



Levin liikennejärjestelmäsuunnitelma 2050

Kittilän kunta

Lapin Elinvoimakeskus

Sisältö

1.	Lähtötiedot ja tavoitteet	2
1.1	Levin kehitys	2
1.2	Levin kaavoitus ja maankäyttö.....	3
1.3	Aikaisemmin laaditut suunnitelmat ja selvitykset	4
2.	Nykytilanne.....	7
2.1	Tie- ja katuverkko	7
2.2	Jalankulun ja pyöräilyn verkko	8
2.3	Liikennemäärät.....	9
2.4	Ski Bussin ja reittiliikenteen reitit	10
2.5	Tie- ja katuverkon valaistus	11
2.6	Ulkoilu- ja moottorikelkkareitit.....	12
2.7	Pysäköintipaikat ja rakenteellinen pysäköinti	17
2.8	Liikenneturvallisuus.....	19
2.9	Kunnossapito (talvihoito).....	21
3.	Haasteet ja kehittämistarpeet.....	24
3.1	Hankkeen osallistaminen ja nykytila-analyysi Levin liikennejärjestelmästä.....	24
3.2	Haastattelujen tulokset.....	25
3.3	Yrityskyselyn tulokset.....	30
3.4	Työpajan tulokset.....	31
4.	Levin liikennejärjestelmän tavoitetila.....	32
4.1	Levin alueen liikennejärjestelmän tavoitteet.....	32
5.	Kehittämissuunnitelma	34
5.1	Toimenpideohjelma, vastuut ja kustannusarviot.....	34
5.2	Kärkihankkeet.....	39
6.	Keskeiset vaikutukset	43
6.1	Saavutettavuus.....	43
6.2	Sosiaaliset vaikutukset.....	44
6.3	Ympäristövaikutukset.....	44
7.	Seuranta ja jatkotoimenpiteet	45

1. Lähtötiedot ja tavoitteet

Levin aseman ja kehityspolun tunnistaminen muodostaa liikennejärjestelmätyön perustan. Liikennejärjestelmätyön kannalta keskeistä on, että se ei ole erillinen tekninen dokumentti vaan osa laajempaa alueen kehitysohjelmaa. Siksi suunnitelmassa on huomioitu matkailun kehityksen ennusteet, maankäyttölinen suunnittelu ja aiemmat liikenne- ja turvallisuusselvitykset. Levi on edelleen voimakkaassa kehitysvaiheessa matkailun kasvun myötä, joten on olennaista tunnistaa ja ennakoida alueen muuttuvat liikennetarpeet, jotta palvelutaso, turvallisuus ja kestävä liikuminen voidaan turvata myös tulevaisuudessa.

1.1 Levin kehitys

Levi sijaitsee noin 170 km napapiirin pohjoispuolella Kittilän kunnassa ja toimii kansainvälisenä, ympärivuotisena matkailukeskuksena. Levi on Suomen suurin laskettelukeskus vapaa-ajanvietto- ja hissilippujen myynnillä mitattuna. Alueelle pääsee ympäri vuoden lentäen, junalla, bussilla tai omalla autolla. Leville voi saapua lentäen Kittilän lentoasemalle (n. 15 km), josta liikennöi lentoasemabussi, taksit ja tilauskuljetukset Levin tunturikylään. Talvikaudella Kittilään lentää suoria kansainvälisiä lentoja. Junalla pääsee joko Kolariin (n. ~80 km) tai Rovaniemelle (n. ~170 km), mistä kuljetaan jatkobussilla/omalla autolla Leville. Leville voi saapua myös linja-autolla kauko- ja paikallisreiteillä (esim. Onnibus ja Matkahuolto-yhteydet) tai omalla autolla.



Työ- ja elinkeinoministeriön 2025 julkaisussa

”Lapin alueelliset kehitysnäkymät syksyllä 2025” on tunnistettu, että matkailun voimakas kasvu Lapissa nostaa maankäytön ja liikenteen kehittämisen keskeiseksi edellytykseksi alueen kestäväälle kehitykselle. Investointibuumi ja laajeneva matkailutarjonta edellyttävät lisää rakentamista, uudenlaista maankäyttöä sekä merkittäviä liikenne- ja logistiikkainfran parannuksia. Samanaikaisesti asunto- ja työvoimapula korostaa tarvetta kaavoituksen ja rakennusprosessien nopeuttamiseen sekä kohtuuhintaisen ja kausityöntekijöitä palvelevan majoituskapasiteetin kasvattamiseen. Lyhyen ja keskipitkän aikavälin näkymissä keskeistä on, että investointien realisoituessa hotellipaikkojen ja lomakyläiden määrä kasvaa, mikä lisää paikallista rakentamis- ja infratarvetta. Maankäytön ja liikenteen kannalta mainitut kehityssuunnat luovat mahdollisuuksia mutta myös riskejä. Ilman riittävää maankäytön suunnittelua, kaavoituksen nopeuttamista ja investointien ennustettavuutta osa hankkeista voi viivästyä tai jäädä vajaakäytölle. Liikenteen ruuhkautuminen, heikko saavutettavuus tai puutteellinen logistiikkakapasiteetti heikentävät alueen kilpailukykyä ja voivat nostaa paikallisten haittavaikutusten tasoa.

Levin kehitys on ollut voimakasta ja suuntautunut kansainvälistymiseen sekä palveluvalikoiman laajentamiseen. Kesäkuussa 2017 valmistuneessa Levi 4 raportissa on esitetty, että Levin matkailun kävijämäärät ja yöpymiset ovat

nousseet vuoden 2013 noin 450 000 vuosittaisesta kävijästä vuoden 2025 tavoitteeseen, 1,2 miljoonaan kävijään. Vuoden 1997 valmistuneen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistumisen jälkeen suuria kehityshankkeita Levillä ovat olleet: Gondoli-2000-hissi, Hullu Poro Areena, Alppiihdon maailmancup, Golfkenttä, Levi Summit, Zero Point, North- ja Express-hissit, Levin tori, kylpylän laajennus sekä SouthPoint ja South-hissi. 2000-luvulla myös saavutettavuutta on parannettu erityisesti Kittilän lentoaseman ja kansainvälisten lentoreittien kautta, mikä on vauhdittanut ulkomaisten asiakkaiden kasvua ja avannut uusia markkina-alueita.

Toimintatarjonta on myös monipuolistunut. Hiihtokeskuksen rinnalle on syntynyt ohjelmalveluja, tapahtumia ja kesäkauden aktiviteetteja, mutta ympärivuotisuuden vahvistaminen on edelleen kehittämiskohde. Samanaikaisesti kestävä kehitys ja digitalisaatio ovat nousseet läpileikkaaviksi teemoiksi; raportissa korostetaan uusiutuvan energian, energiatehokkuuden, älykkäiden palvelujen ja ekologisuuden edistämistä sekä kestävä matkailun käytäntöjen ja yhteistyörakenteiden kehittämistä. Liikenteen osalta haasteina raportissa mainitaan julkisen liikenteen ja reittien puutteet.

1.2 Levin kaavoitus ja maankäyttö

Kaavoitus on liikennejärjestelmän kehittämisessä keskeinen väline, koska se määrittelee pitkän aikavälin tilankäytön, palveluverkot ja liikkumistarpeiden perustan. Kaavoitus ohjaa asuin, työpaikka ja palvelukeskittymien sijainnin sekä tiheyden, mikä puolestaan vaikuttaa matkojen pituuksiin, kulkutapavalintoihin ja joukkoliikenteen kannattavuuteen. Tiivis ja monikäyttöinen maankäyttö lyhentää etäisyyksiä, lisää kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä sekä parantaa joukkoliikenteen vetovoimaa, kun taas hajautunut rakentaminen lisää autoriippuvuutta.

Levillä on ollut voimassa kaava "Levin ympäristön matkailumaiseman ja maankäytön kehittäminen — osayleiskaava 1 ja 2", joka on päivätty ja hyväksytty 25.2.2008. Kaavassa tavoitevuodeksi on asetettu vuosi 2020. Osayleiskaavan tavoitteena on ollut säilyttää tiivis keskusta ja kompakti rakenne, ja alueen loma- ja matkailurakentaminen on osoitettu toteutettavaksi asemakaavoituksella. Osayleiskaavassa on esitetty uusia ajoneuvoliikenneyhteyksiä, muun muassa yhteystarve Taalovaarasta Ounasjoen yli mahdolliselle matkailukeskuksen laajentumisalueelle. Tämä yhteys on palvellut Levin kehittämistä ja parantanut liikenneyhteyksiä laajeneville maankäyttöalueille. Lisäksi suurimmille uusille maankäyttöalueille Uusiselässä ja Levikeskuksen itäpuolella on esitetty uusia yhteystarpeita, kun taas muut uudet maankäyttöalueet on määrätty tukeutumaan nykyisiin yhteyksiin.

Uusia jalankulun ja pyöräliikenteen yhteyksiä ja yhteystarpeita on esitetty kaikkien tärkeimpien tieyhteyksien varrelle; yleiskaavassa on esitetty uudet jalankulun ja pyöräliikenteen yhteydet kantatien 79 varrelle Kittilän taajamasta Leville ja edelleen Muonion suuntaan uusille loma-asuntoalueille. Lisäksi uusia jalankulun ja pyöräliikenteen yhteyksiä on esitetty maantien 955 varrelle Sirkasta Könkääle ja Rautuskylään sekä maantie 9555:lle Sirkkan koululta Rakavaarantien liittymään saakka.

Levin alueella on voimassa yli 100 asemakaavaa. Vanhimmat kaavat ovat astuneet voimaan 1970-luvun loppupuolella ja uusimmat taas 2020-luvun alkupuolella. Asemakaava-alueille on suurimmaksi osaksi kaavoitettu loma-asuntojen ja matkailua palvelevien rakennusten korttelialueita. Asemakaavoissa on lisäksi kaavoitettu runsaasti retkeily ja ulkoilualueita sekä rinnetoiminnoille varattuja alueita. Keskustoimintojen alueella asemakaavoissa on paljon liikerakennuksille ja muille liiketoiminnoille (esim. hotellitoiminnalle) kaavoitettuja alueita.

1.3 Aikaisemmin laaditut suunnitelmat ja selvitykset

Liikennejärjestelmäsuunnitelman laadinnassa on huomioitu aiemmat liikennesuunnitelmat ja selvitykset, koska niiden läpikäynti oli keskeistä suunnitelman johdonmukaisuuden, realistisuuden ja toimeenpanokelpoisuuden varmistamiseksi. Aiempien dokumenttien tarjoama historiatieto ja aiemmat päätökset muodostivat perustan, jonka päälle uusi liikennejärjestelmäsuunnitelma voidaan rakentaa. Aikaisempien selvitysten tavoitteiden tunnistaminen auttaa välttämään ristiriitaisia ratkaisuja ja turvaamaan pitkäjänteisen kehityksen linjat. Aikaisemmissa suunnitelmissa ja selvityksissä nousee erityisesti esille Levin saavutettavuuden varmistaminen, autoriippuvuuden vähentäminen, kestävyystavoitteet, liikenneturvallisuuden parantaminen ja sesonkivaihteluiden huomioiminen.

Levin liikennejärjestelmäsuunnitelma 1997

Leville on laadittu liikennejärjestelmäsuunnitelma vuonna 1997 (Tielaitoksen selvityksiä 50/1997). Tällöin suunnitelman tavoitteena on ollut löytää ratkaisut koko Levin aluetta koskevan järjestelmän kehittämiseksi. Tällöin maankäytönsuunnitelmien tavoitteena on ollut keskittää palvelut Levin keskusta-alueelle ja hillitä autoliikenteen kasvua kehittämällä maankäyttöä ja kulkuyhteyksiä keskustan ympäristössä sekä lisäämällä tehokasta joukkoliikennettä. Myös kantatien 79 toimivuuden varmistaminen on tunnistettu tärkeäksi koko alueen liikenteen toimivuuden kannalta.

Vuoden 1997 liikennejärjestelmän tavoitteet

- Vähentää autolla liikkumisen tarvetta ja liikenteen ympäristöhaittoja
- Hoitaa tarpeellinen liikenne mahdollisimman tehokkaasti, taloudellisesti ja vähin haittavaikutuksin
- Turvata tasapuoliset liikkumismahdollisuudet sekä ajoneuvoliikenteelle että jalankululle ja pyöräilylle
- Mahdollistaa ulkoilureittien ja liikuntapaikkojen turvallinen ja ympäristöllisesti korkealuokkainen käyttö
- Rauhoittaa loma-asuntoalueita tarpeettomalta liikennehäiriöltä
- Suunnitella joustavat matkaketjut vaihtopaikkoineen ja pysäköintijärjestelyineen
- Sopeuttaa liikennejärjestelyt alueen ympäristöön ottaen huomioon luonnonympäristön säilyttäminen ja taajamakuva
- Toteutettavissa järjestelyissä pyritään korkealuokkaiseen laatutasoon

Suunnittelulle asetetut tavoitteet

- Löytää ratkaisut Levin alueen käsittävän järjestelmän kehittämiseen
- Luoda malli arktisen taajaman/matkailukeskuksen liikennejärjestelmän suunnitelmiksi palvelemaan pienten taajamien ja matkailukeskuksen liikennejärjestelmän suunnittelua

Levin liikennejärjestelmän kehittäminen laaditun suunnitelman mukaisesti on edesauttanut Levin matkailukeskuksen kehittymisen yhdeksi Euroopan valovoimaisimmaksi matkailukeskukseksi. Se on omalta osaltaan taannut matkailun, maankäytön ja monipuolisen ulkoilun reittiverkoston kehittymisen ja laajentumisen sellaiseksi kuin Levi tänä päivänä on.

Muut aikaisemmin laaditut suunnitelmat ja selvitykset

Työn lähtötietoina on käyty läpi myös muut liikenteeseen viittaavat suunnitelmat ja selvitykset, joissa korostuu Levin saavutettavuuden varmistamista kansainvälisellä, valtakunnallisella ja paikallisella tasolla, mukaan lukien lentoyhteydet, rautatieyhteydet, päätiet ja liityntäyhteydet. Kestävyys ja siirtymä kohti hiilineutraalia liikennettä olivat myös keskeisiä teemoja, samoin kuin kestävien kulkutapojen edistäminen: kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen osuuden

sekä raideliikenteen tukeminen. Liikenneturvallisuuden parantaminen ja liikenteessä kuolleiden sekä vakavasti loukkaantuneiden määrän vähentäminen nousivat toistuvasti esiin. Lisäksi suunnitelmissa painotettiin toimintavarmuutta normaali- ja poikkeusoloissa sekä elinkeinoelämän ja logistiikan toimivuuden turvaamista tavara- ja työmatkaliikenteen sujumuuden avulla. Levin kannalta korostuivat myös sesonkivaihteluiden huomioiminen ja ympärivuotisten ratkaisujen mitoittaminen sekä matkaketjujen solmukohtien ja palveluympäristöjen, kuten matkakeskusten ja pysäköintiratkaisujen, kehittäminen.

Taulukko 1. Aikaisemmin laaditut suunnitelmat ja selvitykset.

Aikaisemmat suunnitelmat ja selvitykset	Liikenteelliset tavoitteet
Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Saavutettavuus: Liikennejärjestelmä takaa koko Suomen saavutettavuuden ja vastaa elinkeinojen, työssäkäynnin ja asumisen tarpeisiin. ▪ Kestävyys: Ihmisten mahdollisuudet valita kestävämpiä liikkumismuotoja paranevat – erityisesti kaupunkiseudulla ▪ Tehokkuus: Liikennejärjestelmän yhteiskuntatalouden tehokkuus paranee.
Valtakunnallinen alueiden käyttötavoite	Alueidenkäyttötavoitteet korostavat mm. elinvoimaisuutta, saavutettavuutta, kestävästä liikkumisesta ja sen edellytyksiä, olemassa olevan infrastruktuurin priorisoimista sekä kansainvälisyyttä.
Lapin liikennejärjestelmäsuunnitelma 2040	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Lapin liikennejärjestelmä on hiilineutraali vuonna 2045 ▪ Kansainvälisen ja maan sisäisen saavutettavuuden kehittäminen tukee Lapin kilpailukykyä
Lapin liikennestrategia 2050	<p>VISIO 2036; Lapin liikennejärjestelmä kehittyy pohjoismaisessa yhteistyössä kestävästi ja tukee alueen elinvoimaa ja kasvua sekä liikkumisen sujumuutta ja turvallisuutta.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Elinkeinoelämän ja sotilaallisen liikkuvuuden kuljetukset ovat toimivia ja tehokkaita normaali- ja poikkeusoloissa ▪ Matkailun ja arjen liikkumisen palvelut ovat helppokäyttöisiä ja liikkuminen kestävä ja turvallista <p>VISIO 2050; Lapin liikennejärjestelmä on hiilineutraali, älykäs ja globaaleihin muutoksiin sopeutuva.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Lappi on kansainvälisesti ja kansallisesti kytkeytynyt ▪ Liikennejärjestelmä on resilientti ja turvallinen
Lappisopimus, Lapin maakuntaohjelma 2026–2029	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kehitetään olemassa olevaa infraa ja parannetaan alemman tieverkon kuntoa ▪ Matkailun ja henkilöliikenteen tarpeet huomioidaan (lentoasemat, laadukkaat tieyhteydet henkilö- ja linja-autoliikenteelle) ▪ Liikenneyhteyksillä tuetaan alueen elinkeinoja (metsäteollisuus, kaivostoiminta, matkailu) ja alueellista elinvoimaa
Kittilän kuntastrategia 2025–2030	Kittilän kuntastrategian arvot ovat luonto, inhimillisyys, vieraanvaraisuus ja edelläkävijyys.
Levin tulevaisuustyö	<p>Liikenteellisiä tavoitteita strategiassa on:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Reittien kehittäminen ▪ Ympärivuotisuus ▪ Ympärivuotinen saavutettavuus lentäen, junalla ja maanteitse ▪ Vastuullisen energiakäytön ja liikkumisen parantaminen Levillä esimerkiksi aurinkoenergian ja robotisaatio ratkaisuin
Levi 4-raportti	Liikenteelliset tavoitteet keskittyvät saavutettavuuden parantamiseen.

Lapin liikenneturvallisuuksuunnitelma 2025–2030	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Liikenteessä kuolleiden ja loukkaantuneiden määrä vähenee jatkuvasti. ▪ Viimeistään vuoteen 2050 mennessä liikenteessä kuolleiden ja vakavasti loukkaantuneiden määrässä on päästy nollassoon kaikissa liikennemuodoissa. ▪ Kestävien kulkutapojen osuuden nostaminen 35 %.
Tunturi-Lapin liikenneturvallisuuksuunnitelma	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Henkilövahinko-onnettomuuksien väheneminen ▪ Liikenneosaamisen ja –tietouden lisääminen kaikissa ikäryhmissä ▪ Liikenneympäristön turvallisuuden ja viihtyvyyden lisääminen ▪ Miellyttävien liikennekokemusten lisääminen (liikkumista eri kulkumuodoilla eivät rajoitaisi liikenneympäristön esteet, liikenneympäristöstä tai muista liikkujista aiheutuvat pelot ja että liikennesääntöjen mukaan liikkuminen olisi turvallista yleisillä alueilla)
Tunturi-Lapin kestävä liikumisen strategia	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Saavutettavuuden parantaminen maankäytössä ja rakentamisessa ▪ Kestävien valintojen helpottaminen (arjessa ja matkailussa) eri liikkujanäköt huomioimalla ▪ Kyytien yhdistely ja joukkoliikenne ▪ Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantaminen ▪ Raideliikenteen edistäminen ▪ Jatkuva kestävä liikumisen koordinaatio

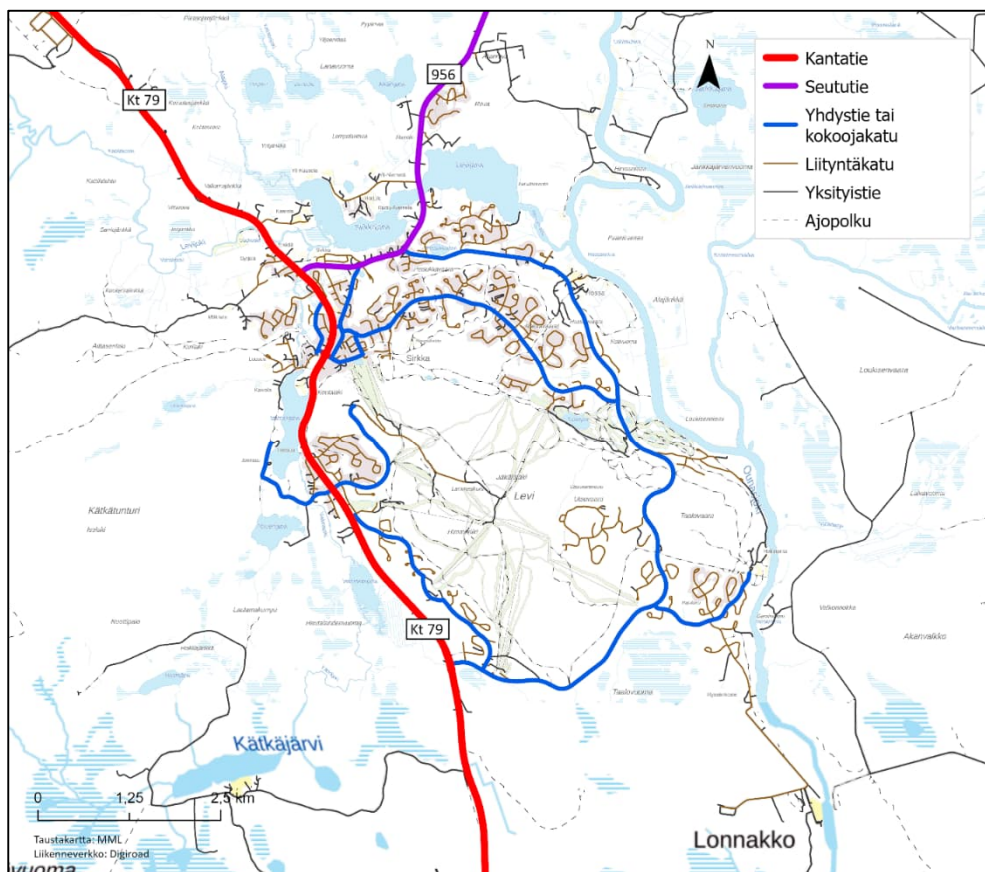
2. Nykytilanne

Levin liikenneverkko rakentuu kantatie 79:n ja seututien 956/955 ympärille. Alueella on laaja maantie- ja katuverkosto sekä merkittävä yksityis- ja metsäautotieverkosto. Matkailuun liittyvät ulkoilu-, latu- ja kelkkareitit muodostavat laajan reittiverkoston, ja paikallisliikenteestä vastaavat ski-bussi sekä kauko- ja reittibussiyhteydet. Talvikunnossapito organisoitu hoitoluokituksin ja sopimusmallein. Kausivaihtelu, pysäköintipaineet sekä liikenneturvallisuus ovat verkon keskeisiä haasteita.

