



Inarin kunta

Ivalojoen uuden sillan vaikutusten arviointi

18.12.2025



Esipuhe

Ivalojoen yli on Ivalossa vain yksi silta, joka on osa valtatieä 4. Sillalla on kaksi-kaistaisen ajoradan lisäksi kapea yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä. Tarve uudelle sillalle tulee erityisesti sillan ylittävien koululaisten turvallisuuden parantamisesta, mutta uusi silta helpottaisi kaikkien asukkaiden kävely- ja pyörämatkoja joen yli Ivalon keskustassa.

Tässä selvityksessä on tarkastelu kolmea vaihtoehtoista ratkaisua, joilla lisätään jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuutta joen ylityksessä. Vaikutuksia on tarkasteltu mahdollisimman laajasti. Kahdessa vaihtoehdossa ratkaisuna on uusi silta Ivalojoen yli. Selvityksen yhteydessä on arvioitu uuden sillan ominaisuuksia sillä tarkkuudella, että sillasta on voitu laatia karkea kustannusarvio. Varsinaisia siltasuunnitelmia ei työssä tehty.

Työn tilaaja oli Inarin kunta, jossa työtä ohjasivat Reetta-Mari Tammela, Tuija Mikkonen ja Rami Kiviniemi. Työn laatimisesta WSP Finland Oy:ssä vastasivat Timo Kärkinen, Juho-Pekka Tiiri ja Riikka Kallio.

Inarissa joulukuussa 2025

Sisällys

Esipuhe	2
1. Arvioinnin lähtökohdat	4
1.1 Jalankulku ja pyöräliikenne sillalla	4
1.2 Autoliikenne	5
1.3 Ivalon koulu- ja kulttuurikeskus Kaarre	6
2. Vaihtoehtojen kuvaus	7
2.1 Tutkitut vaihtoehdot	7
2.2 Vaihtoehtojen kustannukset	10
2.3 Rakentamisen hiilijalanjälki eri vaihtoehdoissa	11
3. Uuden sillan vaikutukset	12
3.1 Vaikutukset koulumatkoihin	12
3.2 Vaikutukset liikenneturvallisuuteen	13
3.3 Vaikutukset liikkumiseen ja terveyteen	14
3.4 Vaikutukset liikenteen sujuvuuteen	15
3.5 Vaikutukset huoltovarmuuteen	17
4. Yhteenveto vaikutuksista ja johtopäätökset	18

LIITE 1. Päätösten vaikutusten ennakkoarviointi (EVA), suppea



Raportin valokuvat:
WSP Finland Oy / Riikka Kallio, Pinja Pirinen

1. Arvioinnin lähtökohdat

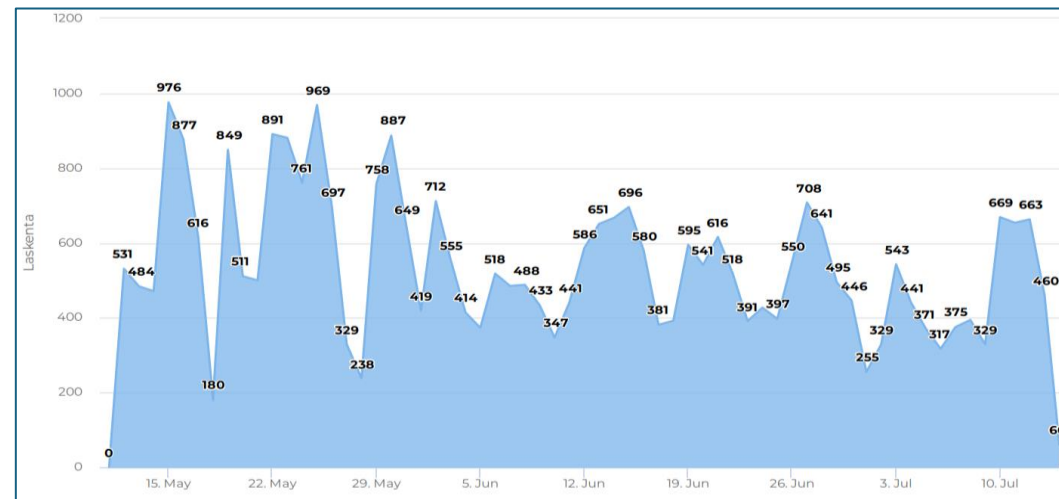
1.1 Jalankulku ja pyöräliikenne sillalla

Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden määriä Ivalojoen sillalla on mitattu infrapunalaskurilla keväällä ja kesällä 2023. Tulosten mukaan sillan ylittäjiä kouluaikaan on päivittäin noin 500–1000. Kesä- ja heinäkuussa sillan ylittäjiä oli vähemmän, enimmillään noin 700. Laskurin tuloksia Ivalojoen sillalta on esitetty kuvassa 1.

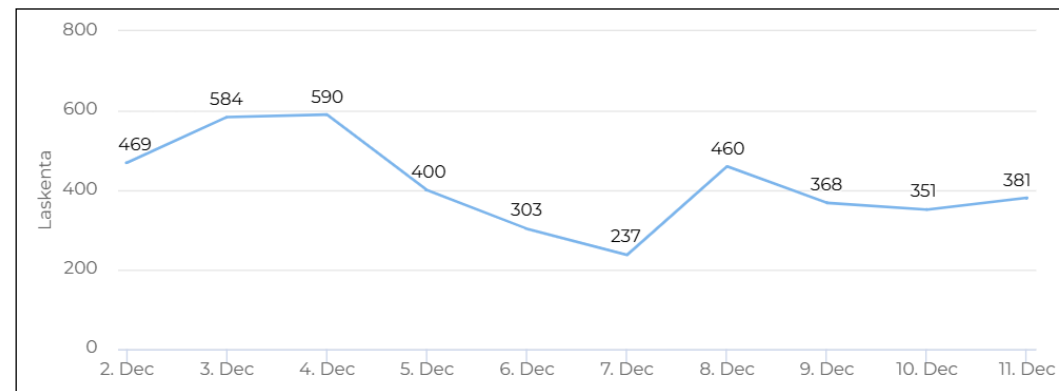
Ivalojoen sillan passiivisella infrapunalaskimella tehdyistä laskennoista on huomattava, että laskuri rekisteröi rinnakkain tai ryhmässä kulkevat vain yhtenä henkilönä, joten kulkijoita on sillalla laskurin tuloksia enemmän. Kansainvälisen infrapunalaskureista tehdyn [tutkimuksen](#) perusteella voidaan arvioida, että Ivalojoen sillan liikennemäärillä laskuri jättää laskematta noin 15-20 % kulkijoista. Näin ollen sillan ylittäjiä on kouluaikana arkipäivisin todennäköisesti päivittäin noin 600–1300.

Sillan ylittävien jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden määriä laskettiin tämän selvityksen laadinnan aikana joulukuussa 2025. Tulosten mukaan kulkijoita oli joulukuun ensimmäisinä arkipäivinä, yllä oleva korjaus huomioon ottaen, noin 550–700 päivässä. Jääreitti Ivalojoen yli avattiin torstaina 4.12.2025. Kulkijamäärä sillalla oli seuraavalla viikolla selvästi pienempi, noin 400–550 kulkijaa päivässä. Laskurin tulokset Ivalojoen sillalta joulukuussa 2025 on esitetty kuvassa 2.

Tuloksista päätellen valoisan ja sulan maan aikaan koulu- ja työmatkat taitetaan useammin kävellen tai pyöräillen kuin pimeään ja lumiseen aikaan. Pyöräilijöiden ja kävelijöiden määrän väheneminen viittaa siihen, että potentiaalinen kävelen tai pyöräillen taitettavissa oleva matka kuljetaan autolla.



Kuva 1. Jalankulku- ja pyöräliikenne Ivalojoen sillalla touko-heinäkuussa 2023 (lähde: Inarin kunta).



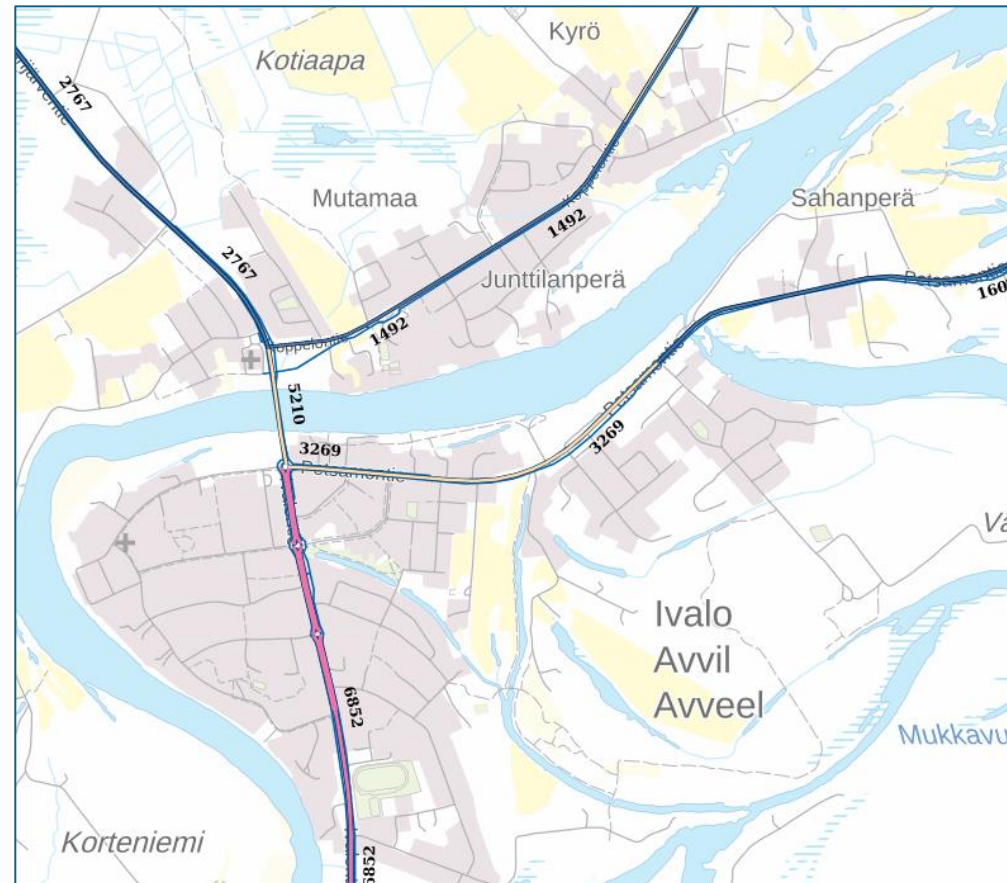
Kuva 2. Jalankulku- ja pyöräliikenne Ivalojoen sillalla joulukuussa 2025 (lähde: Inarin kunta).

