Vastaanottaja
**Rovaniemen kaupunki**

Asiakirjatyyppi
**RaporttiLUONNOS**

Päivämäärä
**09/2026**

# Ounasvaaran liikuntakampuksen liikenneselvitys

RAMBØLL

Bright ideas.
Sustainable change.

# Ounasvaaran liikuntakampuksen liikenneselvitys

| | |
|---|---|
| Projekti | **Ounasvaaran liikuntakampuksen liikenneselvitys** |
| Vastaanottaja | **Rovaniemen kaupunki** |
| Asiakirjatyyppi | **Raportti LUONNOS** |
| Versio | **2** |
| Päivämäärä | **9.9.2026** |
| Laatija | **Erkki Sarjanoja, Katja Jurmu ja Aleksi Heininen** |
| Tarkastaja | **Aino Saarela** |
| Hyväksyjä | |

Ramboll
Sepänkatu 20
90100 OULU

P +358 20 755 611
https://www.ramboll.com/fi-fi/

**Valokuvat © Ramboll Finland Oy / Erkki Sarjanoja**

# Sisällys


| | | |
|---|---|---|
| 1. | Hankekuvaus ja suunnittelualue | 2 |
| 1.1 | Työn lähtökohdat ja tavoitteet | 2 |
| 1.2 | Selvitysalue | 2 |
| 2. | Maankäyttö | 3 |
| 3. | Liikenneverkon nykytila | 5 |
| 3.1 | Moottoriajoneuvoliikenteen verkko | 5 |
| 3.2 | Jalankulun ja pyöräliikenteen verkko | 5 |
| 3.3 | Joukkoliikenne | 9 |
| 3.4 | Liikennemäärät | 9 |
| 3.5 | Kampuksen liikennejärjestelyt | 11 |
| 3.5.1 | Pysäköinti | 11 |
| 3.5.2 | Huoltoalueet ja -reitit | 12 |
| 3.6 | Liikenneonnettomuudet | 13 |
| 3.7 | Havaintoja alueen liikennejärjestelyistä | 14 |
| 4. | Alueen tulevat toiminnot ja liikenne-ennusteet | 16 |
| 4.1 | Uusi lukiorakennus | 16 |
| 4.2 | Alueen liikennetilanteet | 19 |
| 4.3 | Liikennetuotokset ja -ennuste | 20 |
| 5. | Liikenteelliset tarkastelut | 21 |
| 5.1 | Lähikatuverkko | 21 |
| 5.2 | Liikuntakampuksen ja lukion alueet | 25 |
| 6. | Toimenpide-esitykset | 26 |
| 7. | Vaikutusten arviointi ja jatkosuunnittelu | 30 |

# 1. Hankekuvaus ja suunnittelualue

## 1.1 Työn lähtökohdat ja tavoitteet

Ounasvaaran liikuntakampuksen alue on merkittävä liikunnan, opetuksen ja virkistäytymisen alue. Kokonaisuuteen sisältyvät Santasportin eli Rovaniemen liikuntakeskuksen palvelut, jäähallikokonaisuus, jalkapallohalli, jalkapallokenttä, skeittipuisto, seikkailupuisto sekä niitä palvelevia tukitoimintoja, kuten asumista, toimistoja ja huoltoa. Alue toimii myös merkittävänä lähtöpisteenä Ounasvaaran reiteille, joita ovat kesäaikana pyöräily- ja patikkareitit ja talvella hiihto-, talvipyöräily- ja lumikenkäilyreitit. Alueella on myös Rovaniemen seudun koulutuskeskuksen Redun opetustoimintaa.

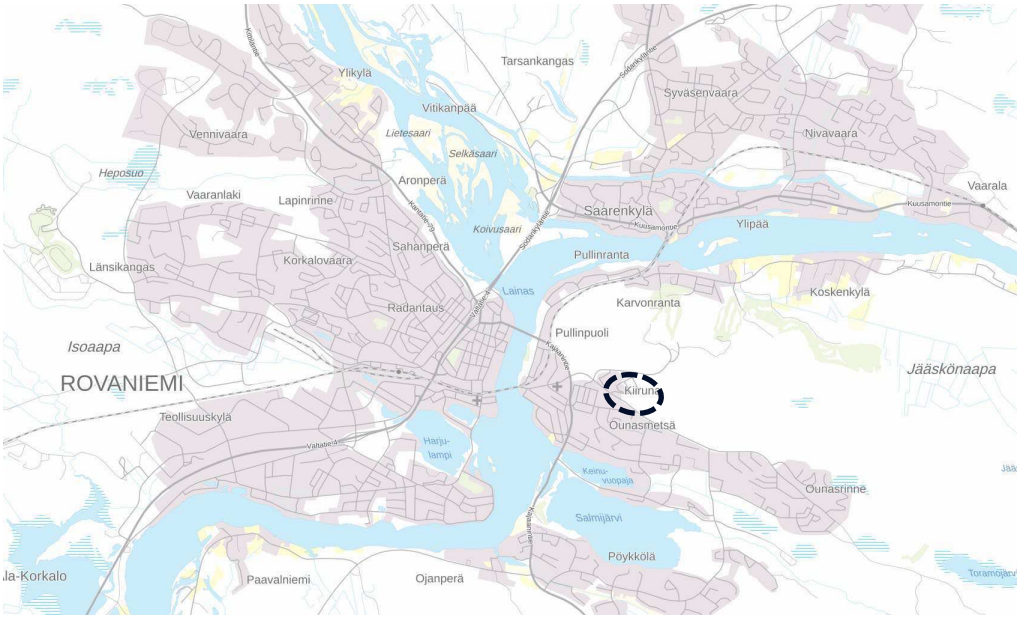
Ounasvaaran lukion toimitilat sijaitsevat nykyään Porokadulla urheilukampusalueen eteläpuolella noin parin sadan metrin päässä Redun toimitilojen yhteydessä.

Rovaniemen kaupunki suunnittelee rakentavansa Ounasvaaran lukiolle uudet toimitilat urheilukampuksen alueelle. Sijainnista on kaksi vaihtoehtoa, joista ve1:ssä uusi lukio sijoittuu Ounasvaaran rinteeseen jäähallin länsipuolelle ja ve2:ssa jäähallin itäpuolelle, pysäköintialueen päähän lähelle skettipuistoa. Hankkeen vaihtoehdosta 1 on laadittu Ounasvaaran lukion hankesuunnitelma, 10.6.2026.

Tämä liikenneselvitys on laadittu lukion jatkosuunnittelua varten Rovaniemen kaupungin Tilapalvelukeskuksen toimeksiannosta. Selvityksen on laatinut Ramboll Finland Oy elo-syyskuussa 2026.

## 1.2 Selvitysalue

Selvitysalueena on Ounasvaaran urheilukampuksen alue eli suurpiirteisesti Ounasrinteentien ja Hiihtomajantien rajoittama rakennettu alue (Kuva 1). Sen pinta-ala on noin 15 hehtaaria. Liikenneyhteyksiä ja -vaikutuksia kuvataan laajemmalle alueelle tarpeen mukaan.



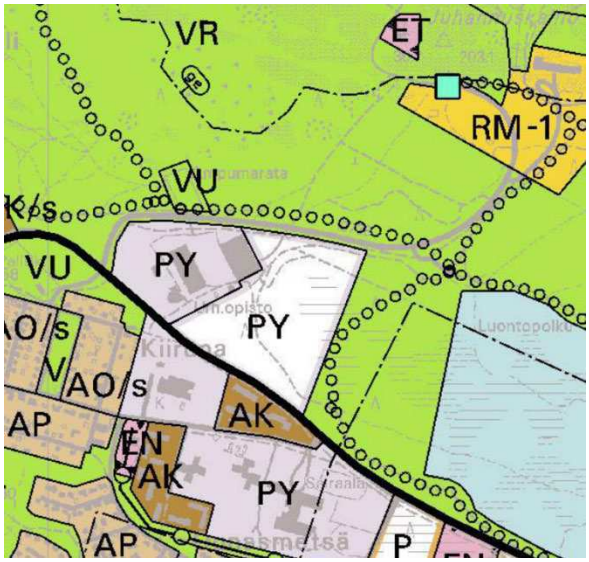

**Kuva 1. Selvitysalueen sijainti (Rovaniemen karttapalvelu, 2026).**

# 2. Maankäyttö

Urheilukampuksen alue on rakennettu useassa vaiheessa. Alue sijoittuu Ounasvaaran eteläpuoleiseen rinteeseen, osin tasaiselle alueelle. Rakentamisen yhteydessä on tosin leikattu ja pengerretty aluetta ja lisäksi osa rakennuksista on rinneratkaisuja, joten maanpäälliset sisäänkäynnit voivat olla eri puolilla rakennusta eri kerroksissa. Alueen itäisellä reunalla on laajoja pysäköintialueita ja länsiosalla rakennukset ja alueet ovat eri korkeustasoissa (Kuva 2).

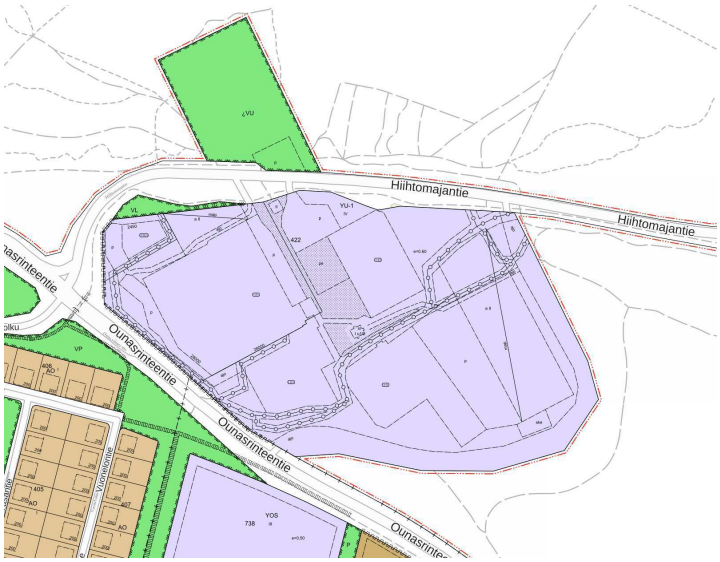
**Kuva 2. Ilmakuva selvitysalueelta (Maanmittauslaitoksen aineistoja, 2026).**

Alueella on voimassa Rovaniemen yleiskaava 2015, joka on hyväksytty vuonna 2002 (Kuva 3). Siinä kampuksen alue on julkisten palvelujen ja hallinnon aluetta (PY-merkintä). Pohjois- ja itäpuolella on retkeily- ja ulkoilualue (VR). Hiihtomajantien pohjoispuolella jalkapallokenttä on urheilu- ja virkistyspalvelujen aluetta (VU). Ounasrinteentien eteläpuolella kampuksen kohdalla on asuinkerrostalojen (AK), julkisten palvelujen ja hallinnon (PY) ja urheilu- ja virkistyspalvelujen (VU) alueita. Ounasrinteentie on merkitty pääkaduksi. VR-alueella on ulkoilureittejä. Kampuksen pohjoispuolella on ge-aluerajaus, mikä tarkoittaa arvokasta geologista muodostumaa (Ounasvaaran lakialue). Itäpuolella on puolestaan tärkeä tai pohjaveden muodostumiseen soveltuva alue. Sitä hiukan idempänä on suojeltava alue (SR).




**Kuva 3. Ote Rovaniemen yleiskaava 2015:sta liikuntakampusalueen kohdalta (Rovaniemi.fi, voimassa olevat yleiskaavat).**

Urheilukampuksen alue on asemakaavoitettu (Kuva 4), samoin sitä rajaavat Hiihtomajantie ja Ounasrinteentie. Myös viereinen jalkapallokenttä on asemakaavassa. Alue on pääosin urheilutoimintaa palvelevien rakennusten korttelialuetta (YU-1). Pohjoiskulmalla on pieni lähivirkistysalue (VL). Pohjoispuolen jalkapallokenttä on urheilu- ja virkistyspalvelujen aluetta (VU). Ounasrinteentie ja Hiihtomajantie ovat katualueilla. Ounasrinteentien eteläpuolella on puisto (VP) ja yleisten, opetustoimintaa sekä sosiaalitointa ja terveydenhuoltoa palvelevien rakennusten korttelialue (YOS). Alueen itäosassa on osoitettu mahdollisuus maanalaiselle pysäköinnille. Laaja osa Ounasvaaran rinteen metsäisestä alueesta on asemakaavoittamatonta.

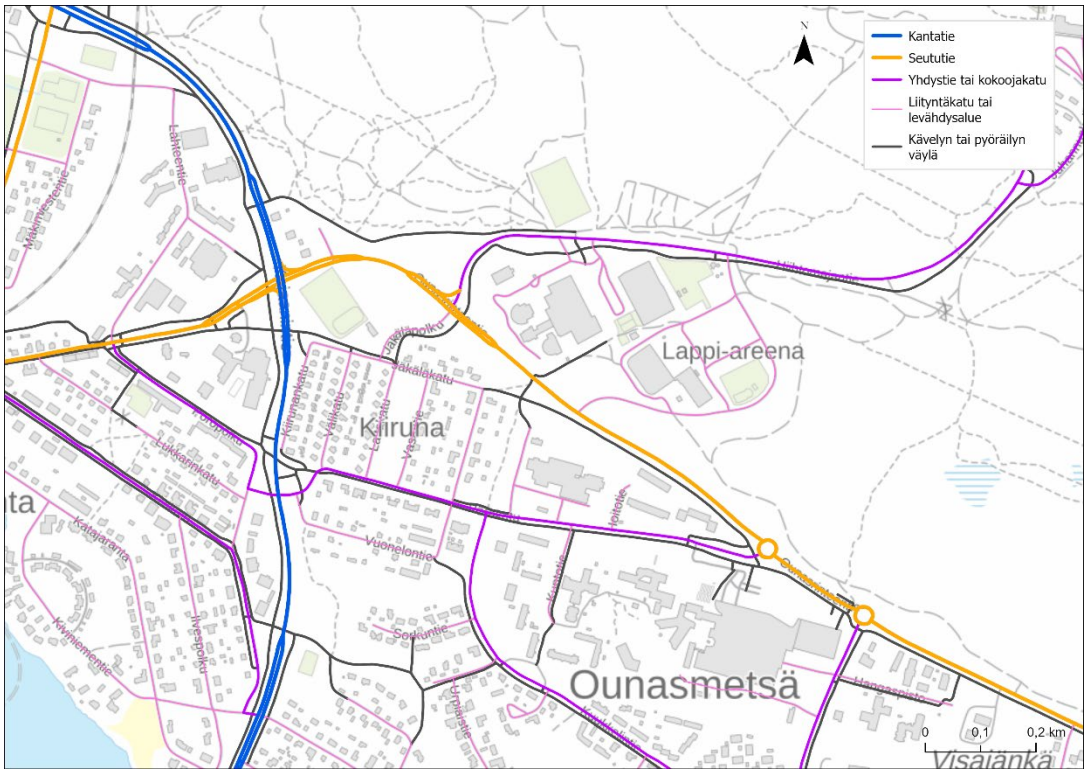



**Kuva 4. Ote alueen ajantasaisesta asemakaavayhdistelmästä liikuntakampusalueen kohdalta (Rovaniemen karttapalvelu).**

# 3. Liikenneverkon nykytila

## 3.1 Moottoriajoneuvoliikenteen verkko

Suunnittelualueesta länteen lähialueen merkittävimpänä yhteytenä on Kajaanintie (kantatie 78). Liikuntakampuksen eteläpuoleinen Ounasrinteentie toimii alueellisena pääkatuna ja Hiihtomajantie kokoojakatuna (Kuva 5). Liikuntakampuksen itäpuolella on huoltotie, joka liittyy sekä Ounasrinteentiehen että Hiihtomajantiehen. Alueen sisällä on liityntä- tai pihakatujen verkko, joka tarjoaa yhteydet kiinteistöille sekä alueen laajoille pysäköintipaikoille. Ounasrinteentien ja Hiihtomajantien liittymässä on Jäkäläpolun haara etelään. Jäkäläpolku on liityntäkatu, jonka läpiajo on kielletty moottoriajoneuvoilta. Läpiajon estävää rakenteellista estettä ei ole.