2.1 Tie- ja katuverkko

Levin ajoneuvoliikenteen rungon muodostavat kantatie 79 (Rovaniemeltä Muonioon) sekä kantatieltä Levin ydinkeskustan pohjoispuolelta erkaneva seututie 956 (Ounasjoentie) Könkäälle ja Tepastoon. Seututieltä 956 erkanee idän suuntaan seututie 955, joka jatkuu Inariin. Levin matkailukeskuksen ympärillä Levitunturin itäpuolelta kiertää yhdystie 9555 (Levin ympäristie) ja suunnittelualueen lounaisosassa on yhdystie 9403 (Äkäsjoki–Ruottama).

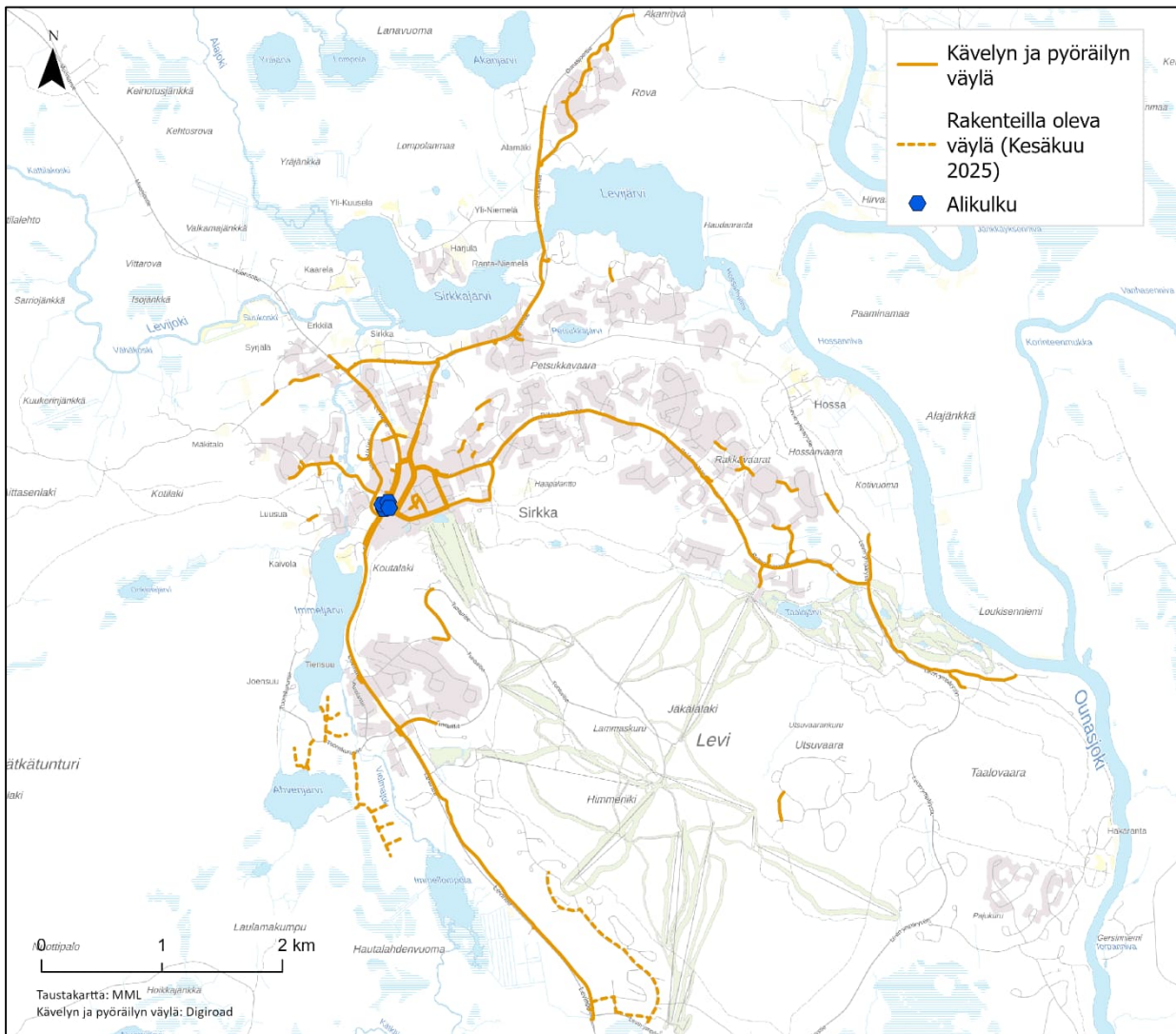
Tärkeitä kokoojateitä ovat Rakkavaarantie, Leviraitti, Taalontie Taalovaarassa sekä tunturin huipulle nouseva Tunturitie. Lisäksi alueella on laaja katu-, yksityis- ja metsäautotieverkosto. Erillisiä jalankulun ja pyöräliikenteen väyliä on kantatien 79, seututien 956, Levin ydinkeskustan katujen sekä Rakkavaarantien varrella. Levin matkailukeskuksen maantieverkon kokonaispituus on noin 25 km (aluerajaus: Uuselkä–Levijoki–Akanrova). Katuverkon kokonaispituus on noin 130 km.



Kuva 1. Levin tie- ja pääkatuverkko vuonna 2025

2.2 Jalankulun ja pyöräilyn verkko

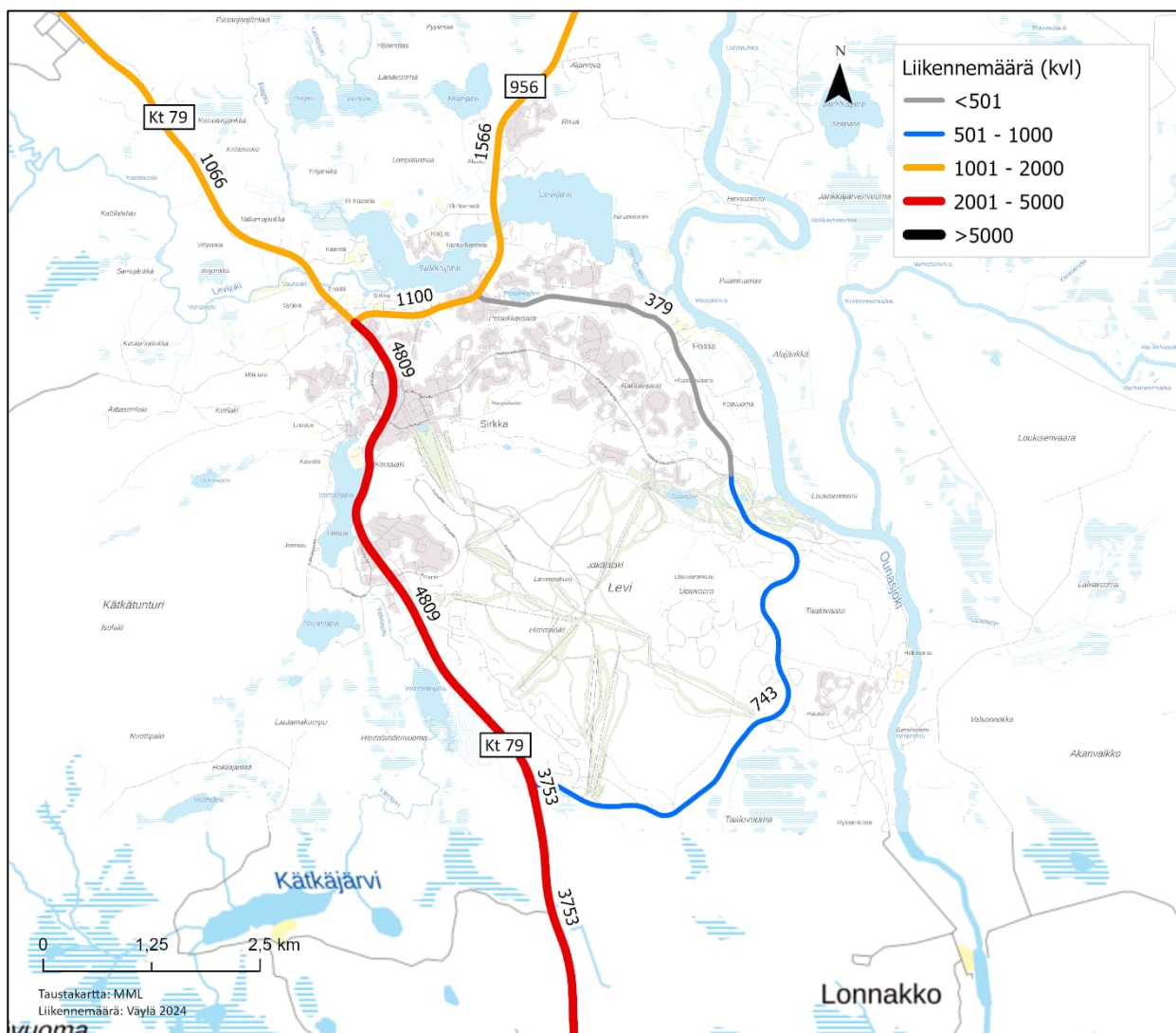
Levin alueella jalankulun ja pyöräiliikenteen väylät sijoittuvat pääosin maanteiden varrelle, erityisesti kantatien 79 ja seututien 956 välille Levin keskustan ja Alamäen välillä. Lisäksi jalankulun ja pyöräiliikenteen väyliä on Levin keskuksen kaduilla sekä Rakkavaarantiellä. Levin matkailukeskuksen maantieverkostolla on noin 13 km jalankulun ja pyöräiliikenteen väyliä, ja katuverkoston osalta niitä on noin 25 km.



Kuva 2. Jalankulun ja pyöräilyn verkko maanteillä ja kaduilla.

2.3 Liikennemäärät

Levin alueelta liikennemäärätietoja on saatavilla vain maanteiden osalta. Kantatien 79 (Rovaniemeltä Muonioon) keskimääräinen vuorokausiliikennemäärä on Levin kohdalla noin 4800 ajoneuvoa. Kantatien 79 ja seututien 956 risteyskohdalla liikennemäärä kantatiellä laskee merkittävästi. Seututie 956 keskimääräinen arkivuorokausiliikennemäärä on noin 1000 ajoneuvoa. Levin ympäristysten liikennemäärä on suurimmillaan eteläosissa noin 700 ajoneuvoa vuorokaudessa. Levin liikennemäärissä huomioitavaa on erittäin suuret kausivaihtelut, esimerkiksi kantatiellä 79 koko liikennemäärä maaliskuussa on yli kaksi kertaa suurempi kuin toukokuussa.



Kuva 3. Levin maantieverkon liikennemäärät vuonna 2024 (KVL2024). Katuverkolta ei ole saatavissa liikennemääriä.

2.4 Ski Bussin ja reittiliikenteen reitit

Oy Levi Ski Resortin Ski-bussi hoitaa Levin paikallisliikennettä lokakuun lopusta toukokuuhun tai rinteiden sulkeutumiseen saakka. Bussireitit yhdistävät osan suurimmista loma-asuntoalueista hissien ala-asemiin. Reittejä on kaksi, ja niiden kohtaamispiste sijaitsee Eturinteiden Zero Point -talon edustalla.

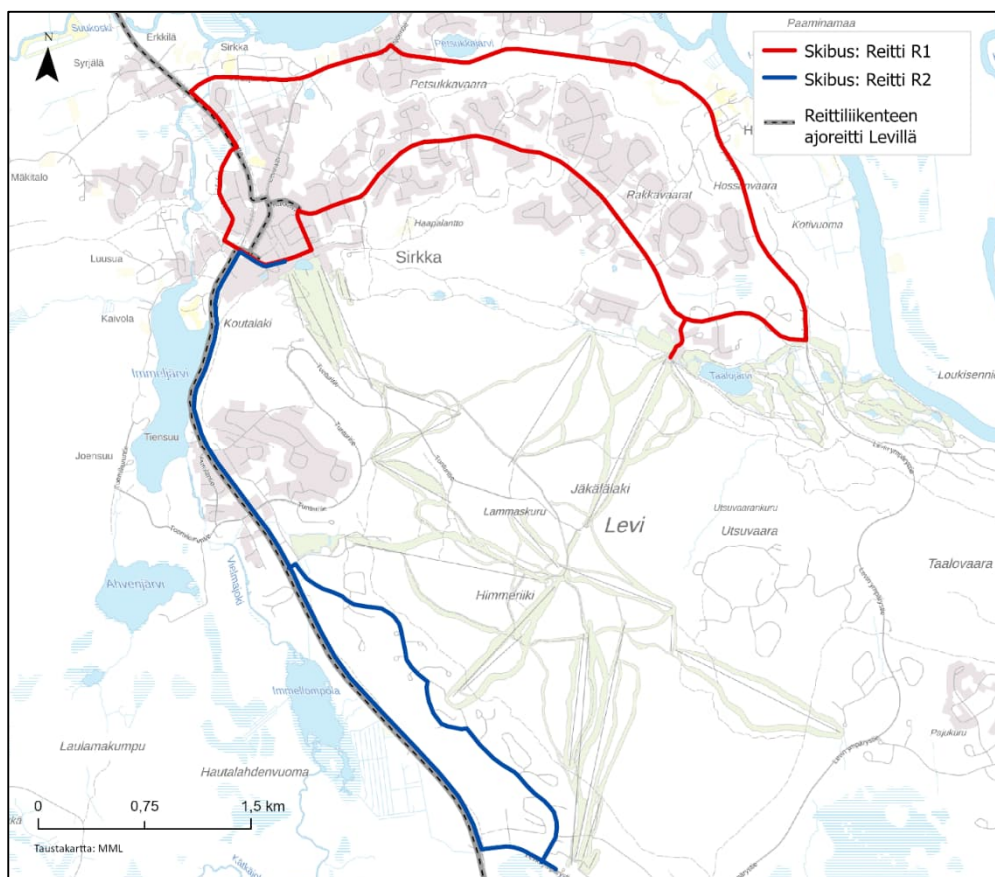
Talviesongin liikennöinti:

- Pohjoinen reitti: 2 kertaa tunnissa (30 minuutin välein)
- Eteläinen reitti: 4 kertaa tunnissa (15 minuutin välein)

Liput ja hinnat:

- Ski-bussia voi käyttää veloitusetta yhteen suuntaan, mikäli matkustajalla on voimassa oleva hissilippu ja hänellä on mukanaan lasketteluvälineet.
- Muulloin kyyditys on maksullinen; kertaliput, päivä- ja kausiliput voi hankkia verkkokaupasta tai hissilippu-toimistosta.
- Bussista on mahdollista ostaa ainoastaan kertalippuja.

Kaukoliikenteen osalta Leville kulkee bussiyhteyksiä Rovaniemeltä Eskelinen Lapin Linjojen reiteillä ja etelästä myös OnniBusin vuoroilla. Matkailusesonkina Kittilästä liikennöi lisäksi paikallinen Tunturilinjat useita vuoroja päivittäin, aikataulut mukautuen lentoliikenteen vuoroihin.

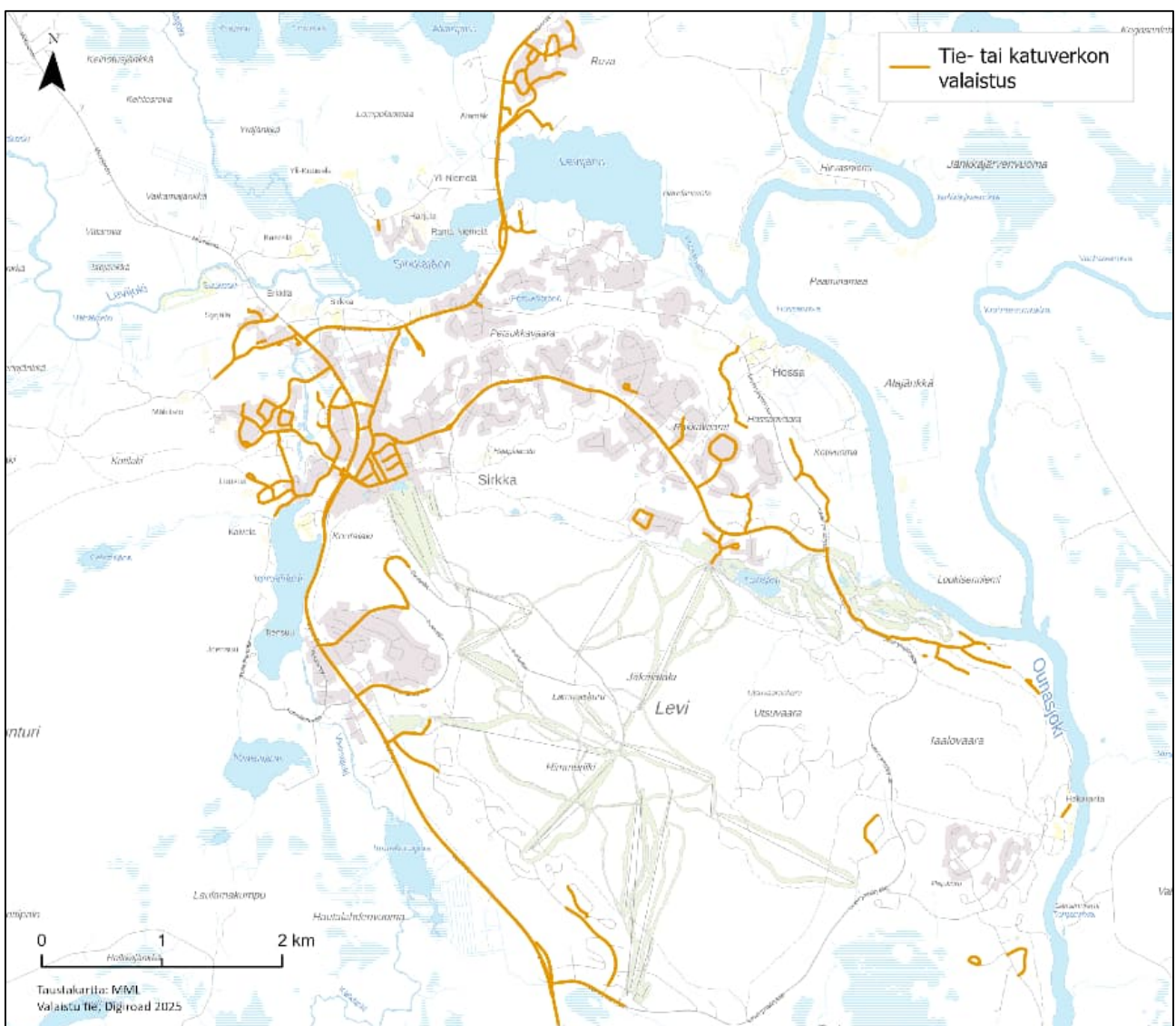


Kuva 4. Ski-bussien reitit Levillä vuonna 2025.

2.5 Tie- ja katuverkon valaistus

Kantatie 79 on valaistu Levin ympäristien liittymästä pohjoiseen aina Atrin asemakaava-alueen kohdalle asti, ja maantie 956 on valaistu kantatieltä 79 pohjoiseen Akanrovan asemakaava-alueen tuntumaan. Maantieverkon valaisinrakenteita on uusittu tarvittaessa tierakennushankkeiden yhteydessä, mutta suurin osa rakenteista on valaisimia lukuun ottamatta useiden vuosikymmenten ikäisiä. Lähivuosina valaistusta tullaan päivittämään erityisesti Levin keskustan alueella.

Kunnan katuverkolla valaistus on toteutettu keskustan ja pysyvän asutuksen asemakaava-alueilla sekä vilkasliikenteisimmillä pääkaduilla ja alueilla, joissa on jalankulun ja pyöräliikenteen väyliä sekä ski-bus-liikennettä. Kunta ylläpitää noin 1 800 valaisinta, joista noin 70 % on LED-tekniikkaa. Viime vuosina katuvalaistusta on systemaattisesti uudistettu LED-valaisimiin ja etäohjaustekniikkaan, ja uudistustyö jatkuu tavoitteena, että kaikissa Levillä sijaitsevilla katuvalaistuksissa käytettäisiin LED-tekniikkaa vuoteen 2027 mennessä.



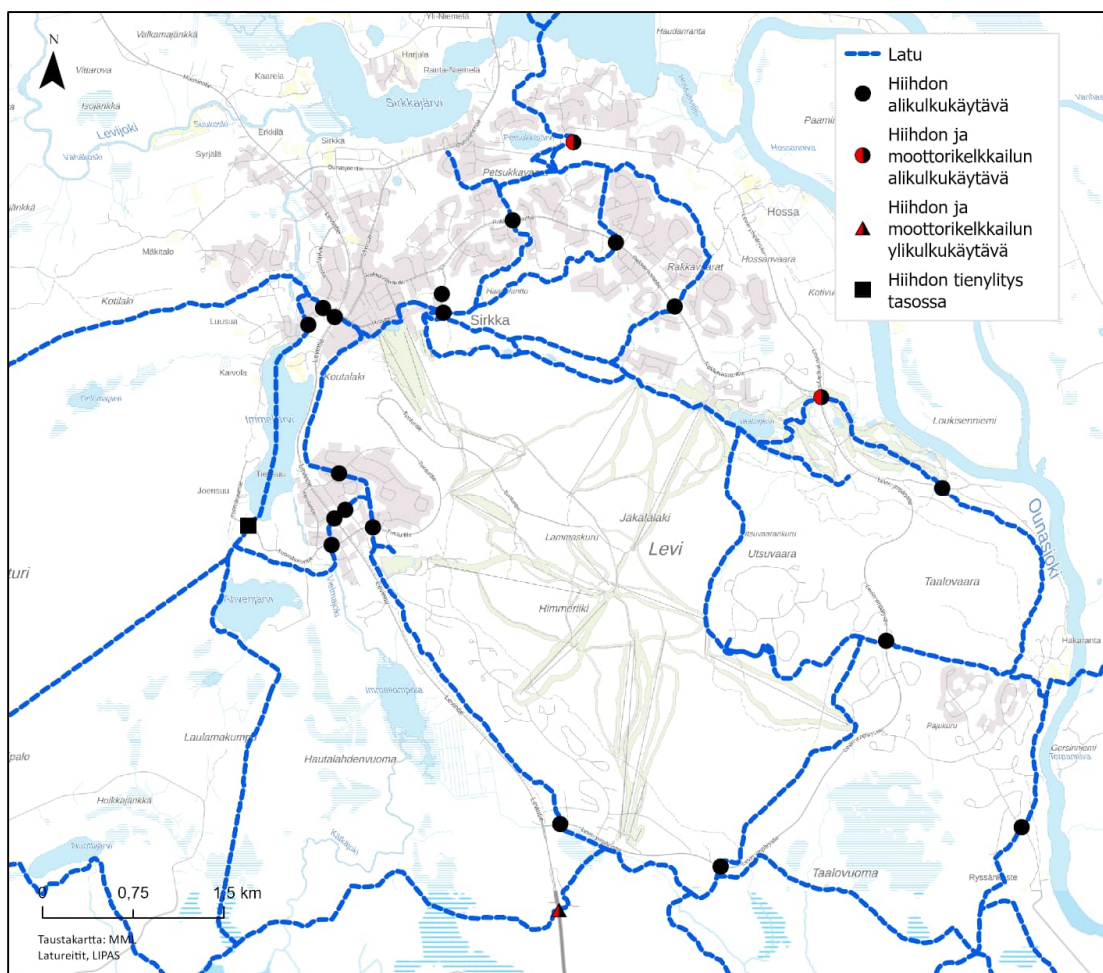
Kuva 5. Tie- ja katuverkon valaistus

2.6 Ulkoilu- ja moottorikelkkareitit

Levin matkailukeskuksen alueella on yli 1 000 km ulkoilu- ja moottorikelkkareittejä, jotka muodostavat merkittävän vetovoimatekijän alueen matkailulle.

