

## Kittilän pohjoiset maantiet kuntoon

Tässä kerrotaan lyhyesti Kittilän pohjoisosan tiestön historiaa. Samalla pyritään löytämään syitä siihen, miksi tiestöt Pohjois-Kittilässä ovat edelleen ala-arvoisessa ja tieliikenteellisesti erittäin vaarallisessa kunnossa.

Maantiet, josta tässä puhutaan ovat

- **tie nro 955 Köngäs-Inari**; On erittäin heikossa kunnossa väli Köngäs-Pokka (n.60km), joka tulee kokonaisuudessaan peruskorjata ja päällystää.
- **tie nro 956 Sirkka-Enontekiö**; josta päällystettynä on väli Sirkka-Köngäs (n.8km) ja Tepasto-Hetta (n.100km). Väli Köngäs-Tepasto on erittäin heikossa kunnossa ja koko 20km tieosuus tulee kokonaisuudessaan peruskorjata ja päällystää. Tien osa Tepasto-Nunnanen on peruskorjattu ja päällystetty 1960 luvulla. Nykyään päällystevauriot ovat erittäin suuret erityisesti välillä Tepasto-Nunnanen. Päällyste tulee uusia.
- **tie nro 9562 Tepasto-Raattama**; Tie (n. 30km) on erittäin huonossa kunnossa. Tarvitsee peruskorjauksen ja päällystyksen koko matkalle.

Omana asianaan mukana on myös luku Ounasjoen suojelun vaikutuksista ja lupauksista jokivarren tiestöön. Lopussa ovat ehdotukset Kittilän pohjoisten teiden perusrakennusohjelmaksi.

Nämä kaksi yhteyttä Kittilä-Inari ja Kittilä-Enontekiö ovat Suomen ainoita suoria yhteyksiä kahden kirkonkylän välillä, jotka edelleen odottavat peruskorjausta ja päällystystä.

### Tie nro 955 Köngäs - Inari

Kittilän kirkolta Inarin kirkolle johtavaan tiehen ja sen suunnitteluun liittyy mitä ihmeellisimpiä ja jopa kummallisimpia tarinoita.

Vanhimmat tarinat ovat peräisin jo 1700-luvun alusta jolloin Kuningas Kustaa III olisi päättänyt rakennuttaa kruunun varoilla postitien Tornioista Kittilän kautta Inariin. Tämä ns. kuninkaallinen postitie pohjoiseen on vanhin Inariin menevä tie, joka on saanut häpeällisen kohtelun.

Seuraava vanha suunnitelma ajoittuu vuoteen 1888. Tuolloin tiesuunnitelman laati Oskar Tiger. Hänen suunnitelmassaan tien piti kulkeman Könkään-Hanhivaaran (Hanhimaan) ja Karhulan kautta Pokkaan ja siitä edelleen Inariin. Tämä tieto löytyi Kansallisarkistosta.

Kuuluisa kansanperinteen kerääjä ja –tallentaja Samuli Paulaharju vieraili Könkään kylän maisemissa 1920-luvulla. Kirjassaan Vanhaa Lappia ja Peräpohjaa (Helsinki 1923, s 17) Paulaharju kirjoittaa:

*”Kesäisinkin kuljettiin tietä sen minkä näillä mailla oli kuljettavaa; »takkapostikin» tallusteli Kittilästä Inariin kerran kuukaudessa. Tie olikin laitettu kuin Lapin paras keino: kankaalle raivattu »nilja», tuntureille rakennettu rastit ja jängille sekä vuomille ladottu pari-, kolmirunkoiset porrastukset. Viisi, kuusikymmentä vuotta takaperin olivat Kiistalan Sammu, Jolan Jussa ja Rastin Pekka-raukka olleet Pokan seutuja porrastamassa.*

*Vieläkin vaelletaan tätä tietä Kittilästä tunturien taakse ja sieltä takaisin. Mutta alkumatka Kittilästä Pokkaan on suunnattu suoremmiten Könkästä Rautuskylän ja Hanhimaan kautta Kapsajoelle Karhulaan ja siitä halki salon Pokkaan. Tätä polkua painelee vielä postimieskin kerran viikossa Pokkaan asti.”*