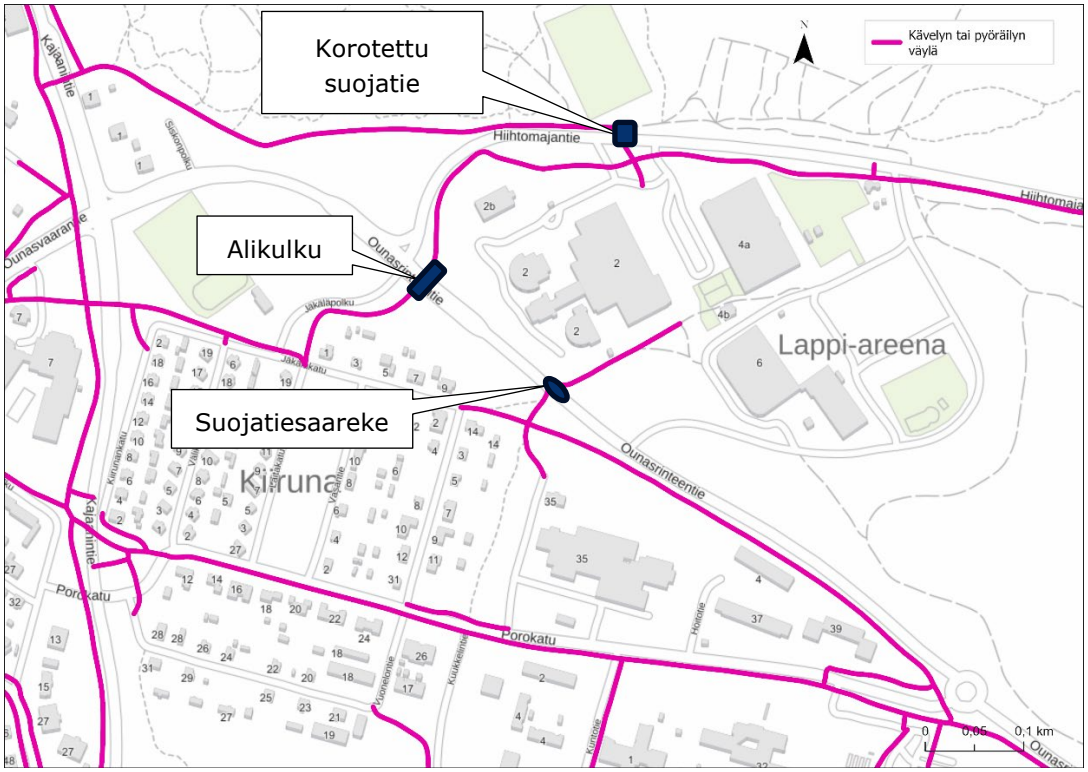



**Kuva 5. Katu- ja tieverkko (Digiroad-aineisto).**

Alueen nopeusrajoitukset ovat maltilliset, Ounasrinteentiellä on 50 km/h -nopeusrajoitus. Hiihtomajantiellä on pääosin 50 km/h rajoitus, mutta suunnittelualueen liittymien alueelle rajoitus on madallettu 30 km/h:iin. Hiihtomajantien alueellinen 30 km/h -rajoitus koskee myös Santasportin ja jalkapallohallin liikennealueita, mutta itäpuolen pysäköinti- ja huoltoalueilla on voimassa taajamarajoitus 50 km/h.

## 3.2 Jalankulun ja pyöräliikenteen verkko

Nykytilanteessa jalankulun ja pyöräilyn yhteydet tulevat Ounasvaaralle Hiihtomajantien vartta sekä Ounasrinteentien yli Santasportin eteläpäädyn kohdalta saarekkeellisen suojatien kautta (Kuva 6). Hiihtomajantien ja Ounasrinteentien liittymän länsipuolella kulkee jalankulun ja pyöräilyn alikulku Ounasrinteentien poikki. Hiihtomajantiellä on korotettu suojatie jalkapallokentän kohdalla.

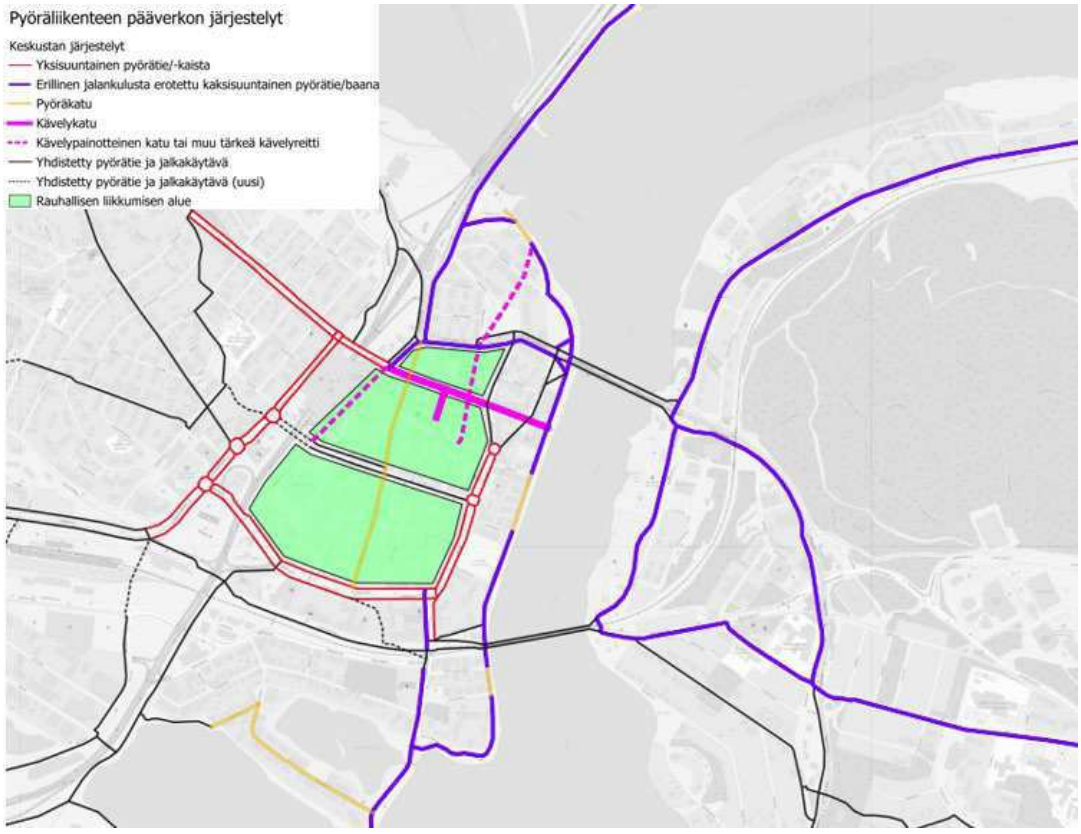



**Kuva 6. Jalankulun ja pyöräilyn verkko suunnittelualueen lähiympäristössä (digiroad-aineisto).**

**Kuva 7. Jäkäläkadun itäpää ja sen jatkeena oleva jalankulun ja pyöräliikenteen väylä.**

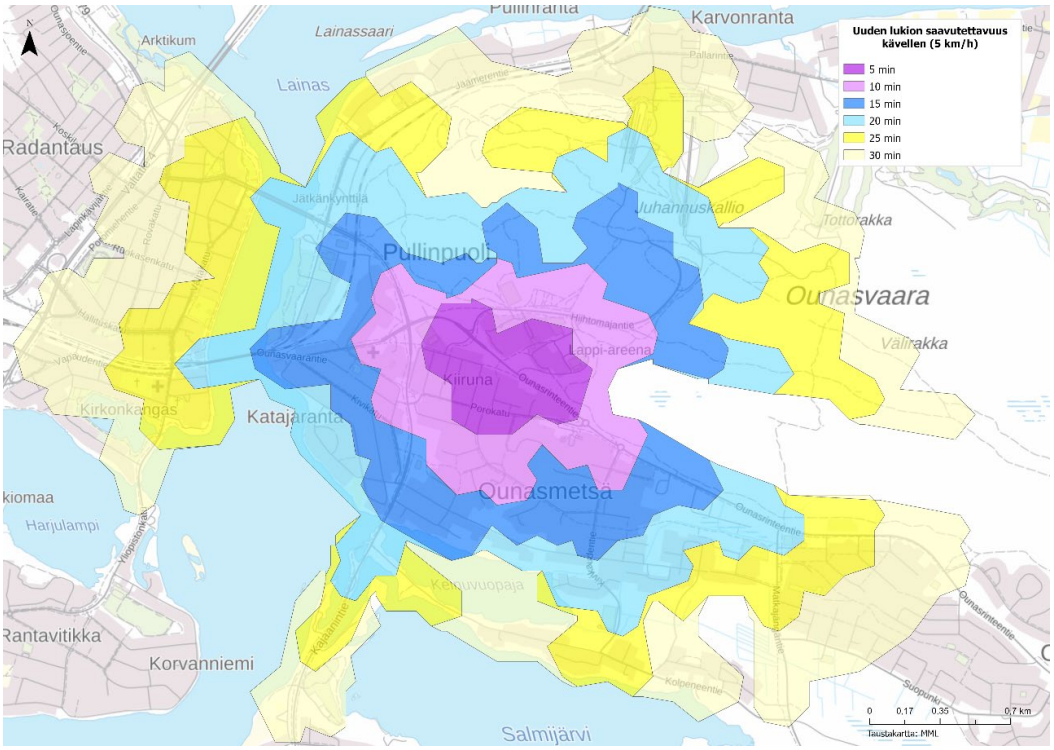
Rovaniemen pyöräliikenteen pää- ja aluereittien tavoiteverkko ei nykytilanteessa yletä aivan selvitysalueelle saakka, mutta kulkee lähellä Porokadun ja kantatien 78 vartta (Kuva 8). Tavoiteverkossa Porokatu on osoitettu aluereitiksi ja kantatien varsi pääreitiksi. Molemmat reitit on osoitettu tavoiteverkossa toteutettaviksi erillisinä jalankulusta erotettuina pyöräteinä/baanoina (Kuva 9).

**Kuva 8. Rovaniemen pyöräliikenteen tavoiteverkko (Rovaniemen jalankulun ja pyöräliikenteen kehittämisohjelma 2030 tarkistus).**

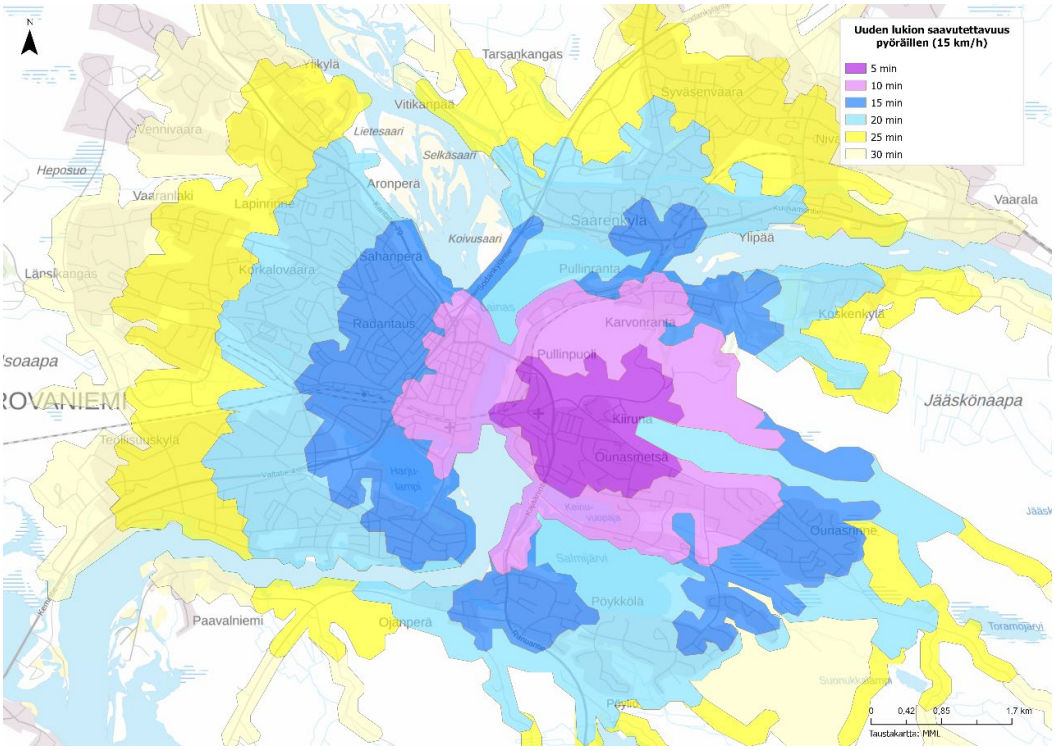



**Kuva 9. Rovaniemen pyöräliikenteen pääverkon jäsentelyt (Rovaniemen jalankulun ja pyöräliikenteen kehittämisohjelma 2030 tarkistus).**

Saavutettavuusanalyysin perusteella uuden lukion sijainti on saavutettavissa keskustasta 30 minuutissa kävellen (Kuva 10). Porokadun lähimmät bussipysäkit ovat kävellen saavutettavissa 5 minuutissa. Lähes koko Rovaniemen keskustan läheinen taajama-alue on saavutettavissa pyörällä 30 minuutissa pyöräiltäessä 15 km/h tuntivauhtia (Kuva 11).