1.2 Autoliikenne

Valtatiellä 4 olevan Ivalojoen sillan ylitti vuonna 2023 keskimäärin noin 5200 autoa päivässä. Niistä noin 360 (7 %) oli raskaita, eli linja-autoja, kuorma-autoja tai yhdistelmäajoneuvoja. Ivalontiellä Petsamontien eteläpuolella liikennettä on enemmän, noin 6900 autoa päivässä, ja Koppelontien pohjoispuolella vähemmän, noin 2800 autoa päivässä. Petsamontiellä liikennettä Ivalon keskustassa on noin 3300 ja Koppelontiellä noin 1500 autoa päivässä. Autoliikenteen määrät tarkastelualueella on esitetty kuvassa 4.



Kuva 3. Autoliikennettä Ivalon keskustassa.



Kuva 4. Autoliikenne tarkastelualueen tieverkolla vuonna 2023 (lähde: Väylävirasto).

1.3 Ivalon koulu- ja kulttuurikeskus Kaarre

Ivalon koulu- ja kulttuurikeskus Kaarre sijaitsee Ivalojoen pohjoispuolella Koppe-
lontien varrella. Työntekijöitä Kaarteessa on noin 100.

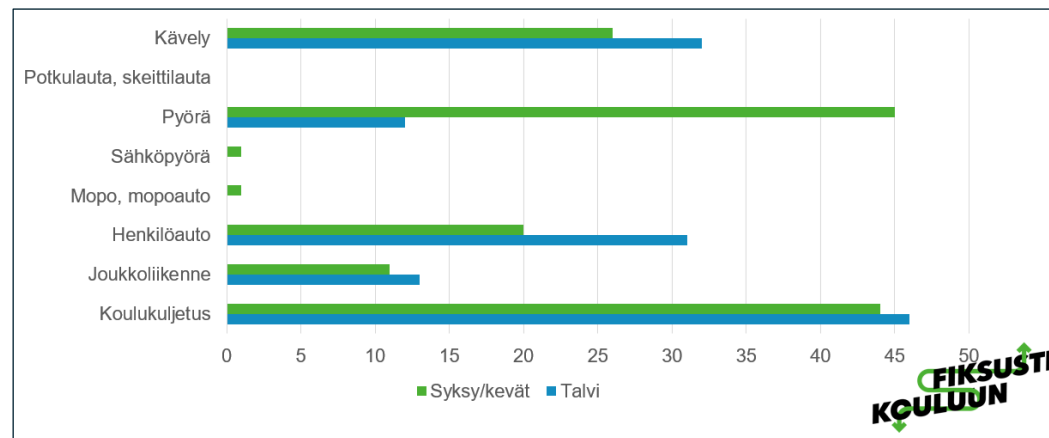
Keskuksessa on ala- ja yläkoulu sekä lukio. Lisäksi on iltapäivätoimintaa 1. ja 2.
luokkalaisille. Keskuksessa on elokuvateatteri ja siellä kokoontuu harrasteker-
hoja. Keskus on monipuolisessa käytössä iltaisin ja siellä järjestetään yksittäisiä
suurempia tapahtumia. Lisäksi Kaarteessa on päiväkotia, jossa on 62 lasta. Keskus
on siten erittäin keskeinen kohde alueen lasten liikkumisessa.

Ivalon koulussa oli syksyllä 2025 yhteensä 493 oppilasta, joista esi- ja alakoulussa
on 258, yläkoulussa 141 ja lukiossa 94. Oppilaista 21 % asuu joen pohjoispuolella
ja 79 % joen eteläpuolella.

Osana Inarin Fiksusti kouluun -ohjelmaa toteutettiin Ivalon koululla keväällä
2025 kysely koululaisten koulumatkoista. Alakoululaisilla kyselyyn vastasivat
lasten huoltaja, yläkoululaiset ja lukiolaiset vastasivat kyselyyn itse. Vastausaktii-
visuus alakoululaisilla oli 49 %, yläkoululaisilla 54 % ja lukiolaisilla 7 %.

Vastausten mukaan alakoululaisilla selkeästi yleisin kulkutapa koulumatkoilla ke-
väisin ja syksyisin on polkupyörä. Toiseksi yleisin on koulukuljetus. Talvella pyö-
rän osuus laskee merkittävästi ja kävelyn sekä henkilöauton osuudet kasvavat.
Koulukuljetusten osuus pysyy liki ennallaan. Kyselyn tulosten perusteella ar-
vioituna keväällä ja syksyllä kävellen ja pyörällä kouluun kulkee oppilaista noin
48 prosenttia ja talvella noin 33 prosenttia. Alakoululaisten koulumatkojen kul-
kutavat on esitetty kuvassa 5.

Yläkoulun ja lukion oppilaiden yleisin kulkutapa syksyllä ja keväällä oli niinkään
pyörä. Koulukuljetus ja kävely olivat seuraavaksi yleisimmät kulkutavat. Koulukul-
jetusten osuus oli merkittävästi pienempi kuin alakoululaisilla. Talvella pyörän
osuus putoaa alle puoleen, kun taas kävelyn osuus kasvaa. Kyselyn tulosten pe-
rusteella arvioituna keväällä ja syksyllä kävellen ja pyörällä kouluun kulkee op-
pilaista noin 61 prosenttia ja talvella noin 47 prosenttia.



Kuva 5. Alakoulun oppilaiden pääasialliset kulkutavat syksyllä/keväällä ja talvella (lähde: Fiksusti kouluun -kysely).

2. Vaihtoehtojen kuvaus

2.1 Tutkitut vaihtoehdot

Selvityksessä on tarkasteltu kolmea siltavaihtoehtoa:

- 0-vaihtoehto, nykytilanne, johon muita vaihtoehtoja verrataan
- Vaihtoehto 1: nykyiselle sillalle toteutetaan jalankulkijoita ja pyöräilijöitä suojaava kaide
- Vaihtoehto 2: uusi silta jalankulkijoille ja pyöräliikenteelle, jonka kantavuus riittäisi puhtaanapitokalustolle ja kevyille autoille (esimerkiksi 5 tonnia)
- Vaihtoehto 3: uusi silta jalankulkijoille ja pyöräliikenteelle, jonka kantavuus riittäisi poikkeustilanteissa raskaillekin ajoneuvoille (ainakin 76 tonnia)

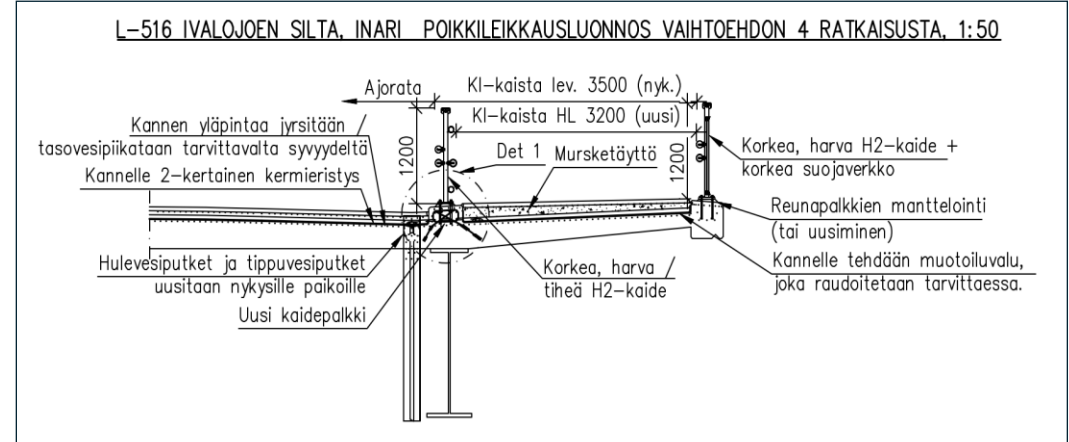
Vaihtoehto 0

Nykyinen siltaa palvelee kävelijöitä ja pyöräilijöitä. Talvisin noin kolmen kuukauden ajan joessa on vahva jääpeite, jonka yli voi kävellä kouluun. Reittiä ei aurata, vaan polku muodostuu käyttäjien tamppaamana. Reittiä pystyy yleensä ajamaan myös pyörällä. Reitillä ei ole valaistusta. Jyrkät rantapenkereet edellyttäisivät portaiden rakentamista ja talvikaudella kunnossapitoa.

Vaihtoehto 1

Liikenneturvallisuuden parantamisesta Ivalojoen ylittävällä sillalla on laadittu selvitys (Sweco 2021), jossa tarkasteltiin viittä vaihtoehtoa: kahta ratkaisua, joissa kävely- ja pyörätietä varten rakennetaan uusi silta nykyisen viereen tai nykyiseen siltaan tukeutuva levennys, kahta erilaista kaideratkaisua sekä ajoradan ja kävely-pyörätien erotusaluetta ajorataa kaventamalla.

Työn yhteenvedossa suositeltiin kaideratkaisuja. Toisessa jalankulku- ja pyörätien ja ajoradan väliin tehtäisiin korkea sillankaide, jonka pylväät tuettaisiin teräslevyllä suojabetonin päältä. Tämä vaihtoehto olisi nopeasti toteutettavissa. Toisessa kaide voidaan toteuttaa vain sillan peruskorjauksen yhteydessä. Siinä tehtäisiin jalankulku- ja pyörätien ja ajoradan väliin korkea sillankaide, jonka kaidepylväät tuettaisiin rakennettavaan kaidepalkkiin. Tämä vaihtoehto arvioitiin kustannustehokkaimmaksi tarkastelluista vaihtoehdoista. Luonnos tästä ratkaisusta on kuvassa 6.