Jäämeren käytävien rakentaja, Lapin tiestön kehittämisessä elämäntyönsä tehnyt tietokirjailija, rakennusmestari Erkki Lilja puolestaan kertoo kirjassaan ”Tunturien yli Jäämerelle” (Väyläkirjat, 2016) lainauksen vuoden 1921 Finlandia vuosikirjasta. Siinä kerrotaan lintutieteilijä Thorsten Renvallin matkasta Inariin:

*“Vielä niin myöhään kuin vuonna 1905, jolloin ensi kerran matkustin Inariin, oli Kittilän kirkonkylällä etusija, sillä sitä tietä kulki posti- ja matkustajavirta Inariin”.*

Postitien kulkemisen tueksi rakennettiin 1800 luvulla kaksihuoneisia postitupia, joissa postinkuljettajat ja matkustajat saattoivat yöpyä. Yksi tällainen postitupa tunnettiin Inarin ja Pokan välillä Karvasselän kämppänä eli ns. kummituskämppänä. Kämpä siirrettiin 2000-luvun vaihteessa Saariselän matkailukeskukseen Luttojokivarteen. Nykyisin tämä kämpä on siellä ”saneerattuna” kummistuskämpänä (Erkki Lilja emt s. 44).

Tasavallan presidentti Urho Kekkosen Inariin suuntautuneen hiihtomatkan seurauksena saatiin – tuon ajan tyyliin – kestopäällystetty tie Inarista Menesjärvelle. Ja tietä jatkettiin ja peruskorjattiin Pokkaan saakka. Tämä tieosuus avattiin liikenteelle vuonna 1968, siis yli 50 vuotta sitten. Jostain syystä tien peruskunnostus Pokasta Kittilään jäi tuolloin tekemättä.

Enontekiön ja Inarin välisen tien rakennustöiden alkuvaiheessa tapahtui syksyllä 1962 jotain arvaamatonta ja yllättävää. Työt keskeytyivät äkkiä, koko tiehanke hylättiin ja suunnitelmat kadotettiin sen jälkeen, kun tien suunnittelutyötä oli tehty kahden kesän ajan 12-14 miehen voimin. Suunnittelulinjaa ehdittiin saada valmiiksi Enontekiön Nunnasen ja Inarin Lisman kylien väliselle matkalle eli 52km. Suunnitteluryhmä sai vain vihjeen, että ”pääkonttorista” oli tullut määräys. ”Pääkonttorilla” tarkoitettiin Neuvostoliittoa tai Moskovaa. Tie- ja vesirakennushallitus TVH oli päättänyt rakentaa kaivatun poikittaistien pohjoiseen Lappiin, jotta naapurikunnat, Enontekiö ja Inari, saisivat ensimmäisen yhteisen tien, ja samalla koko pohjoinen Lappi Utsjoki mukaan lukien saisi suoran keskinäisen tieyhteyden (Veikko Erkkilä ja Pekka Iivari ”Kylmää sotaa Lapissa, vaiettujen tapahtumien todistajat s. 215-216, Kirjapaino Otava 2018).

Lapin tiepiirin suunnitelma Kittilästä Inariin johtavan maantien oikaisusta ja perusparannuksesta julkistettiin 1960-luvun alussa. Suunnitelma ei kuitenkaan edennyt tämän pidemmälle. Seuraava suunnitelman oli vuodelta 1982, jolloin suunnitelma piirrettiin kartalle ja merkittiin jopa maastoon. Tämäkään suunnitelma ei sitten toteutunut ”taakoitusta” pidemmälle.

Tiesuunnitelma, jossa oli myös tieoikaisuja, tehtiin välin Köngäs – Hanhimaan noin 17,1 km:n matkalle. Suunnitelman mukainen tien mitoitusnopeus olisi ollut 80 km/h ja uusi tielinjaus noudatteli pääosin nykyistä tietä.

Ylen arkistosta (19.11.1998) löytyy liikenneministeri Matti Auran lausunto, jossa hän lupaa lähivuosina perusparannuksen Kittilän Sirkasta Inariin vievän maantien alkuosalle.

Auran mukaan jo ensi vuonna (1999) sorapäällysteisen Köngäs - Hanhimaan - Pokka -välisen osuuden kantavuutta lisätään noin kymmenen kilometrin matkalla.

Haastattelussa luvataan, että myöhemmin tie saa Könkään Munajärven, Rauduskylän ja Hanhimaan kylien kohdalla valaistuksen sekä pinnoitteen.

