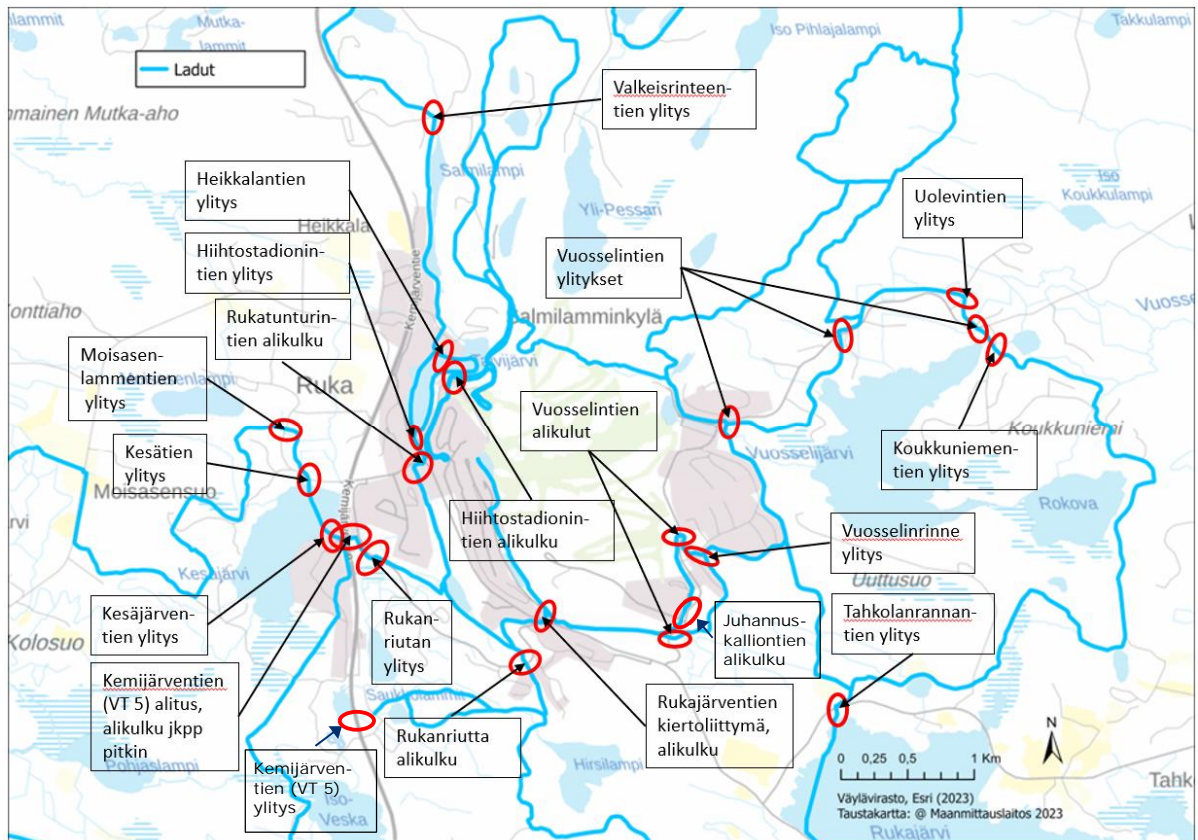
2.2.2 Ulkoilureitit

Rukan alueella on monipuolinen ulkoilu- ja retkeilyreittien verkosto. Alueella on latuja 100 km, joista suurin osa on kesällä polkukäytössä. Kesä- ja talviaikaisia maastopyöräreittejä on Rukalla tai lähialueella yhteensä noin 180 km. Rukan rinteillä on kesäisin alamäkipyöräilyn reittejä ja gondoli-hissi toimii myös kesäisin. Hissiin voi ottaa mukaan pyöriä. Reiteillä on useita risteämiä teiden ja katujen kanssa, jotka on esitetty kuvassa 6.



Kuva 5 vas. Rukan alueen valaistu tie- ja katuverkko punaisella (Väylävirasto 2023).

<https://suomenvaylat.vayla.fi/>.

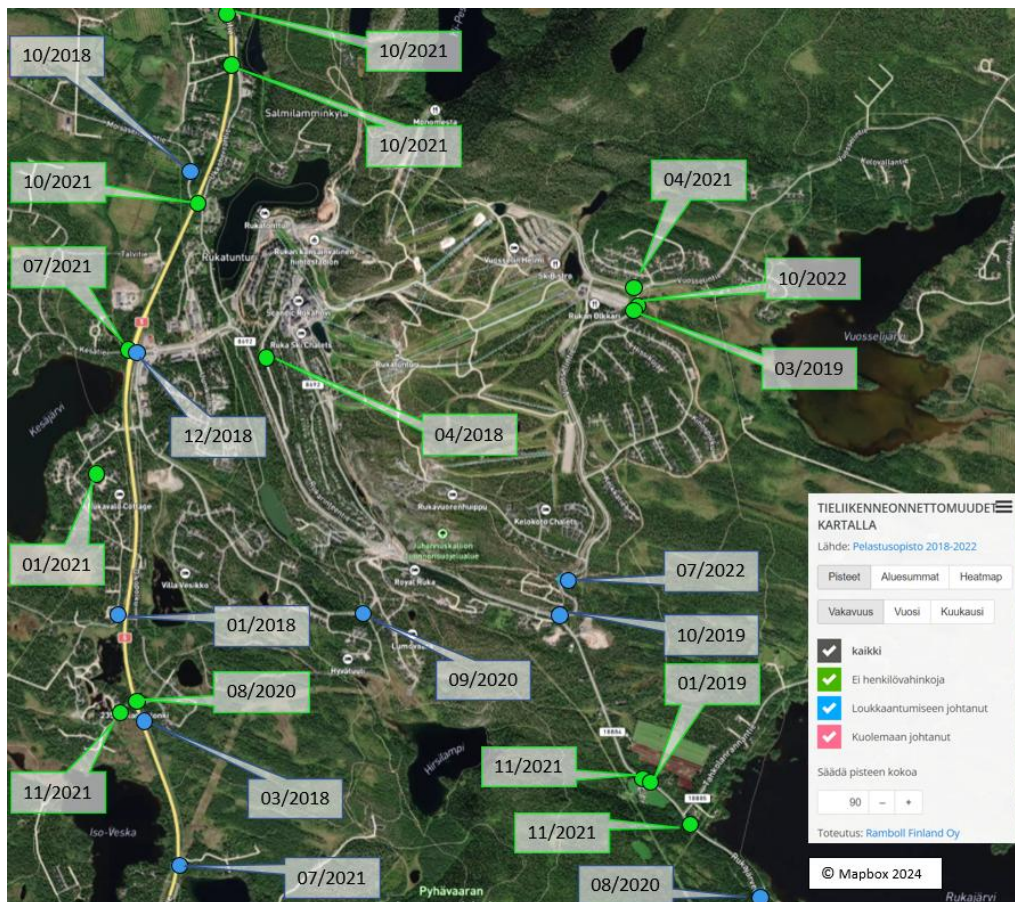


Kuva 6. Rukan alueen latuverkko ja risteyskohdat (latureitit LIPAS 2023, Maanmittauslaitos).

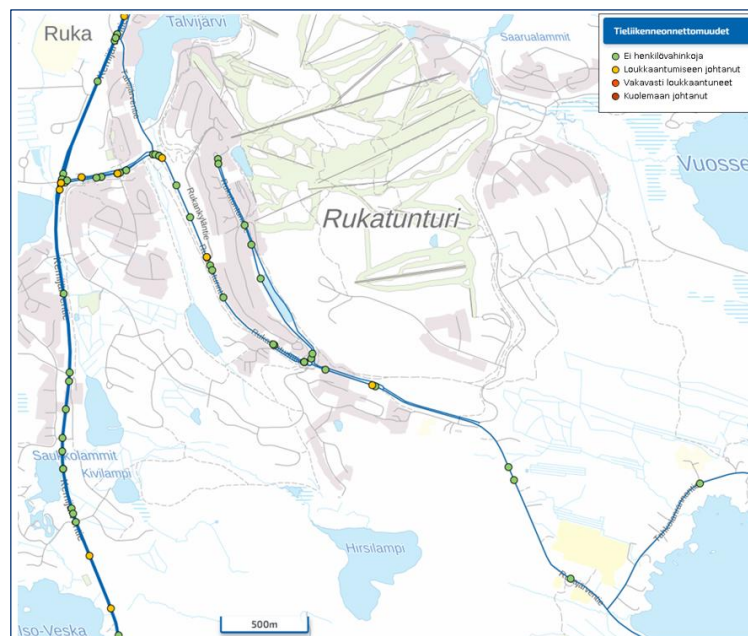
2.3 Liikenneonnettomuudet

Koko Kuusamon alueella henkilövahinko-onnettomuuksia on sattunut vuosittain hiukan yli 10 kappaletta viimeisen viiden vuoden aikana. Loukkaantumiseen johtaneiden onnettomuuksia määrä on ollut laskussa. Liikenteessä kuolleiden määrä vaihtelee vuosittain nolasta muutamaa henkilöön.

Selvitysalueella tai sen lähellä ei ole viime vuosien aikana kukaan kuollut tieliikenteessä. Valtatiellä on sattunut kuolemaan johtanut onnettomuus Rukajärventien liittymän pohjoispuolella. Loukkaantumiseen johtaneita onnettomuuksia on tapahtunut valtatiellä tarkastelualueen vieressä kaksi kappaletta ja Rukan sisällä yleiskaava-alueella kolme kappaletta (jalankulkijaonnettomuus ja kaksi yksittäisonnettomuutta) ja lisäksi kaksi yksityistiellä tai maastossa. Aineellisiin vahinkoihin johtaneita onnettomuuksia on muutamia.



Kuva 7. Rukan alueen tieliikenneonnettomuudet vuosina 2018–2022 (Ramboll 2024).



Kuva 8. Tieliikenneonnettomuudet Väyläviraston kartalla <https://suomenvaylat.vayla.fi/>

2.4 Liikennepalvelut

Kaukoliikenne

Oulusta ja Rovaniemeltä kulkee säännöllisiä bussivuoroja Kuusamoon ja talvikaudella on lauantaisin tarjolla Oulu-Ruka -hihtobussi.

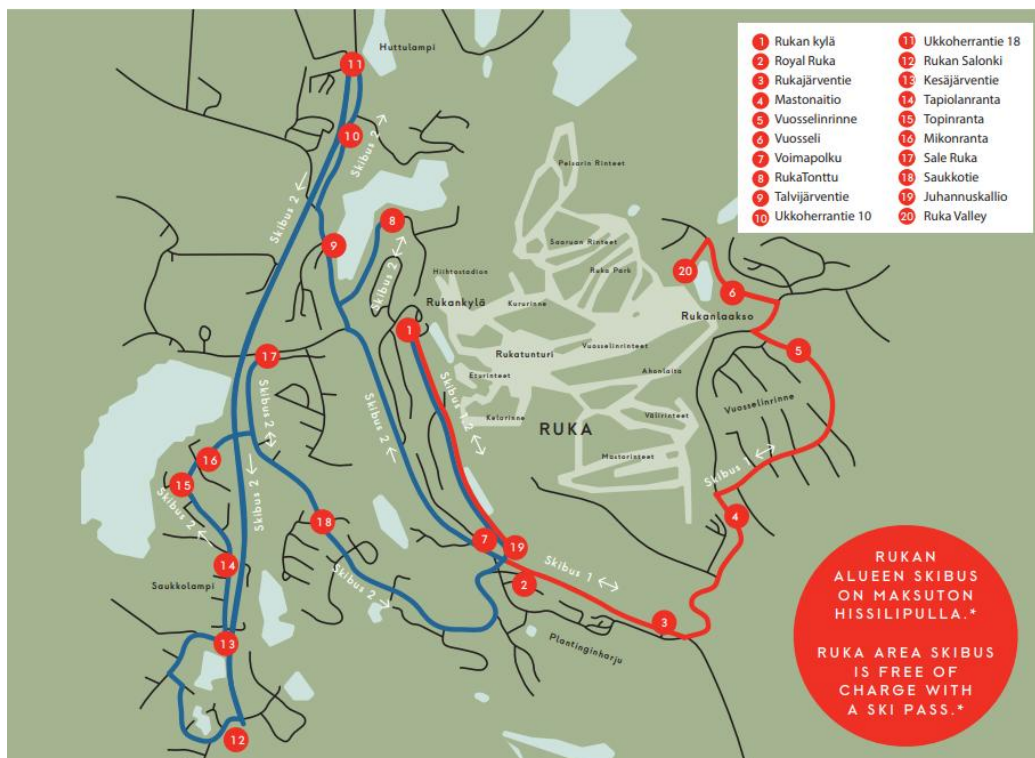
Kemijärven ja Kuusamon väliä operoidaan päivittäin ja yhteys tarjoaa näin myös mahdollisuuden matkustaa Rukan ja Kuusamon välillä. Reitti palvelee myös junamatkustajia Kemijärven asemalta.