Kuva 6. Luonnos kaidepalkkiin tukeutuvasta kaideratkaisusta (Sweco 2021).

Uusi silta, vaihtoehdot 2 ja 3

Uusi silta sijoittuisi siten, että sen pohjoispää olisi koulun tontin länsireunassa ja eteläpää lähellä linja-autoasemaa. Sillan tarkka sijainti määritellään osana tarkempaa suunnittelua. Kuvassa 7 on esitetty sillan suurpiirteinen sijainti.

Sillan korkeus ja tukien etäisyys toisistaan tehdään vastaavaksi kuin nykyisessä sillassa, jolloin uudella sillalla ei ole merkittävää vaikutusta vesiliikenteeseen tai talvella moottorikelkkaliikenteeseen.

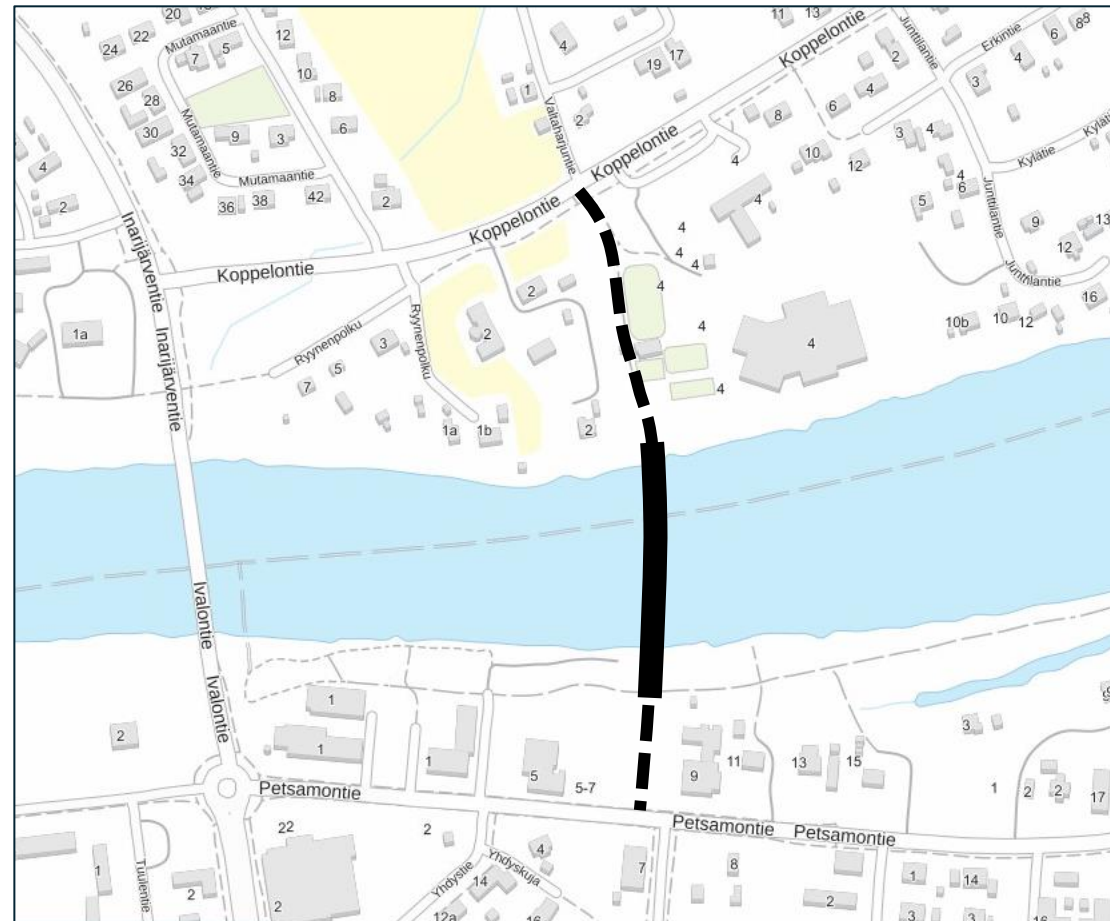
Lentosatama, joka nykyisin sijaitsee uimapaikan kohdalla, siirtyisi uuden sillan itäpuolelle.

Työn yhteydessä ei laadittu tarkempia suunnitelmia sillasta, joten sillan ympäristövaikutuksia ei ole arvioitu. Tarkemman suunnittelun yhteydessä varmistetaan, että rakentamisen vaikutukset luonnolle ja ympäristölle voidaan minimoida.

Vaihtoehto 2

Vaihtoehdossa 2 silta mitoitetaan kävely- ja pyöräliikennettä varten. Sillan kantavuus mahdollistaa maksimissaan 5 tonnia painavan kunnossapitokaluston. Sillalle rakennetaan yhteys Petsamontien ja Koppelontien välille.

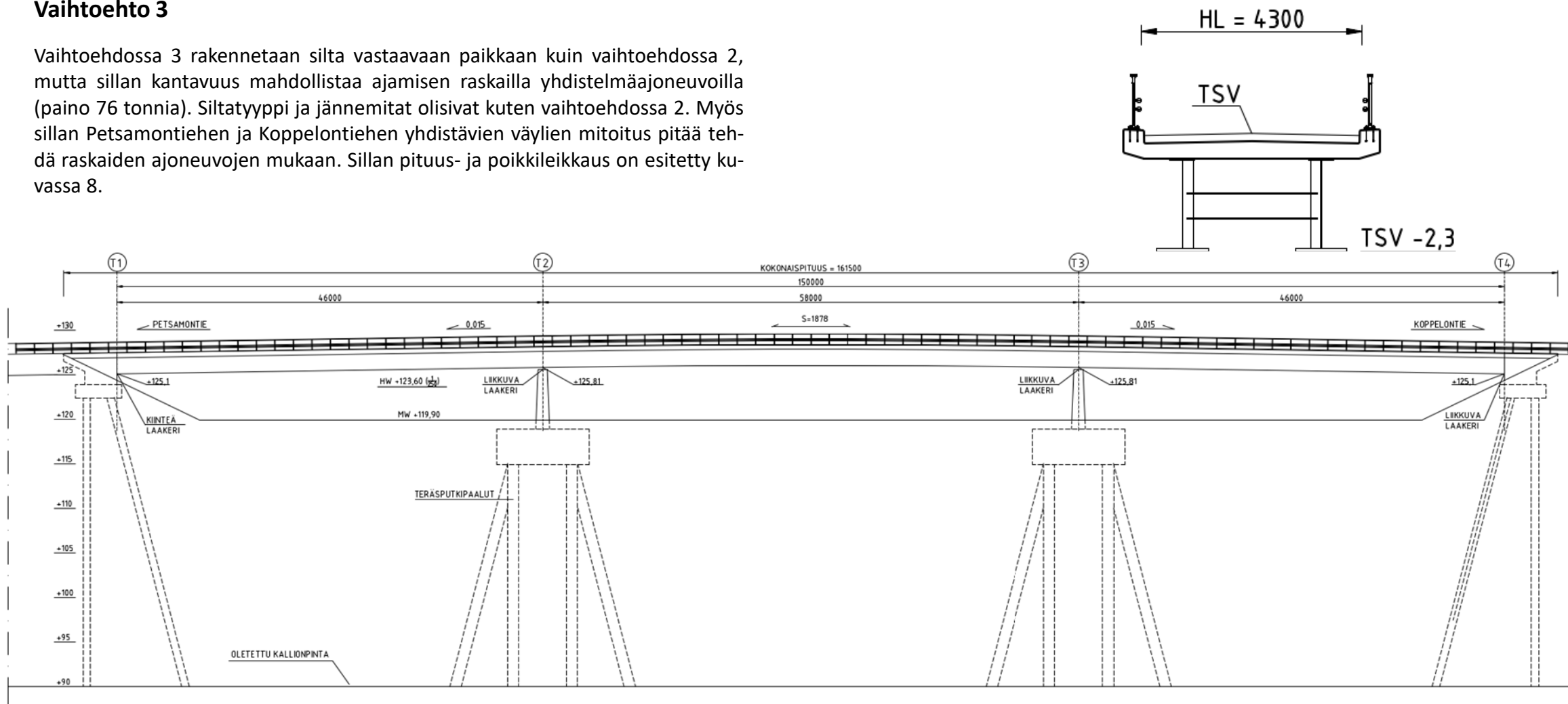
Silta olisi rakenteeltaan teräksinen liittorakenteinen palkkisilta ja sen hyötyleveys olisi 4,3 metriä. Sillan jännemitat olisivat 46,0 m + 58,0 m + 46,0 m ja kokonaispituus 161,5 metriä.



Kuva 7. Uuden sillan ja sen yhteyksien suurpiirteinen sijainti.

Vaihtoehto 3

Vaihtoehdossa 3 rakennetaan silta vastaavaan paikkaan kuin vaihtoehdossa 2, mutta sillan kantavuus mahdollistaa ajamisen raskailla yhdistelmäajoneuvoilla (paino 76 tonnia). Siltatyyppi ja jännemitat olisivat kuten vaihtoehdossa 2. Myös sillan Petsamontiehen ja Koppelontiehen yhdistävien väylien mitoitus pitää tehdä raskaiden ajoneuvojen mukaan. Sillan pituus- ja poikkileikkaus on esitetty kuvassa 8.



Kuva 8. Uuden kevyen liikenteen väylän sillan pituusleikkaus ja poikkileikkaus.

2.2 Vaihtoehtojen kustannukset

Vaihtoehdossa 0 tarvittava rakentaminen käsittää portaat jälle tamppaantuvan polun molempiin päihin. Yksinkertaisten portaiden rakentamiskustannukset ovat suuruusluokaltaan noin 3500 – 7000 euroa.