Tämä liikenneministerin lupaus ei myöskään tuottanut tulosta.

Reilut 10-vuotta myöhemmin, 2010, tieasia nousi jälleen esille ja nyt Kittilän kultakaivoksen vaatimuksesta. Jälleen käynnistettiin tien suunnittelu välille Köngäs- Hanhimaan. Suunnitelmasta laadittiin kartta, kuultiin asianosaisia ja jälleen reitti ”taakoitettiin” maastoon.

Tälle suunnitelmalle on Kittilän kunnanhallitus varannut määrärahaa vuosille 2019-2020 yhteensä 300 000€. Myös Kittilän Kultakaivos on osoittanut rahoitusta 300000€, jotta tiehankkeen 13km osuus Könkäältä Hanhimaahan toteutuisi. Kittilän kunnanhallitus teki kokouksessaan 12.3.2019 päätöksen tiehen liittyen, joka on kokonaisuudessaan tämän esityksen liitteenä

Vuonna 2016 Hanhimaan ja Pokan välillä oleva Kapsajoen silta uusittiin ja tämä uusi silta osaltaan helpottaa tien rakentamista Pokkaan saakka. Samoin kaikkien teiden osalta sillat on rakennettu valmiiksi.

## **Tiet nro 956 Sirkka-Enontekiö ja tie nro 9562 Tepasto-Raattama**

Köngäs-Tepaston välisen tien rakentaminen käynnistyi lokakuussa 1939 (Suomen virallinen tilasto, XIX Tie- ja vesirakennukset, Tie- ja vesihallituksen kertomus vuodelta 1946).

Köngäs-Tepasto tie on valmistunut 50 luvulla hevospeliä käyttäen. Tepasto-Raattamatie 1970-luvulla.

Tie Tepastosta Lompolaan valmistui 1950-1960 luvun vaihteessa. Puljusta Nunnaseen vuonna 1969 valmistunut tie avasi yhteydet Enontekiölle.

Tien pohja välillä Köngäs-Raattama on täytetty siihen aikaan täytemaalla, eikä sitä ole sen jälkeen peruskorjattu kuin hätäapua antaen pahimpiin routavauriokohtiin.

Tien pinnasta on sora hävinnyt ja joka kevät tiestä tulee esiin lahonneita kantoja ja puiden runkoja. Keväisin tie menee aina jostain kohdin poikki ja katkaisee tieyhteyden.

Eduskunnan valtiovarainvaliokunta esitti 2017 vuodelle 2018 uutta määrärahaa, jolla parannettaisiin tieyhteyttä Kittilän Könkäältä Tepaston kautta Raattamaan.

Valiokunnan esitys oli, että Kittilässä seututie 956:n ja maantie 9562:n parantamiseen varattaisiin puoli miljoonaa euroa, kun eduskunta päättää vuoden 2018 talousarvion täydentämisestä. Ja näin tehtiin.

Määrärahalla oli tarkoitus aloittaa työt heti 2018 kesäkuun alussa, mutta korjaus alkoikin paljon myöhemmin ja tien pinta ehti jäätyä. Tien pinta jäi suurelta osin avaamatta ja soraa vain ripoteltiin jäätyneiden kuoppien päälle. Tietä ”peruskorjattiin” 47 kilometrin osalta noin 5 kilometriä ja muulle osalle ei tehty juurikaan mitään. Tulos oli keväällä lumien sulettua sen mukainen.

Vuoden 2015 tulvan jälkeen luvattiin kriittiset kohdat tiestä korottaa. Näitäkään ei ole koskaan tehty.

Keväällä 2019 jokivesi katkaisi jälleen tien useammasta kohdin ja tie jouduttiin sulkemaan liikenteeltä kokonaan. Ihmiset kylissä olivat täysin motissa. Keväisin asetetaan soratielle kelirikkomerkit. Wikipedian mukaan **Kelirikoksi** eli **rospuutoksi**<sup>[1]</sup> sanotaan päällystämättömien teiden pehmenemistä kulkukelvottomiksi.<sup>[2]</sup> Sana merkitsee myös aikaa, jona liikkuminen on vaikeaa tai mahdotonta kelirikon takia.

Tätä merkkiä pidetään sitten pitkälle kesään, ja kun autoja sekä renkaita rikkoontuu, vedotaan että siinä on kelirikko merkki.