Lentoliikenne ja lentokenttäbussit

Kuusamon lentoasemalle lentää päivittäin vuoroja Helsingistä sekä viikoittain Frankfurtista, Düsseldorfista ja Zürichistä. Rukalle on ennakkoarattava lentokenttäbussikuljetus kaikilta Kuusamoon saapuvilta reittilennoilta.

SkiBus talvikaudella 2024–2025

SkiBussin linjat 1 & 2 liikennöivät Rukan alueella 8.11.2024-1.5.2025 maanantaista sunnuntaihin. Linja 1 ajaa seitsemän vuoroa päivässä suuntaansa ja linja 2 kymmenen vuoroa suuntaansa noin kello 9-19 välisenä aikana.



Kuva 9. SkiBus 1 ja 2 reitit Rukalla kaudella 2024–2025. <https://www.ruka.fi/fi>

SkiBussin linja 3 liikennöi Kuusamon keskustan ja Rukan kylän välillä 29.11.2024-1.5.2025. Linja ajaa neljä vuoroa päivässä suuntaansa maanantaista sunnuntaihin noin kello 8 ja 19 välillä.

<https://www.ruka.fi/fi/tulossa-kuusamoon/liikkuminen/bussit>

Muut bussireitit

Kesäkaudella Salla-Ruka-Kuusamo reitti ajaa Karhunkierroksen lähtöpaikan ja luontokeskuksen kautta. Reitti jatkaa myös Kuusamon lentoasemalle, osa matkoista on varattava ennakoon. Lisäksi Ruka-Pienen Karhunkierroksen lähtöpaikka-Oulangan luontokeskus -reitti palvelee varausperusteisesti useamman kerran päivässä sunnuntaita lukuun ottamatta. Hossaan pääsee Kuusamo-Kajaani reittiliikenteen avulla kesällä kerran päivässä. Talviaikana on käytettävissä myös Lammintuvan reitti Rukalta.

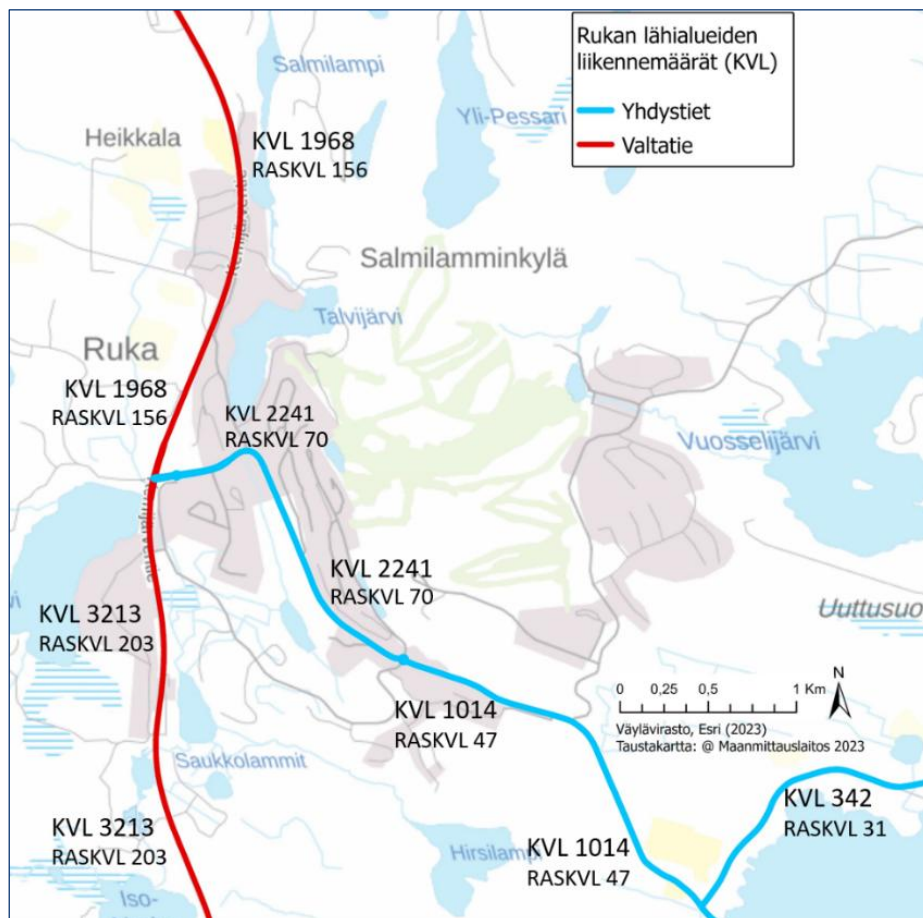
Taksi

Rukan alueella toimii Rukan taksipalvelu ja Taksikeskus Kuusamo-Ruka.

2.5 Liikennemäärät

Vuonna 2023 keskimääräinen vuorokausiliikenne (KVL) valtatiellä 5 (kuva 10.) oli Rukatunturintien risteuksen eteläpuolella 3213 ajoneuvoa vuorokaudessa ja risteuksen pohjoispuolella 1968 ajoneuvoa vuorokaudessa. Rukatunturintien liikennemäärä KVL 2241 vähenee alle puoleen hiihtokeskusalueen jälkeen Rukajärventielle, kaakon suuntaan ajettaessa, jolla KVL on enää 1014 ajoneuvoa vuorokaudessa.

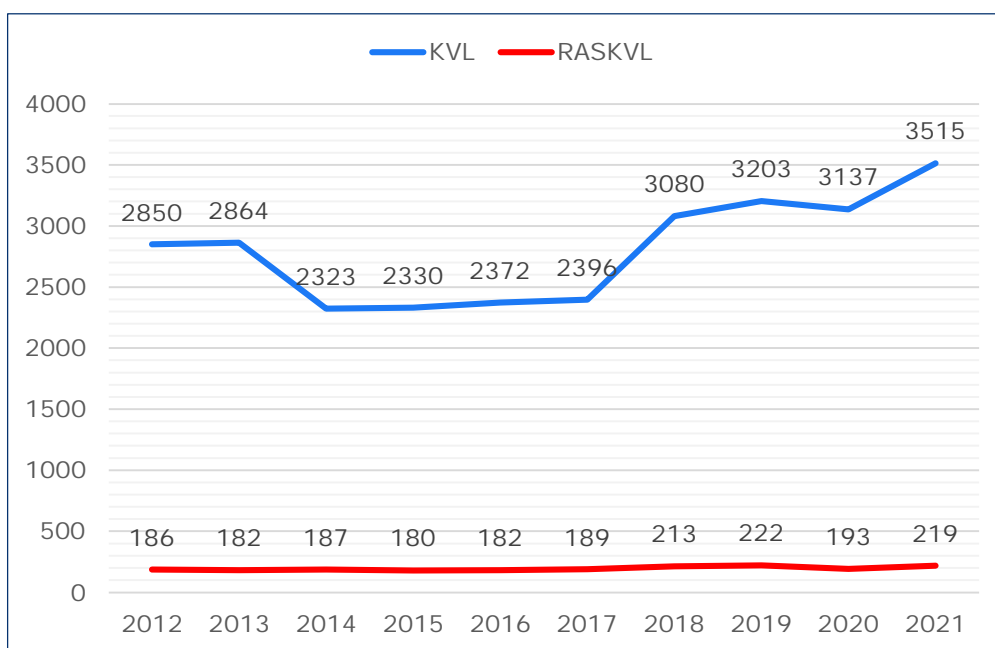
Raskaan liikenteen määrä (RASKVL) oli 203 ajoneuvoa vuorokaudessa valtatiellä 5 Rukatunturintien risteuksen eteläpuolella vuonna 2023 ja 156 ajoneuvoa vuorokaudessa risteuksen pohjoispuolella. Raskaan liikenteen määrät vähenevät myös edettäessä Rukatunturintieltä (RASKVL 70) kaakkoon, Rukajärventielle (RASKVL 47).



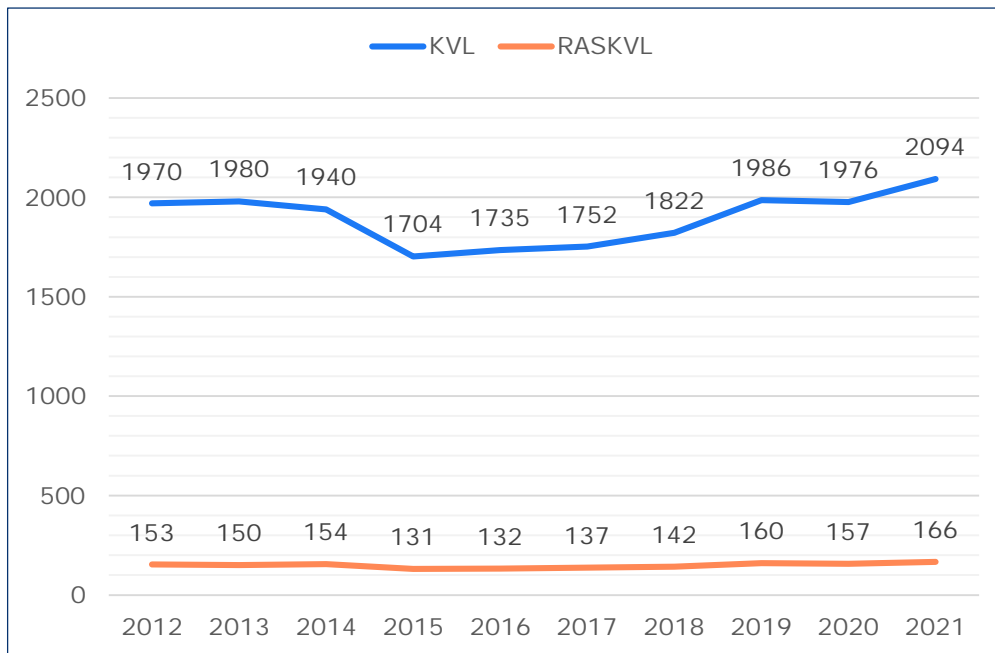
Kuva 10. Rukan alueen tieverkon liikennemäärät 2023 (Väylävirasto 2023). <https://suomen-vaylat.vayla.fi/>

Liikennemäärät Rukan kohdalla valtatiellä 5 ovat olleet nousussa vuosien 2012–2021 välisessä tarkastelussa. Keskimääräinen vuorokausiliikenne on kasvanut vuodesta 2012 noin 23 % vuoteen 2021 Rukatunturintien risteyksen eteläpuolella ja raskaan liikenteen lisäys on ollut noin 18 %. Keskimääräiset vuorokausiliikennemäärät valtatiellä 5 Rukatunturintien pohjoispuolella ovat myös olleet tarkastelujaksolla 2012–2021 hienoisessa nousussa, sillä KVL noin kasvanut 6 % ja RASKVL noin 8 %.