Vaihtoehdossa 1 rakentamiskustannukset nykyisen suojabetonin päälle tuetun kaiteen osalta olivat vuoden 2021 selvityksen mukaan noin 240 000–270 000 euroa. Ajouradan ja kävely-pyörätien väliin kaidepalkkiin tuetun kaiteen rakennuskustannukset ovat noin 100 000–130 000 euroa, mutta tämä vaihtoehto voidaan toteuttaa sillan peruskorjauksen yhteydessä. Peruskorjauksen karkea kustannusarvio vuonna 2021 oli 1,5 – 1,7 miljoonaa euroa.

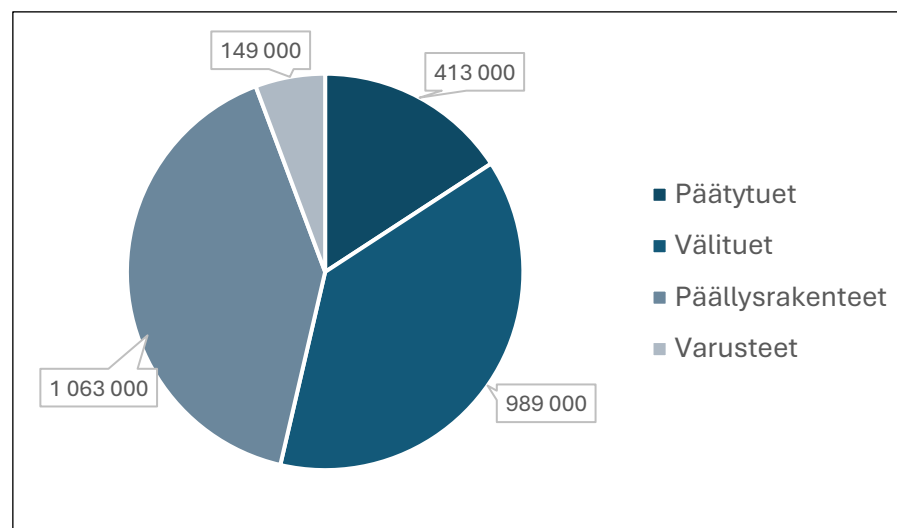
Vaihtoehdossa 2 sillan rakentamiskustannukset ovat noin 3,5 miljoonaa euroa (alv 0 %). Rakennuskustannukset muodostuvat asennettujen rakenneosien hinnasta 2,5 miljoonaa euroa sekä työmaa- että tilaajatehtävistä, jotka molemmat muodostavat 0,5 miljoonaa euroa. Rakennusosien hinnan jakautumista sillan eri osien välille on esitetty kuvassa 9.

Sillan kustannusten lisäksi tulevat Petsamontien ja Koppelontien yhdistävän väylän rakentamiskustannukset, joita ei ole tässä yhteydessä arvioitu.

Vaihtoehdossa 3 sillan rakennuskustannukset ovat noin 3,9 miljoonaa euroa (alv 0 %). Rakennuskustannukset muodostuvat asennettujen rakenneosien hinnasta noin 2,9 miljoonaa euroa sekä työmaa- että tilaajatehtävistä, jotka molemmat muodostavat noin 0,5 miljoonaa euroa.

Molemmissa siltavaihtoehtoissa oletettava rakentamistapa vaatii työsiltaa. Työsiltaan ja välitukien rakentamiseen liittyvät työtapa ja materiaalikustannukset muodostavat edellä esitettyjen lisäksi 0,5–1,0 miljoonan euron kuluerän.

Sillan kustannusten lisäksi tulevat Petsamontien ja Koppelontien yhdistävän väylän rakentamiskustannukset, joita ei ole tässä yhteydessä arvioitu. Ne ovat kuitenkin selkeästi suuremmat kuin vaihtoehdossa 2, sillä väylän tulee kestää ajo raskailla yhdistelmäajoneuvoilla.



Kuva 9. Uuden kävely- ja pyöräliikenteen sillan rakennusosakustannusten jakautuminen (euroa).

2.3 Rakentamisen hiilijalanjälki eri vaihtoehdoissa

Vaihtoehdossa 0 rakennetaan portaat jälle muodostuvan polun molempiin päihin. Portaot rakennettaneen puusta, johon on sen kasvaessa sitoutunut hiiltä. Kun tarkasteluun otetaan mukaan puutavaran valmistus ja kuljetus, on loppu-tulos silti hieman hiilinegatiivinen eli hiiltä sitova. Jos puu poltetaan käytön jäl-keen, niin syntyvät päästöt muuttavat hiilijalanjäljen hieman positiiviseksi.

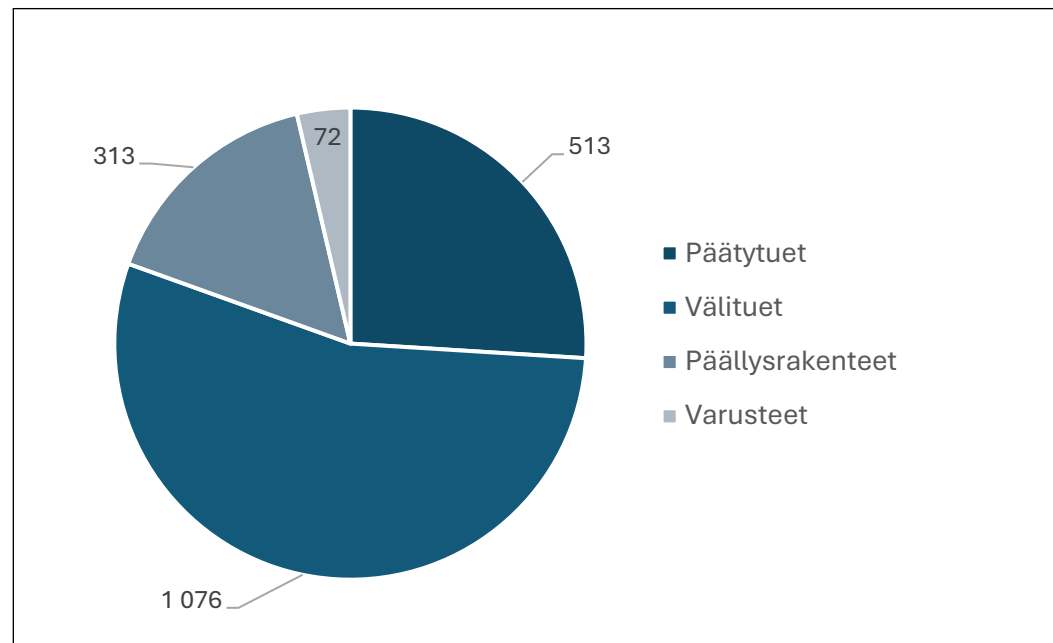
Vaihtoehdossa 1 rakennetaan edellisen kohdan tapaan portaot molemmille ran-noille sekä kaide nykyiselle sillalle. Kaiteen rakentamisen päästöt riippuvat pal-jon siitä, millaiseen ratkaisuun päädytään. Pelkän teräksisen kaiteen rakentami-sen päästöt ovat noin 15–20 tonnia CO₂. Jos mukana on kierrätystä ja vähähiilis-tä terästä, arvo voi pudota alle 10 tonniin CO₂. Jos kaide on alumiinia, hiilijalan-jälki voi olla jopa 2–3 kertaa suurempi, ellei käytetä kierrätettyä materiaalia. (lähde: CoPilot tekoäly)

Uuden sillan CO₂-päästöjen määrät on laskettu FORE-ohjelmalla.

Vaihtoehdossa 2 hiilijalanjälki koko sillan rakentamisesta on karkeasti arvioituna noin 1 970 tonnia CO₂. Päästöjen jakautuminen sillan eri rakenneosille on esi-tetty kuvassa 10.

Vaihtoehdossa 3 hiilijalanjälki koko sillan rakentamisesta on hieman vaihtoehtoa 2 suurempi, karkeasti arvioituna noin 2 030 tonnia CO₂.

Vaihtoehtojen 2 ja 3 laskelmissa ei ole mukana mahdollista pientä kulkutapa-muutosta autosta kestävään liikkumisen ja siitä aiheutuvaa vähennystä hiili-dioksidipäästöissä.



Kuva 10. Uuden kävely- ja pyöräliikenteen sillan CO₂-päästöjen jakautumi-nen sillan eri rakenneosille (tonnia).