Latuverkosto

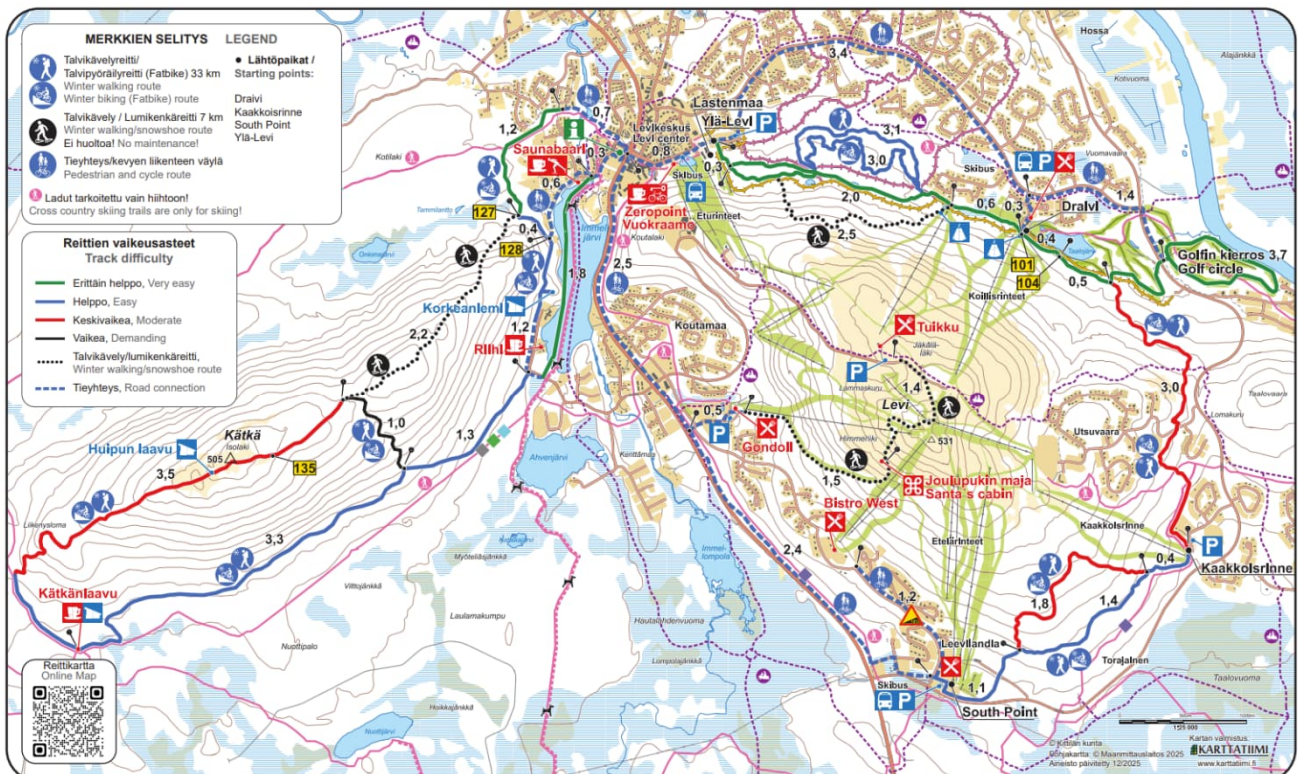
Kunnostettuja laturia on talvisin noin 230 km. Latu- ja tieverkoston risteämät on toteutettu vilkkaimmin liikennöityjen teiden ja suosituimpien reittien kohdalla eritasoratkaisuna (alikulukäytävä tai silta). Viime vuosina latujen huollon haasteeksi on muodostunut vanhimpien alikulukäytävien riittämätön kunto suhteessa nykyaikaiseen kunnossapito-kalustoon. Kunta on määrätietoisesti uusinnut katuverkon alikulukäytäviä viime vuosina ja enää muutamia uusittavia kohteita sijaitsee keskustan eteläpuolella.



Kuva 6. Levin alueen latuverkosto (www.infogis.fi/levi).

Talvikävely- ja talvipyöräilyreitit

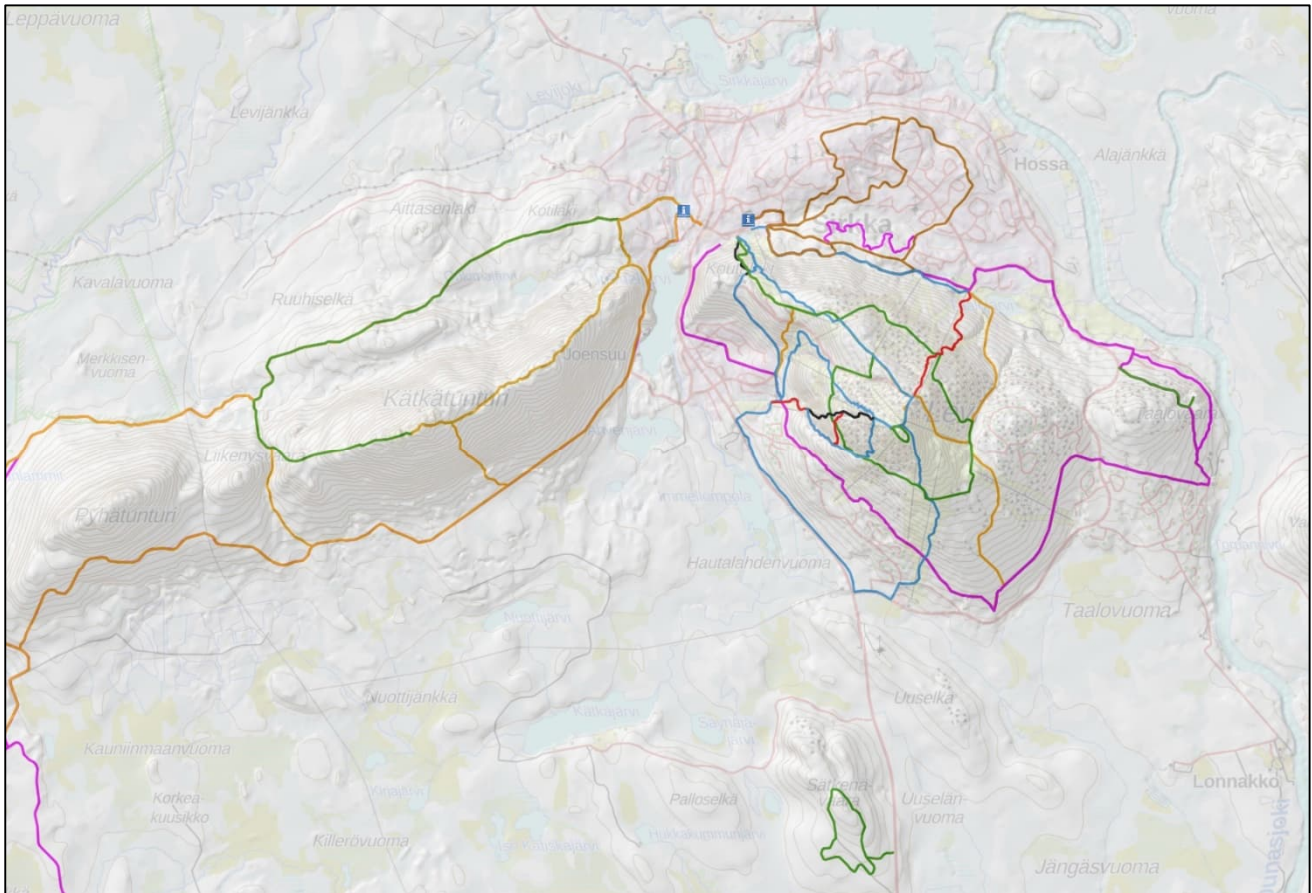
Kunnostettuja talvikävely- ja pyöräilyreittejä on talvisin noin 100 km. Reitit sijoittuvat Levin ja Kätkätuntureiden ympäristöön. Latu- ja tieverkoston risteämät on toteutettu vilkkaimmin liikennöityjen teiden ja suosituimpien reittien kohdalla eritasoratkaisuna (alikulukikäytävä tai silta). Viime vuosina latujen huollon haasteeksi on muodostunut vanhimpien alikulukäytävien riittämätön kunto suhteessa nykyaikaiseen kunnossapitokalustoon. Kunta on määrätietoisesti uusinnut katuverkon alikulukäytäviä viime vuosina ja muutamia uusittavia kohteita on edelleen keskustan eteläpuolella.



Kuva 7. Levin alueen talvikävely- ja talvipyöräilyreitit (www.infogis.fi/levi)

Patikka- ja maastopyöräilyreitit

Patikka- ja maastopyöräireittejä on yhteensä noin 140 km. Reitit sijoittuvat Levi- ja Kätkätuntureiden ympäristöön ja ulottuvat myös Ylläksen suuntaan.

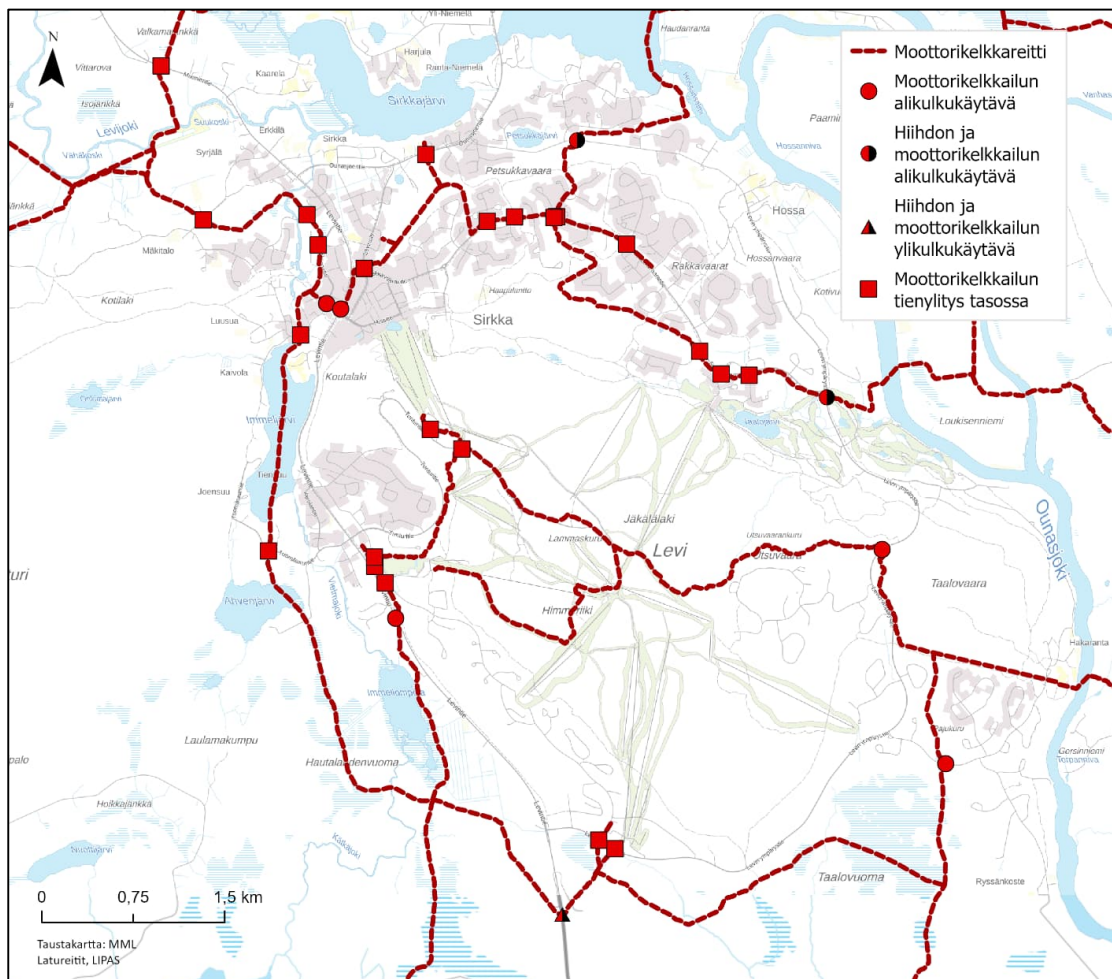


Kuva 8. Levin alueen patikka- ja maastopyöräireitit (www.infogis.fi/levi)

Moottorikelkkareitit

Kittilän ja Levin alueella on noin 950 km virallisia moottorikelkkareittejä. Moottorikelkkareitit sijoittuvat omiin erillisiin maastokäytäviin lukuun ottamatta Immeljärven jääosuutta, jossa kulkee moottorikelkkareitin lisäksi hiihtolatu sekä talvikävely- ja talvipyöräilyreitti. Reitit risteävät järven pohjoispäässä mutta muutoin reitit ovat järven osuudella erilleen toisistaan. Alueelle ei sijoitu Metsähallituksen hallinnoimia moottorikelkkareittejä.

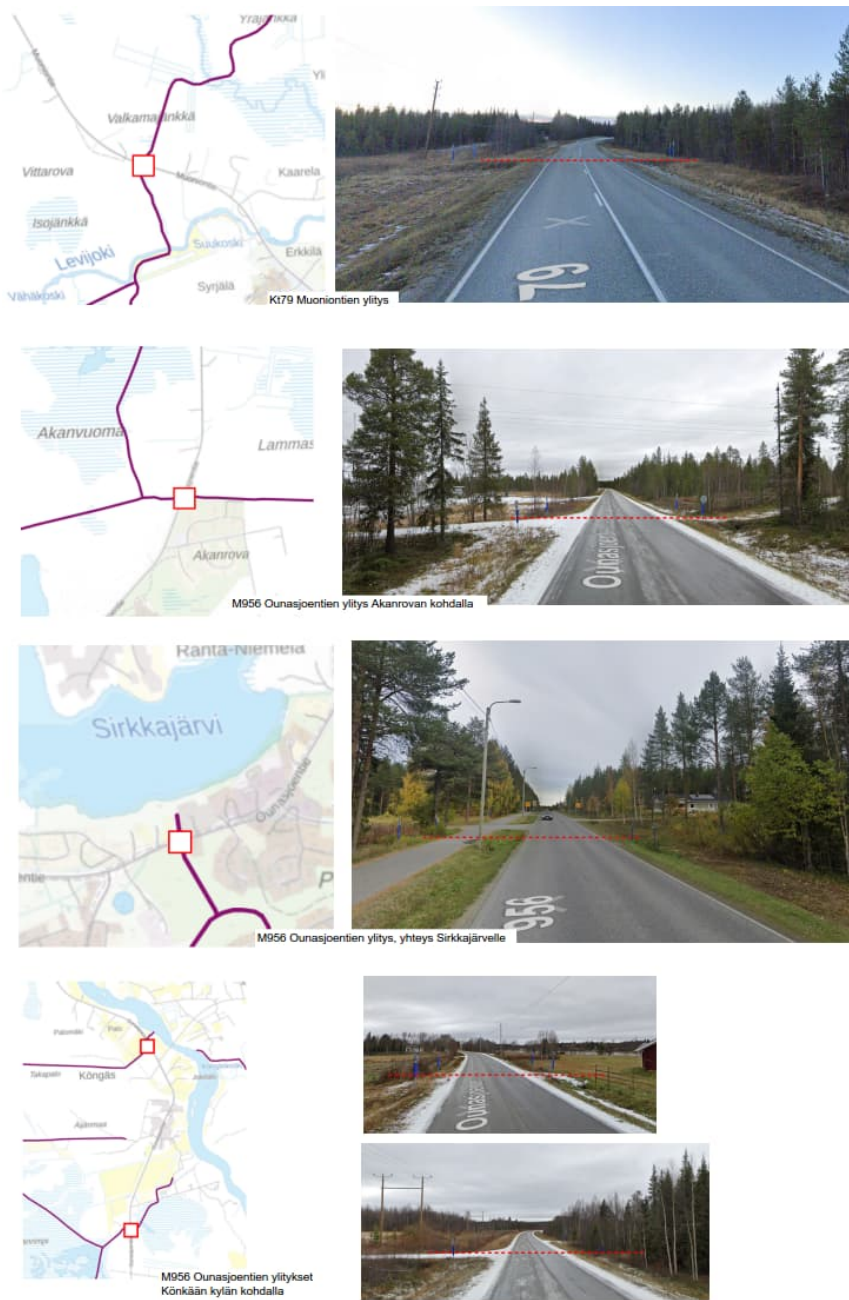
Tie- ja reittiristeykset on vilkkaimmilla katu- ja maantiesuoksilla toteutettu eritasoratkaisuna, kuten alikulkukäytävän tai siltarakentein.



Kuva 9. Levin alueen moottorikelkkareitit (www.infogis.fi/levi)

Maantieverkolla vilkkaimpia kelkkareittien tasoristeyksiä on Levin kiertävällä reitillä Kt79 Muoniontiellä sekä Mt956 Ounasjoentiellä Akanrovan asemakaava-alueen pohjoispuolella. Ylityskohdista Kt79 Muoniontien kohta sijoittuu maantien 100 km/h nopeusrajoitusalueelle ja Mt 956 Ounasjoentien kohta Akanrovassa 80 km/h nopeusrajoitusalueelle. Em. reitit ovat osa vilkkaasti liikennöityä Levin ympärysreittiä. Kyseisissä kohdissa tulevaisuuden tavoitteena on eritasoratkaisut.

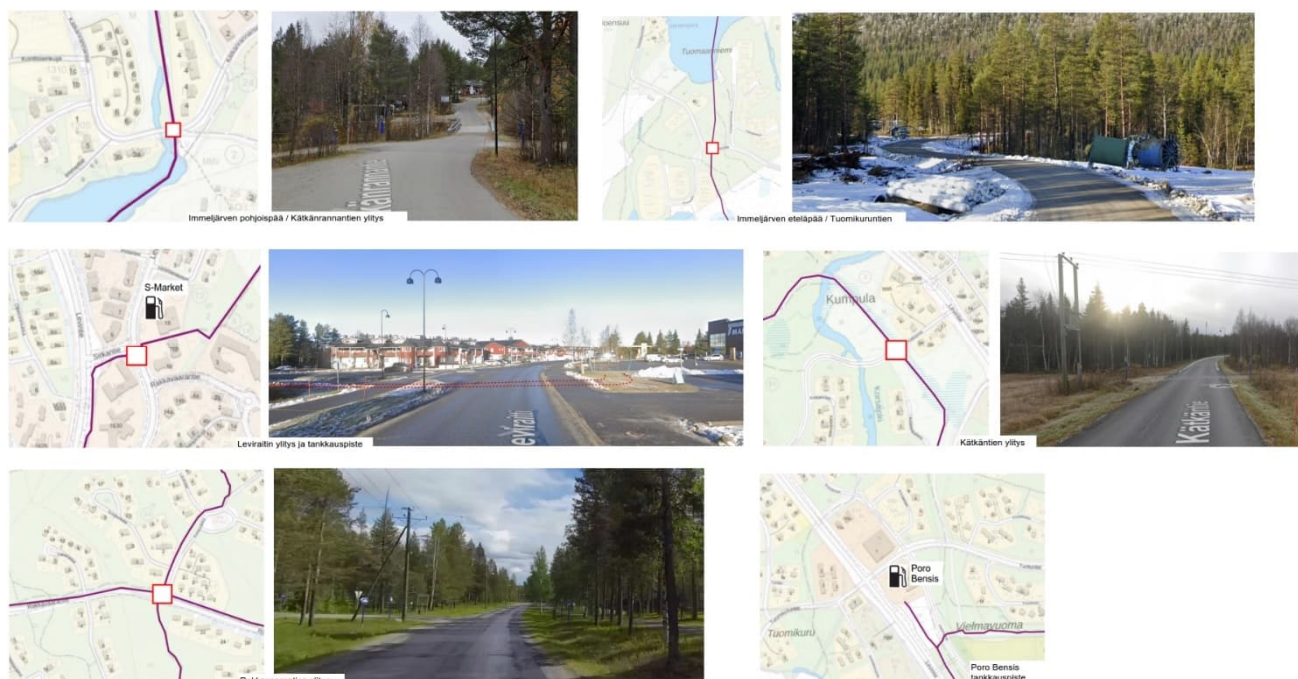
Maantieverkon tasoylityksiä on myös Mt 956 Ounasjoentiellä noin 250m Sirkan koulun eteläpuolella sekä Könkään kylällä. Nämä reitit toimivat yhdysreitteinä Sirkkajärveltä Levin keskustaan sekä Könkөөllä Tonttulan elämäskylään / Ounasjoelle. Eritasoratkaisuiden toteuttaminen erityisesti Sirkan koulun eteläpuoliseen ylityskohtaan on maankäytöllisesti hyvin haastavaa.



Kuva 10. Moottorikelkkareitin tasoyliykset maantieverkolla (www.kartta-kittila.sitowise.com, Google Maps)

Katuverkolla vilkkaimpia kelkkareittien tasoristeyksiä on Immeljärven pohjoispäässä Kätkänrannantiellä, Immeljärven eteläpäässä Tuomikuruntiellä, Levin keskustassa Leviraitilla, Rakkavaarantiellä Keskirakan kohdalla sekä Kätkän alueella Kätkäntiellä. Ylituskohdat sijoittuvat Rakkavaarantietä lukuun ottamatta 40km/h nopeusrajoitusalueille. Rakkavaarantiellä nopeusrajoitus on 50km/h.

Katuylitysten turvallisuutta on parannettu alentamalla katuverkon nopeusrajoituksia, avartamalla ylityspaikan näkemiä, tehostamalla katujen kunnossapitoa (palteiden madallukset) sekä toteuttamalla reiteille hidastuksia ennen ylityskohtaa. Kätkänrannantien ylityskohtaan on lisäksi toteutettu rakenteellinen korotus, joka pakottaa autot lähes pysähtymään ennen ylityspaikkaa. Eritasoratkaisuiden toteuttaminen em. kohtiin on maankäytöllisesti ja teknisestikin hyvin haastavaa.