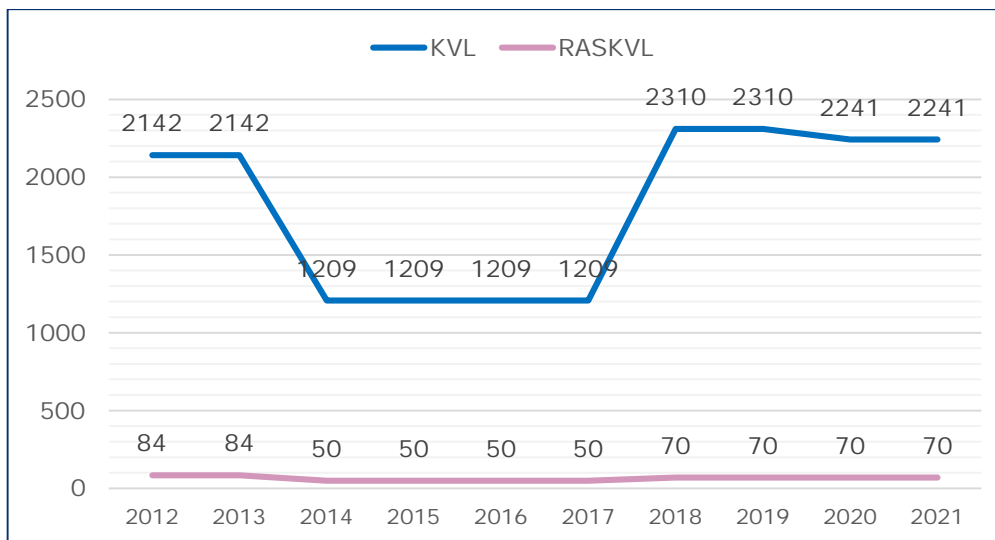
Rukatunturintiellä liikennemäärät ovat raskasta liikennettä lukuun ottamatta kasvaneet vain hieman kymmenen vuoden tarkastelujaksolla 2012–2021, mutta Rukajärventiellä Väyläviraston tilastojen mukaan liikennemäärien kasvu on ollut suurta. Rukajärventien pohjoisosassa KVL on kasvanut vuodesta 2012 vuoteen 2021 jopa 82 % ja RASKVL noin 68 %.



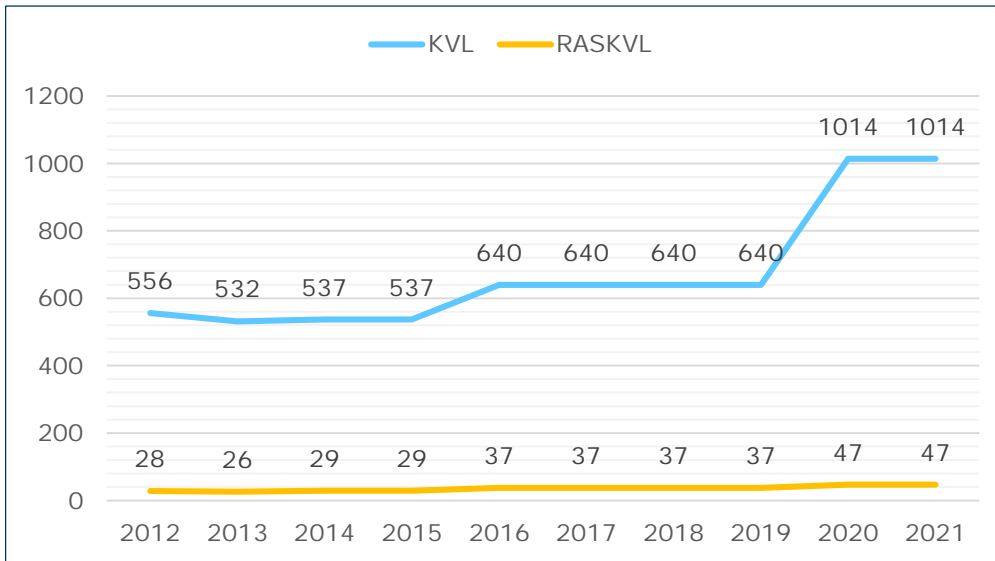
Kaavio 1. Liikennemäärien kehitys valtatiellä 5, Rukatunturintien risteyksen eteläpuolella, vuosina 2012–2021, Väylävirasto 2023. <https://paikkatieto.vaylapiivi.fi/suomen-vaylat/>



Kaavio 2. Liikennemäärien kehitys valtatiellä 5, Rukatunturintien risteyksen pohjoispuolella, vuosina 2012–2022, Väylävirasto 2023. <https://paikkatieto.vaylapilvi.fi/suomen-vaylat/>



Kaavio 3. Liikennemäärien kehitys Rukatunturintiellä vuosina 2012–2022, Väylävirasto 2023. <https://paikkatieto.vaylapilvi.fi/suomen-vaylat/>



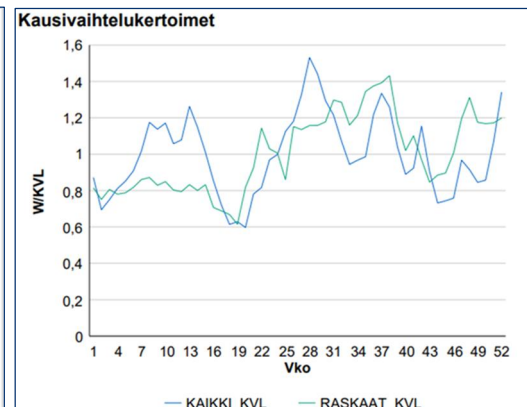
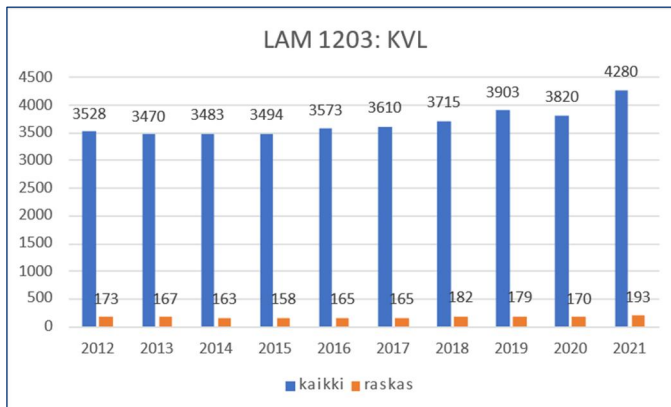
Kaavio 4. Liikennemäärien kehitys Rukajärventiellä vuosina 2012–2022, Väylävirasto 2023.

<https://paikkatieto.vaylapilvi.fi/suomen-vaylat/>

Valtatiellä on automaattinen liikenteen laskentapiste (LAM-piste) Rukan ja Kuusamon keskustan välillä Nissinvaarassa. Sen mukaan liikennemäärä on ollut tasaisessa kasvussa vuodesta 2017. mutta poikkeuksena on koronan aiheuttamat muutokset. Koronan vaikutuksesta liikenne väheni vuonna 2020 mutta sittemmin kotimaan matkailu kasvoi ulkomaan matkailun sijaan, mikä osittain näkyy jo vuoden 2021 osalta suurempana kasvuna. Koronarajoitusten jälkeen kasvua oli 12 % edelliseen vuoteen verrattuna.

Rukakeskuksen alueella on paljon tilapäistä asutusta: mökkejä, hotelleja, huoneistoja ja siitä seuraa voimakasta sesonkivaihtelua liikennemäärissä. Esimerkiksi Nissinvaaran LAM-pisteessä:

- Viikon 9/2023 hiihtolomalauantain KVL 7309
- Viikon 10/2023 hiihtolomalauantain KVL 7156
- Kiirastorstain 2023 KVL 7342



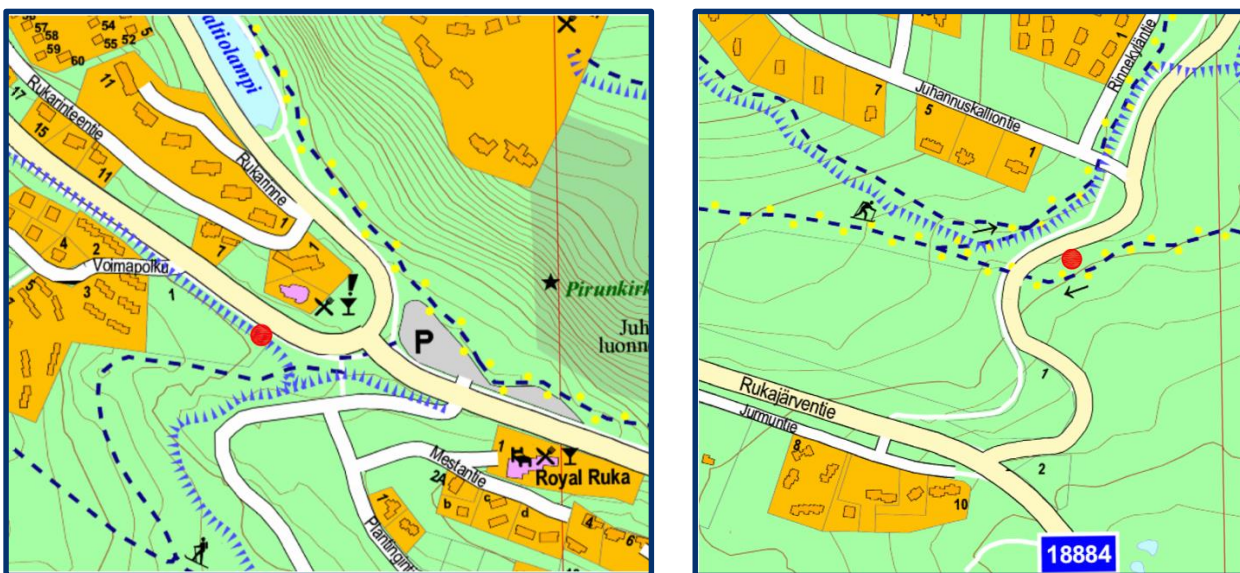
Kaavio 5 vas. Nissinvaaran LAM-pisteen liikennemäärät (Väylävirasto 2023). <https://suomenvaylat.vayla.fi/>

Kaavio 6 oik. Nissinvaaran LAM-pisteen liikennemäärien kausivaihtelukertoimet vuodelta 2022.

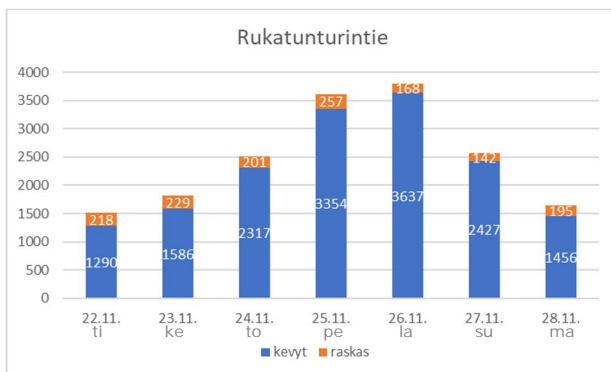
Kuusamon kaupunki laski liikennettä 21.11.-30.11.2022 välisenä aikana Rukatunturintien ja Rukajärventien risteyskohdassa sekä Vuosselintiellä (kts. kuvat 11-13).

- Rukatunturintien KVL oli 2500 ajon/vrk (raskas 200 eli 8 %)
- Vuosselintien KVL oli 1870 ajon/vrk (raskas 465 eli 25 %)

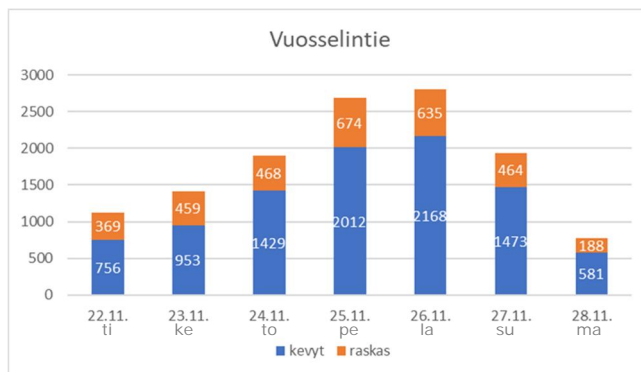
Raskasta liikennettä on kulkenut runsaasti laskenta-aikana varsinkin Rukajärventien kautta, sillä Itä-Rukan puolella on ollut rakentamista.