3. Uuden sillan vaikutukset

3.1 Vaikutukset koulumatkoihin

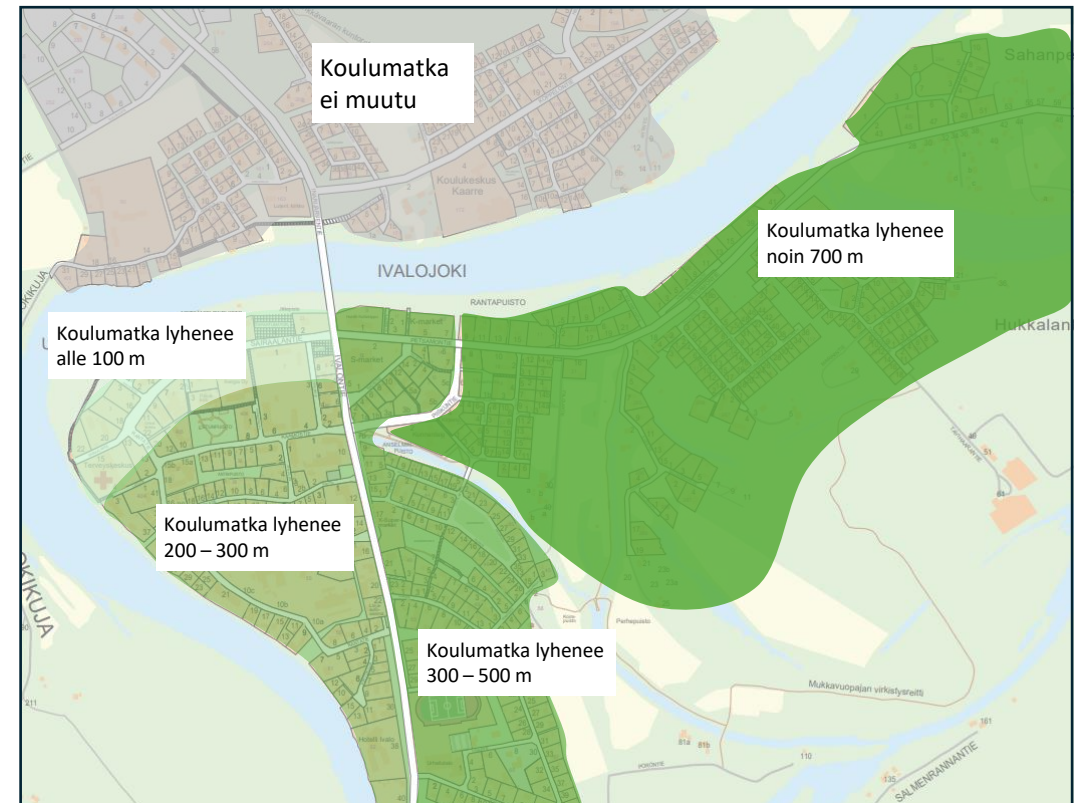
Fiksusti kouluun -selvityksen mukaan Ivalon koulun oppilaista noin 16 % saapuu autolla kouluun päivittäin keväällä ja syksyllä ja 20 % talvella. Tärkeimpiä syitä koululaisten saattamiseen autolla ovat huoli koululaisten turvattomuudesta reiteillä, joilla liikennettä on paljon ja ajonopeudet ovat suuret. Saattoliikenne merkitsee se noin sataa koululle suuntautuvaa automatkaa päivässä.

Koululaista 21 % asuu joen pohjoispuolella. Heille sillalla ei ole merkitystä koulumatkoilla matkojen pituuteen. He voivat hyödyntää uutta siltaa keskustaan suuntautuvilla asiointi- ja harrastusmatkoillaan kävellen tai pyörällä.

Vaihtoehto 1 ei muuta koulumatkoja, mutta huoltajien kokema huoli lasten turvallisuudesta nykyisellä sillalla helpottaisi.

Vaihtoehtoissa 2 ja 3 uusi silta lyhentää koulumatkaa erityisesti niillä oppilailla, jotka asuvat Ivalontien itäpuolella. Lyhennys on enimmillään noin 700 metriä. Koulumatkojen lyheneminen uuden sillan tilanteessa on esitetty kuvassa 11. Käytännössä koululaiset eivät aina kulje lyhimpiä reittejä pitkin.

Nykyinen silta koetaan vaaralliseksi, minkä vuoksi lapsia tuodaan autolla kouluun varsin läheltäkin. Uusi silta voi siten vähentää tarvetta saattaa lapsi autolla kouluun. Uuden sillan koulumatkaan tuoma lyhennys voi osaltaan vähentää autolla saattamista. Muutoksen suuruutta on vaikeaa arvioida tarkasti.



Kuva 11. Uuden sillan aiheuttamat muutokset koulumatkojen pituuksiin.

3.2 Vaikutukset liikenneturvallisuuteen

Liikenneturvallisuus on tärkein peruste uudelle sillalle. Siinä keskeistä on koululaisten koulumatkat joen yli, mutta silta parantaa kaikkien joen kävelleen tai pyöräillen ylittävien turvallisuutta. Ivalontien ylitys on osalle koululaisista koulumatkaan sisältyvä riski, mutta siihen uusi silta ei tuo muutosta.

Kaikkiaan Ivalossa liikenneturvallisuus on hyvällä tasolla: viimeisten viiden vuoden aikana keskustan alueella on tapahtunut 10 poliisin tietoon tullutta liikenneonnettomuutta, joista neljä johti henkilövahinkoihin ja kuusi aineellisiin vahinkoihin. Henkilövahinko-onnettomuuksista kaksi oli yksittäisonnettomuuksia, tyyppillisesti tieltä suistumisia, ja kahdessa osallisena oli polkupyörä.

Nykyisen sillan ylittää keväällä koulupäivinä noin 600–1300 kävelijää ja pyöräilijää vuorokaudessa.

Vaihtoehdossa 1 nykyiselle sillalle rakennettava kevyt kaide estäisi jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden horjahtamiset jalkakäytävältä ajoradalle. Autoja kaide ei pysäyttäisi. Kaiteen laskennallista turvallisuusvaikutusta on vaikeaa määritellä.

Kevyen kaideratkaisun vaikutuksista liikenneturvallisuuteen löytyy jonkin verran [tutkimustietoja](#). Tulokset vahvistavat, että erottimet, kuten pylväät/pollarit, ovat tehokkaita erityisesti pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden tahattomien ajautumisten tai kaatumisten estämisessä ajoradalle. Kaiteet ovat erittäin tehokkaita visuaalisesti ja fyysisesti erottamaan pyöräily- tai jalankulkutilan autoliikenteestä. Lisäksi ne antavat kuljettajille ja pyöräilijöille vahvan signaalin kaistojen välisestä rajasta, mikä saattaa lisätä raskaan liikenteen turvaväliä kaiteella erotettuun jalkakäytävään.

Vaihtoehdoissa 2 ja 3 kaikkien joen eteläpuolella asuvien ja kävelleen tai pyörällä kouluun kulkevien koululaisten on arvioitu siirtyvän uudelle sillalle, koska uuden sillan kautta koulumatkat lyhenevät. Nykyisen sillan päivittäin kävelleen tai pyörällä ylittävien koululaisten määrä vähenisi arviolta noin 150–220, mikä tarkoittaa 300–440 matkaa vähemmän nykyisen sillan yli. Vähennys on siten noin kolmannes kaikista sillan ylittävistä kävelijöistä ja pyöräilijöistä. Tämän lisäksi uudelle sillalle voi siirtyä myös koulun henkilökunnan sekä asukkaiden ostos- ja asiointimatkoja.

Uusi silta vähentänee jonkin verran myös lapsien saattamista koululle autolla. Sillan luo joen etelärannalle olisi mahdollista rakentaa saattopaikka, jolloin saattajien ei tarvitse ajaa koululle asti. Tämä vähentäisi autoliikennettä koulun lähiympäristössä.

Hyvä lopputulos edellyttää, että Petsamontien ylitys ja yhteys tieltä sillalle toteutetaan laadukkaasti ja liikenneturvallisuutta korostaen. Jos sillan luo järjestetään saattopaikka, on sille saapuva ja siltä poistuvan autoliikenteen ja Petsamontien ylittävien koululaisten järjestelyt suunniteltava huolellisesti.

Koululle saapuvien pysäköinnin hajauttaminen myös joen etelärannalle helpottaisi myös suurempien tapahtumien järjestämistä koululla ja vähentäisi painetta rakentaa lisää pysäköintipaikkoja koulun pihapiiriin.

3.3 Vaikutukset liikkumiseen ja terveyteen

Aktiivinen liikkuminen lisää terveyttä. Liikkuminen ennaltaehkäisee, hoitaa ja kuntouttaa monia sairauksia, kuten useita sydän- ja verisuonisairauksia, tyypin 2 diabetesta, tuki- ja liikuntaelinsairauksia, mielenterveyttä ja joitakin syöpätauteja. Fyysisen aktiivisuuden ja kestävyyskunnon vaikutukset sydämen ja verenkiertoelimistön terveyteen ovat kiistattomia ja niitä on tutkittu paljon. Sen sijaan fyysisen aktiivisuuden, eri liikuntamuotojen ja kunnon eri osa-alueiden vaikutuksista tuki- ja liikuntaelimistön toimintakykyyn tiedetään vähemmän, mutta tieto lisääntyy koko ajan. (UKK-instituutti)

Koulumatkojen kulkemista aktiivisesti pidetään yhtenä tärkeimmistä ratkaisuista nuorten vähäiseen liikkumiseen. Aktiivisen koulumatkan merkitys on sitä suurempi, mitä vähäisempää oppilaan kokonaisaktiivisuus on. Koulumatkalla saatu liikunta parantaa tutkitusti myös oppimista ja keskittymiskykyä koulussa. Aihepiiriä on tutkittu paljon, mm. Rainham, D. ym. (2012): Spatial Classification of Youth Physical Activity Patterns; ScienceNordic, 30.11.2023: Children who walk to school concentrate better ja Syväoja, H. ym. (2012): Liikunta ja oppiminen, tilannekatsaus lokakuu 2012, Opetushallitus.

Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen (2021) mukaan Lapin maakunnan asukkaat tekevät keskimäärin päivässä 0,39 matkaa jalan ja 0,15 matkaa pyörällä. Määrät ovat hieman pienemmät kuin koko maan keskiarvot. Useat kansainväliset ja kotimaiset tutkimukset osoittavat, että infrastruktuurin parantaminen, esimerkkinä pyörätiet, korreloi suoraan kävelyn ja pyöräilyn määrän kasvun kanssa. WHO ja EU:n liikennepolitiikka painottavat tätä.

Vaihtoehto 1 ei todennäköisesti aiheuttaisi liikkumisen ja terveyden kannalta merkittävää muutosta nykytilanteeseen.

Vaihtoehtoisissa 2 ja 3 uusi silta voi vaikuttaa kulkutapoihin, sillä matkat joen yli kävellen ja pyörällä helpottuvat ja muuttuvat miellyttävämmiksi. Tämä koskee sekä koululaisia että aikuisia. Uusi silta voi vähentää myös tarvetta viedä ja hakea lapsia koulusta autolla, millä voi olla vaikutusta myös liikenneturvallisuuteen koulun ympäristössä. Uusi silta edistäisi myös Kaarteen työntekijöiden kestävää työmatkaliikkumista.

Terveysvaikutukset liittyvät mahdollisuuteen lisätä fyysiseen aktiivisuutta, eli kävelyä ja pyöräilyä. Uusi helppo ja turvallinen yhteys kannustaa sekä lapsia että aikuisia valitsemaan aktiivisia kulkutapoja, mikä edistää heidän terveyttään ja hyvinvointiaan. Silta voi merkittävästi edistää lasten itsenäistä ja aktiivista liikkumista, sillä sitä pitkin he voivat kulkea itsenäisesti kouluun, harrastuksiin ja kavereille ilman aikuisten saattamista.