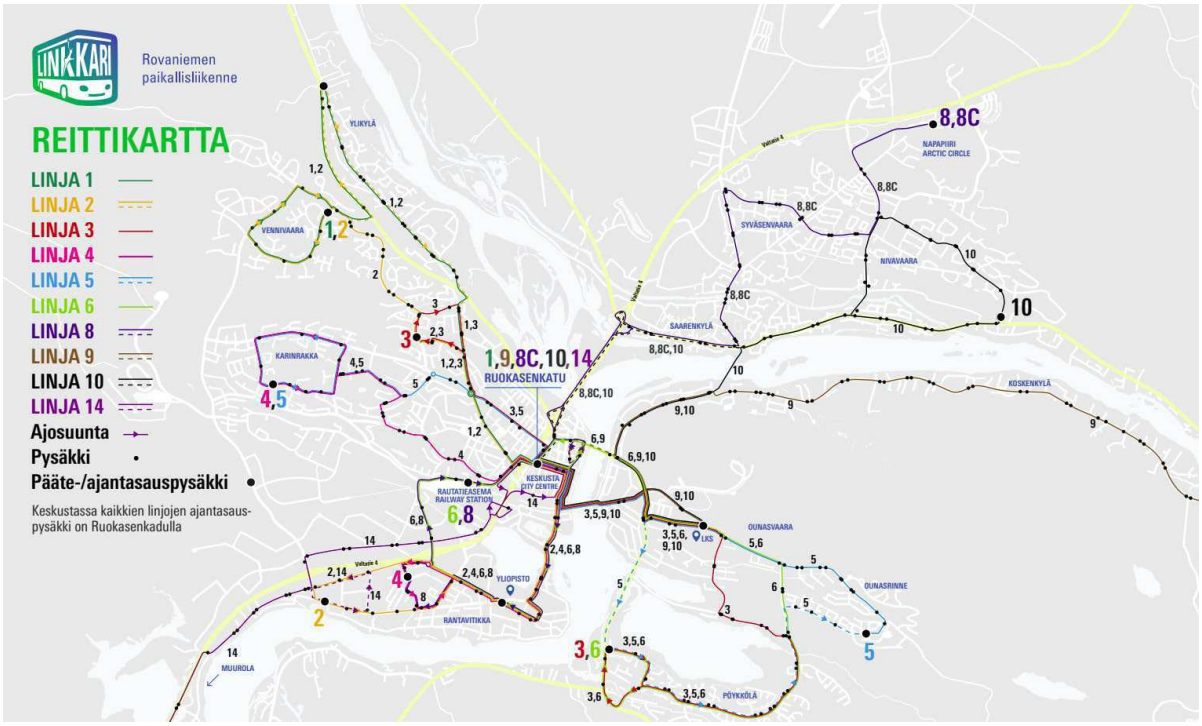

**Kuva 10. Uuden lukion saavutettavuusalueet kävellen 5 km/h vauhtia.**




**Kuva 11. Uuden lukion saavutettavuusalueet pyöräillen 15 km/h vauhtia.**

## 3.3 Joukkoliikenne

Talvikaudella 2026-2027 Ounasvaaran suuntaan Porokadun kautta liikennöi yhteensä viisi bussilinjaa (numerot 3, 5, 6, 9 ja 10), joista linjat 9 ja 10 liikennöivät myös Ounasvaarankadun kautta. Ounasvaaran suuntaan on suorat bussiyhteydet Rovaniemen keskustasta, Koskenkylästä, Nivavaarasta, Pöykkölästä, Karinrakasta ja Lapinrinteestä (Kuva 12).




**Kuva 12. Linkkarin reittikartta. Lähde: Linkkari, Rovaniemen paikallisliikenne.**

Vuoroväli on kaikista lyhyin linjalla 5 Karinrakan ja Ounasrinteen välillä, jossa arkena ruuhka-aikoina bussi liikennöi 15 minuutin ja muutoin 30 minuutin välein. Viikonloppuisin vuoroväli on noin 75 minuuttia. Linjalla 6 Pöykkölän ja rautatieaseman välillä vuoroväli on arkena noin 70 minuuttia ja linjalla 3 Lapinrinteen ja Pöykkölän välillä vuoroväli on arkena ruuhka-aikaan noin 30 minuuttia. Linjat 9 (Koskenkylästä) ja 10 (Nivavaarasta) liikennöivät supistetummilla aikatauluilla pääosin vain ruuhkahuippuina aamulla ja iltapäivällä. Ounasvaaraan suuntautuvista bussiyhteyksistä ainoastaan linja 5 palvelee myös viikonloppuisin.

## 3.4 Liikennemäärät

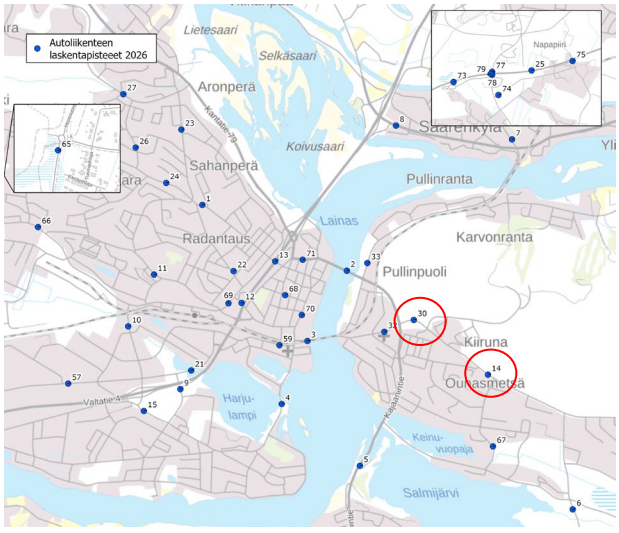
Rovaniemellä on käytössä strategisen tason liikennemalli (EMME-malli). Malliin on syötetty maankäyttötiedot asukas- ja työpaikkamäärineen, palvelut sekä liikenneverkko. Malli kuvaa sekä nykyistä liikennettä että ennustetta vuodelle 2050. Ennusteessa on mukana suunnitellut uudet maankäyttöalueet ja uudet liikenneyhteydet sekä tavoitteellinen asukasmäärä.

Rovaniemellä on laskettu liikennemääriä moottoriajoneuvoliikenteen sekä jalankulun ja pyöräliikenteen osalta noin kahden vuoden välein. Viimeisin laskenta on keväältä 2026. Laskentapisteitä on ollut useita kymmeniä. Lisäksi joukkoliikenteen matkustajamääriä on laskettu matkalipputietojen avulla.

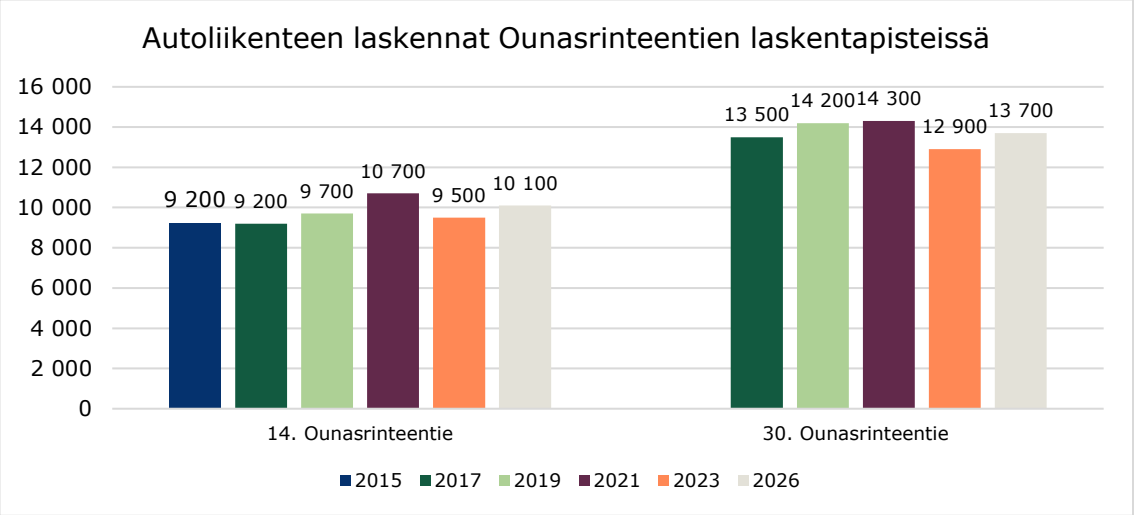
Näiden tietojen perusteella on tässä kuvattu läheisen katuverkon liikennemääriä (Kuva 13).

**Kuva 13. Liikennemäärä kaava-alueen läheisellä tie- ja katuverkolla.**

Liikennemalli näyttää hieman kaupungin tekemiä liikennelaskentoja enemmän liikennettä Ounasrinteentielle. Tämä johtunee siitä, että malli ohjaa liikennettä todellisuutta enemmän Ounasrinteentielle ja vähemmän Porokadulle. Liikennelaskentojen tulokset vuosilta 2015-2026 on esitetty alla (Kuva 14 ja Kuva 15). Mallin mukaan Ounasrinteentiellä keskivuorokausiliikenne KVL on 15 700 ajoneuvoa vuorokaudessa ja Hiihtomajantiellä KVL on 1 400 ajon/vrk. Porokadun länsipäässä KVL on 3 100 ajon/vrk ja itäpäässä 5 000 ajon/vrk. Lukion kohdalla liikennemäärä on pienempi.




**Kuva 14. Autoliikenteen laskentapisteet Rovaniemellä.**




**Kuva 15. Autoliikenteen laskennat Rovaniemellä Ounasrinteen laskentapisteissä 2015-2026.**

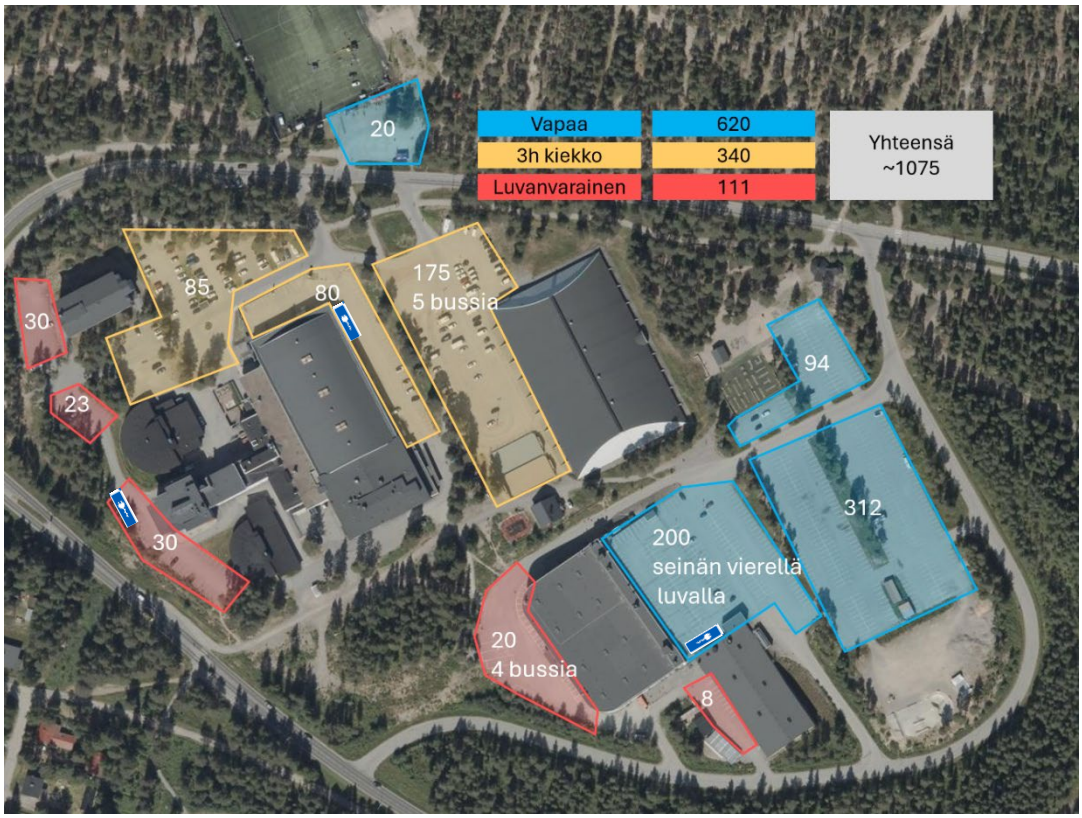
## 3.5 Kampuksen liikennejärjestelyt

### 3.5.1 Pysäköinti

Liikuntakampuksen alueella on runsaasti pysäköintipaikkoja, yhteensä noin 1 075 paikkaa. Näistä vähän yli 600 on vapaassa käytössä ilman aikarajoitteita tai erityislupia. Reilu 300 pysäköintipaikkaa on aikarajoitettuja. Aikarajoitetut paikat sijaitsevat Ounashallin sekä Lapin Urheiluopiston läheisyydessä. Urheiluopiston koillispuolella oleva alue on rajattu puomein. Näiden lisäksi alueella on hiukan yli 100 luvanvaraista pysäköintipaikkaa. Luvanvaraiset pysäköintipaikat ovat muun muassa henkilökunnalle sekä majoittujille varattuja. Rakennusten ovien lähellä on joitakin liikuntarajoitteisille varattuja paikkoja sekä luvanvaraisia paikkoja. Kuvassa 17 näkyy pysäköintipaikkojen sijoittelua. Pysäköintipaikkoja esittävä kuva on tehty ilmakuva-aineiston sekä maastokäynnin pohjalta eikä siinä ole huomioitu kaikkia rakennusten seinustalla olevia pysäköintipaikkoja. Sekä Lappi Areenan että Lapin Urheiluopiston pihassa on sähköauton latausmahdollisuus, Lappi Areenalla kaksi paikkaa ja Lapin Urheiluopistolla neljä paikkaa. Asemakaavan mukaisia velvoitepaikkojen määrää ei ole vielä laskettu.

**Kuva 16. Kuvia pysäköintialueilta elokuussa 2026.**

Kesällä 2026 on rakennettu uusia pysäköintipaikkoja 28 kpl Ounashallin etelänurkalle monitoimikaukaloiden paikalle. Ne ovat mukana seuraavan kuvan laskelmissa (ilmakuvassa kaukalot vielä näkyvät).