Kuva 11 vas. ja oik. Kuusamon kaupungin liikennelaskentojen (11/2022) mittauspaikat kartalla Rukatunturintiellä ja Vuosselintiellä. (Kuusamon kaupunki)

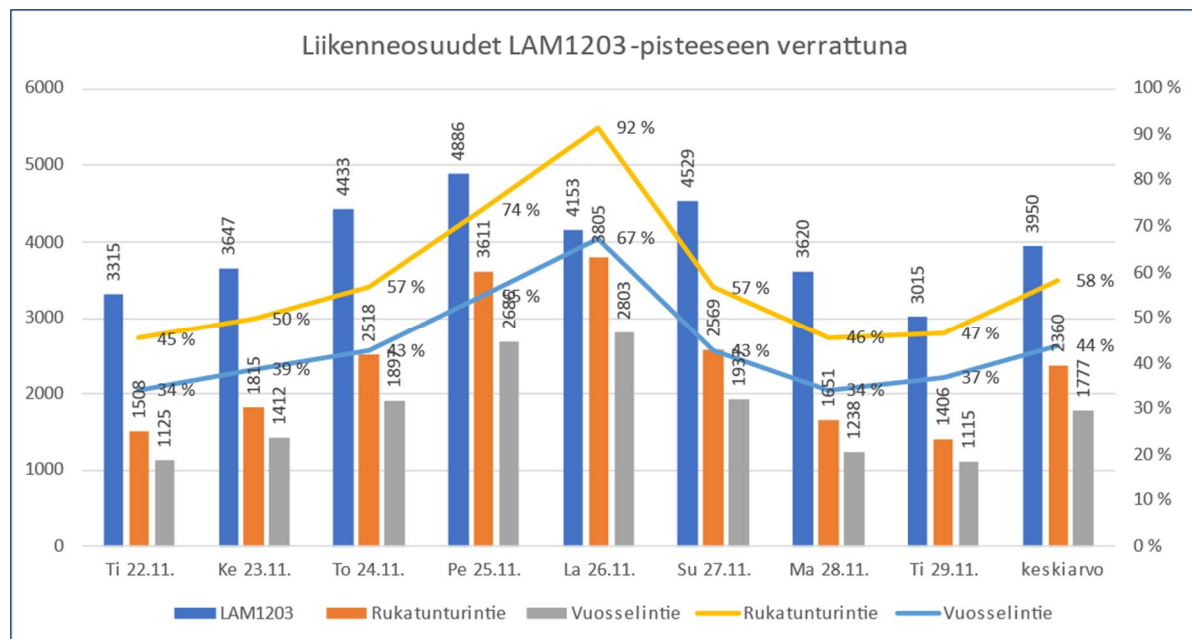


Kuva 12. Kuusamon kaupungin liikennelaskentojen tulokset 11/2022 Rukatunturintiellä.



Kuva 13. Kuusamon kaupungin liikennelaskentojen tulokset 11/2022 Vuosselintiellä.

Kuusamon kaupungin liikennelaskennat on tehty lähes tavanomaisen matkailuviikon aikana, sillä viikonloppuna on ollut Ruka Nordic -kisa. Sesonkiajan liikennemäärää voidaan arvioida Nissinvaaran LAM-pisteen tuloksista. Kuvassa 15 on esitetty Kuusamon kaupungin liikennelaskentojen 11/2022 sekä Nissinvaaran LAM-pisteen tulosten vertailu. Normaalina Rukakeskuksen vaihtopäivänä eli lauantaina LAM-pisteen liikennemäärä oli 4153 ajon/vrk ja silloin Rukatunturintien liikennemäärä oli laskentojen mukaan 3800 ja Vuosselintien 2800 ajon/vrk. Voidaan olettaa, että Rukan alueella vilkkaimmat liikennemäärät varsinkin lauantaisin noudattavat Nissinvaaran LAM-pisteen vaihteluita. Sesonkiaikana, esimerkiksi hiihtolomaviikon 9/2022 lauantaina, liikennemäärä Rukatunturintiellä olisi hieman yli 7400 ja Vuosselintiellä noin 5450 ajon/vrk.



Kuva 14. Kuusamon kaupungin liikennelaskentojen tulokset 11/2022 ja Nissinvaaran LAM-pisteen mittaustiedot vuonna 2022 (Kuusamon kaupunki ja Väylävirasto 2022).

3. Osayleiskaavojen ratkaisuesitykset ja liikenne-ennusteet

3.1 Osayleiskaavojen tavoitteet

Rukan ydinalueen sekä Rukan kylän ja stadionin alueen kaavoituksen tavoitteena on laatia suunnittelualueelle oikeusvaikutteiset yleiskaavat. Työlle on asetettu seuraavat keskeiset tavoitteet (kaavaselostus 30.3.2023):

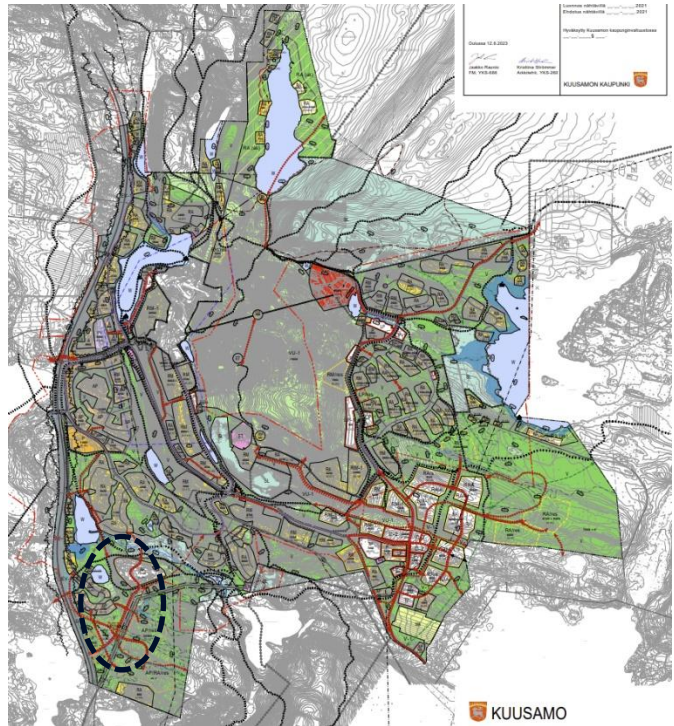
- Tutkia vakituiselle asumiselle soveltuvia alueita ydinalueen ulkopuolella
- Päivittää ohjeellisten rakennusoikeuksien määrät eri toiminnoille
- Tutkia eri toimintojen mahdollisia laajennusalueita
- Tarkastella Itä-Rukan liikenneyhteyksien kehittämistarpeita ja -mahdollisuuksia
- Tutkia tunturialueen rakentamismahdollisuuksia
- Tehdä muut tarvittavat päivitykset voimassa olevaan yleiskaavaan

Liikenneselvityksen osalta oleellista on uuden maankäytön tarvitseman liikenneverkon kytkeminen nykyverkkoon, Itä-Rukan liikenneyhteyden kehittäminen sekä valtatieliittymien kehittämistarpeet tai mahdolliset uudet liittymät valtatielle. Liikenneselvityksen avulla pyritään varmistamaan kaikkien liikkumismuotojen sujuvat ja turvalliset järjestelyt.

3.2 Osayleiskaavan esitykset

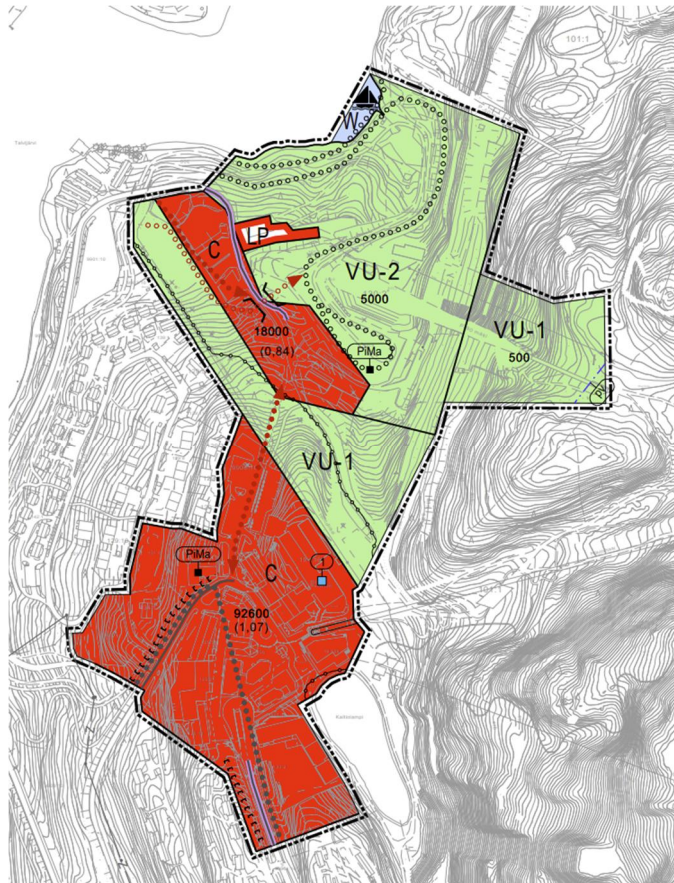
Merkittävimmät maankäytön laajentumissuunnat (kts. kuva 15) ovat nykyisen maankäytön eteläpuolella Rukajärventien ja Itä-Rukan välillä, ns. Uttulehdon alueella. Siellä liikenneverkon osalta suurimmat muutokset ovat Itä-Rukalle johtavan tien uudelleenlinjaus ja muutokset Rukajärventiehen. Lisäksi valtatie itäpuolelle on esitetty uutta maankäyttöä Kivilammen eteläpuolelle, mihin liittyy uusi katuyhteys valtatieltä.

Osayleiskaavan luonnoksessa (nähtävillä 5.4.-4.5.3023) oli esitetty uutta katuyhteyttä valtatieltä Kivilammen eteläpuolelta Rukanriutta-kadulle ja edelleen Rukatunturintien kiertoliittymään. Sen jälkeen on laadittu toinen kaavaversio, jossa kyseistä katuyhteyttä ei ole. Liikennetarkastelu on tehty molemmista vaihtoehdoista. Sittenmin kaava-alue on jaettu kahteen eri osayleiskaava-alueeseen, ja tämä liikenneselvitys käsittelee molempia alueita.



Kuva 15 (oik.ylh.). Ote Rukan ydinalueen yleiskaavaehdotuksen luonnoksesta, johon on korostettu laajimmat uudet maankäyttöalueet (Kuusamon kaupunki 2024).

Kuva 16 (oik.alh.). Ote Rukan kylän yleiskaavaehdotuksen luonnoksesta (Kuusamon kaupunki 2024).