Tepaston tien alkupäähän on Kōnkään suuntaan ruuvattu lujaan puhelinpylvääseen kiinni ikään kuin ikimerkintänä liikennemerkki, jossa varoitetaan kuoppia 18 km matkalta. Tepastosta Raattamaan suuntaan on merkki jossa varoitetaan kuoppia olevan 30km.

**Sorateiden kunnossapito Kittilässä on täysin laiminlyöty. Tämä koskee kaikkia sorateitä.**

**Hälytysajoneuvoilla pääsy kohteisiin vaarantuu.**

Talviaikaan tie aurataan yleensä vasta iltapäivällä, kun tullaan jo töistä, jos aina silloinikaan. Hyvällä tuurilla tie on osan matkaa aurattu aamulla tulosuunnasta käsin. Keväisin tie voi olla hyvinkin liukas, eikä tielle tehdä minkäänlaista liukkauden torjuntaa.

Kōngäs-Tepasto-Raattama tiehanke on ollut kymmeniä vuosia kunnan tiehanke suunnitelmissa mukana kärkipäässä.

Vaikka hanke on merkitty lukuisia kertoja listaan ykköseksi, eli kärkihankkeeksi, on se aina jostain syystä sivuutettu ja jokin muu ennakoimaton hanke on kiilannut aina eteen. Näin on tapahtunut usein viimeisen 30 vuoden ajan.

**Liikenneviraston laatimassa Lapin tiestön kehittämissuunnitelmassa (2008–2020), Lapin tiehallinnon julkaisun mukaan, 956 Kōngäs-Tepasto tieosaa on esitetty päällystettäväksi.**

**Tien vaikututtavuusselvitys on tehty 2008.**

Tie 956 jatkuu Tepastosta Raattamaan saakka (9562), josta alkaa päällysteiset tiet ja jota kautta on lyhin reitti Nordkappiin ja pohjoiseen. **Kōngäs-Tepasto-Raattama tiehankkeesta on tehty kunnassa valtuustoaloite.** Hanke ei ole edelleenkään edennyt.

Tiestä on myös adressi netissä.

**[Uusittava tie nro 956 ja tie nro 9562 Kōngäs-Tepasto-Raattama välillä - Adressit.com](#)**

Kunnassa ja Ely:ssä tiehankkeiden eteneminen on ollut vähintäänkin kummallista.

Tiet ovat se ykkösasia jotka tulisi aina vuodenajoista riippumatta olla turvallisesti ajettavia, koska säästä huolimatta on käytävä töissä, koulussa ja hoitaa asioita. Levikin hyötyy siitä, että ympärillä olevat maaseutukylät ovat eläviä kyliä.

Tien merkitystä ei voida vähätellä, koska sillä on merkitystä ihmisten mieltiessä minne talonsa ja mökkinsä rakentavat ja perheineen asettuvat asumaan.

Aikoinaan liikenneministeri Vehviläinen sanoi vieraillessaan Kittilässä, surkutteli sitä, että tiehankkeemme ovat aivan liian pieniä kun verrataan moottoritiehankkeisiin.

Voisiko soratiet niputtaa yhdeksi suureksi hankkeeksi ja tehdään vaiheittainen suunnitelma niiden teiden osalta jotka ovat roikkuneet kymmeniä vuosia kunnan tienhankelistalla?

Kunnan strategiassa on 20.8.2018 on painopistealueiksi valittu yhteisöllinen ja osallistava Kittilä, positiivinen viestintä ja imago, huomio hyvinvointiin, viihtyisä ympäristö ja **hyvät kulkuyhteydet**, yritysmyönteisyys ja elinvoimatyö sekä digitaalisuuden kehittäminen.

Kittilän kunta on mukana Unicefin lapsiystävällinen kunta-projektissa. Tämä projekti edellyttää myös, että erityisesti lapsille ja koululaisille tulee taata turvallinen ympäristö kulkea kouluun ja harrastuksiin hyviä maanteitä pitkin.