**Kuva 17. Alueen pysäköintipaikat.**

Polkupyöräpaikkoja on tarjolla sisäänkäyntien ympäristössä sekä Ounashallin ja Lapin Urheiluopiston välissä. Osa telineistä on runkolukittavia ja osa katettuja (Kuva 18).

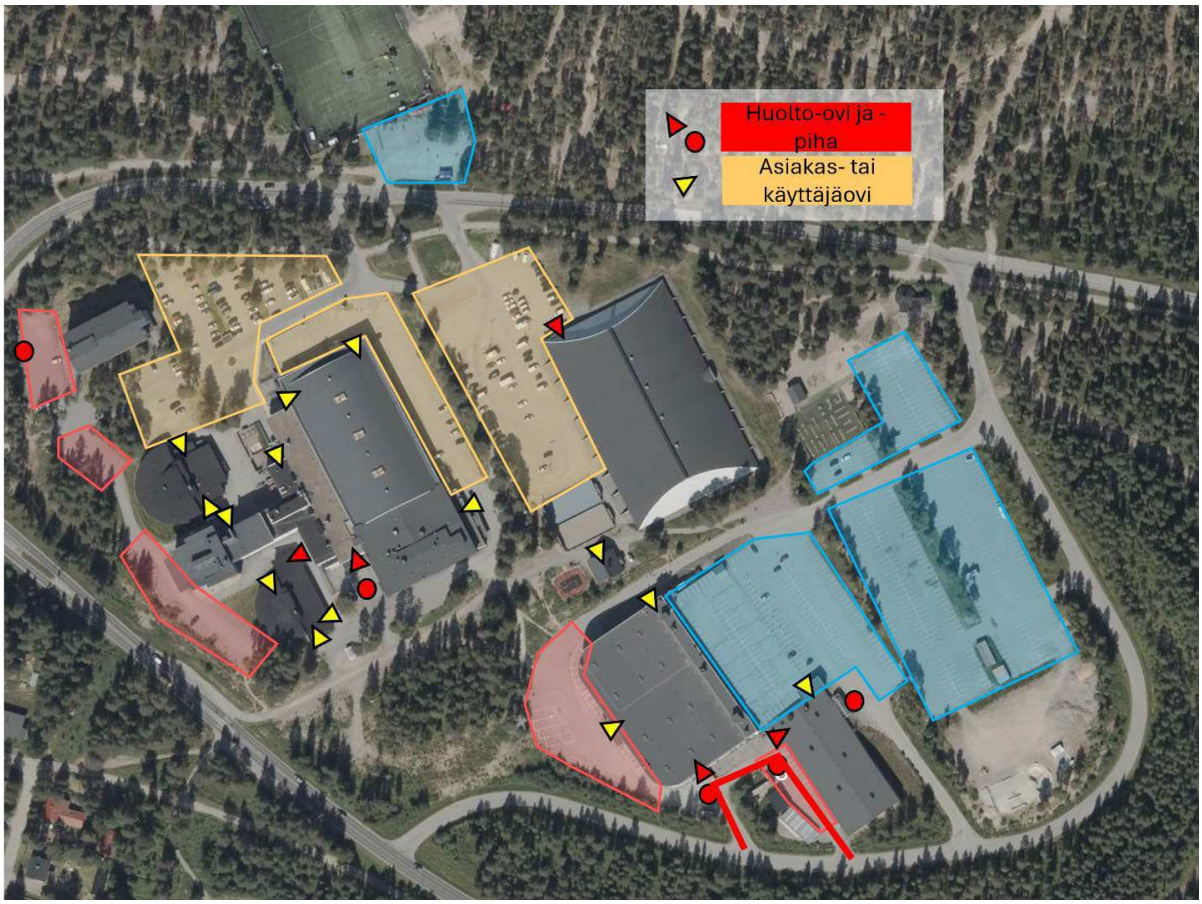
**Kuva 18. Alueen pyörätelineitä.**

### 3.5.2 Huoltoalueet ja -reitit

Linja-autoille on varattu pysäköintimahdollisuudet Ounashallin länsipuolella (noin viisi paikkaa) sekä Lappi areenan lounaispuolella (neljä paikkaa).

Huolto-ovia ja huoltopihoiksi luettavia alueita on useita, mitkä on esitetty seuraavassa kuvassa (Kuva 19). Huoltoreittejä ovat käytännössä kaikki rakennusten sivuilla ja väleissä olevat

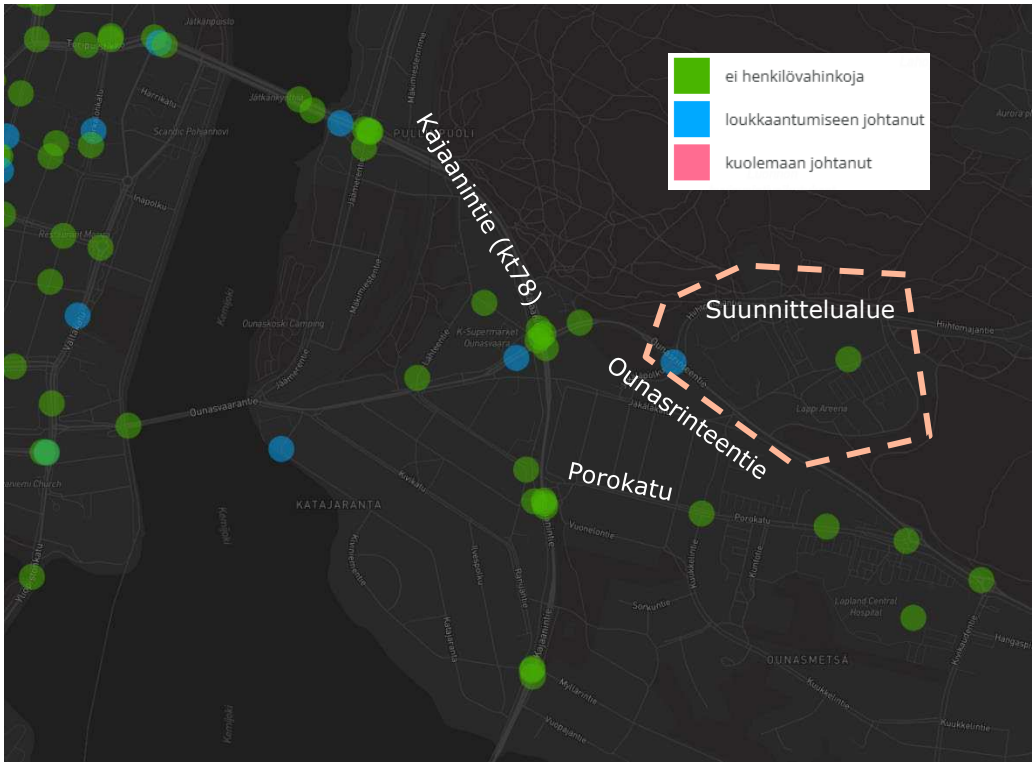
kestopäällystetyt reitit. Ne ovat myös pelastusreittejä, joskin pelastusreiteiksi on osoitettu vain osa yhteyksistä.




**Kuva 19. Alueen huolto-ovia ja -pihoja sekä käytetyimmät sisäänkäynnit.**

## 3.6 Liikenneonnettomuudet

Suunnittelualueella ja sen välittömässä ympäristössä on vuosina 2021–2025 sattunut varsin vähän poliisin tietoon tulleita tieliikenneonnettomuuksia (Kuva 20). Alueella on tapahtunut yksi onnettomuus ja Ounasrinteentien sekä Hiihtomajantien liittymässä on tapahtunut yksi loukkaantumiseen johtanut kääntymisonnettomuus. Ounasrinteentien ja Kajaanintien (kt 78) liittymässä on pieni onnettomuuskeskittymä. Suunnittelualueen eteläpuolella Porokadulla on tapahtunut kaksi omaisuusvahinkoon johtanutta polkupyöräilyonnettomuutta.




**Kuva 20. Tieliikenneonnettomuudet 2021–2025 (Poliisin tietoon tulleet).**

## 3.7 Havaintoja alueen liikennejärjestelyistä

Alueen maastosta löytyy lukuisia oikopolkuja, jotka ovat syntyneet jalankulun ja pyöräilyn myötä. Tämä johtunee siitä, että alueella on runsaasti eri palveluja ja sisäänkäyntejä sekä paljon kestopäällystettyjä liikenneväyliä ja -alueita. Alueelta toiselle on helppo oikaista ja toisaalta kulkureittejä tarvitaan useita. Lisäksi alue on kuivaa kangasmaastoa, jossa on helppo kulkea. Runsas oikopolkujen määrä antaa viitteitä siitä, että rakennetut väylät eivät ole riittäviä tai ne eivät ole kulkijoiden mielestä loogisilla paikoilla.

Liikennejärjestelyistä näkee, että alue on rakentunut useassa vaiheessa ja kunkin rakennuksen yhteydessä on toteutettu tarpeellinen määrä pysäköintipaikkoja. Etenkin alueen länsi- ja eteläosassa pysäköintialueet ovat pieniä ja sekavia sekä osittain vaatimattomasti toteutettuja (sorapintaisia).

Liikenteenohjaus on osin epäyhtenäinen ja epälooginen. Esimerkiksi lännestä Kajaanintien suunnasta ajettaessa vasemmalle huoltotielle kääntyminen on kielletty muulta kuin huoltoliikenteeltä mutta idästä kääntymistä ei ole rajoitettu. Tämä johtunee siitä, että vasemmalle kääntyvän pelätään tukkivan suoraan ajavan liikennevirran väistäessään vastaantulevia. Itäpuolella ajoväylillä on kielletyn ajosuunnan liikennemerkki mutta toisesta suunnasta väylää ei ole osoitettu yksisuuntaiseksi.

Alueen opastus on kokonaisuutena hyvin kirjava. Alueelta on tunnistettavissa arviolta kymmenkunta erilaista opaste- ja viittatyyppiä, joiden värimaailmat, fontit ja mitoitukset poikkeavat toisistaan merkittävästi (Kuva 21). Osa opasteista on selkeästi vanhentuneita. Vaikka eri toimijoiden omat graafiset ohjeistukset osaltaan selittävät opasteiden monimuotoisuutta, muodostaa nykyinen kokonaisuus hajanaisen ja paikoin sekavan opastusympäristön.

Liikennejärjestelyiden ja opastuksen monimuotoisuus ja osin epäloogisuus hämmentää alueella liikkujaa ja antaa alueesta huolimattoman ilmeen. Myös osa liikenneväylistä ja alueista on huonokuntoisia.

**Kuva 21. Kuvia alueen opasteista (elokuu 2026).**

# 4. Alueen tulevat toiminnot ja liikenne-ennusteet

## 4.1 Uusi lukiorakennus

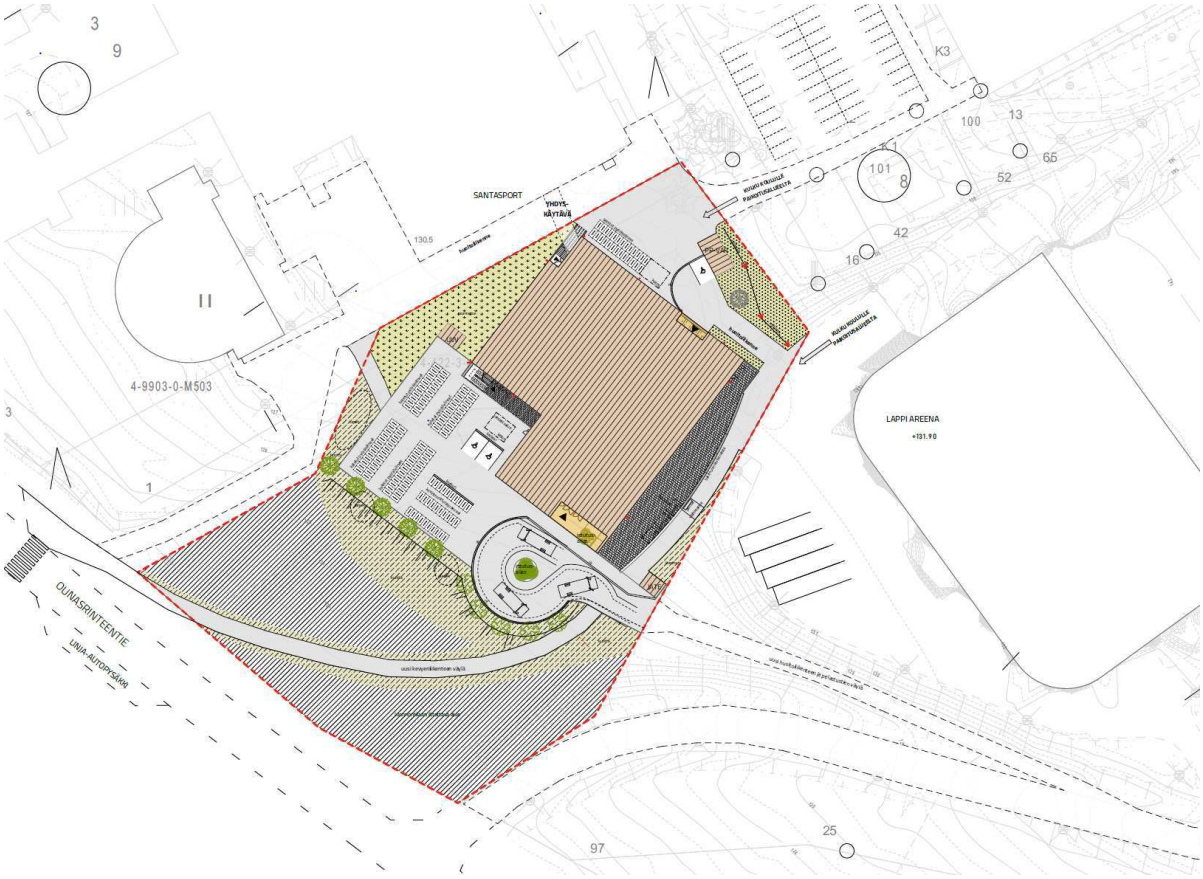
Ounasvaaran lukion nykyinen rakennus sijaitsee noin 200 metriä urheilukampukselta etelään Porokadun varrella. Lukiolla on OKM:n myöntämä valtakunnallinen urheilupainotteisen opetuksen erityinen koulutustehtävä. Urheilulukion lisäksi opetusta annetaan Ounasvaaran lukion yleislinjan ja ammattilukion opiskelijoille. Tavoitteena on, että lukiolaisten oppilasruokailu järjestetään Santasportin tiloissa. (Ounasvaaran lukio, hankesuunnitelma, Rovaniemen kaupunki 10.6.2026).