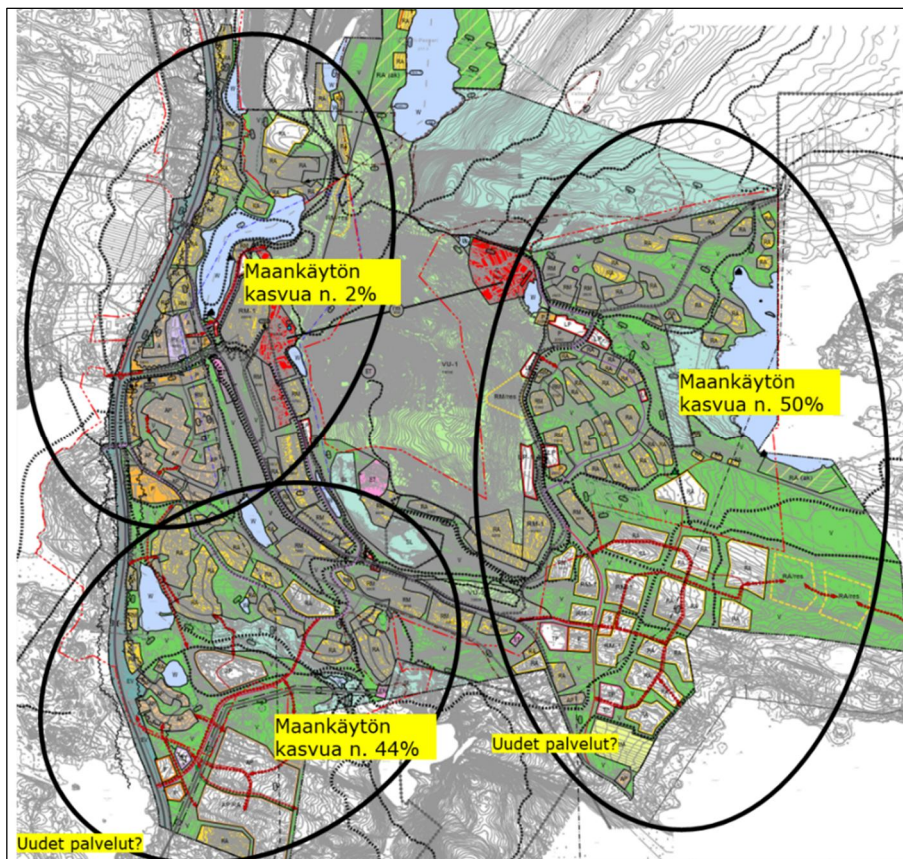


3.3 Liikenne-ennusteet

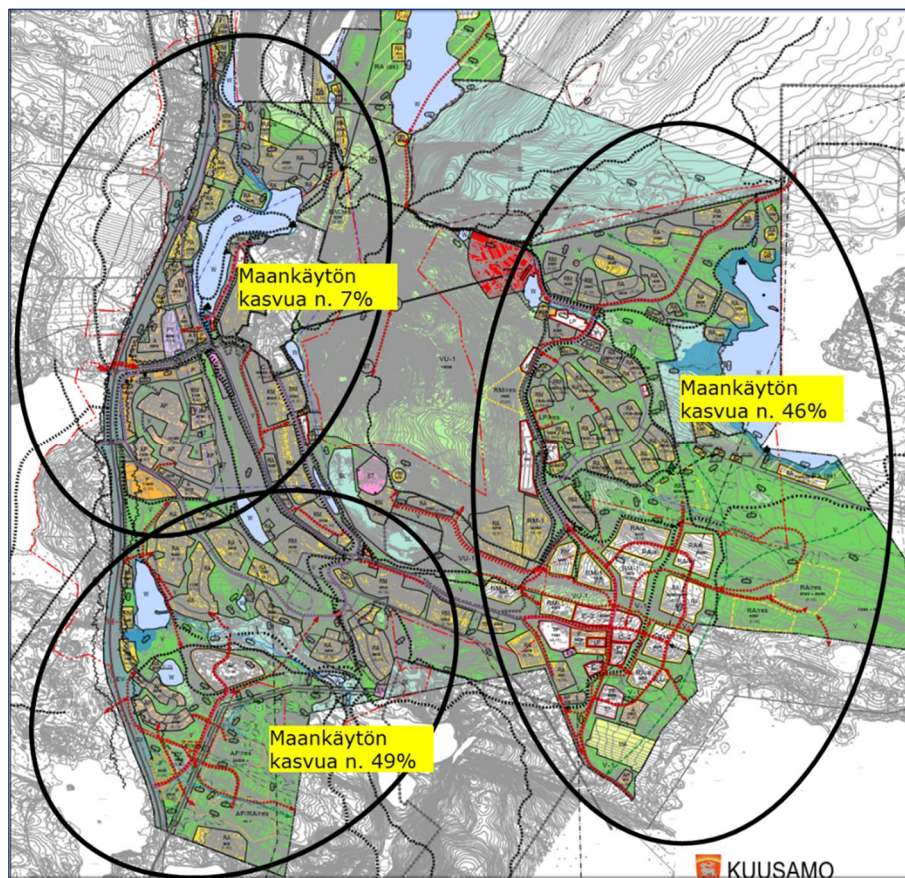
Liikenne-ennustetta varten (kts. kuvat 17 ja 18) laskettiin maankäytön kasvuprosentit alueittain eri kaavaversioiden rakennusoikeuksien mukaan. Kokonaisuudessaan nykyisen kaavan ja uuden kaavaehdotuksen perustella alueen rakennusoikeus kasvaa merkittävästi.

Maankäytön perusteella arvioitiin uudet liikennetuotokset ja liikenne sijoiteltiin tie- ja katuverkolle. Siinä pohjana oli nykyinen liikenne, mutta samalla arvioitiin, miten liikenne suuntautuu maankäytön ja

liikenneverkon muutosten myötä. Esimerkiksi valtatie liikenteen kasvaessa ja sen kapasiteetin heikentyessä liikennettä siirtyy entistä enemmän käyttämään vaihtoehtoisia ja normaalisti hieman hitaampia reittejä, esimerkiksi Rukajärventietä. Toisaalta uudet yhteydet "imevät" liikennettä, mikäli uusi reitti on nopeampi yhteys kuin nykyinen. Myös palveluiden sijoittuminen vaikuttaa liikennevirtoihin. Esimerkiksi elintarvikekauppojen sijoittumisella on merkittävä vaikutus liikennetarpeeseen, käytettävään liikennemuotoon ja käytettäviin liikenneväyliin.



Kuva 17. Maankäytön suhteellinen kasvu kaavaluonnoksen perusteella ja siinä on huomioitu myös reservialueet.



Kuva 18. Maankäytön suhteellinen kasvu kaavaehdotuksen luonnoksen perusteella ja siinä on huomioitu myös reservialueet. Mukana myös Rukan kylän alue mutta ei valtatie 5:n länsipuolen mahdollista uutta maankäyttöä.

Lisäksi arvioitiin valtatie 5:n yleistä liikennemäärän kasvua valtakunnallisten liikenteen kasvukertoimien avulla (Traficom).

On huomattava, ettei liikennetuotoslaskelmissa ole mukana valtatie 5:n länsipuolen mahdollista uutta maankäyttöä. Sen sijaan mukana ovat molemmat valtatie 5:n itäpuoliset yleiskaavamuutosalueet.

3.4 Liikenneverkon vaihtoehdot

Maankäytön suunnittelun eri vaiheissa on tutkittu erilaisia liikenneverkko vaihtoehtoja. Niistä ehkä merkittävin olisi mahdollinen uusi katuyhteys valtatieltä Rukanriutalle ja edelleen Rukatunturintien ja Rukajärventien kiertoliittymään.

Uusien katujen osalta on arvioitu matkojen pituuksia. Uuden valtatie 5:n ja Rukanriutta-kadun välisen yhteyden osalta on arvioitu, että uuden reitin pituus valtatie 5:n liittymästä Rukatunturin kiertoliittymään on noin 2 km, kun nykyinen reitti pohjoisen pääliittymän kautta on noin 4,5 km. Matkaajat laskettuna suoraan nopeusrajoitusten mukaisesti ovat 3 min ja 5 min, eli uusi reitti olisi selkeästi nopeampi. Uudelle reitille arvioitiin tässä laskennassa nopeusrajoitukseksi 40 km/h.

Maankäytön kasvu on suurinta Rukan eteläosalla ja uusi reitti mahdollistaisi lyhyemmän ja nopeamman reitin myös Itä-Rukalle. Reitin suosio riippuu uuden kadun läpiajettavuuden helpoudesta ja nopeudesta sekä myös reitin varrella olevista palveluista. Mahdollinen kauppa uuden reitin varrella voisi lisätä reitin suosiota entisestään.

Toisaalta arvioitiin Rukajärventien suosion mahdollisuutta, kun uutta maankäyttöä sijoittuu Rukan eteläpuolelle ja ajoyhteys Itä-Rukalle muuttuu merkittävästi. Oheisessa taulukossa on mitatut pituudet ja nopeusrajoitusten perusteella arvioidut matka-ajat ja keskinopeudet valtatie ja Rukajärventien liittymästä eri reittejä pitkin uuden eteläisen maankäytön keskelle kaavailtuun kiertoliittymään (ks. kuva 19). Reitit ovat nykyisen pääliittymän eli valtatie ja Rukatunturintien kautta, Rukajärventietä pitkin ja kolmantena valtatie ja uuden Rukanriutakadulle kaavailun yhteyden kautta.

Kuva 19 oik. Tarkastellut vaihtoehdot reitit valtatie ja eteläisen uuden maankäytön välillä.

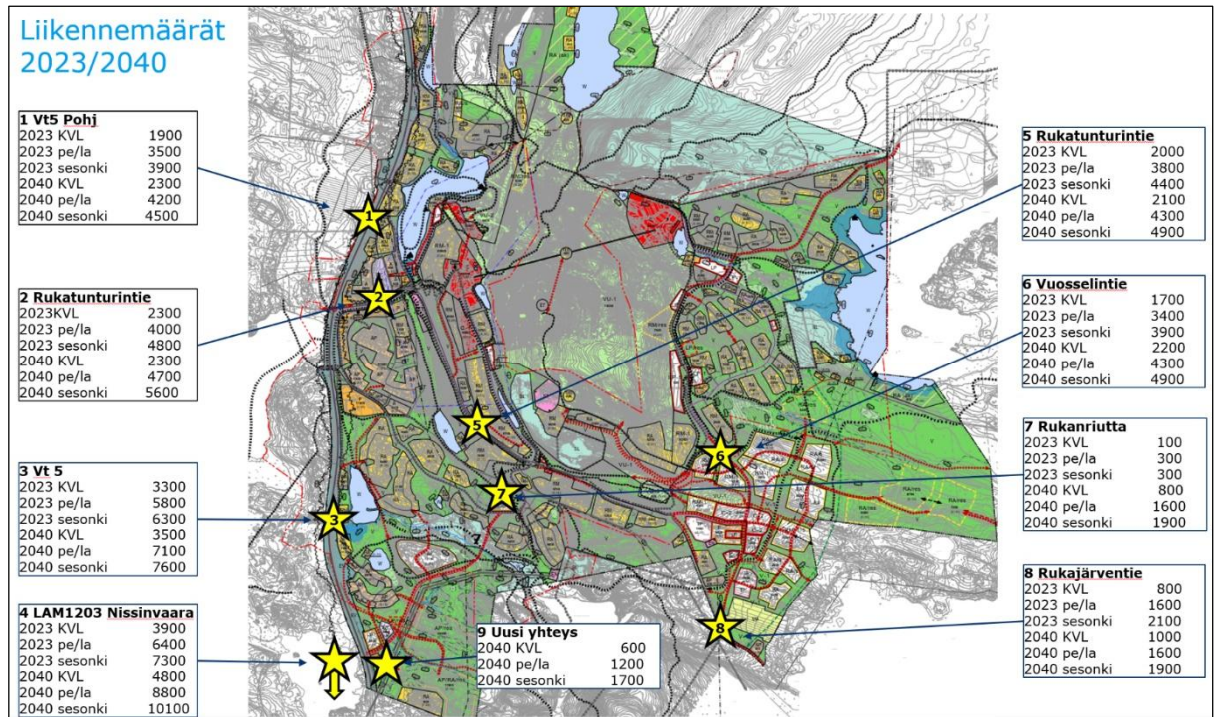


Taulukko 1. Valtatie ja uuden maankäytön välisten vaihtoehtoisten reittien matka-ajat ja -pituudet.

reitti	Rukatunturintie	Rukajärventie	Uusi tieyhteys
kokonaismatka-aika [sec]	673	459	561
kokmatka-aika [min]	11	8	9
kok matkapituus [m]	12930	8250	10620
keskinopeus km/h	69	65	68

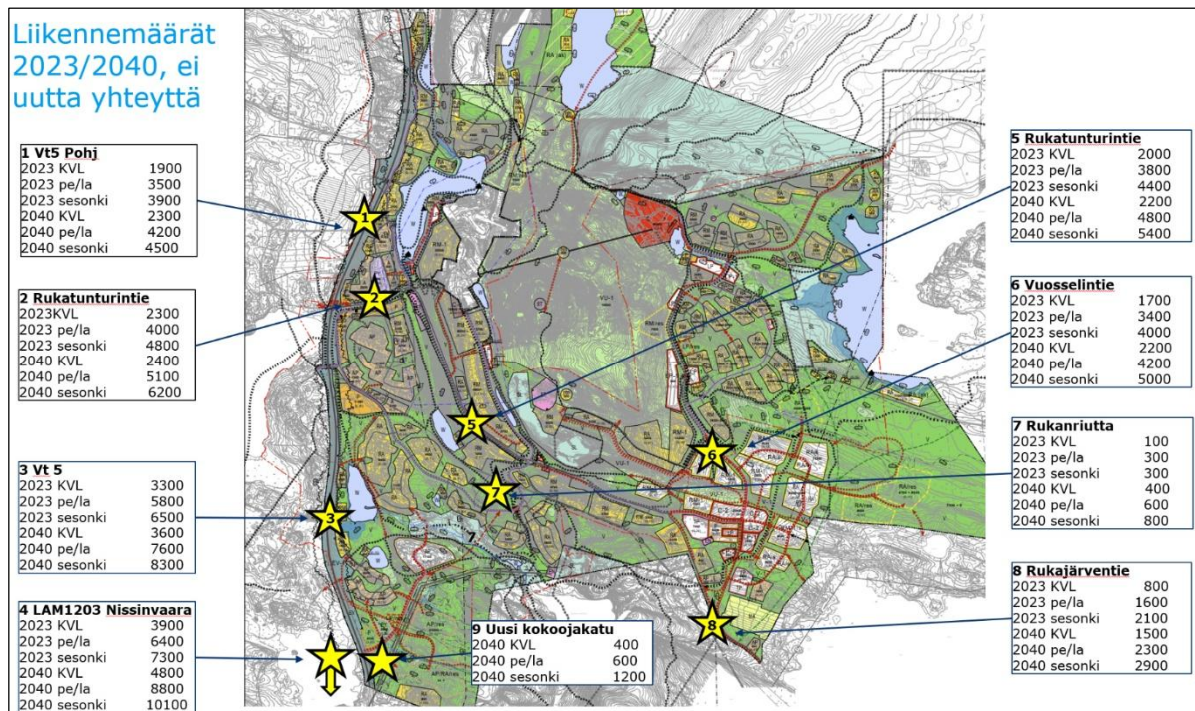
Rukajärventien pohjoisosan ja Itä-Rukalle johtavan Vuosselintien käänntö Uttulehdon uuden maankäytön suuntaan lyhentää ajomatkaa Rukajärventietä pitkin valtatieltä Itä-Rukalle ja uudelle maankäytön alueelle. Suhteellisesti ero on merkittävä mutta jos matka-ajan tai -pituuden suhteuttaa esimerkiksi Rukan ja Kuusamon keskustan väliseen kokonaismatkaan, niin ero ei ole enää merkittävä.