Kuva 11. Moottorikelkkareitin tasoylitukset katutieverkolla sekä tankkauspisteet (www.kartta-kittila.sitowise.com)

Moottorikelkkareittien yleisiä tankkauspisteitä Levillä on S-Marketin (Leviraitti) sekä Poro Bensin (Tunturitie) yhteydessä. Tankkauspisteisiin on lyhyt siirtymä viralliselta kelkkareitiltä. Monella kelkkavuokrausyrityksellä on lisäksi toimipisteessään omat tankkauspisteet.

2.7 Pysäköintipaikat ja rakenteellinen pysäköinti

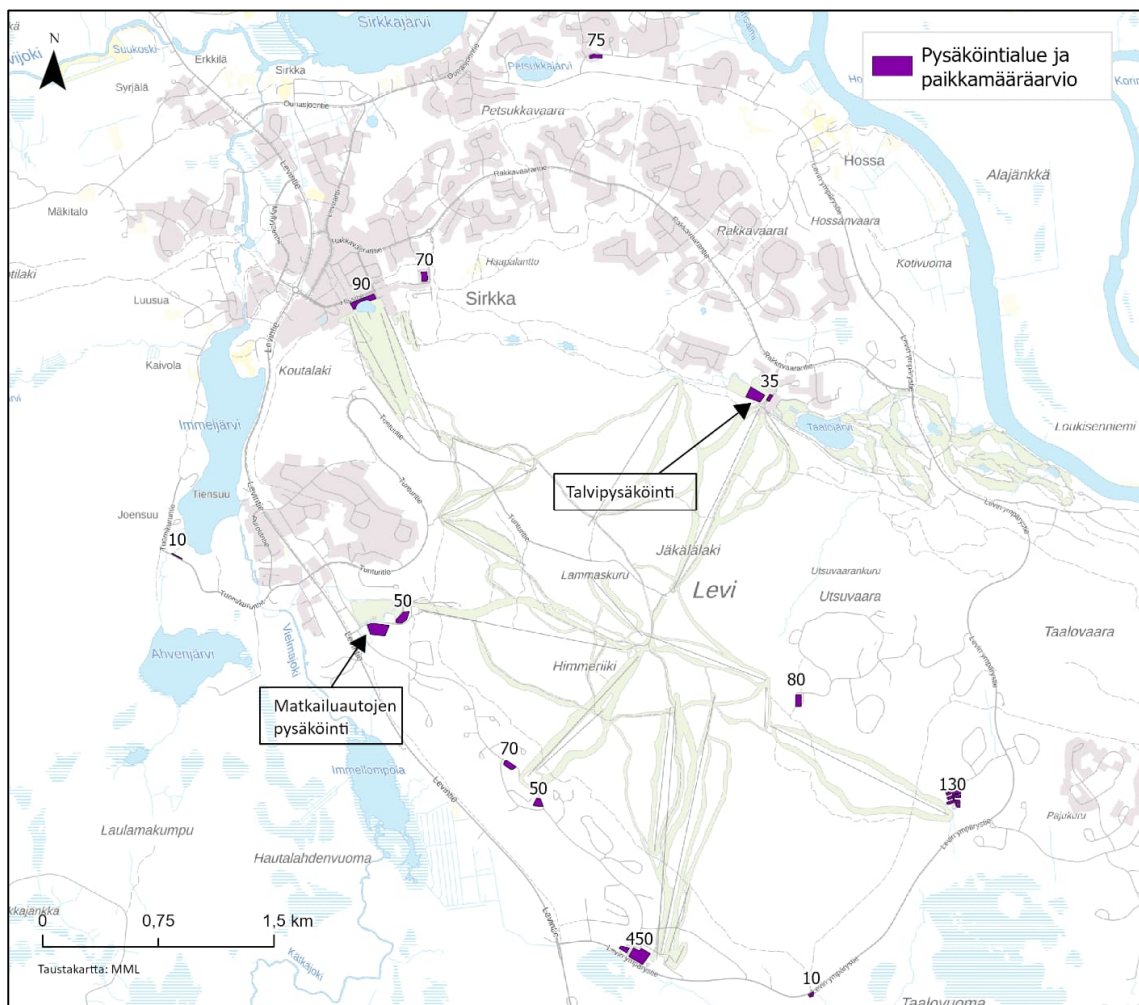
Talviesongin aikana Levin ympäristössä on noin 1 200 yleistä pysäköintipaikkaa, joita järjestävät kunta tai Oy Levi Ski Resort Ltd. Pysäköintialueet sijoittuvat pääosin rinteiden ala-asemien yhteyteen, Ylä-Levin asemakaava-alueelle (Ensilumenladun pysäköintialue) sekä Levijärven tuntumaan.

Levin keskustassa on yksityistä, rakenteellista pysäköintiä Sokos-hotellin alla, jossa on noin 170 autopaikkaa. Pysäköintilaitos on maksullinen.

Syksyn ruska- ja talven huippusezonkeina (joulu, pääsiäinen) keskustan yleiset pintapysäköintipaikat eivät aina riitä, ja villi pysäköinti on aiheuttanut haittoja esimerkiksi hotellien ja kauppojen pihilla. Talvisin ongelmia esiintyy myös suosituimpien hiihtolatuojen läheisyydessä, erityisesti Immeljärven ympäristön katuverkolla. Hotellien ja kauppojen piha-alueilla (mm. Levi Hotel Spa, Hullu Poro, Sirkantähti, Levimarket, S-market) on yhteensä noin 350–400 pintapysäköintipaikkaa. Nämä paikat on ensisijaisesti tarkoitettu kiinteistöjen asiakkaille ja henkilökunnalle; pysäköintiä rajoitetaan aikarajoituksin, maksullisuudella ja aktiivisella valvonnalla.

Levin keskustan yleiset pysäköintialueet kuuluvat pysäköintivirhemaksujen piiriin. Pysäköinnin valvonnasta vastaa poliisi, jonka resurssit ovat erityisesti sesonkiaikoina rajalliset, jolloin valvonta kohdistuu pääosin pelastusteihin ja liikenneturvallisuuteen.

Sesonkien pysäköintipainetta on pyritty hallitsemaan paikallisliikenteellä, kuten ski-bussilla. Viime vuosina pysäköintialueita on myös rakennettu ja laajennettu Levin pohjoispuolelle Levijärven ulkoilureittien yhteyteen sekä eteläpuolelle South Pointin ympäristöön. Maankäytön kehittyessä, erityisesti Levin keskustassa, pintapysäköintipaikkojen määrä tulee todennäköisesti vähenemään, mikä asettaa haasteita keskustan liikennejärjestelyiden toimivuudelle.

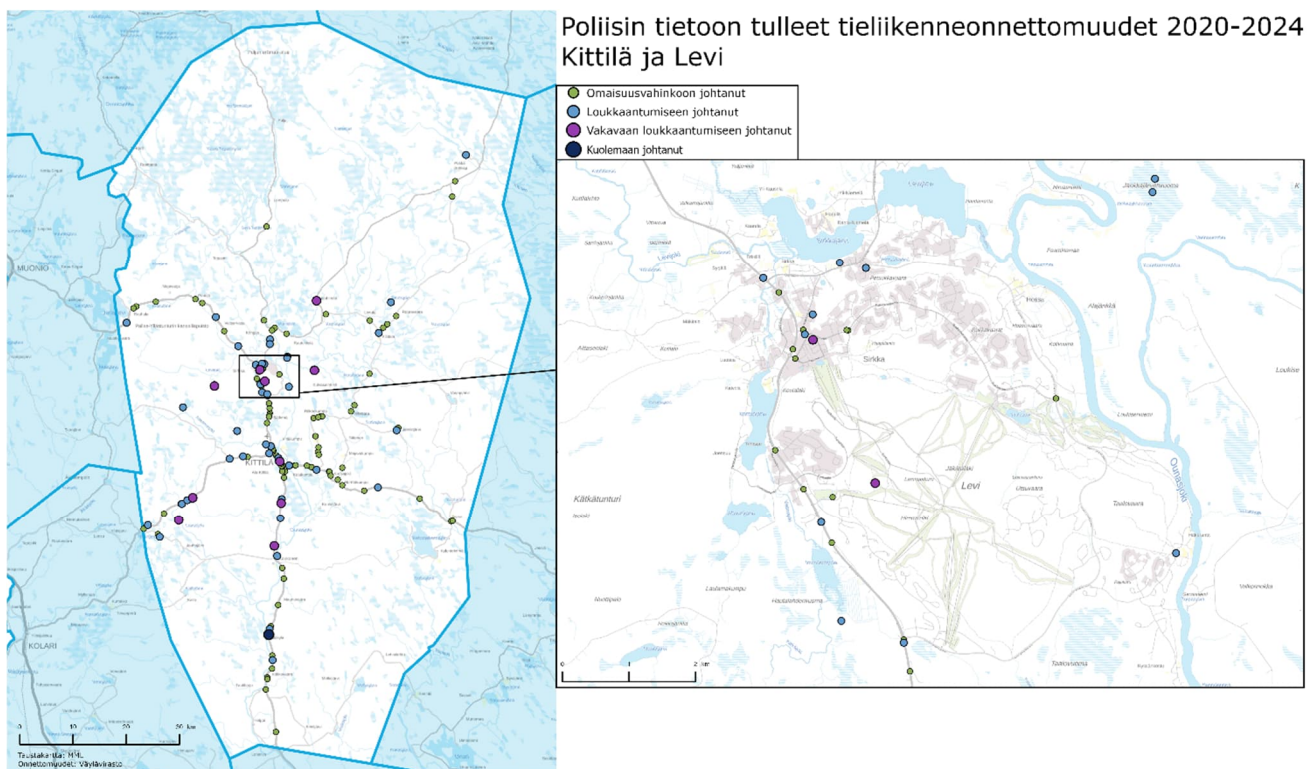


Kuva 12. Yleiset pysäköintialueet Levin ympäristössä.

2.8 Liikenneturvallisuus

Kittilässä vuosina 2020–2024 tapahtuneissa tieliikenneonnettomuksissa osallistien ikä oli useimmiten 25–44 tai 65–74-vuotta. Onnettomuksien osallisissa korostuivat 21–24-vuotiaat sekä henkilövahinkoja kärsineet 55–64-vuotiaat. Poikkeuksellisen vähän onnettomuksien osallisena oli yli 65-vuotiaita. Henkilövahinkoja onnettomuksissa kärsineiden osallisten kulkutapa oli useimmiten henkilö- tai pakettiauto, mutta myös moottorikelkalla kulkeneet kärsivät useasti henkilövahinkoja. Onnettomuksissa kuolleiden kulkumuoto oli henkilö- tai pakettiauto. Omaisuusvahinko-onnettomuudet huomioituna yleisimmät onnettomuusluokat olivat yksittäisonnettomuudet ja hirvionnettomuudet. Henkilövahinko-onnettomuksista suurin osa oli yksittäisonnettomuuksia.

Yleisimmät onnettomuusluokat henkilövahinko- ja omaisuusvahinko-onnettomuksissa (N=158) 2020–2024 oli yksittäisonnettomuus 46 kpl (29 %), hirvionnettomuus 37 kpl (23 %) ja peräänajo-onnettomuus 8 kpl (13 %). Yleisimmät onnettomuusluokat henkilövahinko-onnettomuksissa 2020–2024 yksittäisonnettomuus 28 kpl (52 %), ohitusonnettomuus 5 kpl (9 %) ja risteämisonnettomuus 5 kpl (9 %).



Kuva 13. Poliisin tietoon tulleet tieliikenneonnettomuudet 2020-2024 Kittilä ja Levi

Turvallinen liikkuminen -hankkeessa liikenneturvallisuutta arvioitiin asukaskyselyn avulla, ja sen perusteella Levin liikenneturvallisuus todettiin heikommaksi kuin muissa vertailuun osallistuneissa Lapin matkailukeskuksissa. Kyselyn tuloksissa nousi esiin liikenneturvallisuushaasteena jalan ylittäminen suojateiden ulkopuolelta, nopeusongelmat autoissa ja moottorikelkkailussa sekä väärin pysäköinti ja pysäköintitilojen ahtaus erityisesti Sirkkan palvelualueilla. Kävely oli yleinen liikkumistapa, mutta sen liikenneturvallisuutta pidettiin heikkona, ja pyöräilyn turvallisuudesta oli hajanaisia kokemuksia — noin kolmannes arvioi sen melko huonoksi. Henkilöauton käyttö korostui selvästi (92 % vastaajista), mikä lisäsi autoihin liittyviä riskejä ja etsintäliikennettä, ja moottorikelkkailu näkyi sekä vahinkokorvausten että henkilövahinko onnettomuksien määrässä. Kokonaisuutena tulosten myötä Levi tarvitsi kohdennettuja toi-

menpiteitä jalankulun, pysäköinnin, nopeusvalvonnan, moottorikelkkaliikenteen ja joukkoliikenneyhteyksien kehittämiseksi, jotta liikenneturvallisuuden taso voitaisiin nostaa muiden matkailukeskusten tasolle. Kokonaisuutena liikenteen ja joukkoliikenneyhteyksien kehittämiseksi, jotta liikenneturvallisuuden taso voitaisiin nostaa muiden matkailukeskusten tasolle.

Taulukko 2. Levin liikenneteemat ja niiden erityispiirteet.

Teema	Kuvaus	Erityispiirteet
Liikennekäyttäytyminen	Levillä liikennekäyttäytymisessä on useita kyselyssä esille nousevia ongelmia, ja niiden tilanne koettiin lähes poikkeuksetta huonommaksi kuin muilla matkailualueilla. Näitä ovat mm. tien ylittäminen muualta kuin suojatieltä, ylinopeudet autoliikenteessä ja moottorikelkkaliikenteessä, pysäköinti muualle kuin merkityille paikoille, lauduilla kävely tai pyöräily ja moottorikelkalla ajo muualla kuin moottorikelkoille sallituilla reiteillä.	Tien ylittäminen muualta kuin suojatieltä, vaikka suojatie on käytössä, koettiin Levillä selvästi yleisemmäksi kuin muilla alueilla.
Liikenneturvallisuus	Muihin matkailukeskuksiin verrattuna henkilöautoliikenteen ja joukkoliikenteen liikenneturvallisuus koetaan Levillä hieman heikompänä. Kaikkia liikennemuotoja tarkasteltaessa Levin alueen liikenneturvallisuus koetaan yleisesti heikoimpana verrattuna muihin matkailukeskuksiin.	Moottorikelkkailun koetaan olevan melko turvallista, vaikka moottorikelkkaonnettomuudet ovat yleisin kulkumuoto henkilövahinko-onnettomuuksissa.
Kävely	Kävely on toiseksi suosituin liikkumismuoto Levillä. Se kuuluu 70 %:lla vastaajista yhdeksi pääsääntöisistä liikkumismuodoista. Kävely on etenkin paikallisten ja vapaa-ajan asukkaiden keskuudessa.	Alueita vertailtaessa kävelyn liikenneturvallisuuden koetaan olevan heikoimmalla tasolla juuri Levillä.
Pyöräily	Levillä pyörällä liikutaan melko vähän verrattuna muihin matkailualueisiin. Pyörällä liikkuvat pääasiassa asukkaat ja vapaa-ajan asukkaat.	Levin alueella pyöräilyn liikenneturvallisuus jakaa muita alueita enemmän vastaajia, ja kolmannes Levin vastaajista arvioi pyöräilyn liikenneturvallisuuden vähintään melko huonoksi.
Kuluttavat	Levillä yleisin liikkumistapa on oma henkilöauto (92 % vastaajista). Verrattuna muihin matkailualueisiin Levillä henkilöautoa käytetään liikkumiseen eniten. Toiseksi yleisimpiä ovat kävely (70 %) ja pyöräily (36 %). Moottorikelkkailu on neljänneksi suosituin kulkutapa Levillä (12 %, keskitasoa verrattuna muihin matkailualueisiin).	Levillä korostuu henkilöauton käytön yleisyys ja polkupyöräilyn vähäisyys.
Pysäköinti	Levillä isoksi haasteeksi kyselyn perusteella nousee pysäköintitilojen ahtaus ja ruuhkaisuus sekä väärin pysäköinti. Pysäköinnin haasteet kohdistuvat etenkin Sirkan palvelualueille.	
Maastoliikenne	Kymmenen vuoden tarkastelujaksolla (2014–2023) Kittilässä on tapahtunut kaksi kuolemaan johtanutta maastoliikenneonnettomuutta. Muihin alueisiin verrattuna Kittilässä liikennevakuutuksesta korvataan eniten moottorikelkkailun omaisuus- ja henkilövahinkoja. Onnettomuuksien tarkat sijainnit eivät ole tiedossa, joten ei ole varmaa, että ne kohdistuvat juuri Leville.	Moottorikelkkailussa henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia tapahtuu Kittilässä vuosittain keskimäärin noin kolme.

2.9 Kunnossapito (talvihoito)

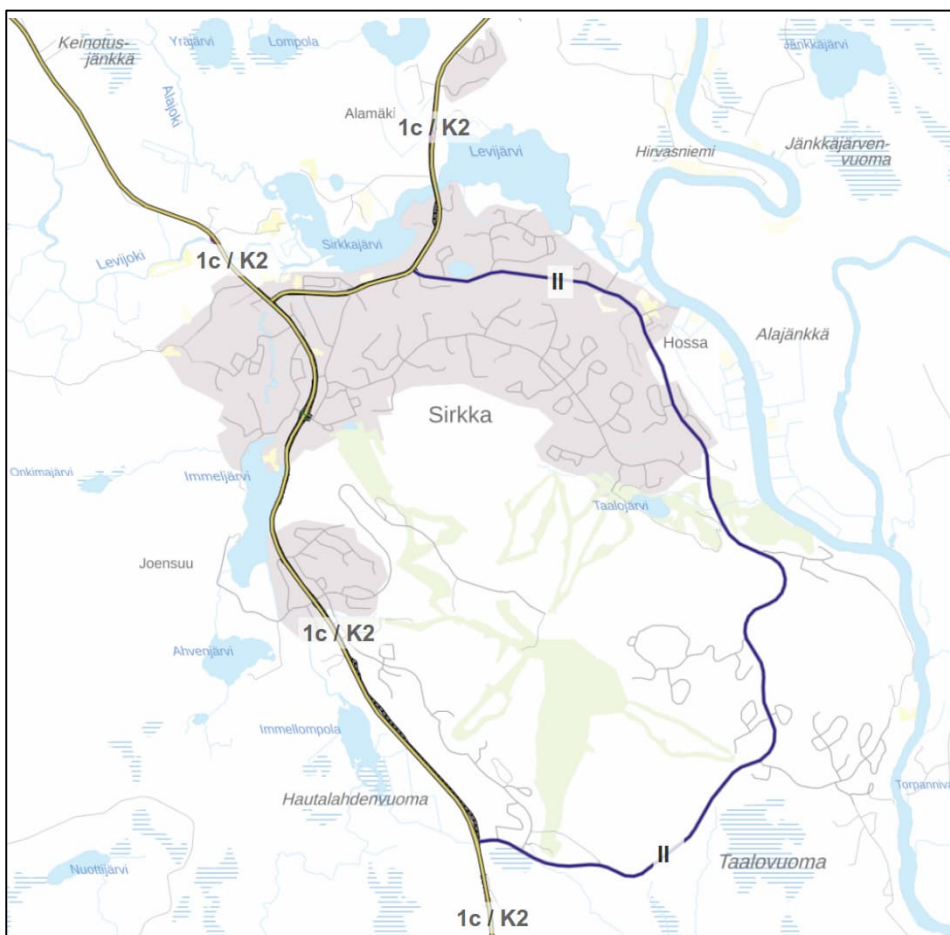
Tien merkitys sekä liikennemäärä ja -koostumus vaikuttavat talvihoidon palvelutasoon, jonka määrittämisessä käytetään talvihoitoluokitusta. Vastaavanlaisia luokitteluperiaatteita sovelletaan myös katuverkkoon ja ulkoilureittiverkostoon. Matkailukeskuksen ympäristössä talvihoitoa tehostetaan kaikilla edellä mainituilla väylillä matkailusesonkien, kuten joulun ja hiihtokauden, aikana liikennemäärien kasvaessa.

Maantieverkko

Maantieverkon kunnossapito hoidetaan alueurakkamallilla, joka kattaa sekä talvi- että kesähoidon. Nykyinen Kittilän viiden vuoden (2023–2028) alueurakka käsittää koko Tunturi-Lapin maantieverkon Kittilän, Kolarin ja Muonion kuntien alueella.

Levin matkailukeskuksen maantieverkosto (aluerajaus Uuselkä–Levijoki–Akanrova) on noin 25 km pitkä ja koostuu kantatiestä 79 (Levintie, Muoniontie) sekä maanteistä 956 (Ounasjoentie) ja 9555 (Levin ympärystie).

Talvihoitoluokitukset ovat seuraavat: kantatie 79 ja maantie 955 kuuluvat talvihoitoluokkaan 1c, niiden rinnalla kulkevien jalankulun ja pyöräliikenteen väylien talvihoitoluokka on K2, ja maantie 9555 on luokiteltu talvihoitoluokkaan II. Tämän työn yhteydessä ei ole havaittu tarvetta muuttaa olemassa olevia hoitoluokituksia.