Tässä liikenneselvityksessä ei ole huomioitu muuta uudisrakentamista tai merkittävää alueen toiminnallista kehittämistä, sillä sellaista ei ole tässä vaiheessa tunnistettu.

Sijaintivaihtoehto Ve 1
Lukion sijaintivaihtoehdossa ve 1 lukion uudisrakennus sijoittuu Lappi Areenan ja Santasportin väliin (Kuva 22).

**Kuva 22. Havainnekuva uudesta lukiorakennuksesta ve 1 (Ounasvaaran lukio, hankesuunnitelma, Rovaniemen kaupunki 10.6.2026).**

Lukion tontinkäyttösuunnitelmassa (Arkkitehdit Rantala&Kankaanpää Oy, 10.6.2026) lukion pääsisäänkäynti on rakennuksen eteläkulmassa ja toinen merkittävä ovi on pohjoisseinustalla (Kuva 23). Autoliikenteen yhteys on Lappi Areenan etelä- ja länsipuolelta. Jalankulkun ja pyöräliikenteen yhteydet ovat nykyiseltä Ounasrinteentien suojatieltä sekä Lappi Areenan ja Santasportin suunnista.




**Kuva 23. Ote lukion tontinkäyttösuunnitelmasta ve 1 (Arkkitehdit Rantala&Kankaanpää Oy, 10.6.2026).**

Pyöräpysäköinti on osoitettu uudisrakennuksen välittömään läheisyyteen. Osa pyörätelineistä on katettuja. Eteläpuolen pihalle on osoitettu pysäköintiä myös kevytmoottoriajoneuvoille, käytännössä mopoille ja moottoripyörille. Henkilöautojen pysäköinti on osoitettu nykyisille pysäköintialueille urheilukampuksen alueella. Lukion huolto hoidetaan rakennuksen pohjoispuolelta Lappi Areenan pihan kautta. Huoltoliikennettä vähentää muihin kouluihin verrattuna se, että ruokailu ja keittiö ovat Santasportin nykyrakennuksessa. Lukion eteläpuolelle on osoitettu saattolenkki lähinnä pelastus- ja taksiliikennettä varten.

Sijaintievaihtoehto ve 2
Vaihtoehdossa 2 lukion uudirakennus sijoittuu jäähallin itäpuolella, pysäköintialueen eteläpuolelle lähelle skeittipuistoa, ks. kuva 24.

**Kuva 24. Havainnekuva uudesta lukiorakennuksesta ve 2 (Ark Rova, Arkkitehdit Rantala & Kankaanpää Oy, 27.8.2026).**

Lukion tontinkäyttösuunnitelmassa (Arkkitehdit Rantala&Kankaanpää Oy, 27.8.2026) lukion pääsisäänkäynti on rakennuksen luoteiskulmassa ja toinen merkittävä ovi on eteläseinustalla (Kuva 25). Autoliikenteen yhteys on nykyreittejä pitkin kampusalueen itä- ja pohjoispuolitse. Jalankulkun ja pyöräliikenteen yhteyssuunnat ovat nykyiseltä Ounasrinteentien suojatieltä Lappi Areenan ohi sekä Hiihtomajantien Santasportin suunnasta. Tontinkäyttösuunitelmassa ei ole osoitettu erillisiä jalankulku- ja pyöräliikenteen väyliä uudisrakennuksen läheisyyteen.

Henkilöautojen pysäköinti ja ajoyhteydet ovat nykyiset, ja huoltopihaan pääsee kampuksen itäpuoleiseltä huoltotielä. Pyöräpysäköinti on osoitettu rakennuksen eteläpuolelle.

**Kuva 25. Ote lukion tontinkäyttösuunnitelmasta (Arkkitehdit Rantala&Kankaanpää Oy, 10.6.2026).**

## 4.2 Alueen liikennetilanteet

Lukion uudisrakentamisen myötä koko alueen liikenteen toimivuutta voidaan arvioida erilaisissa liikennetilanteissa, joita ovat:

1) Arkipäivä, jolloin lukiossa on opetusta ja muutkin palvelut ovat tavanomaisessa arkipäivän käytössä.
2) Arki-ilta, jolloin lukiossa on jonkin verran opetusta, mutta liikuntapaikat ovat aktiivisessa harjoitus- ja harrastuskäytössä.
3) Pelitapahtuma, joka ajallisesti sijoittuu viikonloppuun tai iltaan, jolloin jossain urheiluhalleista on pelitapahtuma, esimerkiksi jääkiekkopeli ja muu toiminta on tavanomaista ilta- tai viikonlopputoimintaa.
4) Suuri tapahtuma, jolloin alueella on suuri turnaus tai useita pelejä eri halleissa tai alueella on useapäiväinen näyttelytapahtuma, jossa useat hallit ja osa piha-alueistakin on näyttelytilana.

Edellä kuvatuista lukion liikenteellisen toimivuuden näkökulmasta tärkein on ensimmäinen, sillä koulurakentamisen yhteydessä on varmistuttava sekä oppilaiden ja henkilökunnan, että muun liikenteen turvallisesta sujumisesta. Lukion rakentaminen ei sinällään tuo muutosta kolmeen

muuhun liikennetapahtumaan, toki lukion arki-illan toiminta voi hiukan lisätä alueen liikennettä. Lisäksi lukion liikenne on kaikissa olosuhteissa yhteensovitettava muun alueen toiminnan kanssa, esimerkiksi lukion huoltoliikenne Lappi Areenan pääsisäänkäynnin lähellä.

## 4.3 Liikennetuotokset ja -ennuste

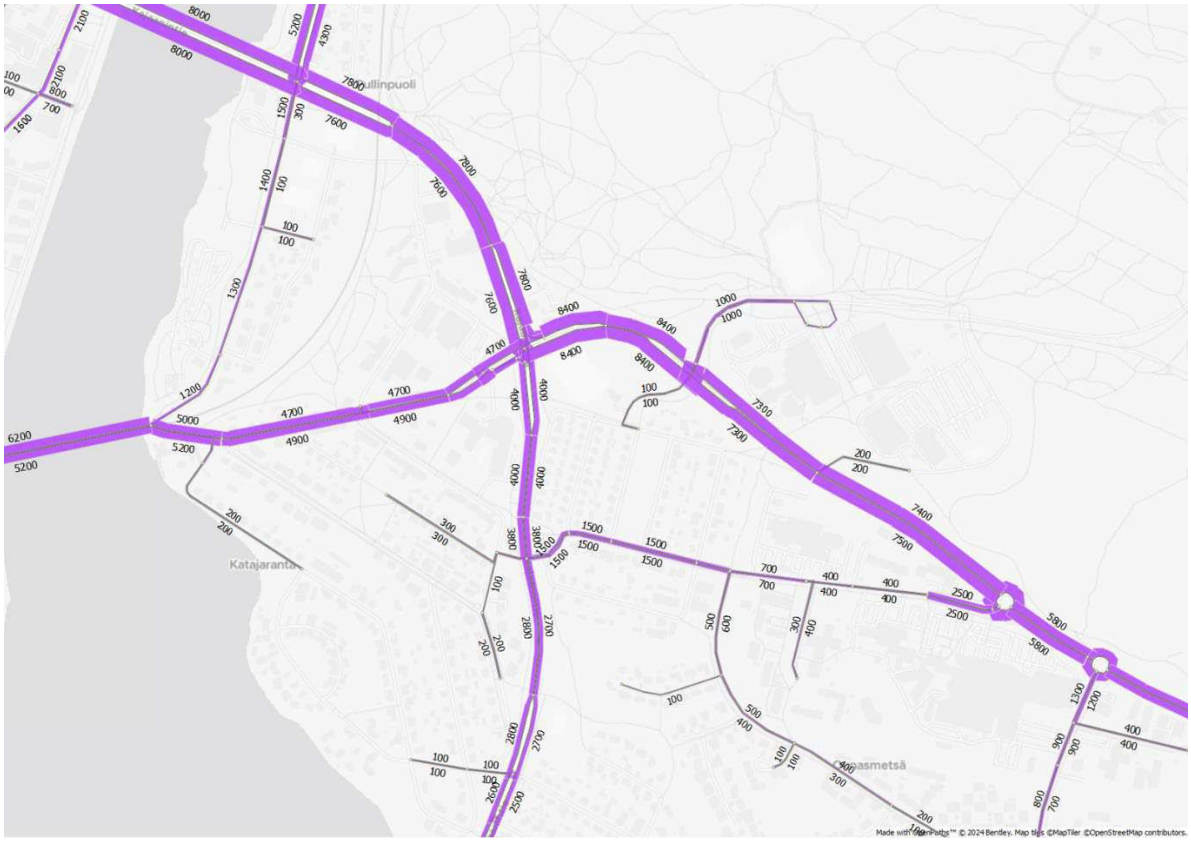
Samanaikaisesti koulussa olevien lukiolaisten määräksi on hankesuunnitelmassa mitoitettu 390-420 opiskelijaa. Tässä liikenneselvityksessä on laskelmat laadittu ns. varman päälle ja liikennetuotoslaskelman pohjana on 500 opiskelijaa, joista on paikalla yhtäaikaisesti 400. Lukion henkilökunnan määrä on hankesuunnitelmassa todettu puolestaan olevan 30 henkilöä.

Lukion liikennetuotoslaskelmassa on arvioitu, että oppilaat ja henkilökunta tulevat kouluun kävellen, polkupyörällä, linja-autolla tai omalla autolla. Kulkumuotojakauma (Taulukko 1) perustuu viimeisimpään valtakunnalliseen henkilöliikennetutkimukseen, Rovaniemen liikennemallissa käytettyihin arvioihin, valtakunnallisiin ohjeisiin sekä kaupungille viime aikoina tehtyihin eri kohteiden liikenneselvityksiin.

**Taulukko 1 Lukion liikenteen kulkumuotojakauma ja siitä aiheutuva liikennemäärä.**

| Kulkumuoto | Osuus | Liikennemäärä / arkipäivä |
|---|---|---|
| **Jalankulku** | 10 % | 86 |
| **Pyöräliikenne** | 30 % | 258 |
| **Linja-auto** | 15 % | 129 |
| **Henkilöauto** | 45 % | 387 |
| **yhteensä** | 100 % | 860 |

Rovaniemen liikennemallin (Kuva 26) avulla voidaan arvioida katuverkon liikennemääriä, mutta malli ei pysty tarkasti arvioimaan liikennevirtojen suuntautumista yksittäisissä kohteissa. Käytännössä Ounasrinteentieltä kampukselle suuntautuvat liikennemäärät Hiihtomajantiellä ja kampuksen huoltotiellä on arvioitava tässä erikseen. Arviointi on tehty asiantuntijatyönä huomioiden pysäköintipaikkojen ja rakennusten yleisimmin käytettävien sisäänkäyntien sijainnit sekä huomioimalla käyttäjien ja arvioijan maastokäynnin havainnot.




**Kuva 26. Ote Rovaniemen liikennemallin liikenne-ennustekartasta vuodelle 2050.**

Liikennemallin ja arvioinnin perusteella Hiihtomajantien ja huoltotien yhteenlaskettu liikennemäärä uuden lukion rakentamisen jälkeen on ”nykyhetkenä” noin 2300 ja ennuste vuodelle 2050 on noin 2400 ajoneuvoa arkivuorokaudessa. Tuo liikennemäärä pohjautuu edellä kuvattuihin liikennetilanteisiin 1 ja 2 eli arkipäiviin. Tulevaisuudessa etenkin Hiihtomajantiellä liikennemäärän kasvu voi olla suurempi, mikäli alueelle rakennetaan lisää toimintoja.

Liikuntakampuksen liikenteen oletetaan jakaantuvan Hiihtomajantien ja huoltotien välillä siten, että Hiihtomajanatiellä on 1850 ja huoltotiellä 450 ajoneuvoa arkivuorokaudessa, eli jakauma on hiukan erilainen kuin edellä olevassa liikennemallin kuvassa.

Ounasrinteentien ylittää suojatien kautta arviolta yhteensä noin 400-500 jalankulkijaa ja polkupyöräilijää molempiin suuntiin yhteensä arkivuorokauden aikana. Määrässä on mukana joukkoliikenteen matkustajat, jotka käyttävät Ounasrinteentien tai Porokadun pysäkkejä. Suojatien käyttäjien määrän arvioidaan kasvavan merkittävästi. Tarkkaa laskelmaa nykykäyttäjistä ei ole mutta sen arvoidaan olevan alle 100.

# 5. Liikenteelliset tarkastelut

## 5.1 Lähikatuverkko

Katuverkon toimivuutta on tarkasteltu liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden näkökulmasta. Liikenteen sujuvuuden kannalta lähikatuverkolla haasteita on nykyisin Kajaanintien ja Ounasrinteentien sekä Kajaanintien ja Porokadun liittymissä. Lukion siirtymisen ja Redun toiminnan lakkautumisen myötä Porokadun liikenne vähenee huomattavasti, mutta samalla Ounasrinteentien liikenne lisääntyy jonkin verran. Lukion uuden sijainnin aiheuttama liikenteen

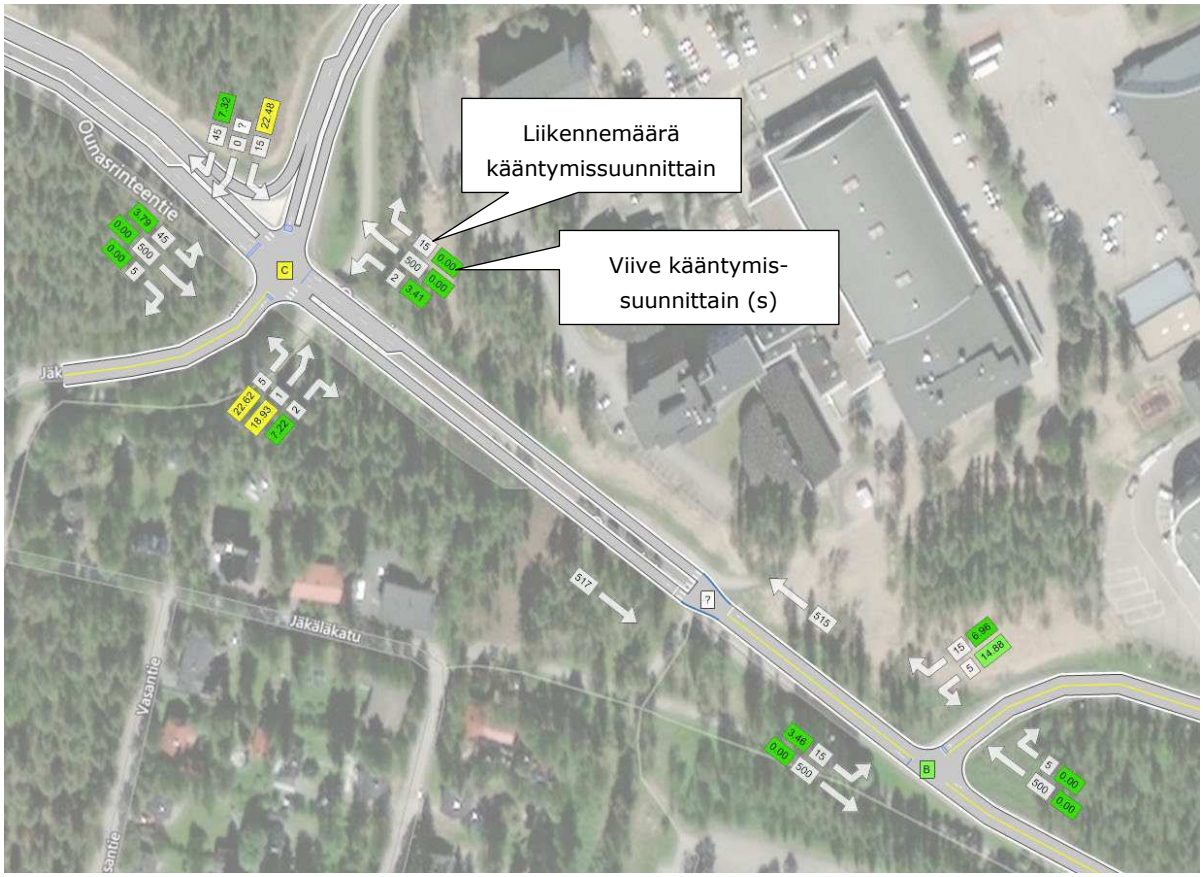
lisäys Ounasrinteentiellä on varsin pieni, ja toisaalta muutos Kajaanintien ja Ounasrinteentien liittymässä on vähäinen, koska lukion liikenteen suuntautuminen muuttuu nykytilanteeseen nähden vain vähän.