Toisena vaihtoehtona on selvitetty, miten liikennemäärät kasvavat, jos edellä kuvattua uutta katu-yhteyttä Rukanriutalle ei ole. Seuraavissa kuvissa on arvioidut liikennemäärät eri liikenneverkko-vaihtoehtoilla. Ne eroavat käytännössä vain uuden Rukanriutta-yhteyden osalta. Kuvassa 20 uusi katu-yhteys on mukana, mutta kuvassa 21 ei ole.



Kuva 20. Rukan alueen nykyiset (2023) ja ennustetut (2040) liikennemäärät, jos valtatieltä on uusi yhteys Rukanriutta-kadulle (Ramboll 2024).

Oletettavasti Rukajärventien liikenne pysyisi likipitään ennallaan, jolloin Itä-Rukan uuden maankäytön kasvu vaikutus liikenteeseen näkyisi pääasiassa uudella katuyhteydellä. Länsi-Rukan liikenteen kasvusta suurin osa kulkisi Rukatunturintien kautta.



Kuva 21. Rukan alueen nykyiset (2023) ja ennustetut (2040) liikennemäärät, kun valtatieltä ei ole uutta yhteyttä Rukanriutta-kadulle, mukana myös Rukan kylän alueen kasvu (Ramboll 2024).

Mikäli uutta katuysteytystä ei toteuteta, maankäytön kasvun tuoma lisäliikenne kuormittaa erityisesti Rukajärventietä ja Rukatunturintietä.

4. Liikenteelliset vaikutukset ja toimenpidetarpeet

Rukan ydinalueen sekä Rukan kylän yleiskaavaluonnoksissa esitettyjä maankäyttö- ja liikenneverkkomuutosten aiheuttamia muutoksia liikenteeseen ja niiden vaikutuksia on arvioitu asiantuntija-arviona. Lisäksi on huomioitu aiemmat selvitykset, muun muassa "Valtatie 5 Kajaani – Kuusamo, Kehittämisselvitys" vuodelta 2023.

4.1 Maankäytön kasvu

Yleiskaavaehdotusten luonnoksissa on esitetty huomattavaa maankäytön kasvua. Vuonna 2004 hyväksytyin voimassa olevan yleiskaavan ohjeelliset rakennusoikeudet on päivitetty voimassa olevien asemakaavojen pohjalta. Kaavaselostuksen (25.4.2024) mukaan alueen uudeksi ohjeelliseksi kokonaisrakennusoikeudeksi muodostuu 774 900 k-m². Voimassa olevassa yleiskaavassa ohjeellinen kokonaisrakennusoikeus on 370 000 k-m², mutta yleiskaavan uudistuksessa kaava-alue laajempi. Voimassa olevissa asemakaavoissa oleva rakennusoikeus on jo nykytilanteessa voimassa olevaa yleiskaavaa suurempi.

Vakituisen asumisen osalta yleiskaavan aluevaraukset (reservialueet mukana) mahdollistavat maksimissaan arviolta noin 600–1000 uuden asukkaan sijoittumisen alueelle (verrattuna voimassa olevien asemakaavojen mahdollistamaan määrään). Asukasmäärän lisäys riippuu siitä, millä talotyypeillä ohjeelliset rakennusoikeudet toteutetaan. Asumiselle osoitettujen uusien kerrosneliömetrien määrä on yhteensä noin 50 200 k-m².

Loma-asuntorakentamisen osalta yleiskaavaratkaisu mahdollistaa uusia kerrosalaneliömetrejä noin 64 000 k-m² (verrattuna voimassa olevien asemakaavojen mahdollistamaan määrään). Mitoituksella 20 k-m² / vuodepaikka uusien vuodepaikkojen määräksi muodostuu noin 3200 uutta vuodepaikkaa.

Matkailupalvelujen osalta yleiskaavaratkaisu mahdollistaa uusia kerrosalaneliömetrejä noin 49 000 k-m². Mikäli 60 % kerrosalasta toteutuu majoitustilana (20 k-m² / vuodepaikka), uusia vuodepaikkoja tulisi noin 1500. Jos 80 % toteutuu majoitustilana, uusia vuodepaikkoja tulisi noin 2100 kpl.

Majoitustilaa on mahdollista toteuttaa myös keskustatoimintojen alueille. Voimassa olevaan yleiskaavaan verrattuna keskustatoimintojen alueiden ohjeellisen rakennusoikeuden määrä on noussut noin 108000 k-m². Jos tästä noin puolet (50200 k-m²) toteutuu majoitustilana (20 k-m² / vuodepaikka), on uusien vuodepaikkojen määrä noin 2500 kpl. Hotellitoimintaa ja muuta majoitusrakentamista on kaavailtu yleissuunnitelmissa esimerkiksi stadionin alueelle ja Uuttuuhon. Yhteensä vuodepaikkojen lisäys on arviolta noin 7000–8500 paikkaa. Luvussa on mukana myös kaavassa osoitetut reservialueet. Arvioon liittyy epävarmuustekijöitä etenkin keskustatoimintojen osalta. Osa rakentamisesta toteutunee pitkällä aikavälillä.

Uuttuuhon alueelle on osoitettu kaksi uutta työpaikka-aluetta (TP). Alueille voidaan sijoittaa esimerkiksi toimisto- ja palvelutyöpaikkoja, ympäristöhäiriöitä aiheuttamatonta pienimuotoista teollisuutta ja siihen liittyvää myymälätilaa sekä varastointia. Rukan koulun alue on osoitettu julkisten palvelujen ja hallinnon alueena (PY). Koulu sijaitsee hyvin saavutettavalla paikalla Uunikulman asuinalueen läheisyydessä. Uusi palvelujen ja hallinnon reservialue on osoitettu Kivivaaran alueelle. Merkintä mahdollistaa esimerkiksi päiväkotirakentamisen.

Periaatteessa maankäytön kasvu tuottaa vastaavat kasvut liikennemääriin, mutta niihin vaikuttaa mahdolliset muutokset kulkutapajakaumiin. Nyt arvio on tehty oletuksella, että Rukan kävijöistä suurin osa on kotimaisia matkailijoita, ja he liikkuvat pääosin henkilöautolla, kuten nykyäänkin. Jos ulkomaalaisten osuus kasvaa, on todennäköistä, että kävelen, pyörällä ja joukkoliikenteellä tehtävien matkojen osuus kasvaa, eikä autoliikenteen määrät kasva niin paljon kuin tässä on arvioitu. Toisaalta kotimaankin matkailijoiden liikennetottumukset voivat muuttua kestävämpään suuntaan, mikä myös pienentää automatkojen määriä.

Uudesta maankäytöstä suuri osa sijoittuu varsin kauas Rukan ydinalueista ja laskettelurinteistä, mikä johtaa helposti henkilöauton käyttöön. On suotavaa, että Rukatunturin kaakkoisosaan kaavaehdotuksessa merkitylle VU-1-alueelle olisi mahdollista toteuttaa laskettelurinne hisseineen, sillä se vähentäisi huomattavasti auton käyttöä laskettelurinteille siirryttäessä.

Pysyvän asutuksen ja muun maankäytön lisääntyminen kaava-alueen eteläosassa valtatie itäpuolella vaatii uuden liittymän valtatielle kuta kuinkin vastapäätä Iso-Veskan järveä.

On huomattava, että tässä yhteydessä ei ole vielä ollut tiedossa valtatie länsipuolen maankäytön kasvu. Jo nykyisellään valtatie aiheuttaa estevaikutuksen ja valtatie risteämiseksi on mietittävä ratkaisuja kaikille liikennemuodoille. Käytännössä se tarkoittaa eritasoja ja valtatieliittymien parantamisia.

Valtatiestä enemmän seuraavassa kappaleessa.

4.2 Tie- ja katuverkko

Merkittävimmät liikenneverkon muutokset kohdistuvat kaava-alueen eteläosaan, missä Rukajärventien pohjois- ja Vuoselintien eteläosa on tarkoitus kääntää uuden maankäytön sisään. Kaavaehdotuksessa uutta katuyhteyttä valtatieltä Rukanriutalle ei esitetä kaavaluonnoksen mukaisesti, joten liikenteen kasvu ohjautuu nykyisiin valtatieliittymiin.

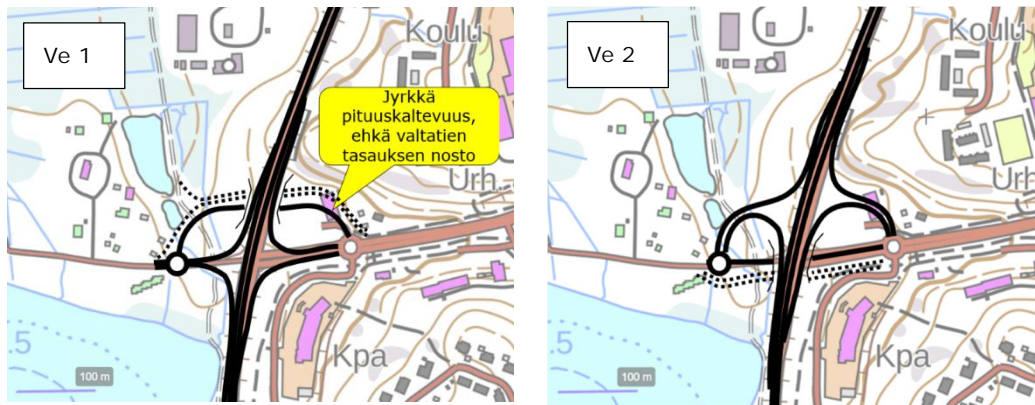
4.2.1 Valtatie 5

Valtatie 5 ei kuulu Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen mukaisiin pääväyliin (Liikenne- ja viestintäministeriön asetus maanteiden ja rautateiden pääväylistä ja niiden palvelutasosta), mutta tie kuuluu TEN T kattavaan tieverkkoon. Valtatietä kehitetään Väylän suunnitteluohjeiden sekä sen ja ELY-keskuksen linjausten mukaisesti.