Uusi silta mahdollistaisi koulun ja urheilukentän välille nykyistä turvallisemman ja hieman lyhyemmän reitin, jolla ei tarvitsisi kulkea Ivalontien varrella ja nykyisen sillan yli.

Uusi silta olisi myös merkittävä lisä Ivalon kävelyn ja pyöräilyn verkostoon, sillä se yhdistäisi toisiinsa Jänkkävaaran ja Mukkavuopajan ulkoilualueet nykyistä siltaa paremmin sekä kesällä että talvella, mikä helpottaisi näiden alueiden käyttöä.

3.4 Vaikutukset liikenteen sujuvuuteen

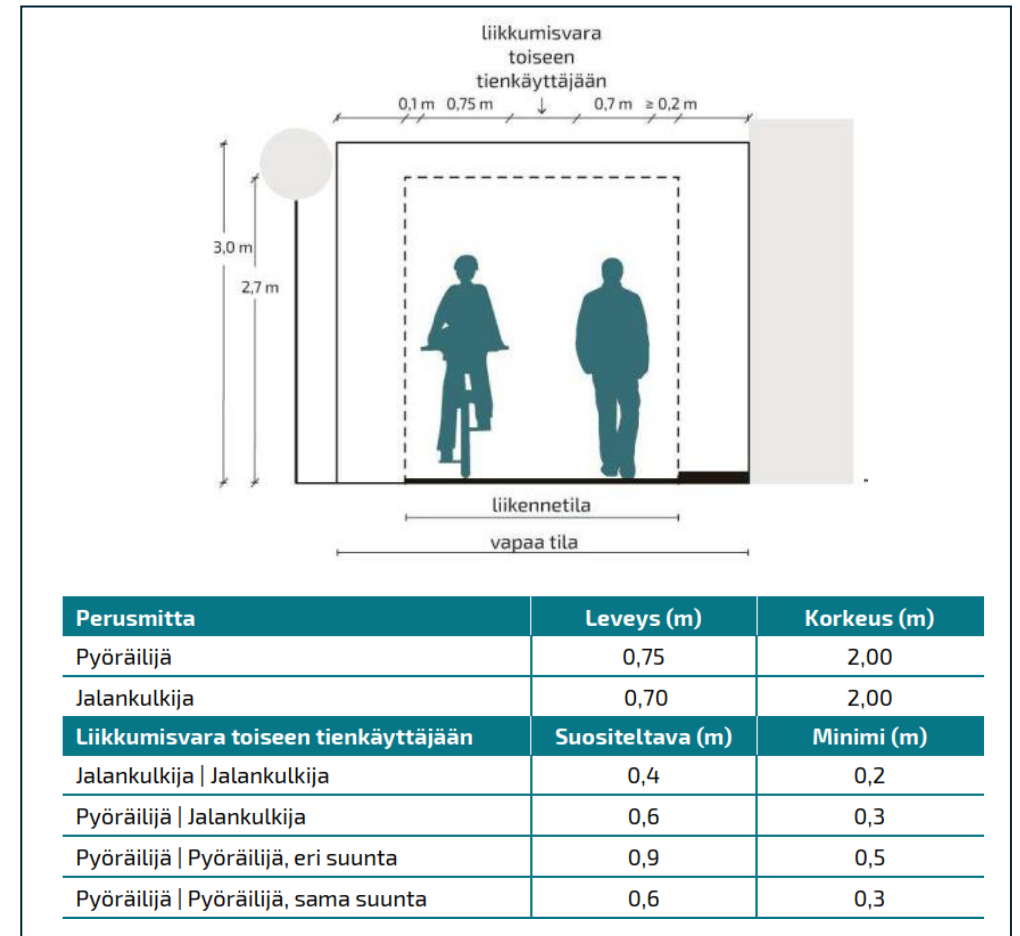
Normaalitilanne

Autoliikenteen sujuvuuteen ja välityskykyyn normaalitilanteessa millään tarkastellulla siltaratkaisulla ei ole merkittävää vaikutusta.

Kävely- ja pyöräliikenteen sujuvuus on yhteydessä turvallisuuteen. Nykyinen yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä on kapea, ja vaihtoehdon 1 kaideratkaisu kaventaa jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden tilaa entisestään. Kaiteen kanssa sillalla olisi vapaata tilaa molempiin suuntiin kulkeville jalankulkijoille ja pyöräilijöille kaiteesta kaiteeseen vain noin 3,1 m, mikä tarkoittaa 2,6 m levystä liikennetilaa.

Vapaan tilan mittana on käytetty vain silloille kustannussyistä tarkoitettua minimimittaa 0,25 m, mikä on hyvin kapea (normaali vapaa tila kiinteästä esteestä on 0,5 m). 2,6 m levyinen liikennetila mahdollistaa vain yhden rinnakkaisen jalankulkijan ja pyöräilijän miellyttävän kohtaamisen. Kahden rinnakkaisen jalankulkijan ja yhden pyöräilijän ohitus on juuri ja juuri mahdollista minimimitoilla ja sillä oletuksella, että jalankulkijat kulkevat aivan rinnakkain. Liikennetilan ja vapaan tilan laskennassa käytettävät perusmitat on esitetty kuvassa 12.

Uudella sillalla kävelijöille ja pyöräilijöille vapaata tilaa kulkemiseen olisi 4,3 metriä. Tämä mahdollistaa sujuvan ja miellyttävän kulkemisen rinnakkain ja ryhmissä. Sillalla olisi mahdollista ohittaa sujuvasti pyörällä kolmen jalankulkijan rinnakkainen ryhmä. Koululaiset liikkuvat usein ryhmissä ja koulun alkamis- ja päättymisaikaan liikennettä on sillalla hetkellisesti paljon. Uuden sillan vaihtoehdot ovat koululaisten sujuvan liikkumisen kannalta merkittävästi paremmat.



Kuva 12. Liikennetilan ja vapaan tilan laskennassa käytettävät perusmitat. (Väylävirasto, Pyöräliikenteen suunnittelu 18/2020)

Liikenne poikkeustilanteessa

Poikkeustilanteessa tapauksesta riippuen nykyinen silta voi olla kokonaan suljettu liikenteeltä tai vain toinen ajokaista voi olla pois liikenteen käytöstä.

Nykyisen sillan ylittää keskimäärin noin 5200 autoa vuorokaudessa, jolloin vilkkaimman tunnin liikennemäärä on noin 520 autoa. Kesällä liikennemäärä sillalla on selkeästi keskimäärästä suurempi.

Ivalojoen sillan pohjoispuolelle on asemakaavassa osoitettu kortteli pelastuslaitokselle. Ensihoidon yksiköt sijaitsevat jo nyt sillan pohjoispuolella. Silta on ainoa ja siten hyvin merkittävä yhteys joen eteläpuolelle, jossa sijaitsevat terveyskeskus, lentoasema sekä Ivalon ja Saariselän kylät. Sillalla on kriittinen merkitys sairaanhoidon kuljetusmatkoihin muun muassa välillä Utsjoki – Rovaniemi.

Vaihtoehtoissa 0, 1 ja 2 koko sillan sulkeutuminen estää kaiken autoliikenteen Ivalojoen yli. Jos vain toinen ajokaista on suljettu, pystytään autoliikennettä hoitamaan toista kaistaa pitkin yksi suunta kerrallaan. Tällöin sillan molemmissa päissä pitää olla joko liikenteenohjaajat tai liikennevalot. Ajonopeus sillalla tulisi silloin olla enintään 30 km/h. Sillan ylittävän liikenteen määrä voisi liikennejärjestelyistä, liikenteen suuntajakaumasta ja raskaiden ajoneuvojen osuudesta riippuen olla 400 – 600 autoa tunnissa. Välityskyky riittäisi siis normaalioloissa kaiken liikenteen hoitamiseen, mutta kesäaikaan vilkkaimpina tunteina liikenne sillan yli jonoutuisi.

Vaihtoehdossa 3 autoliikenne voitaisiin hoitaa myös koko nykyisen sillan ollessa suljettu. Tällöin liikenne toimisi yksi suunta kerrallaan samoin kuin nykyisellä sillalla toisen kaistan ollessa suljettu. Kiertoreittien vuoksi liikenteen välityskyky olisi luultavasti jonkin verran pienempi kuin yhdellä kaistalla nykyisellä sillalla.

Nykyisen sillan ollessa kokonaan suljettu olisi uudelta sillalta jalankulkijoille ja pyöräilijöille varattava kapea oma kaista, mikä osaltaan alentaisi hieman sillan autoliikenteen välityskykyä. Turvallisuuden vuoksi pyörät olisi parasta taluttaa sillan yli. Kävelen sillan ylitys kestää noin 2–3 minuuttia. Poikkeustilanteissa kaikkien sillalla liikkuvien on noudatettava erityistä varovaisuutta.

3.5 Vaikutukset huoltovarmuuteen

Huoltovarmuus tarkoittaa varautumista mahdollisiin kriiseihin ja häiriötilanteisiin sekä jatkuvuudenhallintaa turvaamalla elintärkeät toiminnot, jotta yhteiskunta ja elinkeinoelämä toimivat ja ihmiset voivat turvallisesti elää arkeaan. Huoltovarmuus on viime vuosina korostunut kansainvälisen tilanteen kiristymisen myötä. Liikenneinfrastruktuurin on mahdollistettava kaksikäyttöisyys, eli liikenteen lisäksi sen on mahdollistettava sotilaallinen liikkuvuus, jonka merkitys on kasvanut turvallisuusympäristössä tapahtuneiden muutosten myötä.