Lukion uuden sijainnin yksi kysymys on Ounasrinteentien ja Hiihtomajantien sekä huoltotien liittymien toimivuus. Kummassakaan ei ole suojatietä, joten tarkastelu liittyy ainoastaan moottoriajoneuvoliikenteeseen.

Koska Ounasrinteentiellä on runsaasti liikennettä, on liittymien toimivuutta tarkasteltu liikenteen simulointiohjelma Vistrolla. Sillä voidaan analysoida liittymien sekä liikennevalo-ohjauksen toimivuutta ja välityskykyä matemaattisiin kaavoihin ja malleihin perustuen. Vistrolla voidaan laatia suuntaa-antavia moottoriajoneuvoliikenteen tarkasteluita vaivattomasti, mutta yksityiskohtaisemmat tarkastelut sekä muun muassa jalankulku- ja pyöräliikenteen huomiointi edellyttävät mikrosimulointia, esimerkiksi Vissim-ohjelmalla. Koska tulokset ovat varsin selkeitä, ei edellä mainittua tarkempaa tarkastelua tarvita.

Toimivuus on analysoitu aamun huipputunnin liikennemäärillä, koska lukioon saavutaan kello 8 jälkeen, ja se on lähellä liikenteen hetkellistä maksimimäärää. Iltapäivällä lukiosta poistuminen puolestaan ajoittuu useamman tunnin ajalle, eikä se sijoitu muun liikenteen vilkkaimpaan iltapäivän hetkeen.

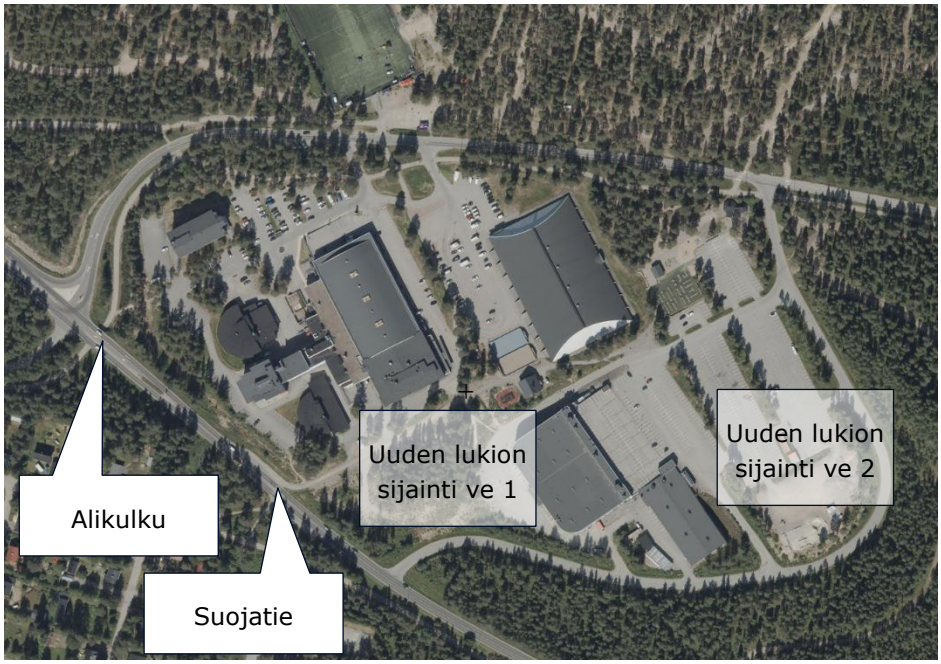
Kuvassa 27 liittymiin on merkitty liikennemäärät (ajon/h) ja viiveet kääntymissuunnittain. Liittymien keskellä on merkitty kirjaimella A–F liittymän palvelutaso. Palvelutaso perustuu liittymän eri kääntymissuuntien pisimpään viiveeseen ja kuvaa liittymän toimivuutta (A on paras eli liikenne sujuu viivytyksittä ja F on huonoin, jolloin liikenne käytännössä seisoo). Yleensä liittymä kaipaa kehittämistomia, kun palvelutaso on D tai huonompi. Liittymiin on merkitty liittymähaaroittain sinisellä 95. persentiilin jonopituudet (hyvin lyhyitä viivoja). Se tarkoittaa, että yleensä jono on merkittyä mittaa lyhyempi. Jonoutuminen liittymissä on hyvin vähäistä eikä tarkastelluissa ole havaittavissa mainittavia ongelmia toimivuuden osalta.




**Kuva 27. Liikennesimuloinnin tulokset Ounasrinteentien liittymissä liikuntakampuksen lähellä.**

Jalankulkijoille ja pyöräilijöille on lukiolle useita vaihtoehtoisia reittejä. Asuinalueiden sijoittumisen perusteella määrällisesti merkittävimmät reitit ovat jokisiltojen kautta ja Jäkäläkadun ja sen jatkeena olevaa väylää pitkin sekä Ounasvaaran lounasrinnettä pitkin kulkevaa väylää pitkin Kajaanintieltä Santasportille. Ounasrinteentien alikulku Hiihtomajantien liittymässä on todennäköisesti vähän käytetty, sillä sen kautta kulkeva reitti muodostaa selkeän kiertomatkan, ainakin, jos käyttää rakennettuja ja asfaltoituja väyliä. Siksi Ounasrinteentiellä oleva suojatie tulee olemaan merkittävä yhteys.

Edellä on arvoitu, että Ounasrinteentiellä olevan suojatien kautta kulkee 400-500 jalankulkijaa ja pyöräilijää. Ounasrinteentien moottoriajoneuvoliikenteen määrä on myös suhteellisen suuri. Lisäksi jalankulun ja pyöräliikenteen nykyinen tai rakennettava uusi väylä laskeutuu kampukselta suojatielle, joten pyöräilijöiden vauhti voi olla suuri. Suojatien käyttäjämäärää lisää se, että sen yhteydessä ovat myös joukkoliikenteen pysäkit. Yhteyden on oltava turvallisuuden lisäksi esteetön. Kyseinen suojatie onkin liikenneturvallisuuden kannalta **ongelmallisin kohde** kampuksen lähialueella.




**Kuva 28. Suojatien ja alikulun sijainnit Ounasrinteentiellä.**

Väyläviraston Jalankulkun suunnittelu -ohjeen perusteella suojatielle on osoitettavissa selkeä tarve, eli ei voida ajatella, että kulkijat käyttäisivät ainoastaan nykyistä Hiihtomajantien liittymän vieressä olevaa alikulkua. Sekä moottoriajoneuvoliikenteen että jalankulun ja pyöräliikenteen määrät huomioiden suojatien tulisi olla ns. nopeusvarmistettu suojatie, mikä tarkoittaa liikennevaloja tai hidasteita.

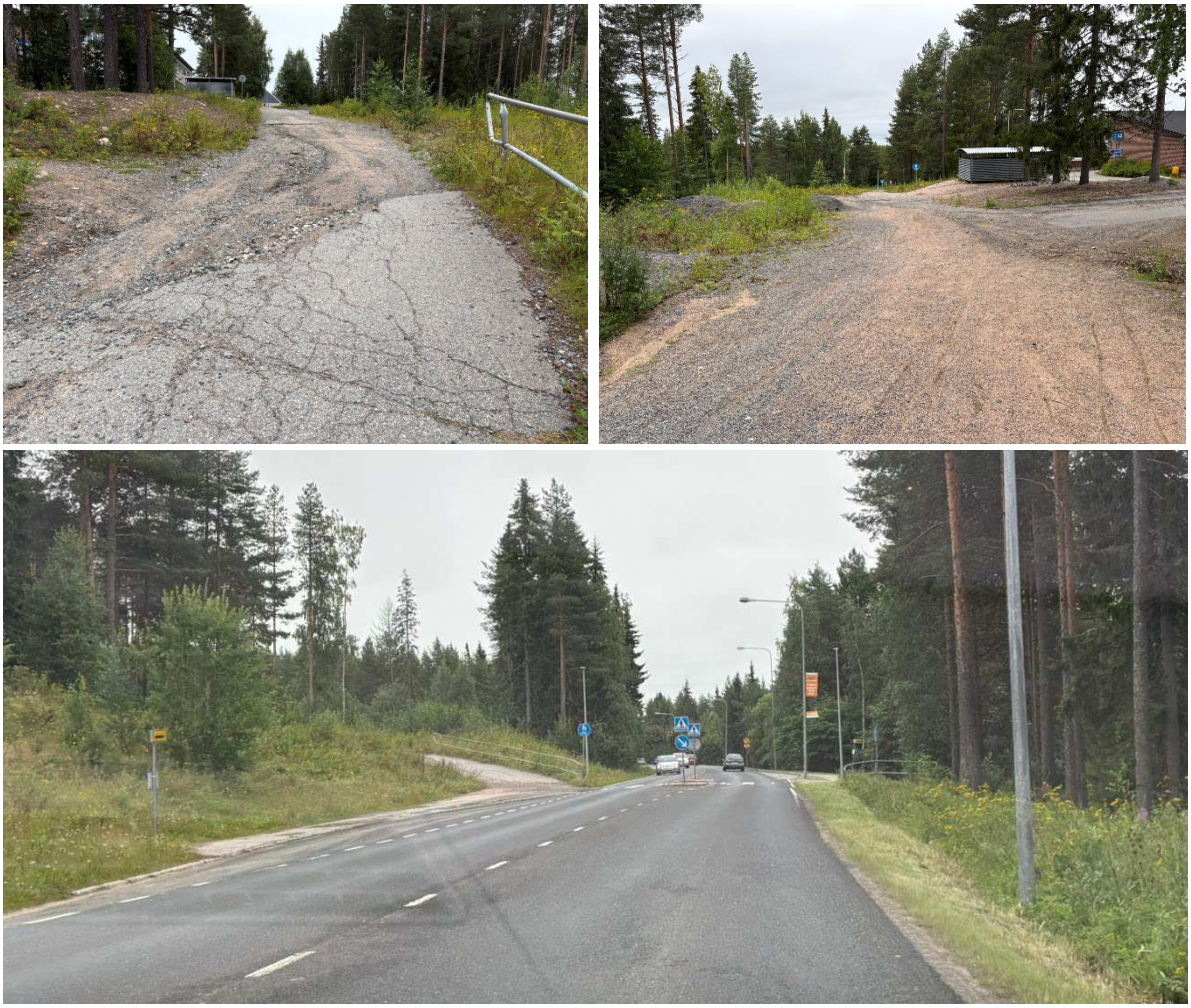
Suojatien sijaan suositeltavampi ratkaisu olisi eritaso, sillä liikennettä on paljon, katu on alueen pääkatu ja vieressä on jalankulkua ja pyöräliikennettä synnyttävät erityiskohteet eli lukio ja liikuntapalvelut. Rinne huomioiden alikulkun tai ylikulun ratkaisut ovat teknisesti ja taloudellisesti haastavia. Tavanomainen alikulku aiheuttaisi nykyistä jyrkemmän nousun kampusalueelle. Nousu olisi niin jyrkkä, ettei se olisi jalankulkun, pyöräliikenteen tai esteettömyyden suunnitteluperiaatteiden mukaan käypä. Alikulun jatkaminen rinteeseen ja lukion alle tunnelina olisi liikkumisen kannalta parempi, mutta se on teknisesti hankala ja taloudellisesti epärealistinen. Kustannuksia lisäisi se, että pyöräpysäköinti olisi rakennettava maan alle.

Ounasrinteentien ylittävä silta puolestaan olisi toteutuskelpoisempi, sillä sillan kansi ja lukion piha olisivat likimain samassa korkeudessa. Ounasrinteentien eteläpuolella rinne edelleen laskee, joten suoraan nykyreitille johtavaa yhteyttä ei voisi rakentaa. Itään päin mentäessä maasto nousee hiukan nykysuojatien kohdasta ja uudelta sillalta tarvittaisiin noin 100 metriä pitkä ja penkereellä oleva uusi väylä Ounasrinteentien suuntaisesti. Länteen päin maasto puolestaan laskee ja nykymaankäytön kannalta ainoa mahdollinen reitti kulkisi Ounasrinteentien ja asutuksen välisessä puistossa. Uusi väylä liittyisi nykyiseen alikulun kautta menevään väylään. Uusi reitti olisi todennäköisesti rakennettavissa maksimissaan noin 5 %:n kaltevuudella, mikä täyttäisi esteettömyyden vaatimukset. Penkereellä kulkeva väylä aiheuttaisi merkittävän puuston poistumisen, mutta penkereet muodostaisivat osittaisen liikennemeluesteen eteläpuoleiselle asutukselle. Ylikulkusillan vaihtoehtoa kannattaisi tutkia tarkemmin ja tehdä maastomittauksia, karkeita kustannuslaskelmia ja vaikutustarkasteluja.