Kuva 14. Levin alueen maantieverkko hoitoluokittain (lähde Väylävirasto)

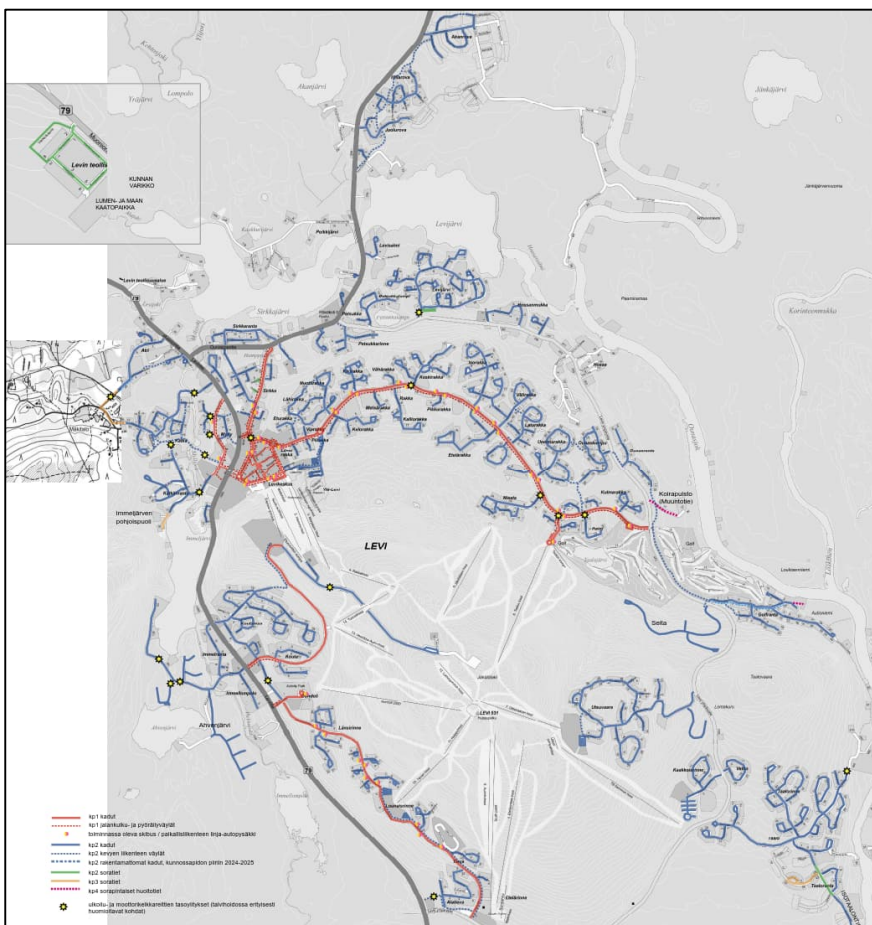
Katuverkko

Kunnan Levin katuverkosto käsittää noin 150 km, josta jalankulun ja pyöräilyn väyliä on noin 25 km, sekä noin 5 ha yleisiä alueita (torit, aukiot, pysäköintialueet). Katu- ja tieverkko on jaettu neljään kunnossapitoluokkaan. Kunnossapitoluokkaan 1 kuuluvat Levin vilkasliikenteisimmät pää- ja kokoojaketut, torit ja pysäköintialueet sekä niitä palvelevat jalankulun ja pyöräilyn väylät. Kunnossapitoluokkaan 2 kuuluvat tonttikaduiksi luokiteltavat asuin- ja mökkialueiden kadut pysäköintialueineen sekä niitä palvelevat jalankulun ja pyöräilyn väylät. Kunnossapitoluokassa 3 ovat pääosin sorapintaiset katuverkkoon liittyvät tiet, ja kunnossapitoluokkaan 4 sijoittuvat pääasiassa sorapintaiset kunnallistekniset huoltotiet.

Maantie- ja katuverkon korkeimmat kunnossapitoluokat (1c/kp1 ja II/kp2) ovat laatuvaatimustasoiltaan samanlaiset.

Levin matkailukeskuksen katuverkon talvikunnossapito hoidetaan tällä hetkellä puitesopimusmallilla siten, että kunta tilaa tarvittavat talvikunnossapitotyöt sopimuksen piirissä olevilta urakoitsijoilta ja työt tehdään kunnossapitoluokituksen vaatimusten mukaisesti. Kesähoitotyöt toteutetaan vastaavanlaisella sopimusmallilla tarvittaessa.

Katuverkon talvikunnossapidossa sovellettiin alueurakkamallia viimeiset noin 15 vuotta, mutta viime vuosina työn hinta-laatusuhde ei tyydyttänyt kuntaa, minkä seurauksena kunnossapito hoidetaan toistaiseksi puitesopimusperusteisesti. Tämän työn yhteydessä ei ole havaittu muutostarvetta katuverkon kunnossapitoluokituksen osalta.



Kuva 15. Levin alueen katuverkko kunnossapitoluokittain (lähde Kittilän kunta)

Reittiverkosto

Levin matkailukeskuksen alueella on satoja kilometrejä ulkoilureittejä. Reittiverkoston — moottorikelkkareittien, hiihtolatujen sekä pyöräily- ja kävelytalvireittien — talvihoito on järjestetty urakkamallilla vuodesta 2019 lähtien.

Moottorikelkkareittien talvihoito on jaettu kolmeen kunnossapitoluokkaan. Kunnossapitoluokkaan 1 kuuluvat Levin matkailukeskuksen lähialueen reitit sekä Leviltä länteen, itään ja etelään suuntautuvat reitit. Luokkaan 2 kuuluvat Levin pohjoispuolen reitit, ja luokkaan 3 muut kelkkareitit. Luokituksen taustalla ovat, kuten tie- ja katuverkollakin, reittien liikennemäärät sekä turvallisuus.

Reittien kesähoito- ja kunnostustyöt tehdään kunnan omana työnä. Tämän työn yhteydessä ei ole noussut esiin muutostarpeita esimerkiksi reitistöjen kunnossapitoluokitusten osalta.

3. Haasteet ja kehittämistarpeet

3.1 Hankkeen osallistaminen ja nykytila-analyysi Levin liikennejärjestelmästä

Haastattelut, työpajat ja kyselyt ovat olennaisia liikennejärjestelmätöiden laadinnassa, sillä ne tuottavat päätöksenteolle välttämätöntä laadullista tietoa, lisäävät sidosryhmien sitoutumista ja varmistavat suunnitelman käytännön toteutettavuuden. Paikallistuntemus auttaa paljastamaan liikennejärjestelmän päivittäisiä käytäntöjä, ongelmakohtia ja toimintatapoja. Hankkeen aikana toteutettiin useita asiantuntijahaastatteluja, kaikille avoin työpaja ja yrityksillä suunnattu yritys kysely. Yhdistämällä haastattelujen, työpajojen ja kyselyjen tuloksia luotiin kokonaiskuva liikennejärjestelmän haasteista ja kehittämistarpeista.

Alla on tiivistetty haastattelujen, työpajojen ja kyselyiden kautta esiin nousseet yleiset pääteemat Levin liikennejärjestelmän nykytilan haasteissa ja kehittämistarpeissa. Haastattelujen, työpajojen ja kyselyiden pääteemojen keskeiset yhteneväiset tekijät olivat: kausiluonteisuus ja sesonkikuormitus, pysäköinnin ja solmukohtien kapasiteetti sekä ohjaus, tavara- ja jakelulogistiikan haasteet, julkisen ja kestävien kulkumuotojen kehittämistarve, liikenneturvallisuus ja opastus. Nämä elementit ovat toimineen tämän työn tavoitteiden ja toimenpiteiden laadinnan lähtökohtina.

1. Pysäköinti ja keskustan ruuhkautuminen

Keskustan ja hissiasemien läheisyydessä pysäköintitila koettiin puutteelliseksi; Eturinteen järjestelyt nähtiin epäselvinä ja kuormittavina muille alueille. Pysäköinnin valvonnan ja ohjauksen puute etenkin sesongin aikana lisäsi etsintäliikennettä ja ruuhkia. Tarvitaan toimivia ratkaisuja, jotka toimivat myös sesongin ulkopuolella — vaihtoehtoja mainittiin liityntäparkit, pysäköintitalo tai maanalainen pysäköinti sekä dynaamiset hintaratkaisut ja mobiilimaksaminen.

2. Tavara- ja jakelulogistiikka

Tavarantoimittajien pääsy kiinteistöjen läheisyyteen oli heikko, mikä lisäsi kantomatkoja ja ajokertoja ja heikensi tehokkuutta. Jakelu- ja huoltoliikenteelle ei ollut suunniteltu erillisiä paikkoja, mikä aiheutti konflikteja jalankululle ja pysäköinnille. Ratkaisuna tarvitaan kenttäkohtaisia lastaus- ja jakelupisteitä, aikataulutusta sekä logistiikan ohjausta erityisesti huippusesonkeina.

3. Julkinen liikenne ja kuljetusten koordinaatio

Paikallisliikenteen palvelut koettiin rajallisiksi ja taloudellisesti haastaviksi ylläpitää. Hiihtobussien, iltayhteyksien ja talviaikaisten linjojen kehitys puuttui. Taksien ja turistibussien hallinta huippusesongin aikana vaati lisää organisointia ja keskitettyjä pysäköintiratkaisuja. Kehittämisessä korostui tarve koordinoituille aikataulu- ja palveluratkaisuille sekä matkaketjujen solmukohtien vahvistamiselle.

4. Jalankulun ja pyöräliikenteen infrastruktuuri ja ylläpito

Puuttuvat jalkakäytävät ja pyörätiet (esim. Ympärystie), heikko talvikunnossapito ja puutteellinen opastus mökkialueilla nostettiin esiin. Reittien monikäyttöisyys edellyttää suunnittelua eri vuodenaajoille; lisäksi tarvittiin lisää pyöräpysäköintiä ja -laitteita, jotka toimivat talviolosuhteissa. Kunnossapidon resursointi ja selkeät ylläpitostandardit olivat keskeisiä toimenpiteitä.

5. Liikenneturvallisuus ja opastus

Puutteelliset opasteet, suojateiden ja valaistuksen puutteet sekä paikoin tarve liikenteen hillintään (esimerkiksi koulureiteillä ja pulkkailualueiden läheisyydessä) nousivat esiin. Tietyt risteykset ja tieosuudet (esim. Hossan kohta, Leviraitti, Hissitie) nähtiin pullonkauloina, jotka vaativat rakenteellisia korjauksia ja suunnittelutoimia.

6. Matkailupalveluiden saavutettavuus ja palveluympäristö

Tarve matkakeskus- tai terminaaliratkaisulle oli selkeä: yhtenäiset pysähtymispaikat busseille ja takeille, matkailuneuvonta, matkatavarasäilytys ja oleskelutilat parantaisivat palveluketjuja. Visit Levin ja infopisteiden näkyvyyden parantaminen sekä selkeät lähtöpisteet ulkoilureiteille nähtiin tärkeiksi palveluiden saavutettavuuden ja asiakaskokemuksen kannalta.

7. Sesonkivaihtelu ja kokonaisvaltaisuus

Monissa ehdotuksissa korostui se, että ratkaisut on suunniteltava toimimaan sekä huippusesongissa että hiljaisina aikoina. Taloudellisesti kestäviä ja käyttökelpoisia malleja puuttui, ja kehittämisessä tuli huomioida myös sähköautojen latausinfra, energiatehokkuus ja muut kestävyysselementit.

8. Tarve kokeiluille ja pitkäaikaisille investoinneille

Toimijat pitivät pienimuotoisia kokeiluja (esim. liikennejärjestelyiden pilotit hissitien yhteydessä) tehokkaina nopeiden parannusten tuojina, mutta samanaikaisesti korostettiin, että matkakeskukset, solmukkeet ja tieinvestoinnit vaativat pidempää suunnittelua, rahoitusta ja yhteistyötä.

3.2 Haastattelujen tulokset

Haastattelut toteutettiin osana Levin liikennejärjestelmäsuunnitelman päivitystyötä ja turvallinen liikkuminen -hankkeen yhteistyötä. Haastattelut ajoittuivat elokuusta syys-lokakuuhun ja ne käsittivät sekä yksilö- että ryhmähaastatteluita kunnallisilta toimijoilta, valtion viranomaisilta, matkailu- ja liikennetoimijoilta sekä turvallisuus- ja pelastuspalveluista. Haastattelujen tarkoituksena oli kartoittaa nykytilan haasteita ja kehitystarpeita liikenteen, pysäköinnin, matkaketjujen ja turvallisuuden näkökulmista sekä kerätä lähtöaineistoa jatkosuunnittelulle.

Haastatteluihin osallistuivat seuraavat tahot:

- Kittilän kunta: tekninen johtaja Roni Jänkälä, kunnanjohtaja Timo Kurula, elinkeinojohtaja Katariina Palola ja tiemestari Janne Heikkilä.
- Matkailu- ja yrityssektori: Levin Matkailu Oy / Visit Levi (toimitusjohtaja Satu Pesonen) ja Levi Ski Resort Oy (toimitusjohtaja Jouni Palosaari).
- Valtion viranomaiset: Traficomien edustaja. Elinvoimakeskuksen edustajat osallistuivat erilliseen kokoukseen.
- Liikennöitsijät: Tunturilinjat Oy:tä, Tilausliikenne Olli Oy:tä, Liikenne Pasmaa, Airport Express Rovaniemeä sekä Levi-Kittilän Takseja.
- Lisäksi kuultiin kaukoliikenteen toimijoita (Onnibus, Eskelinen) sekä paikallisen poliisin, pelastuslaitoksen ja ensihoidon edustajia.

Elinvoimakeskuksen haastattelun yhteenveto

Elinvoimakeskuksen haastattelu toteutettiin syksyllä 2025. Haastattelussa esiin nousseet vastaukset korostavat konkreettisia kehitystarpeita ja toimenpiteitä, joilla Levillä voidaan parantaa saavutettavuutta, turvallisuutta ja kestävyyttä. Haastateltavat nostivat ensisijaisiksi saavutettavuuden toimenpiteiksi joukkoliikenteen palvelutason kohentamisen sekä lentoasemalta lähtevien matkaketjujen toimivuuden; tähän liittyen mainittiin maksujärjestelmien ja reaaliaikaisen tiedon kehittäminen, selkeät pysäkit ja opastus sekä Skibussi-liityntöjen parempi integraatio. Suorilla kansainvälisillä lennoilla ja tunturikeskusten välisillä paremmilla yhteyksillä nähtiin olevan merkitystä pitkän aikavälin kilpailukyvyille, mutta näitä pidettiin haastavampina tavoitteina. Myös kantatien sujuvuuden säilyttäminen erityisesti Levin ja Rovaniemen välisellä yhteydellä sekä logistiikan ja erikoiskuljetusten toimintaedellytysten turvaaminen nousivat esiin käytännön tarpeina. Tunturikeskusten välinen yhteyden kehittäminen nousi myös esiin haastattelussa.

Hiilineutraaliustavoitteen näkökulmasta haastateltavat korostivat keinoja, joilla matkoja voidaan ohjata pois henkilöautoliikenteestä kohti kestäviä liikennemuotoja. Ehdotetut toimet sisältävät matkaketjujen sujuvoittamisen, jalankulku- ja pyöräilyverkon integroinnin osaksi liikkumista sekä näiden yhteyksien riittävän talvikunnossapidon varmistamisen. Maankäytöllä nähtiin olevan merkittävä rooli auton käyttötarpeen vähentämisessä ja palveluiden keskittämisessä kävely- ja joukkoliikennealueille. Käyttövoimaratkaisujen osalta nousivat esiin sähköistämismahdollisuudet, esimerkiksi SkiBussien sähköiseksi muuttaminen ja latausinfrastruktuurin laajentaminen. Pidemmälle katsottaessa myös vetyä ehdotettiin huomioitavaksi vaihtoehdoksi.

Maankäytön ja liikenneverkon suunnittelun periaatteissa haastateltavat korostivat ennakoivaa ja koordinoitua vaativaa lähestymistapaa. Palveluiden sijoittamisen vaikutukset liikenteeseen tulee arvioida jo kaavoitusvaiheessa, jotta vaikeasti jälkikäteen korjattavia rakentamis- tai liikennejärjestelytarpeita ei syntyisi. Maankäytön tulisi tukea katuverkolle keskittymistä ja jalankulun ja pyöräilyn kehittämistä siten, että kantatie- ja valtatieverkon sujuvuus ja turvallisuus eivät heikkenisi.

Tieverkon nykytilaa arvioitiin pääosin verkon kattavuuden osalta tyydyttäväksi, mutta poikittaisissa yhteyksissä ja Levin ympäristien geometrisissa ratkaisuisa nähtiin kehittämistarpeita. Mt 955 Levin ympäristien muuttaminen katuverkon mukaiseksi nousi esille kuntatason tavoitteena. Kantateillä liittymien määrä, nopeusrajoitukset ja suojaiteiden sijoittelu vaativat tarkastelua liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Levin jo tarpeellisten aikataulupysäkkien (Hissitie ja Hotelli Hullu Poro) lisäksi, pysäkkiverkkoon toivottiin selkeää keskuspysäkkiä ja yhtenäistettyjä liityntäyhteyksiä. Lisäksi on muistettava, että viralliset moottorikelkka- ja maastoliikennereitit ovat osa alueen liikennejärjestelmää.

Suunnitteluohjeet ja rahoitusmahdollisuudet vaikuttavat merkittävästi toteutuksiin. Väyläviraston suunnitteluohjeet koettiin paikoin tiukkoina Lapin erityisolosuhteisiin nähden, ja voimassa olevat valtakunnalliset linjaukset ohjaavat rahoituspriorisointeja siten, että liikennemäärät vaikuttavat hakeutuvan rahoituksen kohdentumiseen. Käytettävissä olevina rahoituslähteinä mainittiin valtion avustukset (esimerkiksi jkpp- ja liikkumisenohjauksen avustukset), Traficom ja EU-rahastot (JTF, EAKR). Kyselyn perusteella suositeltavaa on priorisoida nopeasti vaikuttavat toimet ja hyödyntää eri rahoituskanavia hankekohtaisesti.

Konkreettiseksi jatkotoimiksi vastaajat esittivät pysäkkien ja opastuksen parantamisen sekä selkeän keskuspysäkin toteuttamisen liityntäyhteyksineen. Hiilineutraaliustavoitteeseen tähtääviksi jatkotoimiksi esitettiin käyttövoimapolun laatimisen, jossa huomioidaan sähkö ja pidemmällä aikavälillä vety, SkiBussien sähköistämisen edistämisen sekä jalankulku- ja pyöräilyväylien talvikunnossapidon varmistamisen. Lisäksi suositellaan onnettomuusperusteista turvallisuusanalyysiä liittymä- ja suojaiteparannusten priorisoimiseksi sekä tiivistä koordinoitua Elinvoimakeskuksen, Väylän ja kunnan välillä.

Traficommin haastattelun yhteenveto

Traficommin haastattelu toteutettiin syksyllä 2025. Traficommin haastattelussa nousi esille, että yksi liikennejärjestelmän tavoitteista olisi arki- ja työmatkaliikkumisen sujuvuus, saavutettavuus ja tehokkuus siten, että ne tukevat myös matkailun kestävästä liikkumisesta. Tämän edistämiseksi nousi esille toimivat lento- ja joukkoliikenneyhteydet (mm. lentoasema–Levi), luotettavat pysäkit ja aikataulut, korkeatasoinen joukkoliikenteen infra sekä kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantaminen. Lisäksi haastattelussa nostettiin esiin päästöttömien ajoneuvojen ja joukkoliikennetietojen edistäminen Lapin hiilineutraaliustavoitteen (vuosi 2045) ja kansainvälisen sekä sisäisen saavutettavuuden tukemiseksi. Maankäytön ja liikenneverkon suunnittelussa pitäisi painottaa joukkoliikenteen palvelutasoa, liikenneturvallisuutta, päästöttömyyttä ja tehokkuutta; Levillä tämä näkyy turistien liikkumistarpeiden huomioimisena, talvikunnossapidon laajentamisena myös pyöräilyä varten, kestävästä liikkumisesta vyöhykkeiden luomisena sekä rahoitusmahdollisuuksien hyödyntämisenä (esim. kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelmat).

Kunnan haastattelun yhteenveto

Kunnan haastattelu toteutettiin syksyllä 2025. Haastattelussa Levin nykyinen liikennetilanne kuvastui tarpeesta kehittää erityisesti ympäristöitä ja niihin liittyviä rakenteita. Tieverkon kohentaminen koettiin tärkeäksi, sillä nykyiset yhteydet eivät kaikilta osin vastaa kasvaneita käyttötarpeita ja alueen erityispiirteitä. Ympäristien kehittämisen rinnalla korostui jalankulku- ja pyörätieverkoston rakentamisen tarve ympäristien varten: nämä väylät parantaisivat turvallisuutta ja saavutettavuutta sekä vähentäisivät lyhyiden matkojen ajoneuvokäyttöä.

Eryyksenä korjaustarpeena mainittiin Hossan kohta, jonka kunnostaminen nähtäisiin nopeasti vaikuttavana toimenpiteenä liikenneturvallisuuden, kapasiteetin ja kulkuolosuhteiden parantamiseksi. Keskustan osalta tilanne on koettu selkeästi haastavampana: pysäköintipaikkojen puute aiheuttaa ruuhkautumista ja tukkii katuverkkoa, mikä on lisännyt keskustan katuverkon tukkoisuutta ja heikentänyt läpäisevyyttä.

Muilla kunta-alueilla liikenne on koettu suhteellisen sujuvaksi, joten ongelmat näyttäytyvät pääasiassa keskustan ja tiettyjen pääväylien keskittyminä. Leviraitilla ja Hissitiellä on havaittavissa liikennemäärien kasvua, mikä lisää tarvetta tarkastella näiden väylien kapasiteettia ja liikenteenohjausta sekä mahdollisesti tehdä niihin kohdistuvia parannuksia. Lisäksi eturinteiden pysäköintialueen kunto ja suunnittelu on koettu huonoksi; tämä epäjärjestys kuormittaa muita pysäköintialueita ja pahentaa keskustan pysäköintipainetta.

Kokonaisuutena Levin liikennejärjestelyt toimivat monin paikoin, mutta keskustan pysäköinnin puute, katuverkon tukkoisuus sekä paikalliset pullonkaulat kuten Hossan kohta ja eturinteiden pysäköintialue heikentävät sujuvuutta ja turvallisuutta. Tilanne edellyttää sekä infrastruktuuriparannuksia että kohdennettuja toimenpiteitä pysäköinnin järjestämiseksi ja kävelyn sekä pyöräilyn olosuhteiden parantamiseksi. Näillä toimenpiteillä liikenteen sujuvuus ja käyttökokemus voidaan palauttaa toivotulle tasolle.

Alueella tunnistetaan useita konkreettisia kehittämistarpeita, jotka tähtäävät saavutettavuuden, sujuvuuden ja käyttäjäkokemuksen parantamiseen. Opastuksen parantaminen nähtiin tarpeellisenä, sillä selkeämpi reitti- ja kohdeopastus tukevat sekä paikallista liikennettä että vierailijoiden liikkumista. Reittien opastusta, erityisesti laduille ja muihin ulkoilukohteisiin johtavien kulkuyhteyksien lähtöpisteiden merkitsemistä ja kehittämistä, tulisi vahvistaa, jotta liikkuminen voisi alkaa sujuvasti ja turvallisesti.

Jalankulun ja pyöräliikenteen verkoston laajentaminen on keskeinen kehittämiskohde. Tarve jk+pp-väylille on esitetty sekä Kittilään että Könkälle suuntautuville yhteyksille, mikä parantaisi alueiden välistä saavutettavuutta ja vähentäisi lyhyiden automatkojen tarvetta. Kävelyn ja pyöräilyn verkkoa sekä niiden käyttömukavuutta ja turvallisuutta on kehitettävä laajemminkin, ja kävelyalueen laajentaminen keskustassa tukee jalankulkuympäristön viihtyisyyttä. Hissitien muuttaminen autottomaksi kävelyalueeksi nähtiin keinona vähentää keskustan läpiajoa ja lisätä jalankulkijoiden turvallisuutta.

Pysäköinnin ja tavaralogistiikan järjestelyt vaativat kokonaisvaltaista suunnittelua. Pysäköinnin siirtäminen maan alle tai pysäköintitaloihin sekä taksien ja bussien pysäköinnin sijoittaminen keskustan ulkopuolelle voisivat helpottaa keskustan katuverkon kuormitusta. Etukäteissuunnittelu taksitolppien paikoista on kiireellinen toimenpide liikenteen sujuvuuden varmistamiseksi. Samassa yhteydessä on huomioitava tavaralogistiikan tarpeet siten, että jakelu- ja huoltoajoneuvoille voidaan varata toimivat ja turvalliset pysäköinti- ja lastausratkaisut ilman, että ne haittaavat kävelyliikennettä tai keskustan pysäköintiä.