Nykyinen pääliittymä, eli valtatie ja Rukatunturintien liittymä on kanavoitu neliahaaraliittymä, jossa on lisäkaistoina vasemmalle kääntyvien kaistat pohjoisesta ja etelästä sekä oikealle kääntyvien kaista etelästä saavuttaessa. Liikenne-ennusteen perusteella liittymässä vuorokauden keskimääräinen liikennemäärä kasvaa noin sadoilla ajoneuvoilla kullakin suunnalla, mutta tässä ei ole vielä huomioitu valtatie länsipuolen mahdollista maankäytön kasvua. Sesonkiaikoina kasvu on suunnittain tuhannen ajoneuvon luokkaa vuorokaudessa. Väyläviraston Tasoliittymä-ohjeen nomogrammien perusteella arvioituna liittymän sujuvuus on erittäin heikko ennustevuonna vilkkaimpina viikonloppuina. Arvioinnin tarkkuutta heikentää se, että nykyisistä, saatikka tulevaisuuden kääntyvistä liikennevirroista ei ole tarkkaa tietoa. Vahva oletus on, että suurin osa autoista ajaa joko suoraan valtatieltä tai kääntyy Rukajärventien ja valtatie etelän suunnan välillä. Pääliittymästä ja sen kehittämistarpeista ja -mahdollisuuksista on syytä tehdä tarkempi analyysi, kun valtatie länsipuolen osayleiskaavan maankäyttö selkeytyy. Selvää on, että liittymä kaipaa muutoksia, mikäli maankäyttö kasvaa tavoitteiden mukaisesti. Haasteena on se, että liikennemäärä vaihtelee voimakkaasti, ja sujuvuus ja turvallisuus heikkenevät erityisesti vilkkaimpina viikonloppuina. Pelkästään valtatie itäpuolen maankäytön kasvun perusteella liittymä on syytä porrastaa,

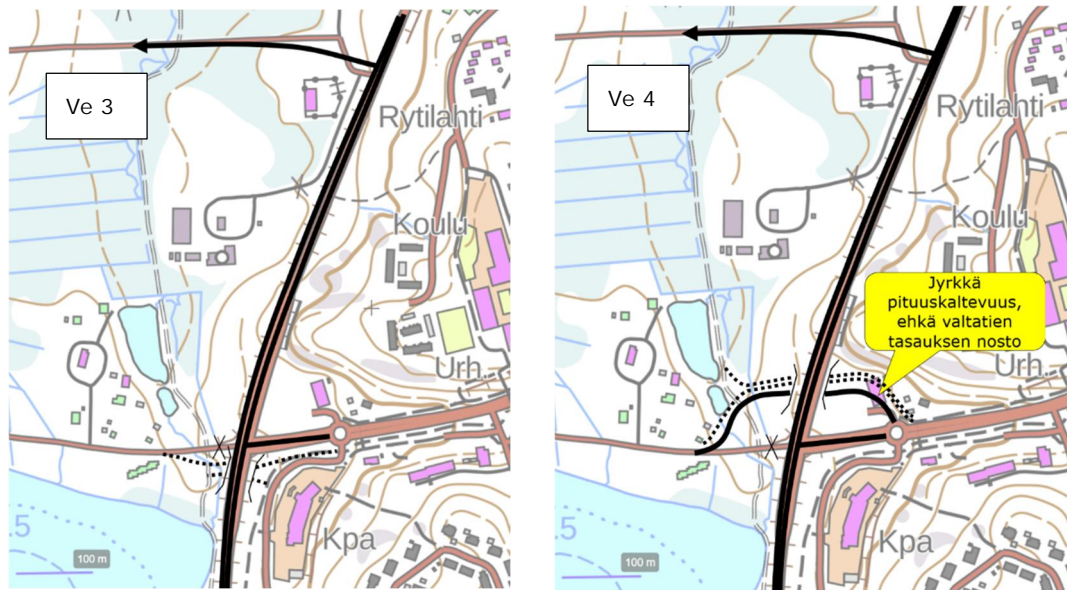
jolla päästäisiin eroon nykyisestä nelihaaraliittymästä. Jos valtatie länsipuolelle syntyy koko Rukaa palvelevia palveluita, niin nelihaaraliittymän vaarallisuus korostuu valtatie yliajamisineen. Mikäli valtatie länsipuolella maankäyttö kasvaa jonkin verran, pääliittymän kohdalla on syytä varautua eritasoliittymään. Kääntäen voidaan todeta, että jos länsipuolen maankäyttö kasvaa niin paljon, että eritaso on toteutettava, maankäyttöä voi kasvattaa merkittävästikin, sillä eritasoliittymän kapasiteetti riittää ja liittymäinvestoinnin kustannusta voidaan kuitata maankäytöstä saatavilla tuloilla.

Pääliittymään ei kuitenkaan mahdu eritasoliittymää nykyisellä maankäytöllä. Oheisissa kuvissa on periaateratkaisuja, joissa risteyssilta on nykyliittymän pohjoispuolella (ve 1) tai sen paikalla (ve 2) mutta niissä tarvitaan nykyisen rakennuskannan lunastamista. Risteyssillan sijoittaminen nykyliittymän eteläpuolelle on hankala, sillä uuden risteävän tien pituuskaltevuus olisi hyvin suuri ilman Rukanriutta-kadun leikkaamista alaspäin, ja se puolestaan vaikeuttaa viereisen liikerakennuksen liittymien ja pysäköintialueen säilyttämistä. Eritasoliittymän kohdalla valtatiellä olisi keski-kaide ja suuntaisliittymät. Risteyssillan alta kulkisivat kadun lisäksi vähintään jalankulun ja pyöräliikenteen väylä ja moottorikelkkailureitti.



Kuva 22. Rukan pääliittymän periaatteellisia eritasovaihtoehtoja (ve 1 ja 2).

Pääliittymän porrastaminen (ve 3) auttaa tilannetta hiukan. Haasteeksi jää Rukatunturintieltä vasemmalle kohti etelää kääntyminen, sillä valtatie suoraan meneviä autoilijoita on varsin paljon. Valtatie länsipuolen maankäytön liittymän siirtäminen pohjoiseen lisää pääliittymässä suoraan menevien osuutta. Jos porrastamiseen lisätään risteyssilta (ve 4), suuri osa valtatie länsipuolen autoilijoista lähtenee etelään pääliittymän kautta, jolloin vasemmalle kääntyminen on hiukan edellistä helpompaa.



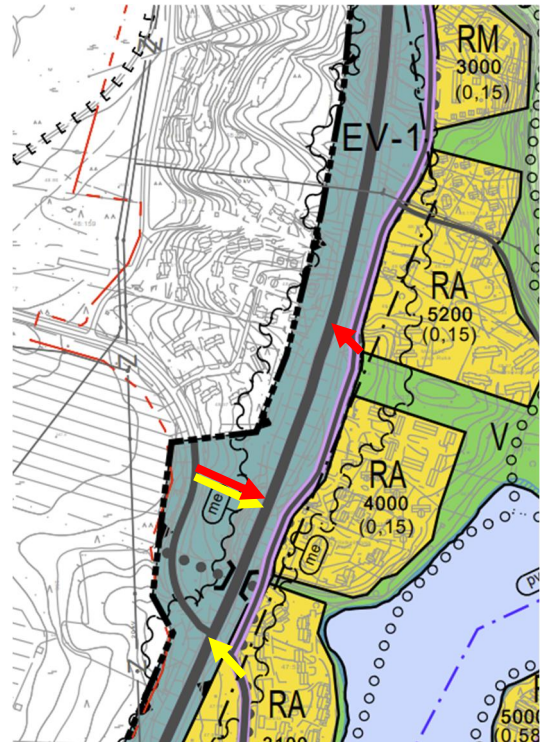
Kuva 23. Rukan pääliittymän periaatteellisia porrastusvaihtoehtoja (ve 3 ja 4).

Pääliittymän katkaiseminen ja liikenteen kierrättäminen valtatie länsipuolelta (ve 5) helpottaa Rukalta valtatielle liittymistä kohti etelää, koska kääntymiset ovat oikealle. Toisaalta eteläsuunnasta Rukalle mentäessä on paljon vasemmalle kääntymistä päätieltä ja edelleen rampilta valtatie alittavalle tielle. Se olisi myös opastuksellisesti hankala, koska päävirta kääntyy päätieltä vasemmalle.

Kuva 24. Rukan pääliittymän periaatteellinen yksirampainen eritasoratkaisu (ve 5).



Talvijärventien ja Ukkoherrantien liittymiä esitetään muutettavaksi siten, että valtatie itäpuolen liittymiä vähennetään nykyisestä kolmesta enintään kahteen, kuten yleiskaavaehdotuksessa on esitetty. Liittymän paikkoja kannattaa tutkia tarkemmin jatkosuunnittelussa. Moisasensuontien ja Talvijärventien nelihaara-liittymä esitetään porrastettavaksi siirtämällä Moisasensuontien liittymä pohjoiseen päin (kuva ss keltaisen nuolet) tai katkaisemalla Talvijärventien liittymä ja siirtämällä sen liikenne Ukkoherrantielle (kuva 24 punaiset nuolet). Talvijärventietä käytettäneen nykyään oikoreittinä pohjoisesta Rukan palveluille. Läpiajon vähentäminen on toivottavaa asutuksen ja koulun takia. Järjestelyyn sisältyy myös valtatie alikulku. Nykyisessä asemakaavassa esitetty alikulun paikka voi nykytiejärjestelyillä olla liian haasteellinen toteutettava korkeuserojen ja tilanpuutteen takia. Siksi alikulku- ja liittymäjärjestelyjä esitetään tutkittavaksi tarkemmin. Alikulku sinällään on tarpeellinen jalankulun ja pyöräliikenteen kannalta. Toki siihen kannattaa tutkia myös mahdolliset latuja muut reitit.



Kuva 24 (oik.). Moisasensuontien ja Talvijärventien liittymien sijaintien vaihtoehtoja.

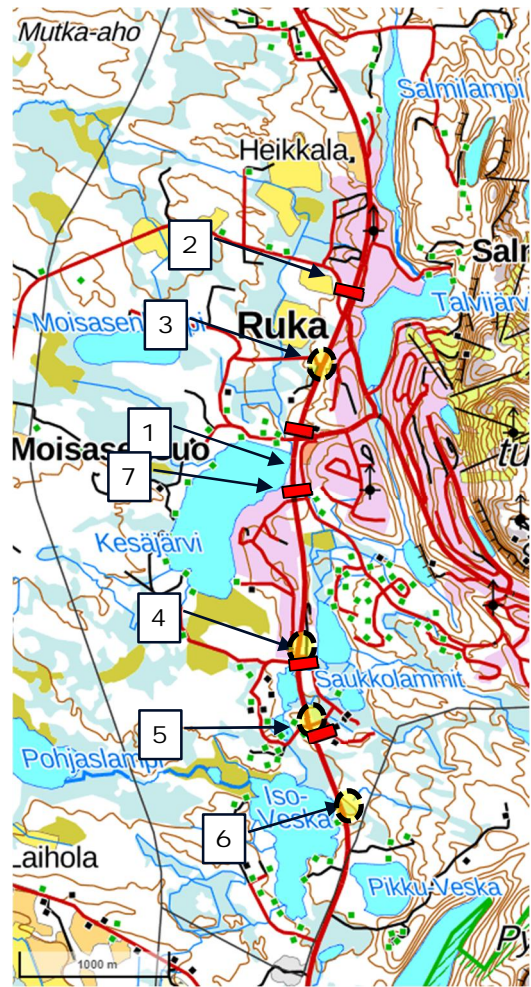
Paloaseman ja Talvitien jatkeen kohdalla oleva liittymä lienee säilytettävä valtatiellä (kuvan 25 kohde 3). Nykymuodossaan sen liikenteellinen merkitys on vähäinen. Valtatie länsipuolen kaavoituksen yhteydessä on selvítettävä, lisääntykö liikenne uudistettavan Talvitien kautta valtatielle, ja mitkä silloin ovat liittymän kehittämistarpeet. Nykyisellään Talvitien länsipäässä, Moisasenlammen alueella on mökkirakentamisen mahdollisuuksia, mikä voi lisätä liikennettä.

Saukkolammit-alueen kohdalla nykyiset liittymät (Oikopolku ja Kesäjärventien yhteys) valtatielle on kaavaehdotuksessa esitetty korvattavaksi risteyssillalla ja ajoyhteys valtatielle olisi valtatie länsipuolen tieverkon kautta (kuvan 25 kohde 4). Ratkaisu on perusteltavissa valtatie liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden kannalta, mutta valtatie itäpuolen maankäytön liikennetuotos on niin vähäinen, että sillan rakentaminen lienee liian kallista hyötyihin nähden. Valtatie nelihaara-liittymä olisi hyvä poistaa. Jatkossa on syytä selvittää, voidaanko valtatie länsipuolen liittymä siirtää toisaalle ja Oikopolun liittymä säilyisi vai onko ajoyhteys tehtävissä Kivilammenkujan kautta. Valtatie länsipuolen liittymä vaatii kehittämistä, varsinkin, jos maankäyttö valtatie länsipuolella lisääntyy.