## **Ounasjoen suojele tierakentamisen esteenä?**

Ounasjoki suojeltiin erityislailla voimalaitosrakentamiselta vuonna 1983. Ounasjokivarren tiestön kuntoon saattaminen oli jo heti lain hyväksynnän jälkeen mm. Vesihallituksen suunnitelmissa:

*“Tieosuuden rakenteen parantaminen on Lapin tie- ja vesirakennuspiirin alustavassa toimintasuunnitelmassa esitetty toteutettavaksi 1986-1988 välisenä aikana. Tien parantamisen kustannusarvio on 58,4 miljoonaa markkaa. Tie- ja vesirakennuspiirin tulisi ottaa tieosuus myös tarkistettuun toimintasuunnitelmaan. Suunnitelmaan tulisi sisällyttää siitä tällä hetkellä kokonaan puuttuva Ketomellan lossin korvaaminen sillalla. Sillan rakentamisen kustannusarvio on 2.8 miljoonaa markkaa, joten koko tieosuuden parantaminen tulisi maksamaan runsaat 60 miljoonaa markkaa. Ao. kuntien tulisi tehdä tieviranomaisille aloite polkutien tieluokan nostamisesta maantiekseksi esimerkiksi vuodesta 1990 lähtien.” (Marja Mäkinen: Ounasjoen alueen elin keinot ja niiden kehittäminen. Ounasjoen luonnontaloudellinen kehittäminen, osaselvitys, Helsinki 1985)*

Raattaman ja Ketomellan välinen tieosuus sai kestopäällysteen syksyllä 1983. Ketomellan ja Peltovuoman välinen osuus päällystetään lähivuosina. Tepastossa ja Ketomellassa on joen yli liikennöinti vielä lossin varassa. (Markku Ojala; Ounasjokivarren matkailu, Ounasjoen luonnontaloudellinen kehittäminen; osaselvitys, Helsinki 1985)

## **Perustelut ja esitys:**

1. Tie numero 955 Kõngäs-Hanhimaa toteutettava välittömästi esim. Kittilän kunnanhallituksen 12.3.2019 tehdyn esityksen mukaisesti. Tämä tien osa on taakoitettu ja suunniteltu valmiiksi. Löytyy Lapin Ely-keskuksen sivuilta. Tämä tieosuus on Kõngäs-Pokkan välillä se vaativin osio.

Loppuosa tiestä nro 955 Hanhimaa-Pokka on pääosin ylängöllä, joka tekee tien rakentamisesta merkittävästi edullisemman. Tämän suunnittelu tulee aloittaa välittömästi.

Kun tämä tieosuus on rakennettu, esitetään että tiestä muodostetaan Kirkkonieni-Narvikin kantatie. Tien nimeksi esitetään Lapin vanhin ”Kuninkaallinen postitie”.

2. Tie numero 956 Sirkka-Enontekiö välillä Köngäs-Tepasto laitettava välittömästi suunnittelun alle. Tämä tieosuus tarvitsee pohjatyötä ja korotuksia Ounasjoen tulvien vuoksi. Kunnostettavan tien pituus on n. 20km.

Tien osuus Tepasto-Nunnanen tarvitsee uuden päällysteen. Tämä päällystäminen otettava ohjelmaan välittömästi.

3. Tie numero 9562 Tepasto-Raattama tulee laittaa välittömästi suunnittelun piiriin. Tien kokonaispituus on n. 30km. Tie kulkee koko matkan Ounasjoen rannan läheisyydessä ja tulee tarvitsemaan kokonaan uuden pohjustuksen.

**Sirkka-Raattama eli nykyinen Ounasjoentie tulee liittää osaksi valtatie 5, joka jatkuisi Sodankylästä-Kittilään-Leville-Tepastoon-Raattamaan-Enontekiölle-Nordkappiin.**

**Köngäs- Tepasto-Raattama tietä pitkin on lyhin matka Nordkappiin. Tieosuus kulkee Ounasjoen vartta pitkin ja on siten merkittävä matkailun kannalta. Tietä käyttävät myös isommat kuljetusautot, koska se lyhentää matkaa Hetan kautta ajaessa.**

Kaikki nämä kohteet kehittävät merkittävästi alueen asukkaiden ja turistien kulkemista. Raattamasta Leville Tepaston kautta matka lyhenee 12km eli työmatkana 24km päivässä. Tämä on merkittävä lyhennys työssäkäyville ja koululaisille se merkitsee turvallisempaa koulumatkaa.