Julkisen liikenteen ja erityisesti hiihtobussiliikenteen kehittäminen on osa kokonaisuutta. Skibussien toimintaa voidaan kehittää palvelutasoltaan ja reittitarjonnaltaan, jolloin autoriippuvuutta vähennetään ja yhteydet rinteisiin sekä muihin aktiviteettikohteisiin paranevat. Lisäksi jäätömän ajan reittiverkoston kehittäminen varmistaa pitkän sesongin hyödyntämisen ja monipuolistaa liikkumisvaihtoehtoja sesongin ulkopuolella.

Kestävyys ja vastuullisuus on otettava huomioon kaikissa kehittämistoimissa. Liikkumisen ohjaamisessa, pysäköintiratkaisuissa ja infrastruktuurin suunnittelussa tulee painottaa energiatehokkaita, pitkäikäisiä ja ympäristövaikutuksia minimoivia ratkaisuja. Sähköautojen latauspisteiden suunnittelu ja toteutus on osa tulevaisuuden liikenneinfrastruktuurin ja tulisi integroida pysäköintiratkaisuihin ja julkisen liikenteen solmukohtiin.

Organisaatioiden haastattelujen yhteenveto

Organisaatioiden haastattelut toteutettiin syksyllä 2025. Haastattelussa oli mukana Visit Levi, Levi Ski Resortilta ja liikennöitsijöistä haastatteluihin osallistui Ollibus ja Kuljetus Lakkapää sekä paikallisista taksipalveluista Levi-Kittilän Taksit Oy.

Haastatteluissa Visit Levinin, Levi Ski Resortin sekä alueen liikennöitsijöiden ja taksitoimijoiden kanssa korostuivat, että Levin vetovoima perustuu luontoon ja maisemiin, mutta matkailun kasvun myötä palvelu- ja liikennejärjestelyt kaipaavat ripeitä ja käytännönläheisiä ratkaisuja. Matkailijoiden sujuva liikkuminen, selkeät lähtö- ja pysähtymispaidat sekä toimiva pysäköinti nousevat keskeisiksi kysymyksiksi, joiden ratkaiseminen vaikuttaa sekä asiakaskokemukseen että liikenneturvallisuuteen ja ympäristöhaittojen minimointiin.

Monilta toimijoilta nousi tarve terminaalimaiselle tilalle, jossa matkailija voi saapua, jättää matkatavarat ja levähtää ennen jatkoa lentokentälle tai bussille. Samanaikaisesti keskustaan tarvitaan selkeä matkakeskus tai lähtöpiste, sillä ohjelmopalveluiden lähtöpaikat ovat tällä hetkellä hajallaan toimijakohtaisesti. Visit Levin mukaan infopisteen siirto keskeisempään paikkaan parantaisi palvelun tasoa. Levin keskusta kärsii myös linja-autojen ja turistibussien pysäköintipaikkojen puutteesta. Päiväkävijöille ei ole riittäviä lyhytaikaisia pysäköintialueita keskustan läheisyydessä, mikä aiheuttaa turhaa siirtoajoa ja luvattomia pysäköintiä pysäkeillä. Tämän seurauksena pysäkkien käyttö vaikeutuu ja keskustan liikenne sekä jalankulkuympäristö kuormittuvat.

Pysäköintiin liittyvät haasteet nousivat esiin myös Levi Ski Resortin näkökulmasta. Eturinteen alue on ahtautunut ja pysäköinnin valvonta puuttuu, mikä aiheuttaa ongelmia erityisesti sesonkeina. Vinkkarin alueen kaavaan on osoitettu paljon autopaikkoja, mutta ne palvelevat pääasiassa majoittujia. Hissien ala-asemien pysäköintitilat ovat suurimmalta osin riittäviä, mutta Eturinne ja Draivi vaativat lisäjärjestelyjä. Paikallisbussiliikennettä tulisi lisätä ja löytää sille kestävä rahoitusmalli, sillä nykytilassa hiihtokeskus on raskaasti kustantanut linjoja itse. Lisäksi puheeksi nousi tarve helppojen latujen lähtöpisteiden ja pysäköintien kehittämiseksi sekä reittien monikäyttöisyyden edistämiseksi siten, että talvireittejä voitaisiin hyödyntää myös kesäisin pyöräilyreitteinä.

Liikenneturvallisuuteen liittyvät problematiikat keskittyvät tietyille paikoille. Muoniontiellä on kohtia, joissa kelkkareitien ylityskohdat sekä 100 km/h nopeusrajoitus ja huono näkyvyys muodostavat vaaratilanteita. Hissitien varrella hallitsematon pysäköinti aiheuttaa vaaratilanteita ja estää muun muassa palokunnan pääsyn alueelle. Tämän vuoksi ehdotettiin Hissitien osittaista sulkemista siviilijonon osalta siten, että liikennöinti sallittaisiin vain linja-autoille, takseille, huolto- ja tavara-ajolle sekä kiinteistöjen ajolle. Useat haastateltavat korostivat myös opasteiden ja reittimerkintöjen puutteita niin kelkka- kuin ulkoilureiteillä. Lisäksi taksien toiminta kaipaisi selkeämpiä pelisääntöjä: ylikapasiteetti, päivystämisen satunnaisesti ja tolppien valtaaminen heikentävät paikallisten yritysten toimintaedellytyksiä ja matkailijan kontrolloitua palvelukokemusta.

Kehitystoiveet ovat käytännönläheisiä ja keskittyvät infrastruktuuriin, pysäköinnin ja palveluintegraation kehittämiseen. Jalkakävely- ja pyöräteiden verkoston laajentaminen Kittilä–Levi-välille, Könkään suuntaan ja Muoniontien varteen mainittiin toimenpiteinä, jotka parantaisivat kevyen liikenteen saavutettavuutta. Joukkoliikennepysäkkien määrää ja sijainteja tulisi lisätä: Hissitien keskustan puolelle tarvitaan pitkä linja-autopysäkkialue ja rinteen puolelle vähintään yksi yleiskäyttöinen linja-autopysäkki, vaihtoehtoisesti kaksi–kolme normaalia pysäkkiä Hissitie 11:n läheisyyteen. Matkailijaryhmille olisi varattava keskustasta lyhytaikaisia pysäköintialueita (esimerkiksi korkeintaan kahden tunnin paikat), mikä vähentäisi turhia siirtoajoja ja parantaisi keskustan turvallisuutta. Etelärinteen ja Kätkänrannan tien kaltaiset kohteet vaativat ohjausta ja rajoituksia, jotta linja-autojen ja ulkoilijoiden liikkuminen ei häiriinny.

Käytännön suosituksina korostuvat pysäköinnin valvonnan ja ohjauksen tehostaminen sekä selkeät merkinnät bussipysäkeille ja pysäköintialueille. Taksien toimintaan tulisi laatia yhtenäiset säännöt ja tolppajärjestelyt, joiden valvonta estäisi tolppien valtaamisen ja säännöttömän päivystämisen. Opastuskelpoisuutta sekä kelkka- ja reittimerkkauksia on parannettava, ja matkailijoille suunnatun tiedotuksen sijaintia keskustassa tulisi vahvistaa. Tekniseen kehitykseen liittyen kannatetaan moottorikelkkaparkkien sähköistämistä ja latausinfrastruktuuriin suunnittelua sekä vuokra-autojen pysäköintipaikkojen järjestämistä keskustan läheisyyteen reittilentojen lisääntyessä.

Poliisin haastattelujen yhteenveto

Poliisin haastattelu pidettiin syksyllä 2025. Haastateltavana oli Kittilän paikallispoliisin edustajat.

Poliisin haastattelussa korostui, että Levin pysäköinti ja liikenne ovat muuttuneet viime vuosina haastavammaksi erityisesti sesonkiaikoina, mikä heijastuu sekä turvallisuuteen että pelastus- ja huoltoteiden toimivuuteen. Ensimmäisen parkkipaikka koetaan toimivaksi kohteeksi, johon liikennettä voitaisiin ohjata, mutta Kätkänrannantie ja Järvirovantie tuottavat toistuvasti ilmoituksia sääntöjenvastaisesta pysäköinnistä. Keskuskorttelin pelastustie on periaatteessa olemassa, mutta poikkeamia kuten Mariankujan pohjoispäädyn ja Sokoshotellin takaiset kohdat haittaavat pelastustoimintaa. Levin keskustassa on hyvin pyöräteitä, mutta alueen ulkopuolella olevat tiet ovat usein hyvin kapeita ja tilaa ajoradan ulkopuolella on niukasti. Kävelykadulla nähtiin tarve tiukemmalle autoliikenteen rajoittamiselle esimerkiksi Keskuskujalla.

Kelkkareittien saavutettavuudessa on puutteita: kelkoilla ajetaan vaarallisesti teitä sekä jalankulku- ja pyöräilyreittejä pitkin majoituksista reiteille. Lisäksi kunnollisia pysäköintimahdollisuuksia reittien varsilla on vähän. Pyöräily koetaan turvalliseksi vain aivan Levin tuntumassa; kauempana turvallisia pyöräilyväyliä ei ole, vaikka pyöräilyyn liittyvää tarvetta (työmatkat, budjettimatkailijat, lentokenttäyhteydet) esiintyy runsaasti. Joukkoliikenteen ja taksipalveluiden osalta odotuspaikkoja on, mutta taksimäärän kasvu asettaa paineita toiminnan järjestämiselle ja tolppajärjestelyjen selkeyttämiseksi. Myös opasteissa on puutteita, erityisesti virkistysreiteillä, eikä aina ole selkeää ohjeistusta siitä, millä kulkuvälineillä reittejä saa käyttää.

Kunnossapidossa viime talvena ilmeni puutteita: auraamattomat jalankulku- ja pyöräilyväylät pakottavat jalankulkijat ja pyöräilijät ajoradalle, mikä lisää vaaratilanteita etenkin sähköavusteisten läskipyörien yleistyessä. Kehitystoiveet painottuvat pysäköinnin järjestelyihin Levin keskustassa ja erityisesti hiihtokauden ongelmakohtiin, jalankulku- ja pyöräilyväylien laajentamiseen sekä Kittilän ja Levin välisen pyörätien toteuttamiseen. Lisäksi toivotaan tienvarsi-pysäköintien ja opasteiden suunnittelua revontulien tarkkailijoita ja muita ohikulkijoita varten sekä selvää priorisointia pelastusteiden turvaamiseksi.

3.3 Yrityskyselyn tulokset

Yrityskysely toteutettiin ajalla 6.8.–7.9. osana Levin liikennejärjestelmäsuunnitelman päivitystä yhteistyössä "Turvallinen liikkuminen Lapin matkailualueella" -hankkeen kanssa. Levin-osioon lisättiin kahdeksan avointa kysymystä, jotka kohdistuivat erityisesti liikennejärjestelmän päivitystarpeisiin, kun taas muu kyselymateriaali keskittyi liikenneturvallisuuden edistämiseen. Leviltä vastasi yhteensä 9 yritystä, joista yksi toimii myös Ylläksellä. Levin osuus kaikista kyselyyn vastanneista yrityksistä oli 29 %. Suurin osa vastaajista oli majoitusyrityksiä, mutta lisäksi tavoitettiin ravitsemisliike, kuljetuspalveluyrityksiä sekä ohjelmanpalveluyritys. Vastauksista nousee selkeä kuva yritysten havaitsemista käytännön haasteista ja prioriteeteista toimivan liikkumisen ja palveluympäristön turvaamiseksi sekä sesonkien aikana että sesongin ulkopuolella.

Pysäköintiin liittyen yritykset nostivat esiin merkittäviä ruuhkaongelmia erityisesti sesonkiaikoina. Kauppojen pysäköintialueet koetaan usein epäkäytännöllisiksi lastauksen ja purun ajoitusten vuoksi, ja lisäksi S-marketin parkkipaikan pienentyminen herättää huolta. Tavarantoimittajien haasteet nousivat esiin toistuvasti: ajoneuvojen pääsemättömyys lähelle kohdetta pidentää kantomatkoja ja lisää tarpeettomia ajokertoja. Eturinnettä arvostetaan ilmaisena pysäköintivaihtoehtona, mutta sen kehittämistä pidetään tarpeellisena. Vastaajat ehdottavat pysäköintikapasiteetin lisäämistä, pysäköinnin siirtämistä maan alle tai keskustan ulkopuolelle sekä liityntäliikenteen vahvistamista esimerkiksi ski-bussiratkaisuin; korostus on siinä, että ratkaisut toimivat myös sesongin ulkopuolella.

Pyöräpysäköinnin osalta kyselyn vastauksissa toivottiin määrän lisäämistä ja käytettävyyden parantamista ottaen huomioon eri vuodenaajat. Telineiden sijoittelulle, rakenteelle ja turvallisuudelle esitetään selkeitä vaatimuksia, jotta pyöräpysäköinti palvelee sekä paikallisia että matkailijoita ympäri vuoden. Kävelyalueiden osalta keskustan tiivis rakenne ja kävelykadut koetaan pääosin toimiviksi ja siisteiksi, mutta mökki- ja kaava-alueilla on puutteita valaistuksessa, opastuksessa ja turvallisuudessa. Vastaajat toivovat kävelyreittien selkeyttämistä, talvikunnossapidon parantamista sekä yleisen jalankulkijoiden turvallisuuden vahvistamista erityisesti alueilla, joissa liikkuminen ja opastus ovat heikompia.

3.4 Työpajan tulokset

Työpaja toteutettiin tiistaina 21.10 klo 16.00–18.30. Työpaja oli avoin kaikille halukkaille ja ei vaatinut ennakoon ilmoittautumista.

Työpajassa käsiteltiin näkökulmia Levin arki- ja matkailuliikkumisen kehittämiseksi. Työpajassa korostuivat tarpeet parantaa paikallisliikennettä ja kävely- ja pyöräilyliikenteen infrastruktuuria niin, että kävelyn ja pyöräilyn reitit ovat intuitiivisia, selkeitä ja toimivat eri käyttäjäryhmille läpi vuoden. Erityistä huomiota vaativat koulumatkat, mökkialueiden yhteydet hiihtoreiteille sekä hissiasemien ja palveluiden saavutettavuus jalkaisin tai pyörällä. Matkailijoiden ohjaaminen kävely- ja pyöräilyliikenteen reiteille ja selkeiden lähtöpisteiden määrittely nähtiin tärkeänä arjen sujuvoittamisen ja kestävästi liikkumisen edistämisen kannalta.

Työpajassa tunnistettiin liikenneturvallisuuden keskeisiksi haasteiksi puutteelliset opasteet, ympäristien kävely- ja pyöräilyväylän puuttuminen sekä liikennemerkkeihin suhtautumisen heikkous. Lasten liikkumiseen liittyvät riskit, kuten liikenneympyrässä pulkkailu, edellyttävät suunnitelmallisia toimenpiteitä. Risteysjärjestelyjen, valaistuksen ja suojateiden parantaminen sekä moottoriajoneuvoliikenteen hillintä herkimmillä asuin- ja matkailualueilla mainittiin keskeisinä parannuskeinoina.

Matkailun erityistarpeiden huomiointi liittyy vahvasti matkakeskus-logiikkaan: matkailijoiden henkilöautoilua tulisi vähentää lisäämällä paikallisliikennettä erityisesti ilta- ja talviaikoihin sekä keskittämällä turistibusseihin ja takseihin liittyvät pysäköintijärjestelyt. Terminaali- tai matkakeskusehdotukset sisältävät linja-autojen pysähtymismahdollisuudet, matkailuneuvonnan, matkatavaroiden säilytyksen ja oleskelutilan palvelut. Näillä ratkaisuilla pyritään varmistamaan, että matkailun laajentuminen ei heikennä paikallisten arjen toimivuutta.

Pysäköinti ja tavaralogistiikka ovat merkittävä haaste sesonkiaikoina. Keskustan pysäköintialueet ruuhkautuvat ja tavarantoimitukset vaikeutuvat, kun ajoneuvojen pääsy kohteisiin on rajoitettua. Eturinnettä pidetään arvokkaana ilmaisena pysäköintiratkaisuna, mutta sen kehittäminen on tarpeen. Ratkaisuehdotuksina esitettiin pysäköintikapasiteetin lisäämistä, pysäköinnin siirtämistä keskustan ulkopuolelle tai maan alle sekä liityntäliikenteen parantamista esimerkiksi ski-bussilla. Tärkeänä pidettiin, että ratkaisut toimivat sekä sesongin aikana että sen ulkopuolella. Reittien monikäyttöisyyden lisääminen nousi esiin kehityssuuntana: osa talvireiteistä voidaan muuntaa kesäkäyttöön sopiviksi pyöräreiteiksi, ja Levin ympäristielle toivottiin erillistä jalankulun ja pyöräilyn väylää. Helppokulkuisten lähtöpisteiden ja pysäköintialueiden lisääminen hiihtoreittien läheisyyteen sekä moottorikelkkaparkkien ja niiden sähköisten latauspisteiden suunnittelu tukevat toimintojen monimuotoisuutta ja turvallisuutta.

Työpajassa korostettiin sekä nopeiden kokeilujen että pidemmän aikavälin toimien tarvetta: esimerkiksi hissitiien liikennejärjestelyjen kokeiluilla (yksisuuntaistaminen, erillinen pysähtymiskaista takseille) voidaan saada nopeasti näkyviä parannuksia, kun taas ohitustien ja matkakeskusten investoinnit vaativat pidempää suunnittelua.

4. Levin liikennejärjestelmän tavoitetila

4.1 Levin alueen liikennejärjestelmän tavoitteet

Levin liikennejärjestelmälle asetettu tavoite vuodelle 2050 tarjoaa strategisen kehyksen, jonka avulla suunnittelu, investoinnit ja ohjaustoimet voidaan kohdistaa. Tavoitevuosi pakottaa määrittämään, millainen liikennejärjestelmä halutaan pitkällä aikavälillä: sujuva, turvallinen, tasa-arvoinen tai vaikkapa liikenteellisesti kilpailukykyinen matkailu-alue. Selkeä tavoite auttaa priorisoimaan toimenpiteitä, varmistamaan eri toimijoiden yhtenäisen suunnan ja välttämään lyhytnäköisiä ratkaisuja.

Liikennejärjestelmässä tavoitellaan kokonaisuutta, joka on toimiva matkailijoille ja paikalliselle väestölle sesongin aikana ja sen ulkopuolella. Tavoitetilassa Levi on eri kulkumuodoilla saavutettavissa niin kansainvälisesti kuin paikallisestikin. Vastuullisen maankäytön ansiosta liikenneverkko tukee alueen elinvoimaisuutta ja tiivis yhdyskuntarakenne mahdollistaa turvalliset ja kattavat jalankulun ja pyöräilyn yhteydet. Toimivan liikennejärjestelmän ansiosta kestävä liikkuminen lisääntyy ja yksityisautoilun tarve vähenee.

Alla olevat taulukot esittävät kolme päätavoitetta: Levin saavutettavuus, maankäytön rooli liikennejärjestelmän kehityksessä sekä liikennejärjestelmän tuki asukkaiden ja matkailijoiden arkiliikkumiselle. Kunkin päätavoitteen yhteyteen on koottu alatavoitteet niiden toteutuksen varmistamiseksi.

Taulukko 3. Tavoitetila, jossa Levin saavutettavuus vahvistuu kansainvälisesti, valtakunnallisesti ja paikallisesti, on keskeinen alueen elinvoiman, palvelutason ja kestävä kehityksen turvaamiseksi. Parantunut saavutettavuus mahdollistaa matkailun kasvun hallitun laajentamisen ja alueen kilpailukykyyn edistymisen.

Levin saavutettavuus vahvistuu kansainvälisesti, valtakunnallisesti ja sisäisesti.

- Kansainvälisten yhteyksien kehittyminen: lentoyhteyksien kehittäminen
- Levi on valtakunnallisesti saavutettavissa kaikilla liikennemuodoilla: juna – bussiyhteydet, tärkeimmät päätiät, Kirkonkylä – Levi yhteyksien kehittäminen
- Paikallisten liikenneyhteyksien parantuminen: bussit, taksit, kyläkyytipalvelut ja yhteiskäyttöautojen lisääntyminen
- Pysäköintiratkaisujen kehittäminen: Optimoidaan pysäköinnin kierto, mobiilimaksaminen, tarjotaan eri hintatasoja (lyhyt- ja pitkäaikainen)
- Optimoida liikenneinfrastruktuuria sesonkivaihteluille: Sesonkidatan analysointi ja ruuhka-aikojen ennustus, otetaan käyttöön tilapäiset liikennejärjestelyt
- Saumattomien matkaketjujen edistäminen: Pääpysäkkejä kehitetään matkaketjujen sujuvoittamiseksi, jotta liikkumismuodon vaihto on helppoa.

Taulukko 4. Tavoitetila, jossa vastuullinen maankäyttö tukee liikennejärjestelmää sekä matkailun ja elinkeinoelämän kehitystä, on keskeinen alueen kestävä kasvun, toimivuuden ja kustannustehokkuuden varmistamiseksi. Tavoitetilan saavuttaminen edellyttää kaavoituksen ja liikennesuunnittelun tiivistä kytkentää.

Vastuullinen ja kestävä maankäyttö tukee pitkäjänteistä liikennejärjestelmää sekä matkailun ja elinkeinoelämän kehitystä.

- Yhdyskuntarakenteen tiivistymisen tukeminen: Tiivis yhdyskuntarakenne mahdollistaa kävelyn, pyöräliikenteen ja joukkoliikenteen reittien kehittämisen.
- Integroitu maankäytön ja liikenteen suunnittelu: Kaava- ja investointipäätöksissä huomioidaan aina liikennevaikutukset.
- Yhteiskuntataloudellinen tehokkuus: Suunnittelussa pyritään kohdentamaan uudet kaavat ja yritystilatarpeet olemassa olevien väylien vaikutusalueelle kustannustehokkuuden lisäämiseksi.
- Liikenneverkko tukee elinkeinotoiminnan kehittymistä: Levin liikenneverkko tukee elinkeinoelämää tarjoamalla riittävät yhteydet työvoimalle, tavarankuljetuksille ja kasvaville matkailijavirroille.
- Liikenneverkko tukee taajamarakenteen vyöhykkeisyyttä: Liikenneverkkoa kehitetään alueen profiiliin mukaisesti. Mitä lähempänä tiivistä taajamaa ollaan, sitä enemmän verkolla painotetaan kestävien liikennemuotojen sujuvuutta ja olosuhteita.

Taulukko 5. Tavoitetila, jossa liikennejärjestelmä tarjoaa kestävä, terveellisen ja turvallisen ympäristön asukkaille ja matkailijoille, on keskeinen hyvinvoinnin, ympäristönsuojelun ja alueen vetovoiman kannalta. Se edistää terveyttä ja liikkumisen yhdenvertaisuutta, vähentää liikenteen haittoja ja tukee alueen pitkäjänteistä elinvoimaisuutta.