Nykyisen Kivilammentien liittymä valtatielle on esitetty korvattavaksi uudella katu-yhteydellä etelämpää (kuvan 25 kohde 5 ja 6). Ratkaisu on suositeltava, sillä uuden kokoojakatu-yhteyden vaikutuspiiriin syntyy niin paljon maankäyttöä, että uuden kokoojakadun ja valtatie liittymä on toteutettava kanavoituna. Nykyisen Kivilammentien liittymässä hiihtoreitti ylittää tasossa valtatie (kuvan 24 kohde 5). Mikäli latu-yhteys Rukanriutan ja valtatie itäpuolen latuverkon välillä säilyy, liittymän yhteyteen on syytä rakentaa alikulku. Se palvelee talvella hiihtäjiä ja kesällä pyöräilijöitä ja toki jalankulkijoita ympäri vuoden.

Alikulkuja esitetään (ks. kuva 25)

- Moisasensuontien liittymän lähelle (kohde 2), palvelee erityisesti valtatie itäpuolen jalankulkijoita ja pyöräilijöitä
- pääliittymään (Rukatunturintie, kohde 1), palvelee jalankulun ja pyöräliikenteen sekä moottorikelkkailun yhteytenä
- Oikopolun kohdalle, mikäli valtatie länsipuolen maankäyttö sitä edellyttää tai mikäli Oikotie ja Kesäjärventie liitetään yhteen valtatie alittavalla yhteydellä (kohde 4), palvelee jalankulkua ja pyöräliikennettä sekä mahdollisesti autoliikennettä
- Kivilammentien nykyisen liittymän lähelle (kohde 5), palvelee erityisesti ulkoilureitin käyttäjiä mutta myös jalankulkua ja pyöräliikennettä



Kuva 25 (oik.). Valtatie 5 liittymien ja alikulkujen sijainteja.

Nykyinen Kesäjärventie risteysilta pääliittymän eteläpuolella palvelee käytännössä kaikkia liikenumuotoja korkeita ajoneuvoja lukuun ottamatta (kuvan 25 kohde 7).

Kaavaehdotuksessa ja tässä tehdyillä esityksillä valtatie liittymämäärää ja etenkin neliahaaraliittymien määrää vähennetään merkittävästi. Jäljelle jäävät liittymät on syytä kehittää liikennemääriä ja valtatie tavoitteita vastaaviksi. Erityisen tärkeää on kehittää jalankulun, pyöräliikenteen ja virkistysliikkumisen risteämisiä, eli käytännössä alikulkuja olisi rakennettava esitysten perusteella. Järjestelyillä valtatie laatu-taso nousee. Toisaalta uusi merkittävä kokoojakatuliittymä kaava-alueen eteläosassa pidentää Rukan vaikutusaluetta valtatiellä, samoin liikennemäärän kasvu näkyy valtatie järjestelyissä. Valtatie nopeusrajoitusten laskut ovat todennäköisiä. Yhteenvetona voidaan todeta, että valtatie laatu-taso säilyy hyvänä jatkossa, mutta merkittäväksi haasteeksi muodostuu pääliittymän toimivuus.

4.2.2 Rukajärventie ja Vuosselintie

Rukajärventie pohjoispään ja Vuosselintie eteläpään siirtyminen uuden maankäytön sisään muuttaa liikennevirtoja jonkin verran. Rukajärventie houkuttelevuus Itä- ja Etelä-Rukan sekä valtatie välisenä ajoyhteytenä kasvaa. Nykyinen tie leveys on 7/6 metriä, mikä ei riitä ennuste-

tulle liikenteelle. Jos nopeusrajoitus on 60 km/h, tielle riittäisi Väylän ohjeen perusteella aika marginaalinen leventäminen eli tavoiteleveys olisi 7,5/6,5 m ja jos rajoitus on 80 km/h, niin tavoiteleveys olisi 8/7 metriä. Liikenneturvallisuuden kannalta ongelmaksi nousee merkittävämmiin jalankulun ja pyöräliikenteen olosuhteet sekä tiellä olevat lukuisat yksityistie- ja tonttiliittymät.

Kaavaehdotuksessa on määritelty, että em. teiden varsilla on jalankulku- ja pyörätiet, ja teiden keskinäinen risteys on todennäköisesti kiertoliittymä. Maankäytön sisässä nopeusrajoitus on alhainen, joten suojatiet ja vastaavat järjestelyt ovat mahdollisia. Reittejä varten on osoitettu alikukuja ja jatkosuunnittelussa määritetään tarkemmin, palvelevatko ne jalankulkua ja pyöräliikennettä ympärivuotisesti. Pyörätien jatko Rukajärventien suunnassa kohti valtatieä ja aina Kuusamon keskustaan saakka on syytä selvittää kaava-alueen ulkopuolella erillisten selvitysten myötä.

Kun Rukajärventien pohjoispää linjataan uudelleen, liittymät kaava-alueella toteutetaan laadittavan asemakaavan mukaan. Näin liittymäjärjestelyt saadaan riittävän hyväksi. Osayleiskaava-alueen ulkopuolella yksityistie- ja tonttiliittymien järjestelyjä on syytä selvittää viimeistään tien pohjoispään järjestelyjen yhteydessä.

Liikennemäärien perusteella valtatie ja Rukajärventien liittymä toimii kohtuullisesti, mutta valtatie geometria ja korkeat ajonopeudet heikentävät liittymän turvallisuutta liikennemäärien kasvessa.

Kaavaehdotuksen myötä Rukalta poistuu autoliikenteen kannalta yksi haastavimmista kohteista eli Vuosselintien eteläosa. Jatkossa on seurattava Rukajärventien liikennemäärän ja -turvallisuuden kehittymistä kaava-alueen ulkopuolella. Maankäytön laajenemisen myötä myös teiden hallinnollisia luokkia on syytä tarkastella, eli miltä osin tiet muuttuvat kaduiksi.

4.2.3 Muut tiet ja kadut

Rukatunturintietä on kehitetty merkittävästi muutama vuosi sitten. Jatkossa pieni kipupiste voi olla Talvijärventien liittymä. Siihen tarvittaneen väistötila tai pieni kanavointi liikennemäärän lisääntyessä.

4.3 Jalkakäytävät ja pyörätiet

Kaavaehdotuksessa on esitetty merkittävimmät ympärivuoden ylläpidettävät jalankulku- ja pyörätiet. Vuosselintien ja Rukajärventien uudelleenlinjaukset ja maankäytön laajentumisen myötä Itä-Rukan ja läntisen alueen väliselle yhteydelle syntyy vaihtoehtoinen, nykyistä helpompi reitti, kun suuret korkeuserot poistuvat, vaikka matka piteneekin. Muutonkin tarkemmassa väyläsuunnittelussa on kiinnitettävä huomioita reittien geometrioihin ja kunnossapitoon, sillä ympärivuotinen jalankulku ja pyöräliikenne lisääntyvät matkailijoiden ja pysyvän asutuksen myötä. Sujuvat ja turvalliset yhteydet vähentävät autolla liikkumisen tarvetta. Sähköistyminen auttaa selättämään alueen korkeuseroista johtuvia reittihaasteita.

Kuusamon suunnasta valtatie suunnassa on jalankulun ja pyöräliikenteen väylä keskustasta Nissinvaaraan saakka. On varauduttava siihen, että yhteys jatkuu Rukalle saakka. Lähtökohtana voidaan pitää Rukajärventien suuntaista reittiä, sillä tiellä liikenteen kasvu sekä nykyinen ja lisääntyvä maankäyttö esimerkiksi Soukkelojoen asemakaava-alueelle edellyttävät väylän rakentamista. On todennäköistä, että väylä on tarpeen rakentaa ensin Rukajärventien varteen Rukan suunnasta ja myöhemmin yhdistää se Nissinvaarasta jatkettavaan väylään. Jos maankäyttö lisääntyy valtatie varressa yleiskaava-alueen eteläpuolella, valtatie varteen on syytä tehdä pitemmän aikavälin väylävaraus myös valtatie ja Rukajärventien risteyksestä Rukan suuntaan.

Uunikulmantien ympäristössä on paljon vakituista asumista. Kadun varten on syytä esittää jalankulun ja pyöräliikenteen väylä. Mahdollisen Rukanriutan ja Kivilammen yhdistävän katuyhteyden varten on syytä varata myös jalankulun ja pyöräliikenteen väylä.

Erityistä huomioita on kiinnitettävä valtatie risteämisiin. Jo nykyinen maankäyttö ja reitistöt valtatie länsipuolella vaativat eritasoratkaisuja selkeästi nykyisiä enemmän. Alueen pohjois- ja eteläosiin on syytä toteuttaa yleiskaavaehdotuksessa ja edellä kohdassa 5.2.1 mainitut alikulut.

Kaavassa esitetyt reitit muodostavat alueelle kattavan jalankulun ja pyöräliikenteen verkon. Sitä tarkennetaan ja täydennetään asemakaava- ja katusuunnitteluvaiheessa.

4.4 Reitistöt

Ympärivuotisessa matkailukeskuksessa erilaisiin liikkumisiin tarkoitettujen reitistöjen merkitys on ilmeinen. Rukalla on jo nykyään huomattava määrä ali- tai ylikulkuja ja kaavaehdotuksessa niitä on esitetty lisää. Käytännössä eritasoratkaisut tulisi olla vähintään kokoojakadun tasoilla kaduilla ja maanteilla. Niillä on suuri merkitys liikenneturvallisuuden mutta ennen kaikkea liikkumisen miellyttävyyden kannalta. Tärkeää olisi satsata valtatie risteämisiin. Tarkemmassa suunnittelussa kannattaa kiinnittää huomiota reittien geometriaan: niiden tulisi olla risteyspaikoissa vastaatvat kuin muuallakin kyseisellä reitillä. Esimerkiksi ladulla ylä- tai alamäki mahdollisine reitin mutkineen ei saa olla niin vaativa, että kokemattomampi hiihtäjä joutuu kulkemaan kadun tai tien poikki eritason vierestä, kun muu latuosuus olisi hänen näkökulmastaan hyvin hiihdettävissä.

Kaavasuunnittelun yhteydessä on laadittu myös reittisuunnitelmapartta, jonka avulla yleiskaavan reittejä on tarkennettu eri käyttäjäryhmille. Erityyppisiä reittejä on runsaasti ja käyttäjien kirjo on runsas. Kartassa huomio kiinnittyy siihen, ettei valtatie poikki ole esitetty nykyisiä tai uusia reittejä ja ainoa uusi alikulku on esitetty Rukan pääliittymään. Alikulkuja on syytä olla yleiskaavassa ja tässä selvityksessä esitetyn mukaisesti, jotta valtatie yli kulkeminen vähenee ja liikenneturvallisuus ja reitin käytön miellyttävyys lisääntyvät.

5. Yhteenveto

Rukan alueelle laaditaan useita osayleiskaavoja (tilanne syyskuu 2024). Niiden mahdollistama maankäytön kasvu lisää myös liikennettä. Kasvu ei todennäköisesti ole yhtä voimakasta kuin aiemmin, sillä kestävätkä liikkumismuodot ja ulkomaisten matkailijoiden lisäys vähentävät henkilöautoilun osuutta ja lisäävät joukkoliikenteen, pyöräliikenteen ja jalankulun suhteellista osuutta matkoista.

Vaikka uutta maankäyttöä varten rakennetaan uusia alueita muun muassa Kivilammen ja Uuttulehdon alueille, ne tukeutuvat vahvasti olemassa olevaan liikenneverkkoon. Liikennemäärien lisääntyminen näkyy erityisesti valtatie 5 liittymissä ja Rukajärventielle. Jotta liikenteen turvallisuus ja sujuvuus voidaan pitää riittävän hyvällä tasolla, valtatie liittymiä on kehitettävä: pääliittymään on tarpeen toteuttaa eritasoratkaisu ja muiden liittymien määrää on vähennettävä ja jäljelle jääviin rakennettava kanavoiteja. Rukajärventien poikkileikkausta on todennäköisesti levennettävä ja geometriaa on parannettava.

Vuosselintien ja Rukajärventien pohjoisosan uusilla linjauksilla parannetaan merkittävästi Itä-Rukan yhteyttä.

Jalankulku- ja pyöräteiden rakentaminen lisää mahdollisuutta liikkua turvallisesti ja sujuvasti. Niiden ja reittien osalta on syytä panostaa valtatie poikkikyhteyksiin eli käytännössä on rakennettava

useita alikulkuja. Lisäksi panostusta vaatii erityisesti Rukajärventien suuntainen jalankulun ja pyöräliikenteen väylä.

Ratkaisuilla varmistetaan valtatie pitkämatkaisen liikenteen hyvä palvelutaso ja Rukan alueen liikenteen hyvä sujuvuus ja turvallisuus.