Viime keväänä tuli tieto, että Metsä Group valmistelelee päätöstä rakentaa biosellutehdas Kemiin. Tämä hanke tulee tarvitsemaan puuta Kittilän pohjoisosista saakka. Samaten Kemijärven uusi biosellutehdas tarvitsee raaka-ainetta runsaasti. Näitä maanteitä käyttäen voidaan puiden kuljetusta toteuttaa vain talvisaikaan. Jo pelkästään nämä kaksi suurta rakentamista pitäisi riittää siihen, että tiet laitetaan kuntoon.

Levi on Suomen suurin matkailukeskus. On häpeäksi, että matkailukeskuksesta lähtevät tiet pohjoiseen ovat näin huonossa kunnossa. Jo ennen rakentamispäätöksiä, tulisi näille sorateille varata tiekarhu, joka ajaa jatkuvasti näillä teillä parantaen tien kallistuksia. Pelkkä lanaaminen aiheuttaa sen, että tien reunoille nousee sorapato, joka estää veden valumisen ohjiin. Tiekarhun jatkuva kulkeminen tekee tien edes joltisenkin paremmiksi ajettavaksi.

Väitämme, että Levin kesämatkailun kehittämisen suurimpana jarruna on ala-arvoiset maantiet Leviltä pohjoiseen.

Rahoitus

Tie nro 955 välillä Köngäs-Hanhimaa voidaan toteuttaa välittömästi Kittilän kunnanhallituksen 12.3.2019 tekemän päätöksen mukaisesti.

Muihin tiekorjauksiin haetaan EU-rahoitusta ja pohditaan muita mahdollisia rahoitusvaihtoehtoja. Karkeasti arvioiden kaikkien näiden teiden peruskorjaaminen ja päällystäminen tulee maksamaan n. 30-35 miljoonaa euroa.

Kittilän pohjoisten kylien vaikutuspiirissä olevat kylätoimikunnat.

Kittilässä 3.9.2019



Jenni Jokela  
Könkään Kylätoimikunta  
Puheenjohtaja

Marja-Terttu Puolakanaho  
Kirjanselkämään Kylätoimikunta  
Yhteyshenkilö

Maija Uusikartano  
Pulju-Lompolan Kylätoimikunta  
Puheenjohtaja

Kalevi Niva  
Hanhimaan Kylätoimikunta  
Yhteyshenkilö

Juhani Alatörmänen  
Tepaston maa- ja kotitalousseura  
Puheenjohtaja

Merja Autto  
Raattama Seura ry  
Puheenjohtaja

Kari Kokkomäki  
Pokan Kylätoimikunta  
Puheenjohtaja

Mika Paksuniemi  
Rauduskylän Erämiehet ry  
Puheenjohtaja

# Mutka vilkkaalla tiellä

Kittilän pohjoisten tärkeät tiet ovat erittäin huonossa kunnossa. Voidaanko niitä uudistaa?

## Kittilän pohjoiset tiet on vihdoin peruskorjattava

Missään muualla Suomessa ei ole tärkeät tiet tällaisessa kunnossa

Levin Sanomat / Veikko Erkkilä 5.9.2019

Kittilässä on Suomen ainutlaatuisimpia maanteitä. Missään muualla Suomessa ei vanhanaikainen soratie yhdistä kuntakeskuksia toisiinsa kuin Kittilän pohjoisosissa olevat tiet. Kittilän osana on omata peräti kaksi kuntia yhdistävää yhdystietä. Niistä toinen yhdistää Kittilän Inariin ja toinen Enontekiön Hettaan. Ne ovat kurjuudesta kuuluisia sorateitä Levin pohjoispuolella. Tiet ovat kapeita, mutkaisia, mäkisiä, huonopäällysteisiä ja kantavuudeltaan heikkoja. Tiet ovat Suomen tärkeimmän matkailualueen häpeällisiä teitä. Matkailukysynnän ohella ne ovat paikallisia asiointi-, työmatka- ja tavarankuljetusväyliä. Täällä pitäisi kuljettaa myös puita runsaasti, mutta raskaita kuormia on vaikea kuljettaa varsinkin sulan maan aikana.

Nämä ”ainutlaatuiset” tiet kuuluvat koko Pohjois-Kalotin tieverkostoon. Norjan Kirkkoniemen ja Narvikin suurin reitti kulkee täällä Könkään kylän ja Pokan välillä eli yhden surkeimman tien kautta. Miksi näitä teitä ei rakenneta uudelleen? Selitys: Ei ole rahaa. Todellisuus: Valtion poliittinen välinpitämättömyys ja väärät tärkeysjärjestykset.