Valtatien 4 merkitys huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuudenkin vuoksi on erittäin suuri. Ivalo on Lapin logistinen solmukohta ja Ivalojoen ylittävä silta on keskeisin yhteys joen yli. Nykyisin liikennejärjestelmä on sillan kohdalla siten hyvin haavoittuva. Rinnakkainen silta varmistaisi, että kriittisten tarvikkeiden, kuten elintarvikkeiden, polttoaineen ja lääkkeiden kuljetukset eivät poikkeustilanteissa katkeaisi. Pohjoisimman Suomen tieverkko on esitetty kuvassa 13.

Tällä hetkellä seuraava silta on tiellä 955 Repojoella. Poikkeustilanteessa Ivalojoen sillan ollessa kokonaan pois käytöstä aiheutuisi pohjois-eteläsuuntaiselle liikenteelle merkittävästi lisää matkaa. Normaalitilanteessa matkaa Sodankylästä Inarin keskustaan autolla on 198 km ja se kestää 2 tuntia 25 minuuttia. Kiertoreitillä maantietä 955 pitkin matkaa on 259 km ja ajoaika 3 tuntia 21 minuuttia. Matka Ivalon keskustasta Inarin keskustaan on normaalisti 39 km ja 33 minuuttia. Poikkeusoloissa matkaa olisi 417 km ja 5 tuntia 9 minuuttia. (Google Maps)

Vaihtoehdot 1 ja 2 eivät muuta tilannetta nykyisestä. Vaihtoehdossa 2 joki on mahdollista ylittää kevyillä autoilla, kuten ambulansseilla, mutta koko huoltovarmuuden näkökulmasta se ei tuo nykytilanteeseen merkittävää parannusta.

Vaihtoehto 3 synnyttää uuden raskaallekin liikenteelle mahdollisen yhteyden Ivalojoen yli. Yksikaistaisen uuden sillan kapasiteetti on rajallinen, mutta liikenneverkon kannalta muutos on suuri. Kahden sillan avulla esimerkiksi kuljetukset ja puolustusvoimien kuljetukset voidaan hajauttaa, mikä vähentää riskiä ruuhkista ja kohteiden haavoittuvuudesta.



Kuva 13. Pohjoisimman Suomen tieverkko on harva.

4. Yhteenveto vaikutuksista ja johtopäätökset

Siltavaihtoehtojen vaikutuksista vain joitakin voidaan arvioida karkeasti numeerisesti, mutta useimmissa tapauksissa vaikutuksen voidaan arvioida nykytilanteeseen verrattuna olevan tarkasteltavan tekijän suhteen joko positiivinen tai negatiivinen. Arvioinnissa on käytetty viisiportaista asteikkoa: suuri parannus (++), parannus (+), ei merkittävää vaikutusta (0), heikennys (-) ja merkittävä heikennys (--). Vaihtoehtojen vaikutukset verrattuna nykyiseen siltaan on esitetty taulukossa 1.

Kaiteen lisääminen nykyiselle sillalle parantaisi tilannetta erityisesti koululaisten liikenneturvallisuuden kannalta, tosin samalla se kaventaisi entisestään kapeaa pyörätietä ja jalkakäytävää. Kaide voisi kuitenkin olla liikenneturvallisuuden parantamisen ensimmäinen vaihe, koska edullisempaan toimenpiteenä se olisi mahdollista toteuttaa nopeasti. Uuden sillan rakentaminen ei tekisi kaiteesta tarpeetonta, vaan kaide palvelisi hyvin myös uuden sillan toteuttamisen jälkeen.

Uudella jalankulun ja pyöräilyn sillalla olisi Ivalossa suuri positiivinen vaikutus liikenneturvallisuuden lisäksi aktiivisen liikkumisen edellytyksiin. Silta yhdistäisi joen molemmat puolet turvallisella väylällä, jota voisivat käyttää kaikki, niin koululaiset kuin aikuisetkin. Lisäksi uusi silta lyhentäisi joen eteläpuolella asuvien koululaisten koulumatkoja ja kaikkien koululaisten matkoja koulun ja urheilukentän välillä.

Taulukko 1. Siltavaihtoehtojen vaikutusten yhteenveto.

	VE 1: nykyinen silta + kaide	VE 2: uusi kävely- ja pyöräliikenteen silta	VE 3: uusi raskaan liikenteen kantava silta
Vaikutukset liikenneturvallisuuteen	+	++	++
Vaikutukset koulumatkoihin	0	+	+
Vaikutukset liikkumiseen ja terveyteen	+	++	++
Vaikutukset liikenteen sujuvuuteen	-	+	+
Vaikutukset huoltovarmuuteen	0	+	++
Sillan rakentamisen hiilijalanjälki	10–60 t CO ₂	1970 t CO ₂	2030 t CO ₂
Sillan rakentamiskustannukset	0,1–0,3 milj. €	3,5 milj. € *	3,9 milj. € *

* Rakennuskustannusten lisäksi tulevat mahdolliset työmaasillan kustannukset (0,5-1,0 milj. euroa) ja katujen rakentamiskustannukset.

Uuden sillan rakentaminen niin, että se mahdollistaisi poikkeustilanteessa myös raskaiden ajoneuvojen ylityksen, olisi erittäin merkittävä koko pohjoisen Suomen huoltovarmuuden kannalta. Nykyinen tieverkko on hyvin harva ja sellaisena haavoittuva. Merkittävää on, että tämän sillan rakentamiskustannukset eivät ole merkittävästi suuremmat kuin vain kävelijöitä ja pyöräilijöitä palvelevan sillan.

Kaikki rakentaminen synnyttää CO₂-päästöjä. Niitä kompensoi mahdollisuus liikua nykyistä enemmän kävellen ja pyörällä, mikä vähentäisi autoliikenteen synnyttämiä päästöjä.

Uuden sillan ainoa merkittävä heikkous ovat sen kunnan näkökulmasta suuret rakennuskustannukset. Kustannukset ovat kuitenkin pienet, jos tarkastellaan sillan merkitystä koko Pohjois-Suomen tieverkoston ja huoltovarmuuden näkökulmasta.

Nykyinen silta on osa valtatieta ja siten sen ylläpidosta ja kehittämisestä vastaa Lapin ELY-keskus. Kunnalla ei ole mahdollisuutta vaikuttaa nykyisen sillan ylläpitoon tai sillan parantamisen aikatauluun. Jos kunta toteuttaisi omalla kustannuksellaan sillalle jalankulkijoita ja pyöräilijöitä turvaavan kaiteen, ei kunnalla ei ole päätösvaltaa kaiteen kohtalosta, jos ELY-keskus joskus päättää uusia sillan.

Laaditun arvioinnin mukaan paras tarkastelluista vaihtoehtoista olisi raskaan liikenteen ylittämisen mahdollistava silta. Kaikkiaan uusi silta tulee nähdä tärkeänä hankkeena niin kunnan kuin koko maankin kannalta.



Kuva 14. Ivalon kuntoilu- ja virkistysalueiden viitoitusta.

PÄÄTÖSTEN VAIKUTUSTEN ENNAKKOARVIOINTI (EVA), SUPPEA

ARVIOITAVA ASIA: Ivalojoen ylittävän jalankulun ja pyöräilyn turvallisuus

VALMISTELEVA TOIMIALA: Tekninen toimi

VALMISTELIJA: Reetta-Mari Tammela

PVM: 18.12.2025

Tätä lomaketta käytetään päätösten vaikutusten ennakkoarvioinnissa silloin, kun päätettävällä asialla on merkittäviä ja/tai pitkän aikavälin vaikutuksia ihmisiin, ympäristöön ja ilmastoon, yrityksiin tai kunnan talouteen ja henkilöstöön, mutta vaikutukset voidaan kuvata yksiselitteisesti.

Vaikutustyyppi, muutoksen kohde	0-vaihtoehto, nykytilanne, johon muita vaihtoehtoja verrataan	1-vaihtoehto nykyiselle sillalle toteutetaan jalankulkijoita suojaava kaide ja jääreille rakennetaan turvalliset portaat jokipenkoille	2-vaihtoehto uusi silta jalankulkijoille ja pyöräilijöille, jonka kantavuus riittäisi puhtaanapitolustolle ja kevyille autoille (esimerkiksi 5 tonnia)	3- vaihtoehto uusi silta jalankulkijoille ja pyöräilijöille, jonka kantavuus riittäisi poikkeustilanteissa raskaillekin ajoneuvoille (76 tonnia)
1. Vaikutukset ihmisiin	Ei vaikutusta / on vaikutusta, <i>kuvaa lyhyesti</i>	Ei vaikutusta / on vaikutusta, <i>kuvaa lyhyesti</i>	Ei vaikutusta / on vaikutusta, <i>kuvaa lyhyesti</i>	Ei vaikutusta / on vaikutusta, <i>kuvaa lyhyesti</i>
<i>Vaikutukset palvelujen saatavuuteen ja laatuun, sosiaaliseen elinympäristöön, elintapoihin, terveyteen ja turvallisuuteen, osallistumiseen sekä väestöryhmien toimeentuloon</i>	Nykytilanteessa sillalla oleva jalankulku- ja pyörätie mahdollistaa ihmisten liikkumisen joen yli. Jalankulku- ja pyörätietä puuttuu kuitenkin erottelukaista ja/tai kaide, mikä tekee liikkumisesta sillalla	Kaide parantaa sillan ylittävien jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuutta, mutta samalla se kaventaa heidän käytössään olevaa yhdistettyä pyörätietä ja jalkakäytävää.	Uusi silta parantaa merkittävästi sillan ylittävien jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuutta ja antaa tälle liikenteelle runsaasti nykyistä enemmän tilaa. Uusi silta helpottaa joen pohjoispuolella asuvien mahdollisuutta asioida keskustassa	Uusi silta parantaa merkittävästi sillan ylittävien jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuutta ja antaa tälle liikenteelle runsaasti nykyistä enemmän tilaa. Uusi silta helpottaa joen pohjoispuolella asuvien mahdollisuutta asioida keskustassa