Suojatien turvallisuuden parantamisen yksi vaihtoehto on hidasteiden rakentaminen Ounasrinteentielle. Katu on kuitenkin joukkoliikenteen reitti ja alueen pääkatu. Lisäksi hidastavat

autot antavat polkupyöräilijälle harhaanjohtavan käsityksen siitä, että autoilija väistää aina kyseisessä kohdassa, vaikka tieliikennelain perusteella tilanne on päin vastoin. Laki antaa myös mahdollisuuden muuttaa väistämisvelvollisuutta kohdassa liikennemerkein siten, että autoilija väistää aina polkupyöräilijää. Suuren autoliikenteen määrän, joukkoliikenteen ja rinteestä johtuvan polkupyöräilijöiden todennäköisen suuren ajonopeuden takia väistämisvelvollisuuden muutosta ei tässä suositella.

Liikennemäärät huomioiden liikennevalojen rakentaminen on varteenotettavin vaihtoehto. Liikennevaloissa on kuitenkin varauduttava siihen, että ne tunnistavat lähestyvän jalankulkijan ja pyöräilijän etäältä. Tällöin valo vaihtuu vihreäksi, kun kulkija tulee suojatien päähän. Mikäli vihreän vaihtumisessa on viivettä, kulkijat eivät jaksa odottaa ja kulkevat päin punaista.



**Kuva 29. Kuvia suojatiestä ja liikuntakampuksen suuntaan menevästä väylästä.**

## 5.2 Liikuntakampuksen ja lukion alueet

Liikuntakampuksen piha on lähtökohtaisesti liikennealuetta. Sitä hallitsevat autojen pysäköintialueet. Kesällä 2026 jalkapallohallin eteläkulmalla olleet monitoimikaukalot purettiin ja tilalle rakennettiin pysäköintipaikkoja. Santasportin itäkulmalla on pieni leikkipuisto ja alueen keskellä, hiihtoseuran vanhan toimitalon vieressä, on ulkoliikuntasali. Alueen pohjoisosassa on seikkailupuisto, jossa on maantasossa erilaisia aktiviteetteja ja puihin on rakennettu köysien

avulla toiminnallisuutta vaativia reittejä. Itäosassa on skeittipuisto. Huomiona todettakoon myös, että jäähallin eteläpuolella linja-autojen pysäköintipaikalla on ”lämärialue” eli maalit ja levyt jääkiekon laukomisharjoittelua varten.

Selvityksessä ei ole arvioitu tarkemmin nykyisiä liikuntakampuksen liikennejärjestelyjä, vaan niitä on peilattu lukion tuomiin muutoksiin.

# 6. Toimenpide-esitykset

Ounasrinteentien ja Hiihtomajantien liittymään ei nähdä tässä vaiheessa olevan tarvetta muutoksille. Tilannetta on kuitenkin syytä seurata, ja yhtenä selkeänä toimenpiteenä jatkossa voi olla liikennevalojen rakentaminen. Niiden tarve riippunee alueen ja Ounasvaaran lakialueen kehittymisestä.

Ounasrinteentien suojatien korvaamiseksi ylikulkusillalla olisi syytä tehdä selvitys yleissuunnittelutarkkuudella, jolla voidaan hahmottaa tarkemmin ratkaisun toteutuskelpoisuus ja vaikutukset. Mikäli siltaa ei ole järkevä toteuttaa, suojatien turvallisuuden lisäämiseksi siihen esitetään liikennevalo-ohjausta. Samalla on mieitttävä, löytyykö suojatielle parempi sijainti esimerkiksi huoltotien liittymän läheltä, ja voitaisiino jalankulkua ja pyöräliikennettä ohjata arvioitua enemmän nykyiseen Ounasrinteentien alikulkuun, esimerkiksi kehittämällä kampuksen sisäisiä reittejä.

Suojatielle johtavat jalankulun ja pyöräliikenteen väylät on rakennettava uudelleen. Molemmissa lukion sijaintivaihtoehdoissa kadun pohjoispuolella oleva yhteys on tehtävä ”shikaanimaiseksi” siten, että pituuskaltevuus täyttää eri liikennemuotojen ja etenkin esteettömyyden vaatimukset. Suositeltava maksimikaltavuus on 5%. Samalla yhteydet Santasportin pihoille on rakennettava kunnollisiksi. Uusien väylien talvikunnossapitoon on syytä kiinnittää erityistä huomiota. Suojatien eteläpuolella yhteys Jäkälätien jatkeen väylältä on syytä tehdä ”kolmiomaiseksi” eli niin, että nykyväylältä pääsee nykyistä suorempaan suojatielle, ks. kuva 30. Toki nykyinen suoraan menevä väylä on säilytettävä.

**Kuva 30. Jalankulun ja pyöräliikenteen väylien periaatteeliset linjaukset Ounasrinteentien eteläpuolella.**

Rovaniemen pyöräliikenteen pääverkkoa esitetään päivitettäväksi siten, että liikuntakampuksen alueelle johtaisi vähintään aluereittitason yhteys. Liikuntakampuksen itäpuolisen huoltotien roolia esitetään korostettavaksi siten, että siitä muodostuu luonteva yhteys kampusalueelle ja etenkin

lukiolle. Tämä vaatii väistötilan tai vasemmalle kääntyvien kaistan rakentamista Ounasrinteentielle ja ns. sivusuunnan tulppasaarekkeen toteuttamista huoltotielle. Samalla liittymänäkemiä on parannettava raivaamalla puustoa Ounasrinteentien pohjoispuolelta.

**Kuva 31. Näkemä huoltotieltä Ounasrinteentielle länteen päin (elokuu 2026).**

Kampuksen autojen pysäköinnin hyvä periaate on jatkossakin se, että lyhytaikaiseen pysäköintiin (nykyään 3 h) varatut paikat ovat lähellä sisäänkäyntejä ja pitempiaikainen pysäköinti, esimerkiksi koko päivän kestävä pysäköinti, on etäämpänä eli käytännössä alueen itäpuolella olevilla pysäköintialueilla. Samasta syystä myös lukion henkilökunnan pysäköinti esitetään osoitettavaksi itäpuolen laajalle alueelle. Henkilökunnan ja lukion oppilaiden käyttöön tarvittaneen noin 100–150 autopaikkaa, mitkä löytyvät nykyiseltä itäpuolen alueelta arkipäivisin helposti. Lukion sijaintivaihtoehdossa ve 1 kävelymatka pysäköntipaikoilta koulurakennukseen on kohtalaisen lyhyt, sijaintivaihtoehto ve 2:ssa matka on hyvin lyhyt.

Mikäli lukion rakentaminen vähentää autopaikkojen kokonaismäärää, on arvioitava, tulisiko autopaikkoja rakentaa alueelle lisää pelitapahtumia ja suurempia tilaisuuksia varten. Samalla on myös pohdittava, löytyykö riittävän läheltä lisää autopaikkoja. Myös asemakaavan vaatimat autopaikkamäärät on tarkistettava. On muistettava, että niin valtakunnallisten kuin Rovaniemen kaupungin omien strategioden kautta pyritään edistämään kestäviä liikkumismuotoja, eli jalankulkua, pyöräliikennettä ja joukkoliikennettä. On siis pohdittava, onko autopaikkojen maksimimäärän tarjoaminen tarpeen.

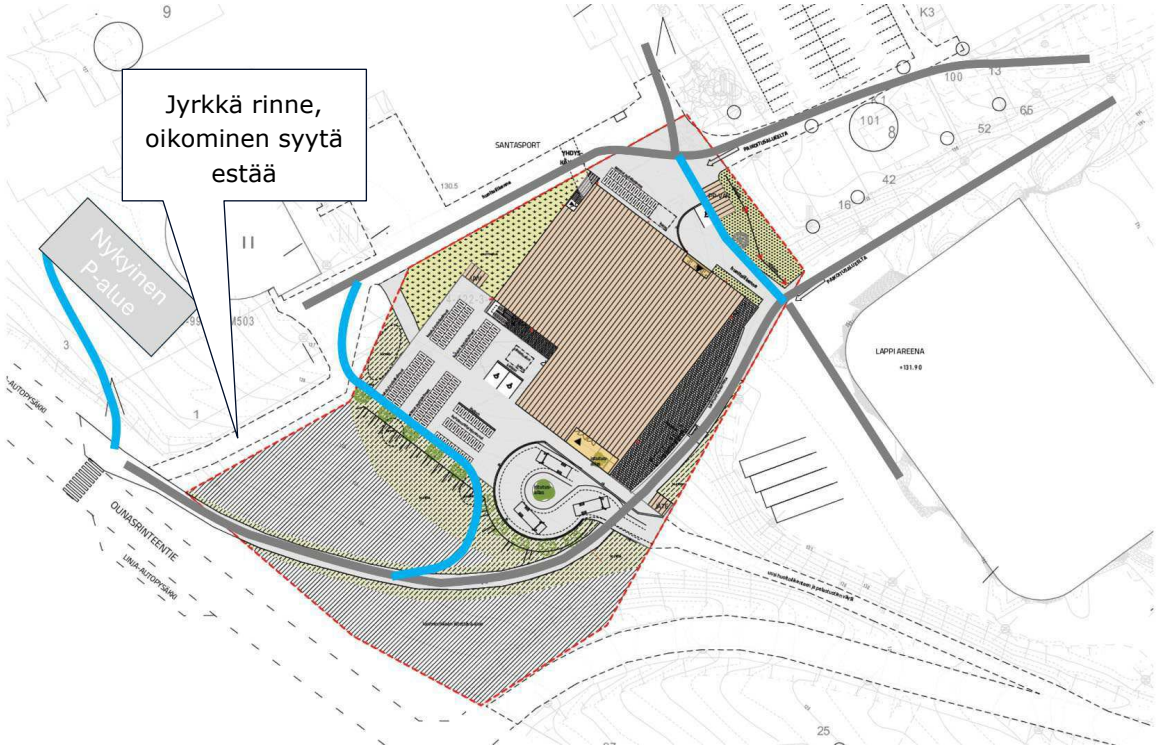
Rovaniemellä mopoliikenne on ohjattu ajoradoille valtakunnallisen linjauksen mukaisesti, eikä mopoilua sallita jalankulun ja pyöräliikenteen väylillä kuin erityistapauksissa. Siksi mopojen ja moottoripyörien pysäköintiä ei suositella osoitettavaksi lukion pihaan vaan samoille alueille kuin autotkin. Sijaintivaihtoehdon ve 1 jatkosuunnittelussa on syytä tutkia, onko niiden paikka jalkapallohallin pysäköintialueella, itäpuolen laajalla alueella vai löytyykö sopiva paikka jäähallin vierestä. Sijaintivaihtoehdossa ve 2 mopojen pysäköintialue löytyy nykyiseltä henkilöautojen pysäköntialueelta jäähallin itäpuolelta.

Liikuntaesteisten käyttöön tarkoitettuja esteettömiä autopaikkoja tulisi koko alueella olla 22–23 kpl. Lukion autopaikkamäärän perusteella niistä tulisi olla lukion yhteydessä 3–4 kpl. Ne on oltava pääsisäänkäyntien yhteydessä. Koska lukiorakennus on esteetön, esteettömät autopaikat voivat

olla sijaintivaihtoehdossa ve 1 rakennuksen etelä- tai pohjoispuolella. Ylläpidon ja opastettavuuden vuoksi esitetään, että kaikki kyseiset paikat osoitetaan jommalle kummalle puolelle rakennusta. Liikennejärjestelyjen perusteella parempi paikka olisi pohjoispuolen piha, mikäli vain siinä on tilaa riittävästi. Sijaintivaihtoehdossa ve 2 esteettömät pysäköntipaikat sijoittuvat helposti lähelle pääsisäänkäyntiä.

Sijaintivaihtoehdossa ve 1 autoliikennettä varten tontinkäyttösuunnitelmassa on esitetty uusi yhteys jäähallin eteläpuolelta lukion eteläpuoleiselle pääsisäänkäynnille. Koska esteettömät jalankulku- ja pyörätieyhteydet vaativat tilaa rinteessä, tässä esitetään pohdittavaksi kriittisesti, onko eteläpuolen ajoyhteys ollenkaan tarpeen. Ajoväylän liittäminen nykyiseen huoltotiehen on liikenneteknisesti hankalaa. Tilankäyttö ja kustannushaasteiden lisäksi ajoyhteys voi ohjata oppilaiden saattoliikennettä pieneen tilaan rakennuksen pääsisäänkäynnin vieressä. Jäähallin edustan alue on riittävän lähellä esimerkiksi takseja varten ja pohjoispuolen sisäänkäynnin edustaa kehittämällä autolla pääsee hyvin lähelle ovea. Palo- ja pelastusliikenteen varmistamiseksi pelastustienä voinee käyttää muutenkin tarvittavia ja riittäviksi mitoitettuja jalankulku- ja pyörätieyhteyksiä. On myös varmistettava, mikä on palokunnan päähyökkäysreitti ja tarvitaanko lukiorakennuksen yhteydessä mahdollisesti nostoalueita.

Sijoitusvaihtoehto ve 1:een liittyen on alla olevassa kuvassa (Kuva 32) esitetty nykyisiä ja perusparannettavia sekä uusia jalankulun ja pyöräliikenteen yhteystarpeita. Nykyinen reitti suoraan rinteen suuntaisesti on niin jyrkkä, että sen käyttö olisi syytä estää esimerkiksi aidalla muun muassa siksi, ettei rinteestä ajeta pyörällä vauhdilla Ounasrinteentien suojatielle. Osa reiteistä palvelee myös huoltoliikennettä.