Nyt kansalaiset huonojen teiden äärellä ovat lähteneet kertomaan, että tiet pitää saada kuntoon. He tukevat Kittilän kuntaa, mutta ovat tällä kertaa itse äänessä ja muodostavat myöhään tänä syksynä lähetystön, joka pyrkii viemään sanaa ja vaatimuksia liikenneministerille. Tiehankkeita ajavat Könkään, Tepaston, Kirjanselkämaan, Raattaman, Pokan, Pulju-Lompolan ja Hanhimaan kylätoimikunnat.

Lähetystöllä on valmiit esitykset ja perustelut:

1. Tie numero 955 Kõngäs-Hanhimaa toteutettava välittömästi. Tämä tieosuus on Kõngäs-Pokan välillä kiireellisin osuus. Kun tie Könkäältä Pokkaan saakka on rakennettu, voidaan tästä kautta kulkeva reitti muodostaa Kirkkoniemen ja Narvikin väliseksi kantatieksi.



2. Tie numero 956 Sirkka-Enontekiö välillä Köngäs-Tepasto laitettava välittömästi suunnittelun alle. Tämä tieosuus tarvitsee pohjatyötä ja korotuksia Ounasjoen tulvien vuoksi.

Tien osuus Tepasto-Nunnanen on pohjiltaan hyvin rakennettu tie, mutta tarvitsee uuden päällysteen. Tämä päällystäminen otettava ohjelmaan välittömästi.

3. Tie numero 9562 Tepasto-Raattama tulee laittaa suunnittelun piiriin. Tien kokonaispituus on 30 kilometriä. Tie kulkee koko matkan Ounasjoen rannan läheisyydessä ja tulee tarvitsemaan kokonaan uuden pohjustuksen.

Paikalliset ihmiset tietävät tarkasti mitä tarvitaan. He selittävät Helsingissä kädestä pitäen, kuinka tulee toimia ja missä järjestyksessä. He esittävät jopa, että ennen rakentamispäätöksiä, tulisi näille sorateille varata tiekarhu, joka parantaa jatkuvasti teitä. ”Pelkkä lanaaminen aiheuttaa sen, että tien reunoille nousee sorapato, joka estää veden valumisen ojiin. Tiekarhun jatkuva kulkeminen tekee tien edes joltisenkin paremmin ajettavaksi.”

Ounasjoki suojeltiin erityislailla voimalaitosrakentamiselta vuonna 1983.

Ounasjokivarren tiestön kuntoon saattaminen oli valtion suunnitelmissa jo heti lain hyväksynnän jälkeen, mutta asiat eivät menneet eteenpäin. Kehityksen annettiin pysähtyä, kun sen olisi pitänyt jatkua entistä voimakkaammin.

Paikalliset asukkaat ajavat tasapuolisesti Kittilän pohjoisten teiden perusparannuksia. Mikään tie ei ole heidän mielestään viimeisellä eikä ensimmäisellä rakentamissijalla, sillä nykyisin teiden jokainen kilometri on alarvoisessa kunnossa.

Kittilän kunta odottaa, että ensisijaisesti tehtäisiin perusparannus Könkäältä Inariin johtavalla tiellä 17 kilometrin osuus Könkään ja Hanhimaan välillä.

Tällä osuudella liikenne on vilkkainta kultakaivoksen vuoksi ja liikennetarve kasvaa koko ajan. Valtaosa kaivoksen henkilöliikenteestä kulkee tätä kautta.

Tien parantaminen on välttämätöntä sekä liikenteen sujuvuuden että turvallisuuden vuoksi. Tiellä on sattunut kuolemaan johtaneita onnettomuuksia ja suuri määrä vaaratilanteita. Tieltä suistumisia on talvikaudella lähes

viikoittain. Lisäksi tien heikkokuntoisuudesta johtuvia vaurioita autoille tapahtuu säännöllisesti erityisesti kesäkuukausina. Kittilän kunnanhallitus on

esittänyt Köngäs-Hanhimaa -maantien parantamisen aloittamista vuonna 2020. Tieosuuden parantamista varten on tehty jo tiesuunnitelma. Töiden

kustannusarvio on 6,7 miljoonaa euroa. Seuraavaksi tulisi tehdä rakentamissuunnitelma ja aloittaa työt. Rakentamista rahoittaisivat myös

kaivosyhtiö Agnico Eagle Finland Oy ja Kittilän kunta yhteensä 600 000 eurolla. Kunta haluaa luonnollisesti kaikki pohjoiset tiensä saada kuntoon

mahdollisimman pian. Könkään ja Inarin välistä tien statusta kunta haluaa nostaa. Tie on arvokas matkailullisesti. Lisäksi Norjasta suuntautuva

poikittainen raskas liikenne tulee tiellä kasvamaan.