	turvattoman tuntuista. Vilkas autoliikenne jalankulku- ja pyörätien välittömässä läheisyydessä heikentää jalankulun ja pyöräilyn viihtyisyyttä.		olevissa palveluissa kävellen ja pyörällä. Uusi silta lisää myös mahdollisuuksia aktiiviseen liikkumiseen kaikille Ivalon asukkaille.	olevissa palveluissa kävellen ja pyörällä. Uusi silta lisää myös mahdollisuuksia aktiiviseen liikkumiseen kaikille Ivalon asukkaille. Uusi silta parantaa Ivalon sekä koko pohjoisimman Suomen huoltovarmuutta tarjoamalla toisen yhteyden Ivalojoen yli.
2. Vaikutukset ympäristöön ja ilmastoon	Ei vaikutusta / on vaikutusta, kuvaa lyhyesti	Ei vaikutusta / on vaikutusta, kuvaa lyhyesti	Ei vaikutusta / on vaikutusta, kuvaa lyhyesti	Ei vaikutusta / on vaikutusta, kuvaa lyhyesti
<i>Vaikutukset fyysiseen elinympäristöön ja viihtyvyyteen, maaperän, vesistön ja luonnon monimuotoisuuteen, ilmastoon, maisemaan, kaupunkikuvaan ja kulttuuriperintöön sekä rakennettuun ympäristöön ja yhdyskuntarakenteeseen</i>	Ei vaikutusta.	Ei vaikutusta. Rakentamista vaihtoehdossa on hyvin vähän ja se tapahtuu vain sillalla. Kaide on matala, ja sillä ei ole vaikutusta maisemaan tai kaupunkikuvaan.	Uuden sillan suunnittelun yhteydessä on varmistettava, että se ei aiheuta haittaa maaperään, vesistöön tai luonnon monimuotoisuuteen. Sillan korkeus ja tukien etäisyys toisistaan tehdään vastaavaksi kuin nykyisessä sillassa, jolloin uudella sillalla ei ole merkittävää vaikutusta vesiliikenteeseen tai talvella moottorikelkkaliikenteeseen. Uusi sillasta voi tulla näyttävä maamerkki Ivalolle, jos sillan ulkonäköön halutaan panostaa perussilltaa enemmän. Silta ei vaikuta yhdyskuntarakenteeseen, jollei sen pohjalta muuteta kaavoitusta.	Uuden sillan suunnittelun yhteydessä on varmistettava, että se ei aiheuta haittaa maaperään, vesistöön tai luonnon monimuotoisuuteen. Sillan korkeus ja tukien etäisyys toisistaan tehdään vastaavaksi kuin nykyisessä sillassa, jolloin uudella sillalla ei ole merkittävää vaikutusta vesiliikenteeseen tai talvella moottorikelkkaliikenteeseen. Uusi sillasta voi tulla näyttävä maamerkki Ivalolle, jos sillan ulkonäköön halutaan panostaa perussilltaa enemmän. Silta ei vaikuta yhdyskuntarakenteeseen, jollei sen pohjalta muuteta kaavoitusta.

3. Vaikutukset yrityksiin	Ei vaikutusta / on vaikutusta, kuvaa lyhyesti	Ei vaikutusta / on vaikutusta, kuvaa lyhyesti	Ei vaikutusta / on vaikutusta, kuvaa lyhyesti	Ei vaikutusta / on vaikutusta, kuvaa lyhyesti
Vaikutukset kunnan kilpailukykyyn, yritystoiminnan monipuolistumiseen, markkinarakenteeseen ja liiketoimintaan, työpaikkojen muodostumiseen, yritysten kehittämiseen sekä yritysten työvoiman saantiin	Ei vaikutusta.	Ei vaikutusta.	Uusi silta tuo työtä Ivaloon rakentamisen aikana.	Uusi silta tuo työtä Ivaloon rakentamisen aikana.
4. Vaikutukset kunnan talouteen ja henkilöstöön	Ei vaikutusta / on vaikutusta, kuvaa lyhyesti	Ei vaikutusta / on vaikutusta, kuvaa lyhyesti	Ei vaikutusta / on vaikutusta, kuvaa lyhyesti	Ei vaikutusta / on vaikutusta, kuvaa lyhyesti
Vaikutukset kunnan henkilöstöön, kunnan talouteen sekä tuloksellisuuteen ja tuottavuuteen	Ei vaikutusta.	Sillalle tulevan kaiteen rakennuskustannukset olisivat noin 0,3 milj. euroa, mikä rasittaisi kunnan taloutta.	Uuden sillan rakentamiskustannukset (noin 3,5 milj. euroa) rasittavat kunnan taloutta merkittävästi, vaikka rakentamiseen saataisiin valtiolta tukea. Uusi silta parantaa mahdollisuuksia liikkua kävellen ja pyörällä, mikä synnyttää positiivisia terveysvaikutuksia.	Uuden sillan rakentamiskustannukset (noin 3,9 milj. euroa) rasittavat kunnan taloutta merkittävästi, vaikka rakentamiseen saataisiin valtiolta tukea. Uusi silta parantaa mahdollisuuksia liikkua kävellen ja pyörällä, mikä synnyttää positiivisia terveysvaikutuksia.
Ovatko kunnan arvojen mukaisia päätöksiä?	0-vaihtoehto (kyllä/ei)	(kyllä/ei)	(kyllä/ei)	(kyllä/ei)
Yhteisöllinen	Ei. Toimimattomuus ei ole yhteisöllistä.	Kyllä. Toimitaan vaaralliseksi koetun kohteen korjaamiseksi.	Kyllä. Toimitaan vaaralliseksi koetun kohteen korjaamiseksi.	Kyllä. Toimitaan vaaralliseksi koetun kohteen korjaamiseksi.
Paikallinen	Ei. Toimimattomuus ei tue paikallista yhteisöä.	Kyllä. Parannetaan turvallisuutta vaaralliseksi koetussa kohteessa.	Kyllä. Toimitaan vaaralliseksi koetun kohteen korjaamiseksi. Parannetaan asukkaiden mahdollisuuksia liikkua kävellen ja pyörällä.	Kyllä. Toimitaan vaaralliseksi koetun kohteen korjaamiseksi. Parannetaan asukkaiden mahdollisuuksia liikkua kävellen ja pyörällä.
Rohkea	Ei. Toimimattomuus koettujen pelkojen poistamiseksi ei ole rohkeaa.	Ei. Toimenpide on pieni eikä siten kuvasta rohkeutta.	Kyllä. Uusi silta on merkittävä panostus sekä liikenneturvallisuuden että liikkumismahdollisuuksien parantamiseen.	Kyllä. Uusi silta on merkittävä panostus sekä liikenneturvallisuuden että liikkumismahdollisuuksien parantamiseen.

<i>Vastuullinen</i>	Ei. Vaaralliseksi koetun sillan korjaamatta jättäminen ei ole vastuullista.	Kyllä. Parannetaan turvallisuutta vaaralliseksi koetussa kohteessa.	Kyllä. Uusi silta on merkittävä panostus erityisesti koululaisten liikenneturvallisuuden parantamiseen. Silta on tärkeä myös huoltovarmuuden ja poikkeustilanteisiin varautumisen kannalta.	Kyllä. Uusi silta on merkittävä panostus erityisesti koululaisten liikenneturvallisuuden parantamiseen. Silta on tärkeä myös huoltovarmuuden ja poikkeustilanteisiin varautumisen kannalta.
Toteuttaako kunnan strategisia painopistealueita?	0-vaihtoehto (kyllä/ei)	(kyllä/ei)	(kyllä/ei)	(kyllä/ei)
<i>Luonnon kestävä käyttö</i>	Kyllä. Vaihtoehto ei sisällä uutta rakentamista.	Kyllä. Vaihtoehto sisältää hyvin vähän uutta rakentamista.	Kyllä. Rakentamisesta aiheutuvia haittoja kompensoivat parantuvat mahdollisuudet liikuntaan ja kestäviin liikennemuotoihin. Sillan käyttöikä on pitkä.	Kyllä. Rakentamisesta aiheutuvia haittoja kompensoivat parantuvat mahdollisuudet liikuntaan ja kestäviin liikennemuotoihin. Sillan käyttöikä on pitkä.
<i>Elinkeinojen monipuolistaminen ja ympärivuotisuuden kehittäminen</i>	Ei. Vaihtoehto ei muuta nykytilannetta.	Ei. Kaiteen rakentaminen ei vaikuta elinkeinoihin tai ympärivuotisuuteen.	Kyllä. Silta lisää ympärivuotisen liikunnan mahdollisuuksia yhdistäessään Jänkkävaaran ja Mukkavuopajan ulkoilualueet vahvistaen samalla alueen elinvoimaa.	Kyllä. Silta lisää ympärivuotisen liikunnan mahdollisuuksia yhdistäessään Jänkkävaaran ja Mukkavuopajan ulkoilualueet vahvistaen samalla alueen elinvoimaa.
<i>Saamen kielten ja kulttuurin edistäminen</i>	Ei. Vaihtoehto ei muuta nykytilannetta.	Ei. Kaiteen rakentaminen ei edistä saamen kieltä tai kulttuuria.	Ei. Kaikessa siltaan liittyvässä viitoituksessa ja opastuksessa käytetään kaikkia neljää kunnan virallista kieltä, joten saamen kielen näkyvyys lisääntyy.	Ei. Kaikessa siltaan liittyvässä viitoituksessa ja opastuksessa käytetään kaikkia neljää kunnan virallista kieltä, joten saamen kielen näkyvyys lisääntyy.
<i>Sosiaalisesti kestävä kasvu</i>	Ei. Vaihtoehto ei muuta nykytilannetta.	Ei. Kaiteen rakentaminen ei tue sosiaalisesti kestävää kasvua.	Kyllä. Silta lisää ja parantaa merkittävästi yhteyksiä Ivalossa Ivalojoen yli. Uusi silta tukee tasa-arvoa, hyvinvointia ja elämänlaatua luomalla uuden yhteyden joen eri puolien välille.	Kyllä. Silta lisää ja parantaa merkittävästi yhteyksiä Ivalossa Ivalojoen yli. Uusi silta tukee tasa-arvoa, hyvinvointia ja elämänlaatua luomalla uuden yhteyden joen eri puolien välille.



Inarin kunta

wsp