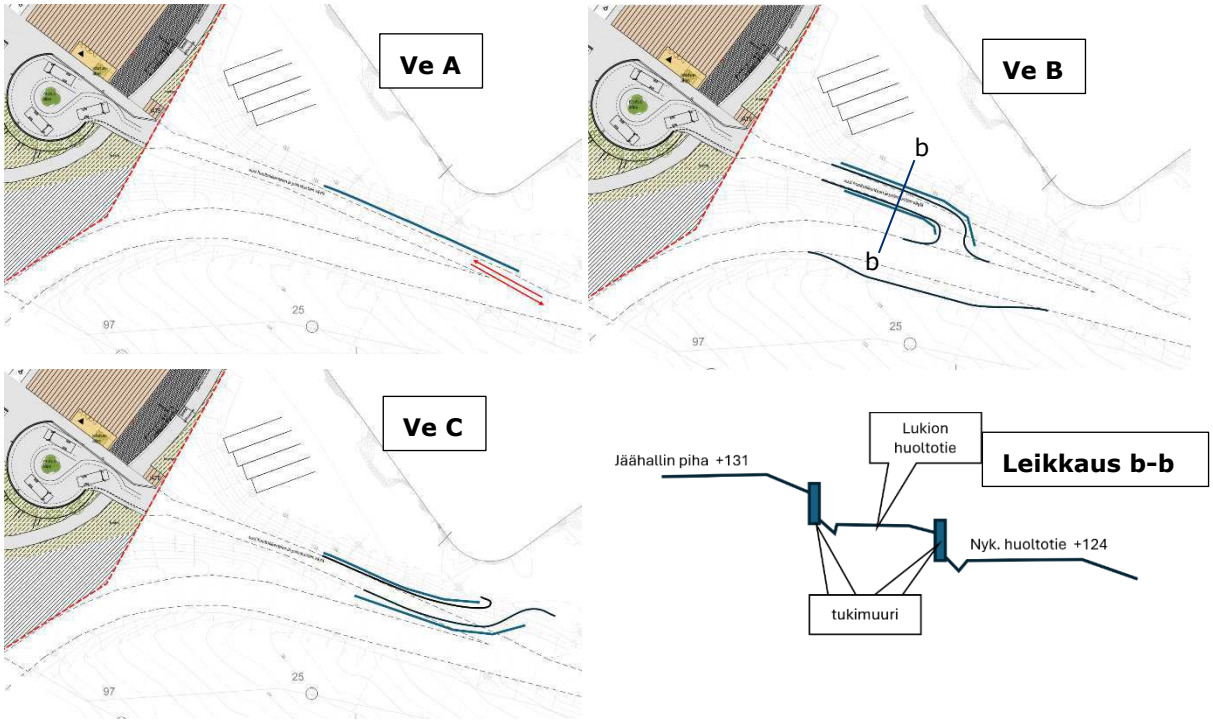



**Kuva 32. Ehdotuksia jalankulun ja pyöriikenteen reiteiksi lukion ve 1 lähialueella, osa reiteistä voisi toimia palo- ja pelastusreitteinä.**

Vaihtoehdossa 1 on haasteellinen huoltoyhteys lukion eteläpuoleiselle pihalle. Yhteys sijoittuu sivukaltevaan rinteeseen, jonka kaltavuus on nykytilanteessa noin 1:2,3...1:3. Tässä vaiheessa ei ole varmuutta, onko rinne on rakennettavissa esimerkiksi betonikivettynä luiskana kaltevuuteen

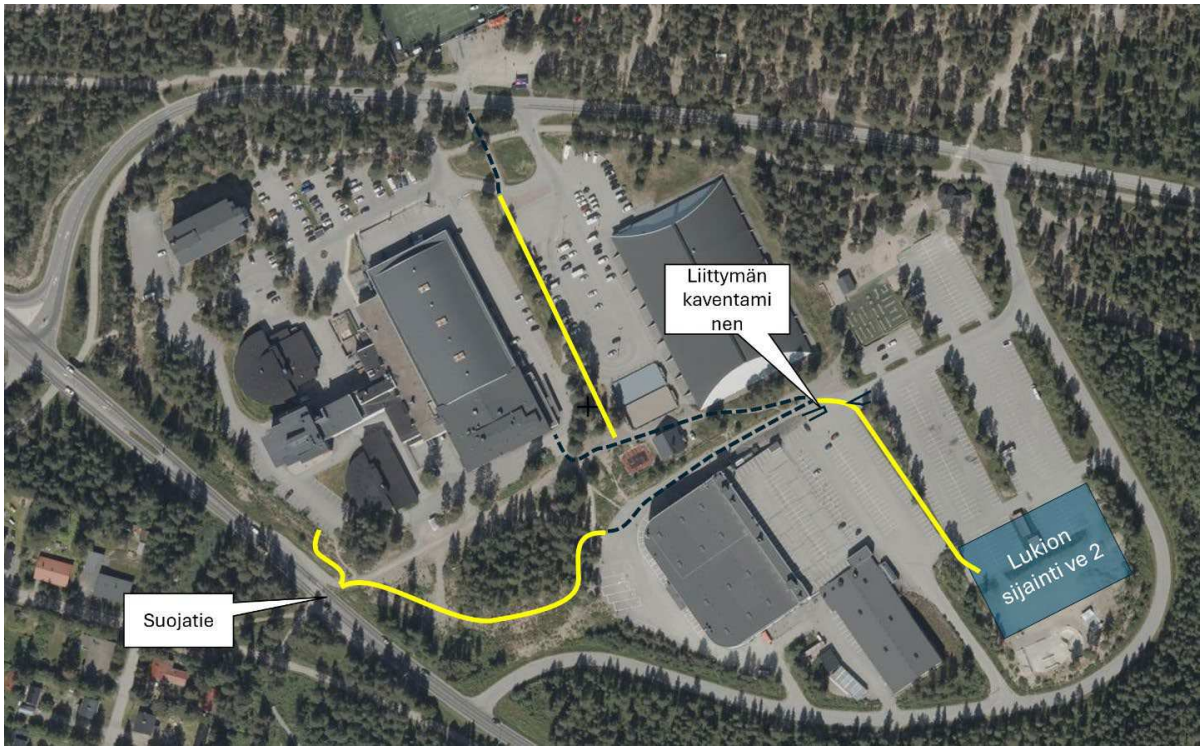
1:1,5. Siksi alla olevassa kuvassa 33 on oletuksena, että rinteeseen tarvitaan tukimuurirakenteita.

Kuvan 33 ve A:ssa lukion huoltotie liitetään nykyiseen huoltotiehen mahdollisimman pitkälti rinteen suuntaisesti, mutta haasteena on auton kääntyminen Ounasrinteentien suuntaan. Käytännössä autolla on liikennöitävä yläpihan suunnasta/suuntaan. Lisäksi lukiolta tuleva autoilja ei pysty näkemään taakse oikelle, eikä havainnoimaan Ounasrinteentien suunnasta mahdollisesti tulevaa autoa. Ve B:ssä rinne muotoillaan siten, että huoltoteiden liittymä on tavanomainen T-liittymä. Jotta varmistetaan auton turvallinen kääntyminen, nykyistä huoltotietä on ”pullistettava” alarinteen suuntaan. Lisäksi liittymä on nykyisen tien jyrkähkössä ylämäessä. Ve C johtaa jäähallin pihaan, jollon liittyminen nykyiselle huoltotielle on nykyliittymän kautta. Ratkaisussa huonoa on se, että liikenne ohjautuu jäähallin huoltopihan kautta, joskin molempien huoltoliikenne samaan aikaan on hyvin vähäistä.




**Kuva 33. Tutkielmia vaihtoehdon ve 1 huoltoyhteyden liittämisestä nykyiseen huoltotiehen.**

Lukion sijaintivaihtoehdossa ve 2 henkilöauto-, huolto sekä palo-ja pelastusliikenne on helposti järjestettävissä nykytiestöltä. Sen sijaan jalankulku- ja pyörätietä on tarve rakentaa lisää. Kampusalueen sisällä ei ole varsinaisia jalankulun ja pyöräliikenteen väyliä kaakkois-luoteissuunnassa, joten Hiihtomajantien suunnasta on toteutettava väylä kadulta lukiolle, ks.kuva 34. Tässä vaihtoehdossa lukio sijoittuu alueen koilliskulmaan, joten keskustan suunnasta yhteys Hiihtomajantien kautta voi olla houkuttelevampi kuin Ounasvaarantien suojatien kautta. Luontevin yhteys lienee kampuksen keskeltä, jolloin se palvelee myös nykyisiä palveluja. Toinen vaihtoehto olisi ehkä Ounashallin koillispuolelta. Ounasrinteentien suojatieltä nouseva väylä on myös rakennettava shikaanimaiseksi lukion sijaintivaihtoehdon ve 1 mukaisesti. Lisäksi tarvitaan itäpuolen laajan pysäköintialueen halki kulkeva väylä, joka on sijoitettavissa puuustokaistan lounaisreunaan.




**Kuva 34. Tutkielma vaihtoehdon ve 2 tarvitsemista jalankulun ja pyöräliikenteen väylistä.**

Liikuntakampuksen alueella olisi tässä yhteydessä hyvä mahdollisuus liikennejärjestelyjen päivittämiseen vastaamaan nykyisiä tarpeita sekä alueen yleisilmeen kehittämiseen. Tämä vaatinee liikennealueiden osittaista uudelleen päällystämistä, oikopolkujen rakentamista kunnollisiksi kulkureiteiksi ja vaarallisimpien reittien käytön estämisestä sekä opastuksen ajantasaistamista. Samalla olisi syytä miettiä etelä- ja länsiosien pysäköinnin selkeyttämisestä ohjaamalla ehkä osa pysäköinnistä pohjoisosalle, jolloin pienipiirteisten alueiden ylläpito ja hallinnointi olisi helpompaa ja alue olisi selkeämpi. Myös jalkapallokentän päässä oleva epämääräinen alue olisi syytä muuttaa rakennetuksi pysäköintialueeksi ja johdattaa ulkoilureitti sen vieritse selkeästi.

# 7. Vaikutusten arviointi ja jatkosuunnittelu

Lukion toteuttaminen Ounasvaaran liikuntakampuksen alueelle aiheuttaa vain pieniä liikennevaikutuksia. Lukion moottoriajoneuvoliikenteen määrä on sen veran pieni suhteessa muuhun liikenteeseen, ettei uusia toimivuusongelmia ole odotettavissa.

Liikuntakampuksen itäpuolista huoltotietä esitetään korostettavaksi katumaiseksi. Sen myötä liittymää Ounasrinteentiellä on kehitettävä muun muassa näkemiä parantamalla ja rakentamalla Ounasrinteentielle väistötila tai vasemmalle kääntyvien kaista. Samalla huoltotielle on syytä rakentaa ns. sivusuunnan tulppasaareke. Toinen vaihtoehto on, että huoltotie muutetaan yksisuuntaiseksi siten, että ajo on sallittu itäpuolen laajalta pysäköintialueelta vain rinnettä alas eli Ounasrinteentien suuntaan. Tällöin edellä mainittuja kanavointeja ei tarvita.

Ounasrinteentien suojatien turvallisuuden parantamiseksi siihen on vähintääkin rakennettava liikennevalo-ohjaus. Jatkossa on mietittävänä vaihtoehtona suojaitenja pysäkkien siirtoa, mikä riippuu myös lukion sijainnista.

Edellä minitut toimenpiteet vaativat katusuunnittelua ja määrärahan osoittamista.

Uuden lukion opastettavauutta muun muassa osoitteen kautta on mietittävä, sillä kampusalueen palveluiden osoitteet perustuvat Hiihtomajantiehen ja kysymys on, saadaanko lukiorakennus riittävän selkeästi opastettua.

Uuden lukion sijainti on varsin lähellä nykyistä, joten lukion saavutettavuudessa ei ole merkittäviä eroja nykyiseen. Jatkossa on syytä pohtia, muutetaanko joukkoliikenteen reittejä Porokadun ja Ounasrinteentien välillä. Vaihtoehdossa ve 1 uusi lukio on lähellä Ounasrinteentien nykyisiä pysäkkejä. Vaihtoehdossa ve 2 lukio sijoittuu varsin kauas nykypysäkeistä. Matkaa kertyy noin 450 metriä, mikä on varsn pitkä pysäkkimatka. Vaihtoehtona voisi olla joukkoliikennereitin muuttaminen siten, että se kiertäisi Hiihtomajantien ja huoltotien kautta, jollon pysäkki voisi olla ve 2:n mukaisen rakennuksen vieressä. Kiertomatka olisi huomattava lisäys joukkoliikennereitteihin. Tässä vaiheessa ei ole varmutta, olisiko se mahdollista, vaan se vaatii laajempaa reitistötarkastelua. Myös Ounasrinteentien pysäkit tarvitsevat tasonnoston mm. esteettömyyden takia. Nämäkin vaativat jatkosuunnittelua ja rahoitusta.

Polkupyöräilyn pääreitistöä lienee syytä muokata siten, että liikuntakampuksen alueelle johtaa jatkossa vähintään aluereitti. Lukion lähialueella on rakennettava jalankulku- ja pyöräteitä. Ounasvaarantien suojatieltä rinnettä nouseva yhteys on rakennettava siten, että se täyttää mahdollimman hyvin esteettömyyden vaatimukset. Vaihtoehdossa ve 2 pyöräteitä on rakennettava lisäksi kampusalueen sisään ve 1:stä enemmän.

Uutta lukiota varten ei ole tarvetta rakentaa uusia autojen pysäköintipaikkoja, jollei kaavamääräykset sitä edellytä. Autopaikkoja on arkipäivän tilanteissa riittävästi nykyalueilla. Esteettömät autopaikat on osoitettava lukion sisäänkäynnin lähelle. Autopaikkojen nimeämättömyys mahdollistaa tehokkaan vuorottaiskäytön, eli lukion läheisyydessä paikat ovat lukion käytössä ja iltaisin ja viikonloppuisin vapaasti alueen muiden palvelujen käytössä. Pysäköintialueiden selkeyttäminen etenkin Santasportin ja jalkapallonkentän alueilla tehostaa pysäköintiä eli käytännössä vähentää tarvittavaa pinta-alaa per auto. Tapahtuma-aikojen pysäköintipaikkojen riittävyydestä on keskuteltava laajalti alueen toimijoiden ja päättäjien kesken.

Polkupyörien pysäköintiä varten tarvitaan riittävän laadukkaita telineitä (runkolukitusmahdollisuus) ja osan on oltava katettuja niin lukiolle kuin muillekin toimijoille. Hyvä pyöräliikenteen infra lisää pyöräilyn houkuttelevuutta ja vähentää autoliikenteen ja sen myös autojen pysäköinnin tarvetta.

Alueen jatkosuunnittelusssa on varmistuttava liikennealueiden lumitiloista niin, että lumia ei tarvitsisi kuljetaa jatkossakaan alueelta pois, mikä vähentää kustannuksia ja päästöjä. Samalla on kuitenkin huolehdittava riittävän viihtyisästä ympäristöstä eli on säilytettävä riittävästi puustoa ja viehralueita.

Lukion rakentaminen liikuntakampuksen alueelle tarjoaisi luontevan mahdollisuuden koko alueen ajanmukaistamiseen. Hankkeen yhteydessä olisi perusteltua päivittää liikennejärjestelyjä, kunnostaa väylä- ja aluerakenteita sekä yhtenäistää opastusratkaisuja eri toimijoiden tarpeet huomioiden. Toimenpiteet parantaisivat alueen toimivuutta ja selkeyttä sekä vahvistaisivat liikuntakampuksen viihtyisyyttä, houkuttelevuutta ja vetovoimaisuutta.

Jatkosuunnittelua varten alueen pohjakartta on syytä päivittää.