Liikennejärjestelmä parantaa asukkaiden ja matkailijoiden arkea tarjoamalla kestävä, terveellisen ja turvallisen ympäristön.

- Kestävien kulkumuotojen osuus kasvaa: Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen houkuttelevuus lisääntyy Levin liikkumisessa.
- Jalankulun ja pyöräliikenteen reittien ylläpito ja laajentaminen: Kävely ja pyöräilyväylien suoruus, sujuvuus ja turvallisuus lisääntyy.
- Liikenteen aiheuttamia haitallisia vaikutuksia ympäristöön ja yhdyskuntarakenteeseen vähennetään: Moottorijoneuvoliikenne ohjataan pääteille ja pääkauduille.
- Liikenneturvallisuus paranee kaikissa liikennemuodoissa: Risteysjärjestelyitä, valaistusta, suojateitä kehitetään. Herkimmillä asuin- ja matkailualueilla hillitään moottoriajoneuvoliikennettä nopeusrajoitusjärjestelyin.
- Liikennejärjestelmä tukee sosiaalista kestävyttä: Varmistetaan esteettömät, turvalliset ja selkeästi opastetut reitit pysäkeiltä palveluihin ja matkailukohteisiin.
- Viheryhteyksien säilyttäminen ja kehittäminen: Luonto houkuttelee kävelyyn ja ulkoiluun; viheryhteydet yhdistävät saumattomasti asuinalueet, palvelut ja virkistyskohteet

5. Kehittämissuunnitelma

5.1 Toimenpideohjelma, vastuut ja kustannusarviot

Alla olevaan toimenpideohjelmaan on kerätty kaikki Levin liikenneverkon kehittämiseen liittyvät hankkeet. Hankkeet on jaoteltu teeman ja vastuutahon mukaisesti. Hankkeille on myös laskettu alustava kustannusarvio.

Hankkeet on jaettu kolmeen kiireellisyysluokkaan, jonka mukaisesti hankkeita tulisi toteuttaa. Kiireellisyysluokassa 1 on sellaiset hankkeet, jotka ovat tavoitteena toteuttaa lähivuosina. Kiireellisyysluokan 2 hankkeiden toteutusaika-haarukka on 5–15 vuotta ja kiireellisyysluokan 3 hankkeet ovat pitkän aikavälin kehittämishankkeita. Hankkeiden sijoittuminen Levin alueelle on esitetty kuvassa 16.

Taulukko 6. Toimenpideohjelma

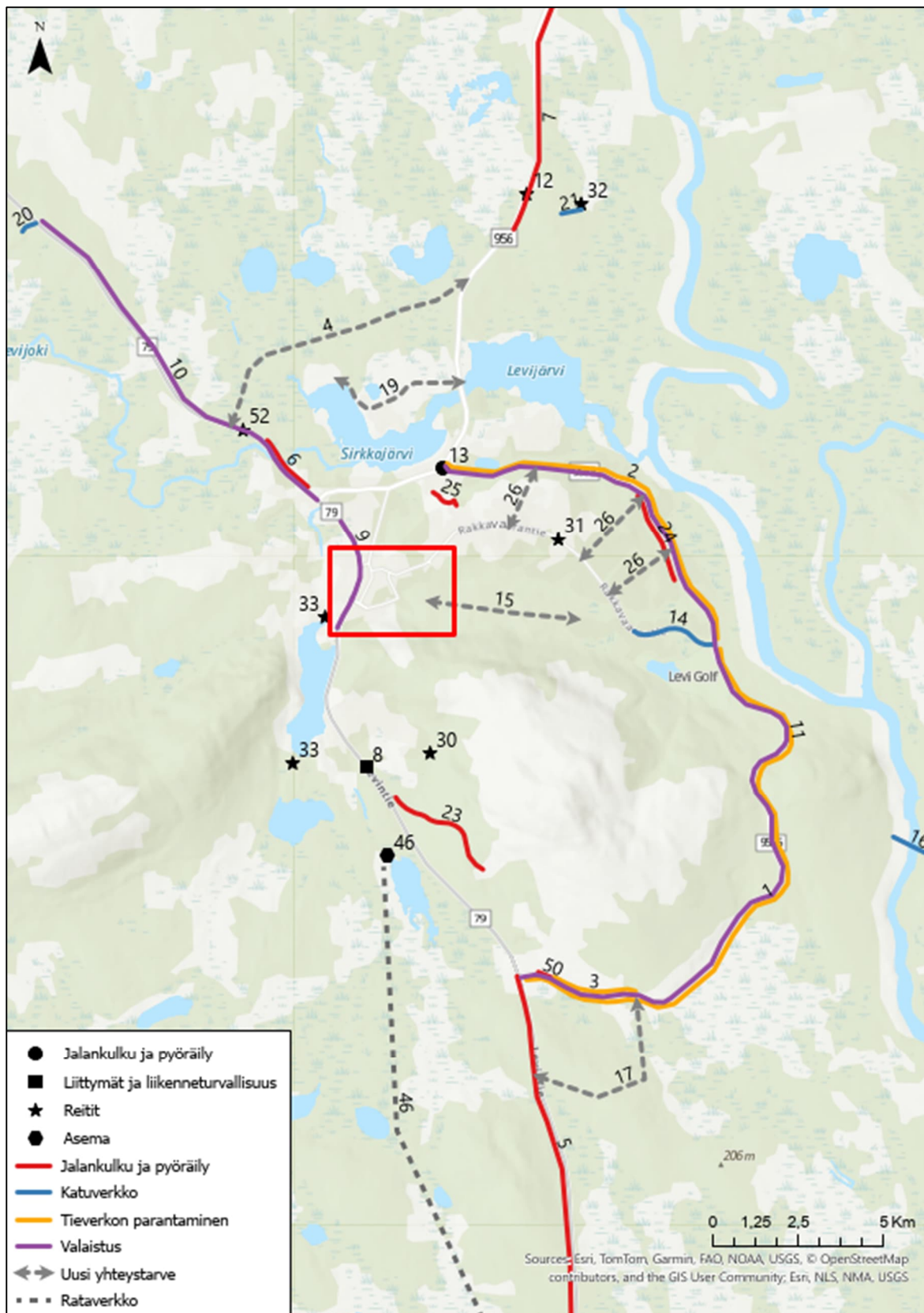
Nu- mero	Hanke	Teema	Vastuutaho	Kustannus- arvio	Kiireelli- syysluokka
1	Mt 9555 Levin ympäristie välillä Kt 79 – Rakkavaarantie 6,8 km	Tieverkon parantaminen	Lapin Elinvoimakeskus	5,5 M€	1
2	Mt 9555 välillä Mt 956 – Rakkavaarantie (Hossantie) 4,2 km	Tieverkon parantaminen	Lapin Elinvoimakeskus	5,4 M€	1
3	Mt 9555 uusi linjaus South Pointin kohdalla 0,8 km	Tieverkon parantaminen	Lapin Elinvoimakeskus	0,7 M€	1
4	Mt 956 Akanrova – Kt 79 ohitustie 3,0 km	Tieverkon parantaminen	Lapin Elinvoimakeskus	3,6 M€	3
5	Kt 79 jk+ pp tie välillä Ylä- Kittilä – Mt 9555 liittymä 10,3 km	Jalankulku ja pyöräily	Lapin Elinvoimakeskus	9,8 M€	1
6	Kt 79 jk+pp-tie välillä Atri – Kaarelantie, 0,7 km	Jalankulku ja pyöräily	Lapin Elinvoimakeskus	1,6 M€	3
7	Mt 956 jk+ pp-tie välillä Akanrova – Köngäs, 2,8 km	Jalankulku ja pyöräily	Lapin Elinvoimakeskus	2,3 M€	2
8	Kt 79 ja Tunturitien liittymä, kiertoliittymä	Liittymät ja liikenneturvallisuus	Lapin Elinvoimakeskus/ Kittilän kunta	0,8 M€	1
9	Kt 79 keskustan kohdan valaistuksen uusiminen, pituus noin 1 km	Valaistus, energiatehokkuus, viihtyvyys	Lapin Elinvoimakeskus	0,1 M€	1
10	Kt 79 Muoniontien varren valaistuksen jatkaminen Levin teollisuusalueen kohdalle 4,9 km	Valaistus, liikenneturvallisuus	Lapin Elinvoimakeskus	0,3 M€	3
11	Valaistuksen rakentaminen Mt 9555 Ympäristien varrelle 6,0 km	Valaistus, liikenneturvallisuus	Lapin Elinvoimakeskus	0,4 M€	3

12	Moottorikelkkareitin alikulku Mt 956:lle Könkään suuntaan (Akanrova)	Reitit	Lapin Elinvoimakeskus/ Kittilän kunta	0,4 M€	3
13	Jalankulun ja pyöräilyn alikulkukäytävä Mt 956 Sirkan koulun kohdalle	Jalankulku ja pyöräily	Lapin Elinvoimakeskus	0,5 M€	2
14	Rakkavaarantien parantaminen	Katuverkko	Kittilän kunta	1,2 M€	1
15	Rakanreunan uusi kokoojakatuyhteys 1,6 km	Katuverkko	Kittilän kunta	2,2 M€	2
16	Uusi katuyhteys Taalovaarasta Ounasjoen yli	Katuverkko	Kittilän kunta		3
17	Uusi katuyhteys Uuselän maankäyttöalueelle	Katuverkko	Kittilän kunta		3
18	Rakkavaarantien jatkaminen kantatielle 79 ja kantatien 79 liittymäjärjestelyt	Katuverkko	Lapin Elinvoimakeskus/ Kittilän kunta	0,8 M€	2
19	Sirkkajärven pohjoispuolentien saneeraaminen 1,6 km	Katuverkko	Kittilän kunta	0,7 M€	3
20	Levin teollisuusalueen länsireunan uusi kokoojakatu	Katuverkko	Kittilän kunta	0,4 M€	3
21	Akanrovan laajennusalueen uusi kokoojakatu 1km	Katuverkko	Kittilän kunta	0,8 M€	3
22	Muut mahdolliset maankäyttöalueiden katuyhteydet	Katuverkko	Kittilän kunta		2
23	Uusi jk+pp-tie välille West Point - Gondolitie	Jalankulku ja pyöräily	Kittilän kunta	1,0 M€	1
24	Uusi jk+pp- tie välille Hossa – Rakkavaara	Jalankulku ja pyöräily	Kittilän kunta		2
25	Uusi jk+pp- tie välille Kivirakka – Mukulatie	Jalankulku ja pyöräily	Kittilän kunta	0,3 M€	1
26	Uusia suoria polkuyhteyksiä Hossan alueelta Rakkavaarantielle	Jalankulku ja pyöräily	Kittilän kunta		3
27	Uusi kiertoliittymä Leviraitin ja Rakkavaarantien liittymään	Liittymät ja liikenneturvallisuus, liikenteen jäsentely	Kittilän kunta	0,7 M€	2
28	Levin keskustan nopeusrajoitus 40 km/h -> 30 km/h	Liikenneturvallisuus	Kittilän kunta		2
29	Ulkoilureitti Zeropoint – Etuurinne – Ylä-Levi	Reitit	Kittilän kunta	0,4 M€	1
30	Ulkoilureitti Tunturitie ali	Reitit	Kittilän kunta	0,3 M€	2
31	Alikulkukäytävän uusiminen Rakkavaarantielle Isoporo-hiihtoladulle	Reitit	Kittilän kunta	0,4 M€	1

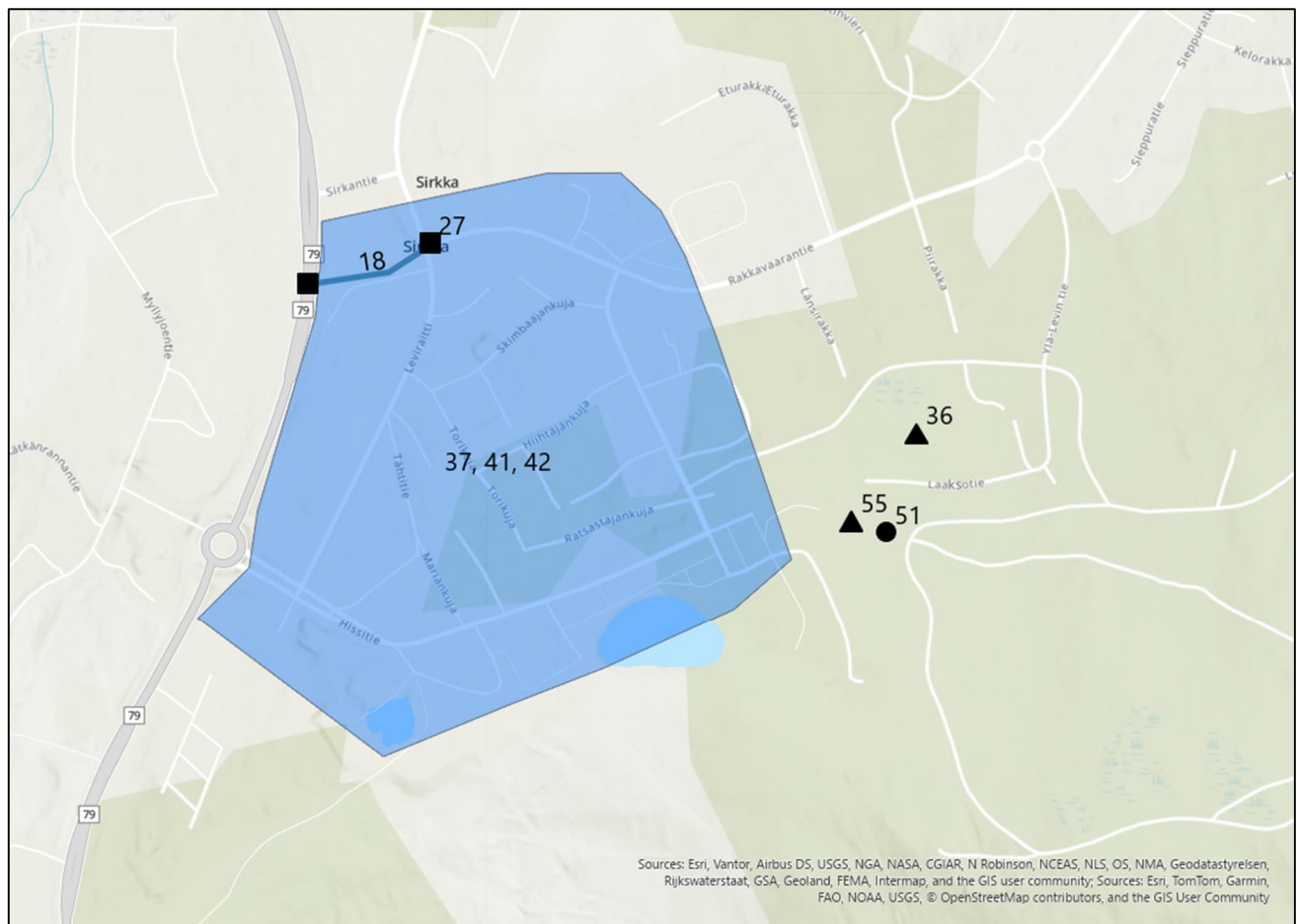
32	Akanrovan hiihtoparkin rakentaminen	Reitit	Kittilän kunta	0,2 M€	2
33	Immeljärven etelä- ja pohjoispäiden hiihtoparkkien rakentaminen	Reitit	Kittilän kunta	0,4 M€	1
34	Muut hiihtoparkit	Reitit	Kittilän kunta		3
35	Muut kelkkaparkit	Reitit	Kittilän kunta		3
36	Ylä-Levin pysäköintialueen laajentaminen	Pysäköinti	Kittilän kunta	0,6 M€	1
37	Keskustan liikenneverkkosuunnitelman laatiminen <ul style="list-style-type: none"> - Hissitien ratkaisut - yleiset pysäköintialueet, maanpäällinen/rakenteellinen - kävelyn vyöhykkeet - bussiliikenne - taksiliikenne - keskustaterminaali 	Keskustan liikenneverkko	Kittilän kunta	0,1 M€	1
38	Levin Ski-bussiliikenteen kehittäminen ja rahoituksen laajentaminen	Joukkoliikenne	Kittilän kunta		2
39	Joukkoliikennejärjestelmän kehittäminen kokonaisuutena	Joukkoliikenne	Traficom/ Kittilän kunta/Elinvoimakeskus		1
40	Kittilä – Pokka – Inari yhteyden kehittäminen pyörämatkailun näkökulmasta	Jalankulku ja pyöräily	Lapin Elinvoimakeskus		
41	Pysäköinnin valvonnan toteuttaminen	Keskustan liikenneverkko	Kittilän kunta		2
42	Pysäköinnin periaateratkaisusta päättäminen Levin ydinkeskustan alueella	Keskustan liikenneverkko	Kittilän kunta		1
43	Patikka- ja pyöräilyreittien suunnittelu (kuivanmaan ulkoilureittisuunnitelman laatiminen Levikeskuksesta pohjoiseen)	Reitit	Kittilän kunta	0,1 M€	1
44	Käyttövoima- ja latausinfraverkon suunnitelman laatiminen	Liikenneverkko	Kittilän kunta		1
45	Hankkeiden toteutuksen rahoitusinstrumenttien selvittäminen	Rahoitus	Lapin Elinvoimakeskus/ Kittilän kunta		2
46	Tunturiradan ratayhteys ja asema	Liikenneverkko	Väylävirasto		3
47	Keskustan liikenneverkon lyhyen ajan toimenpiteet: <ul style="list-style-type: none"> - bussireitit ja bussiparkki - taksit - pysäköinti 	Keskustan liikenneverkko	Kittilän kunta		1
48	Robotti – ja dronikuljetusten mahdollisuudet tulevaisuudessa	Liikenneverkko	Kittilän kunta		3

49	Katuvalaistuksen saneeraus	Valaistus, energiatehokkuus, viihtyvyys	Kittilän kunta	0,3 M€	1
50	Etelärinteen uusi jk+pp-tie välille Tievantie – Hirvenpolku - Kt79	Katuverkko	Kittilän kunta	0,3 M€	1
51	Ylä-Levin Laaksotorin rakentaminen	Jalankulku ja pyöräily, viihtyvyys	Kittilän kunta	1,3 M€	1
52	Moottorikelkkareitin alikulku Kt79:lle Muonion suuntaan (Vittarova)	Reitit	Lapin Elinvoimakeskus/ Kittilän kunta	0,5 M€	3
53	Ulkoilureittien lähtöpaikkojen ja opastuksen uudistaminen	Reitit	Kittilän kunta	0,3 M€	1
54	Ulkoilureittien alikulukäytävien uusiminen	Reitit	Kittilän kunta	1 M€	1
55	Ylä-Levin Laaksotorin maanalainen pysäköintilaitos	Pysäköinti	Kittilän kunta / yksityinen	2,3 M€	2
56	Keskustan liikennejärjestelymuutokset (Hissitie)	Katuverkko, liikenteen rauhoittaminen	Kittilän kunta	1,5 M€	1
57	Patikka- ja pyöräilyreittien rakentaminen (Levikeskuksesta pohjoiseen)	Reitit	Kittilän kunta	1 M€	2

Lapin Elinvoimakeskus ei pysty tällä hetkellä sitoutumaan raportissa esitettyjen toimenpiteiden toteuttamiseen tai toteutusajankohtaan. Elinvoimakeskus tarkastelee Lapin kunnista eri lähteistä tietoonsa saamia toimenpide-ehdotuksia yhtenä kokonaisuutena priorisoiden niistä toteutettaviksi vaikuttavimpia kulloinkin käytettävissä olevien määrärahojen puitteissa. Kuntien esittämiä toimenpiteitä toteutetaan Lapin Elinvoimakeskuksen toimesta koko Lapin maakunnassa vuosittain vain muutamia, kaikkina vuosina ei ole mahdollista toteuttaa yhtään hanketta.



Kuva 16. Kehittämishankkeet Levin alueella



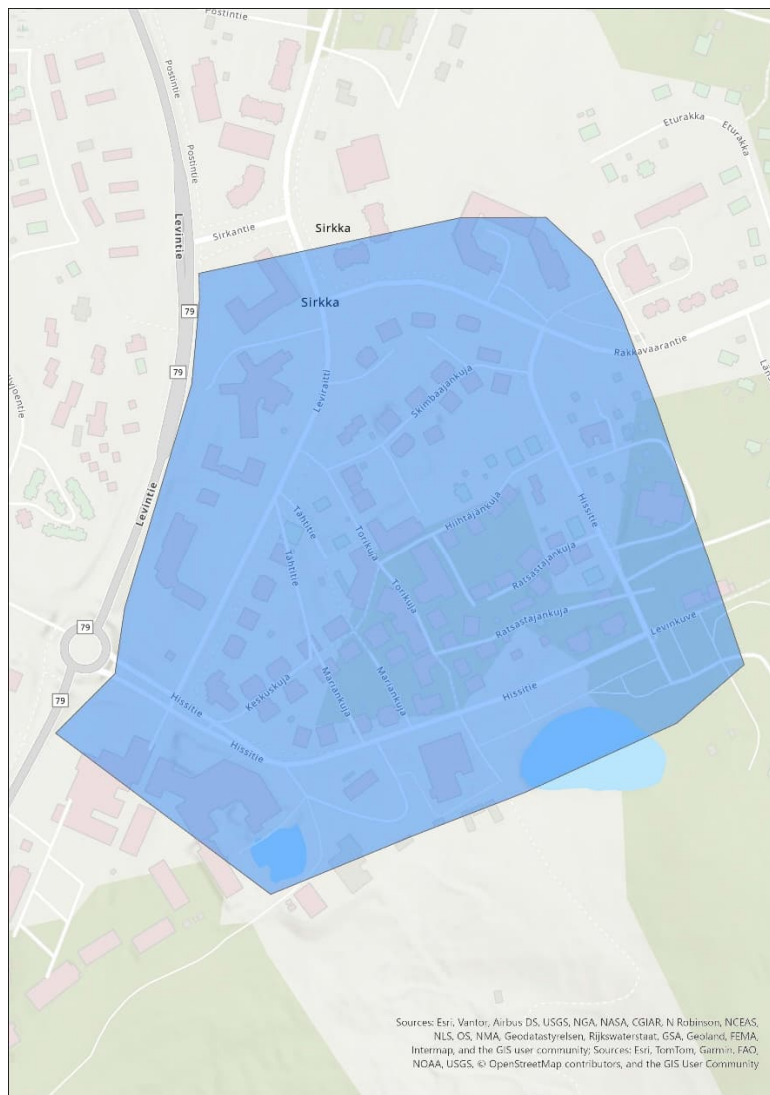
Kuva 17. Kehittämishankkeet Levin keskustan alueella

5.2 Kärkihankkeet

Tärkeimmiksi lähivuosien kehittämishankkeiksi on suunnitelmassa nostettu seuraavat hankkeet.