# Aki Nevalainen kannustaa paikallisia ihmisiä toimintaan

Alueella on monta tiehanketta

Kittilän kunnanvaltuuston puheenjohtaja ja Lapin liiton valtuuston puheenjohtaja Aki Nevalainen kannustaa paikallisia ihmisiä lähtemään Helsinkiin perinteiselle lähetystömatkalle. ”Se on hyvä asia. Huoli huonoista maanteista saa kasvot”, hän sanoo.

Nevalaisen kertoo, että pohjoisessa Lapissa Kittilän vaikutuspiirissä on muitakin tiehankkeita, jotka vaativat ratkaisuja. Sodankylän ja Ivalon väliseltä tieltä Peurasuvannosta Vesmajäven kautta Kittilän tieverkostoon johtava tie tulisi saada maantiekseksi. Viitostie, joka päättyy Sodankylään, halutaan jatkuvan Leville ja siitä Tepaston ja Enontekiön kautta Norjaan. Tiestatuksen nostaminen Kittilän ja Sodankylän osuudella vaatisi melko vähäisiä parannuksia.

Enontekiön ja Inarin välillä ei ole kunnollista poikittaistietä. Tilanne paranisi, jos Enontekiön ja Kittilän välinen pohjoinen tieosuus saataisiin yhdistettyä maantiellä Könkään ja Inarin väliseen tiehen Kapsajoen kautta. Se lyhentäisi Enontekiön ja Inarin matkaa 50 kilometrillä. Metsäautotien tasoinen kulkuväylä on jo olemassa

## Teitä parennetaan paikkaamalla

Levin Sanomat, pääkirjotus 5.9.2019

Lapissa on päällystetty teitä menneen kesän aikaan noin 60 (kuusikymmentä) kilometriä. Määrä on hämmästyttävän vähäinen. Lapissa on tuhansia kilometrejä maanteitä ja välimatkat ovat pitkiä. Teitä on pidettävä kunnossa. Täällä on paljon matkailuliikennettä ja raskaan tavaran kuljetuksia.

Koko maassa päällystystöissä on tullut tapa päällystää pieniä osia tiestä, ehkä kymmenen metriä ehkä yksi kilometri. Yleisempi tapa on turvautua erilaiseen jatkuvaan paikkaamiseen, jonka kehittynyt muoto on ”viiluttaa” eli päällystää vain osa ajoradasta, joko reuna tai ajokaistan keskiosa. Tiepohjan ja päällysteiden peruskunnostuksiin ei osoiteta rahaa. Tähän on tultu.

Suomessa suurten keskusten tiet pidetään tyydyttävässä tai välttävissä kunnossa. Kaikkia päätteitäkään ei enää huolleta niin kuin aikaisemmin, vaan paikkaaminen ja varsinkin päällysteen uusiminen voidaan jättää odottamaan ”parempaa aikaa”.

Kittilässä pohjoiset tiet ovat esimerkkejä siitä, kuinka välinpitämättömästi voidaan hoitaa teiden perusparannuksia. Kannattaa käydä katsomassa, mitä tarkoittaa kehityksen pysähtyminen. Täällä herää kysymys, voidaanko palata

menneeseen niin paljon, että puiden uittaminen on aloitettava uudelleen, koska tiet eivät kelpaa raskaalle liikenteelle.

Suomessa on kaksi totuutta: 1. Suomi on rikas maa. 2. Meillä ei ole varaa.

Näissä totuuksissa on keskinäinen ristiriita. Rikkaassa maassa ei voi olla niin vähän rahaa, että liikenteeltä kerätyt verot käytetään pääosin muualla. Jos maan pääomasta, muun muassa tiestöstä, ei huolehdita, rikkautta ei pidetä yllä edes velkarahalla.