- 1. Levin keskustan liikenneverkko-suunnitelman laatiminen sekä keskustan lyhyen tähtäimen toimenpiteet (kohteet 37, 47 ja 56 yhdistettyinä)**

Levin keskusta-alue kokonaisuudessaan tarvitsee katuverkon kehittämistä. Keskustan osalta erityisesti His-sitie Eturinteen kohdalla edellyttää yleissuunnitelman laatimista, jossa huomioidaan maankäytön muutos-tarpeet, kaikkien liikennemuotojen tarpeet, voimakkaasti kasvaneet bussi- ja taksiliikenteen tilantarpeet, pysäköinnin periaateratkaisut sekä korkeatasoista katu- ja ympäristörakentamista.

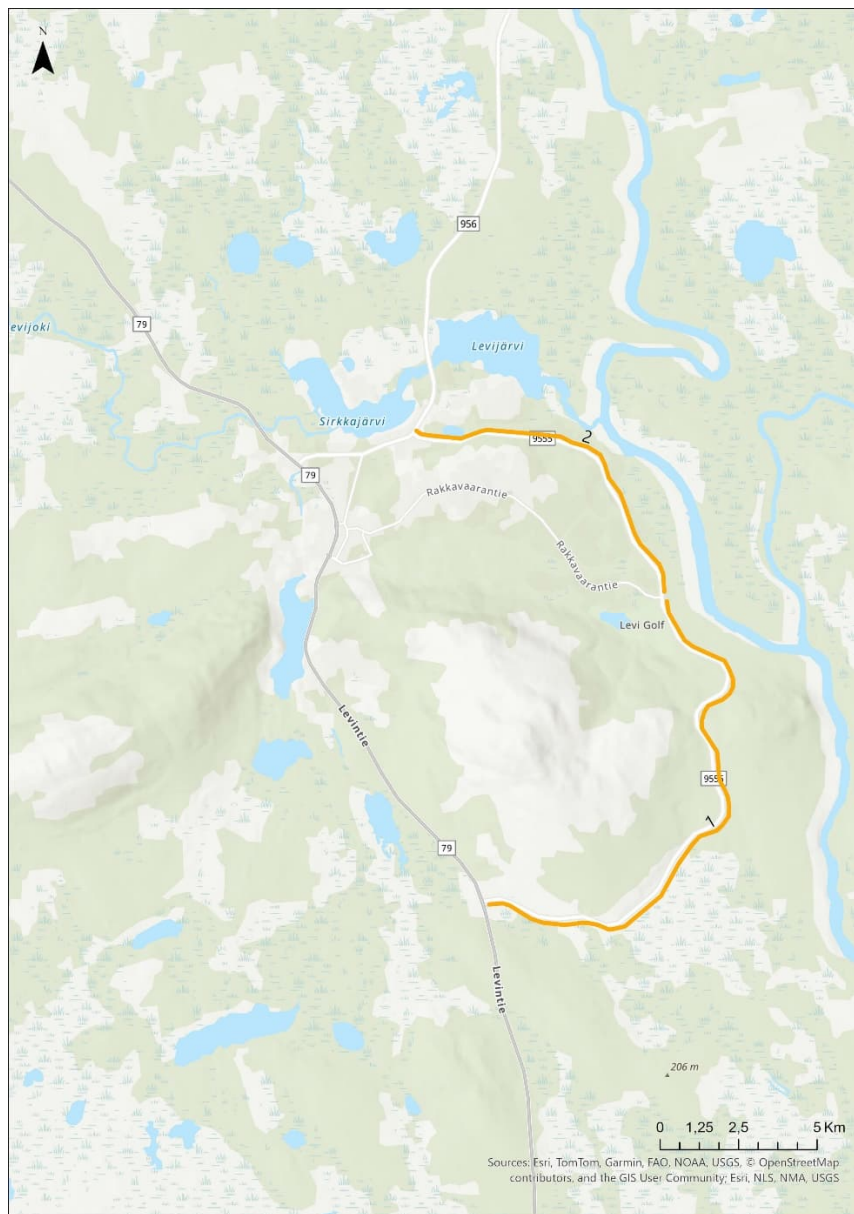


Kuva 18. Keskustan liikenneverkon kehittämialue

2. Maantien 9555 (Levin ympäristie) parantaminen välillä kantatie 79 (kohteet 1 ja 2 yhdistettyinä)

Maantie 9555, Levin ympäristie on nykyisin maantie, jonka rakenteellinen kunto on tällä hetkellä heikko. Levin matkailukeskuksen kasvaessa Ympäristien varrelle lisääntyy maankäytön kasvualueita ja tien käyttö lisääntyy sekä jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden määrä kasvaa.

Levin ympäristien parantamisesta suositellaan tehtäväksi aluevaraussuunnitelma, jossa määritetään tienparantamistarpeet ja sen kustannukset. Rahoituksen varmistumisen jälkeen tehdään tarvittavat tie- rakentamissuunnitelmat sekä asemakaavamuutokset ja hanke toteutetaan. Lapin Elinvoimakeskusten ja Kittilän kunnan välillä on käyty alustavia keskusteluja maantien siirtymisestä tulevaisuudessa kunnan hallinnoksi kaduksi.



Kuva 19. Maantien 9555, Levin ympäristien parantaminen

3. Kantatien 79 jalankulku- ja pyöräilyväylä välillä Ylä – Kittilä – Mt 9555 liittymä

Kantatien 79 jalankulku- ja pyöräilyväylä välillä Ylä – Kittilä – Mt 9555 liittymä yhdistää nykyiset Kittilän kirkonkylän ja Levin matkailukeskuksen jalankulku- ja pyöräilyväylät. Uuden väylän pituus on noin 10 km ja reitin varrelle sijoittuu myös Kittilän lentoasema. Uusi väylä mahdollistaa päivittäisen pyörällä tapahtuvan työmatkaliikenteen, lentoasemalle sekä Kittilän ja Levin välillä. Lisäksi se parantaa pitkämatkaisen pyörämatkailun olosuhteita.



Kuva 20. Kantatien 79 uusi jalankulku- ja pyöräilyväylä Kittilän ja Levin välillä

6. Keskeiset vaikutukset

Vaikutusten arvioinnissa on sovellettu liikennejärjestelmäsuunnitelmien vaikutusten arvioinnin ohjetta (Opas alueellisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien vaikutusten arviointiin, Traficom, 2023) sekä peilattu asioita Lapin liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutuksiin sekä tämän suunnitelman tavoitteisiin. Mittareista on pyritty luomaan konkreettisia ja helposti todennettavia.

6.1 Saavutettavuus

Kansainvälisesti Levi on kohtalaisen hyvin saavutettavissa, sillä Kittilän lentoasema on lähellä ja Rovaniemen asema kohtalaisen lähellä. Rovaniemi on viime vuodet ollut Suomen toiseksi suurin lentoasema matkustajamäärillä mitattuna ja esimerkiksi talvikaudella 2025–2026 sinne voi lentää kymmenistä kansainvälisistä kohteista.

Lähimmät rautatieasemat ovat Rovaniemellä ja Kolarissa. Junalla saapuminen vaatii kulkumuodon vaihtamisen ja siirtymisen asemalta Leville joko linja-autolla, taksilla tai vuokra-autolla tai vastaavalla. Oman auton kuljettaminen rautateitse on myös mahdollista, sillä sekä Rovaniemelle että Kolarisiin liikennöi autojunayhteys. Tunturi-radan toteutuminen ratayhteyksineen Leville mahdollistaisi suoran junayhteyden perille saakka ja junamatka olisi mahdollinen jopa Keski-Euroopasta saakka.

Leville liikennöi useita pitkän matkan linja-autovuoroja, mikä monipuolistaa alueen saavutettavuutta. Levillä ulkomaalaisten matkailijoiden osuus on suuri, joten niin pitkien kuin paikallisten matkojen matkaketjut ovat tärkeitä liikku-
misen onnistumisen kannalta. Tällä suunnitelmalla ei voida suoraan vaikuttaa liikennepalveluihin, kuten joukkoliikenteen toteuttamiseen, mutta liikenneinfran kehittäminen parantaa niiden toimintaedellytyksiä ja palvelutasoa. Ydinkeskustassa joukkoliikenteen suosiminen ruuhka-aikoina ja joukkoliikenteen pääpysäkki / terminaali tai vastaava helpottaa matkustajia ja nopeuttaa linja-autoliikennettä.

Levillä, kuten monissa matkailukohteissa, liikenteen määrän vaihtelut ovat suuria. Se haastaa liikennejärjestelyt: suurimman osan vuotta järjestelyt toimivat hyvin mutta sesonkiaikoina tai tapahtumissa liikenne ruuhkautuu paikoin. Ruuhkautuminen painottuu ydinkeskustaan sekä laajoille pysäköintialueille ja niiden tuntumaan. Liikenneinfran mittaaminen ruuhka-ajan mukaan ei kuitenkaan ole järkevää.

Suunnitelmassa on esitetyt moottoriajoneuvo-, jalankulku- ja pyöräliikenteen ratkaisut täydentävät hyvin alueen liikenneverkkoa. Katujen ja teiden kehittäminen keskittyy hankalimmiksi todettuihin kohteisiin. Autojen pysäköintialueiden kehittäminen ohjaa laskettelijoiden autojen pysäköintiä pois ruuhkaisimmalta keskusta-alueelta. Jalankulku- ja pyöräteiden lisärakentaminen mahdollistaa kyseisten kulkumuotojen ja turvallisuuden lisääntymisen. Ydinkeskustan osalta esitetään jatkosuunnittelua, sillä siellä sesonkiajan ongelmat ovat niin laajoja, että ne vaativat tarkempaa lisäsuunnittelua.

Joukkoliikenteen palvelutason kohottaminen lisää sen käyttömahdollisuuksia ja suosiota. Junalla tai lentämällä saapuminen on entistä paremmin mahdollista, ja liikkuminen Levin alueella on helpompaa. Henkilöauton käyttämisen tarve vähenee, mikä vähentää erityisesti sesonkiajan ruuhkautumisia ja pysäköintipaikkojen tarvetta. Se vähentää katu- ja pysäköinti-investointien tarvetta. Sillä on vaikutusta erityisesti ydinalueen maankäyttöön, sillä parhaimmillaan autojen pysäköintiin ei tarvitse varata laajoja maa-alueita tai investoida rakenteelliseen pysäköintiin yhtä merkittävästi kuin pelkästään henkilöautoiluun perustuvassa järjestelmässä.

Tavarakuljetusten osalta merkittäviä puutteita ei ole tunnistettu, eikä varsinaisia toimenpiteitä ole sen suhteen esitetty. Keskustan liikenneverkko selvityksen yhteydessä varmistetaan huoltoliikenteen sekä palo- ja pelastusliikenteen tarpeet. Kaiken kaikkiaan toimiva liikennejärjestelmä edistää vastuullista maankäyttöä ja mahdollistaa muun muassa elinkeinoelämän kehittymisen.

Mittareina käytetään

- matkailijoiden kokonaismäärän ja kansainvälisten matkailijoiden määrän muutoksia per vuosi
- liikennemäärien kehitystä, mm. maanteiden osalta automaattisen liikenteen mittauspisteen sekä määräajoin tehtävien laskentojen tuloksia. Niillä voidaan kuvata riittävän hyvin myös katuverkon liikenteen muutoksia.
- joukkoliikenteen määrän muutokset arvioituina matkustajamäärinä ja ski-bussin tai muun paikallisliikenteen vuoromäärän muutoksia
- määräajoin tehtävien kyselyiden tai tilastotarkastelun avulla määriteltäviä kulkumuoto-osuuksia Leville saapumisessa ja alueen sisäisessä liikkumisessa

6.2 Sosiaaliset vaikutukset

Esitetyt liikennejärjestelyt parantavat liikenneturvallisuutta. Jalankulku- ja pyöräteiden lisääminen sekä eri reittien alikulkuratkaisut vähentävät onnettomuusriskiä erityisesti suojattomien tienkäyttäjien osalta. Hyvät kestävän liikkumisen mahdollisuudet lisäävät tasa-arvoisen liikkumisen mahdollisuuksia, mikäli esimerkiksi omaa autoa ei ole mahdollista käyttää.

Levillä ulkoilu ja liikkuminen on matkailijoille tärkeää, joten sujuvat sekä monipuoliset liikkumisen mahdollisuudet lisäävät alueen suosiota ja parantavat myös ihmisten terveyttä.

Mittareina käytetään:

- poliisin tietoon tulleiden liikenneonnettomuuksien määrä / vuosi Levin alueella
- jalankulku- ja pyöräteiden kokonaispituuden muutokset ja talvikunnossapidettävien väylien pituudet / kunnossapitoluokka
- suosittuun jalankulku- ja pyöräliikenteen jatkuvia tai määrävälein tehtäviä laskentoja tärkeimmillä reiteillä, jotta jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden määrien muutoksia voidaan vertailla

6.3 Ympäristövaikutukset

Kestävän liikkumisen mahdollisuuksien lisääminen vähentää autoliikenteen päästöjä, millä erityisesti ruuhkatilanteissa voi olla paikallisesti merkittävä vaikutus ilman laatuun ja vähäisemmässä määrin meluun.

Kestävien liikkumismuotojen suosiminen pienentää liikenneinfran rakentamisen laajuutta, mikä vähentää rakentamisen vaikutuksia luonnonympäristöön.

Mittarina voidaan käyttää:

- rakennettavien teiden ja katujen pituuksia suhteessa uusiin tonttimääriin tai rakennusoikeuden määriin
- pysäköintialueiden pinta-alan muutokset per vuosi
- liikennemelusta tai -häiriöistä satavat palautteet kpl / vuosi

7. Seuranta ja jatkotoimenpiteet

Levin liikennejärjestelmäsuunnitelma toimii pitkän aikavälin kehitysohjelmana Levin matkailualueen liikkumisen ja liikenneverkon kehittämiseksi. Suunnitelmassa esitetyjen hankkeiden etenemistä ja toteutumista on seurattava säännöllisesti, ja koko toimenpideohjelma kannattaa päivittää noin viiden vuoden välein, jotta se vastaa ajan tarpeita. Mikäli maankäyttö, toimintaympäristö tai rahoitusolot muuttuvat, hankkeiden priorisointeja tulee arvioida ja tarvittaessa muuttaa. Kittilän kunta ja Lapin Elinvoimakeskusten Liikenne ja Infrastrukturi -osasto tapaavat vuosittain käydäkseen läpi hankkeiden edistymisen, lähivuosien tarpeet sekä rahoitusvaihtoehdot.

Liikenteen seuranta on välttämätön osa liikennejärjestelmän hallintaa, sillä se tuottaa päätöksenteon, suunnittelun ja operatiivisen toiminnan kannalta keskeistä, ajantasaista tietoa. Järjestelmällinen seuranta mahdollistaa ongelma-kohtien tunnistamisen (esim. ruuhkat, onnettomuuskeskittymät, tieosuuksien kunto), toimenpiteiden vaikuttavuuden arvioinnin sekä resurssien kohdentamisen kustannustehokkaasti. Tiedon avulla voidaan myös turvata palvelutason ja liikenneturvallisuuden pysyminen asetetuissa tavoitteissa.

Matkailualueilla seurannalla on erityinen rooli sesonkiluonteisten vaihteluiden ymmärtämisessä ja niiden hallinnassa. Seurantatieto mahdollistaa liikennejärjestelyjen, pysäköinnin ja joukkoliikenteen sopeuttamisen kävijämäärien mukaan, mikä parantaa toiminnallista tehokkuutta ja käyttäjäkokemusta korkeasesongin olosuhteissa.

Liikenteen seuranta on perustavaa laatua oleva työkalu toimivan, turvallisen ja kestävä liikennejärjestelmän ylläpitämiselle ja kehittämiselle. Monipuolisella tiedonkeruulla, selkeillä mittareilla ja systemaattisella raportoinnilla voidaan tehdä parempia, perusteltuja päätöksiä sekä vastata nopeasti muuttuvaan käyttö- ja palvelutarpeeseen. Päävastuu seurannasta on Kittilän kunnalla, mutta toteutuksessa tehdään tiivistä yhteistyötä Elinvoimakeskusten, Levin matkailutoimijoiden ja muiden tarvittavien sidosryhmien kanssa.

Seuranta yhdistää useita tiedonlähteitä ja menetelmiä, jotta kokonaiskuva liikenteestä saadaan luotettavasti. Keskeisiä tapoja liikennejärjestelmän tavoitteiden kehittymisen seuranta ovat:

Taulukko 7. Saavutettavuuden tavoitteet ja niiden seuranta sekä mittaristo.

Levin saavutettavuus vahvistuu kansainvälisesti, valtakunnallisesti ja sisäisesti.

Tavoite	Seuranta ja mittaristo
<ul style="list-style-type: none"> Kansainvälisten yhteyksien kehittyminen: lentoyhteyksien kehittäminen Levi on valtakunnallisesti saavutettavissa kaikilla liikennemuodoilla: juna – bussiyhteydet, tärkeimmät päätiet, Kirkonkylä – Levi yhteyksien kehittäminen Paikallisten liikenneyhteyksien parantuminen: bussit, taksit, kyläkyytipalvelut ja yhteiskäyttöautojen lisääntyminen Pysäköintiratkaisujen kehittäminen: Optimoidaan pysäköinnin kierto, mobiilimaksaminen, tarjotaan eri hintatasoja (lyhyt- ja pitkäaikainen) Optimoida liikenneinfrastruktuuria sesonkivaihteluille: Sesonkidan analysointi ja ruuhka-aikojen ennustus, otetaan käyttöön tilapäiset liikennejärjestelyt Saumattomien matkaketjujen edistäminen: Pääpysäkkejä kehitetään matkaketjujen sujuvoittamiseksi, jotta liikkumismuodon vaihto on helppoa. 	<ul style="list-style-type: none"> Kansainvälisten matkustajien määrä, kausikohtainen vertailu Matka-ajat keskeisistä solmukohtista, liikennemäärät päätieyhteyksillä Paikallisliikenteen vuoromäärät, käyttöasteet (bussit, kyläkyydit) Pysäköinnin täyttöasteet, kierto (vrk/vapausaste) ja pysäköinnin maksujen osuus Huippupäivien matka-ajat ja viiveet, ruuhka-tuntien tunnistaminen Vaihtojen keskimääräinen odotusaika, yhteensovitetujen lipputuotteiden määrä, pääpysäkkien laatu

Taulukko 8. Maankäytön sekä matkailun ja elinkeinoelämän tavoitteet ja niiden seuranta sekä mittaristo.

Pitkäjänteinen liikennejärjestelmä tukee vastuullista maankäyttöä sekä matkailun ja elinkeinoelämän kehitystä.	
<p>Tavoite</p> <ul style="list-style-type: none"> Liikenneverkko tukee elinkeinotoiminnan kehittymistä: Levin liikenneverkko tukee elinkeinoelämää tarjoamalla riittävät yhteydet työvoimalle, tavarankuljetuksille ja kasvaville matkailijavirroille. Liikenneverkko tukee taajamarakenteen vyöhykkeisyyttä: Liikenneverkkoa kehitetään alueen profiiliin mukaisesti. Mitä lähempänä tiivistä taajamaa ollaan, sitä enemmän verkolla painotetaan kestävien liikennemuotojen sujuvuutta ja olosuhteita. Yhdyskuntarakenteen tiivistymisen tukeminen: Tiivis yhdyskuntarakenne mahdollistaa kävelyn, pyöräliikenteen ja joukkoliikenteen reittien kehittämisen. Integroitu maankäytön ja liikenteen suunnittelu: Kaava- ja investointipäätöksissä huomioidaan aina liikennevaikutukset. Yhteiskuntataloudellinen tehokkuus: Suunnittelussa pyritään kohdentamaan uudet kaavat ja yritystilatarpeet olemassa olevien väylien vaikutusalueelle kustannustehokkuuden lisäämiseksi. 	<p>Seuranta ja mittaristo</p> <ul style="list-style-type: none"> Maankäytön ja muiden kehityshankkeiden liikenteellisten vaikutusten ennakointi ja seuranta. Matkailun kehitystä seurataan jatkuvasti ja pitkän aikavälin kehityssuuntia arvioidaan skenaariomallilla, jotta liikennejärjestelmän tarpeet voidaan ennakoida ja mitoittaa kestävästi tulevaisuudessa. Tietty osuus majoituksesta 500 m etäisyydellä palveluista/joukkoliikenteen pysäkeistä. %-osuus kaavoista on laadittu liikennevaikutusten arviointi ja se on hyväksytty ennen päätöstä. Kehityshankkeissa arvioidaan infrastruktuurin investointi per lisätty asukas/työpaikka

Taulukko 9. Ympäristön tavoitteet ja niiden seuranta sekä mittaristo.

Liikennejärjestelmä parantaa asukkaiden ja matkailijoiden arkea tarjoamalla kestävän, terveellisen ja turvallisen ympäristön.	
<p>Tavoite</p> <ul style="list-style-type: none"> Kestävien kulkumuotojen osuus kasvaa: Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen houkuttelevuus lisääntyy Levin liikkumisessa. Jalankulun ja pyöräliikenteen reittien ylläpito ja laajentaminen: Kävely ja pyöräilyväylien suoruus, sujuvuus ja turvallisuus lisääntyy. Liikenteen aiheuttamia haitallisia vaikutuksia ympäristöön ja yhdyskuntarakenteeseen vähennetään: Autoliikenne ohjataan pääteille ja pääkaduille. Liikenneturvallisuus paranee kaikissa liikennemuodoissa: Risteysjärjestelyitä, valaistusta, suojeita kehitetään. Herkimmillä asuin- ja matkailualueilla hillitään moottoriajoneuvoliikennettä nopeusrajoitusjärjestelyin. Liikennejärjestelmä tukee sosiaalista kestävyttä: Varmistetaan esteettömät, turvalliset ja selkeästi opastetut reitit pysäkeiltä palveluihin ja matkailukohteisiin. Viheryhteyksien säilyttäminen ja kehittäminen: Luonto houkuttelee kävelyn ja ulkoiluun; viheryhteydet yhdistävät saumattomasti asuinalueet, palvelut ja virkistyskohteet 	<p>Seuranta ja mittaristo</p> <ul style="list-style-type: none"> Matkojen lukumäärä/hlö kestäville muodoilla. Joukkoliikenne- ja liikkumistiedot: lipputilastot, matkustajamäärät Väyläinventoinnit ja käyttäjäkyselyt jalankulku- ja pyöräilyväylillä Liikennemäärämittaukset: laskennat vilkkaimmilla maanteillä ja kaduilla 3–5 vuoden välein, myös jalankulku- ja pyörteiden laskennat. Sesonkivaihtelun vaikutuksien ymmärtäminen laskentojen avulla Turvallisuustiedot: onnettomuusrekisterit, seuranta on osa Kittilän kunnan liikenneturvallisuustyöryhmän toimintaa Esteettömien pysäkkien osuus Virkistyspolkujen määrä ja laatu