

Muonion taajamateiden esisuunnittelu

Yleisötilaisuus 1

Aika	28.1.2026, klo 16-18:00
Paikka	Muonion kunnantalo, valtuustosali
Läsnä	Lapin elinvoimakeskus, Jutta Kaisanlahti Muonion kunta, Laura Enbuska-Mäki, Kaisa Kylä-Kaila, Jussi-Pekka Tammilehto Ramboll Finland Oy, Jouko Hintsala Yleisöä n. 50 henkeä

Muonion kunta Jussi-Pekka Tammilehto toivotti yleisön tervetulleeksi. Tilaisuudessa esitellään Muonion keskustan taajamateiden esisuunnitelmaa, jota on laadittu Lapin Elinvoimakeskuksen (31.12.2025 saakka Lapin ELY-keskus), Muonion kunnan ja Väyläviraston kanssa. Työssä on konsulttina Ramboll Finland Oy, josta Jouko Hintsala on esittelemässä suunnitelmaa.

Suunnitelmassa on tutkittu taajamateiden nykytilanne ja puutteet, joita on pyritty ratkaisemaan tutkimalla ratkaisuvaihtoehtoja. Niistä on valittu toimenpide-esitykset ja tutkittu toimenpiteiden vaikutukset. Nyt ollaan esisuunnitteluvaiheessa ja asiaa esitellään ensimmäistä kertaa.

Kyseessä on esisuunnitteluvaihe, mikä ei edellytä maantie- ja ratahankkeiden lakisäätöistä suunnitelmien hallinnollista käsittelyä. Esiselvitys ei ole lupaus suunnittelun aloittamisesta taikka lopullinen ja toteutettava suunnitelma. Esisuunnittelussa toimenpidetarpeiden tunnistamisella luodaan lähtökohdat hankekohtaiselle väyläsuunnittelulle.

Nyt voi esittää kysymyksiä ja kommentteja suunnitelmaan liittyen.

Kommentit ja kysymykset ja vastaukset niihin:

K: Voiko Puthaanrannantien suojateille toteuttaa suojatietöyssyjä? Liikennemäärä kasvaa, kun Kerässiepintiellä maankäyttö kasvaa.

K: Voiko koulun kohdalla pikaratkaisuna olla suojatöyssyt ennen muita toimenpiteitä?

V: Nyt esitetty ratkaisu sisältää suojateitä ja saarekkeellisia suojateitä, joilla on liikennettä hidastava vaikutus. Suojatiesaarekkeet mahdollistavat turvallisen tien ylityksen kahdessa vaiheessa.

JK: Suojatiekorotukset alentavat ajonopeutta pistekohtaisesti, mutta eivät välttämättä tuo jalankulkijalle toivottua turvallisuutta. Autoilijan huomio voi kiinnittyä hidasteeseen ajoon jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden sijaan sekä tässä tapauksessa etenkin liikenneympäristössä herkempien, lasten sijaan.

Korotus soveltuu huonosti linja-autoliikenteen reitille. Toimenpiteenä se lisää asuinkiinteistöjen kohdalla melua raskaan liikenteestä ja voi lisätä nopeita jarrutustilanteita ja kiihdytystilanteita, niin sanottua ei toivottua liikennekäyttäytymistä.

Etenkin koulun liittymä on suojatien läheisyydessä, mikä vaikuttaa tekniseen toteuttamiseen. Liittymän läheisyys suojatiehen nähden voi antaa väärän vaikutelman väistämisvelvollisuudesta. Ratkaisun

toimivuus runsaan lumen tai polanteen aikana voi heikentyä merkittävästi. Lisäksi kuivatusjärjestelyt erityisesti reunatuettujen jalkakäytävien väliin sijoitettavassa suojatiekorotuksessa lisäävät kustannuksia.

K: Lakkaavien maanteiden osalta yksityistie ei ole hyvä vaihtoehto.

V, JK: Asemakaavan ulkopuolella vaihtoehtoina on maantie tai yksityistie. Lakkautettava osuus voi siirtyä valtion ylläpitämästä maantiestä yksityistien lisäksi katuverkoksi, mikäli asemakaavaa laaditaan vastamaan alueen tulevia erilaisia tarpeita. Tien luokitus tarkentuu jatkosuunnittelussa. Tien hallinnollisesta luokitetusta päätetään vasta tiesuunnitteluvaiheessa, mutta jos kunta on laatinut asemakaavan, jossa alue on osoitettu kaduksi ja kunta on tehnyt kadunpito päätöksen, maantie lakkaa ilman tiesuunnitelmaa silloin. Osayleiskaavassa Puthaanrannantien pohjoisosaan on osoitettu TY (Teollisuus- ja varastoalue, jolle ympäristö asettaa toiminnan laadulle erityisiä vaatimuksia).

K: Kylän elinvoimaa vähennetään katkaisemalla nykyisiä tieyhteyksiä valtatielle 21.

V, JK: Valtatiellä 21 on liittymätiheys selvästi valtateiden enimmäisohjearvoa suurempi. Valtatiellä 21 on useita nelihaaraliittymiä. Uusia nelihaaraliittymiä ei tehdä ja nykyisiä muutetaan turvallisemmaksi liittymien uudelleen järjestelyillä. Liittymät heikentävät liikenneturvallisuutta aiheuttaen vaaratilanteita ja onnettomuuksia. Lähtökohtaisesti päätieverkolle ei saa liittymäjärjestelyillä tuoda lyhytmatkaista pakallista liikennettä, eikä näin ottaa päätietä osaksi paikallisen liikenteen verkkoa. Taajamien paikallinen lyhytmatkainen liikenne tulee järjestää ensisijaisesti paikallisella katu- tai yksityistieverkolla.

Nykyisiä valtatieen vaaralliseksi koettuja Lahenrannantien eteläistä liittymää ja Kerässiepintien länsipuolen liittymää esitetään katkaistavaksi autoliikenteeltä. Lahenrannantien liittymälle on vaihtoehtona liittymän siirtäminen pohjoisemmaksi, varustaminen väistötilalla ja järjestelemällä väistötilan kohdan liittymiä uudelleen. Kerässiepintien maankäytön kasvaessa, asemakaavan laajentaminen voisi olla ajankohdasta. Osayleiskaavassa on osoitettu katuyhteys Kerässiepintieltä Pirkantien kautta Riikantielle, josta liitytään Kilpisjärventielle valtatielle 21, ja siten paikallinen lyhytmatkainen liikenne ja alueiden saavutettavuus olisi toteutettu turvallisesti.

K: Millainen on liikennejärjestelyiden vaikutus kiinteistöjen arvoihin, mikäli poistetaan liittymät taikka toteutetaan yksityistieksi? Onko tätä tutkittu?

V, JK: Liikennejärjestelyiden vaikutusta kiinteistön arvoihin ei ole tutkittu. Alueen kunnallistekniikka on erittäin vanhentunutta ja parantaminen siten parantaa koko alueen elinkaarta. Lahenrannantiellä, Puthaanrannantiellä ja Kerässiepintiellä korjaustarpeessa olevien rakenteiden tai pintarakenteiden parantamisella alue säilyy turvallisena ja kestävä, myös jalankulun ja pyöräilijöiden turvallisuutta parantaen.

K: Puthaanrannantietä ei tule muuttaa yksityistieksi: ylläpitokustannukset kasvavat.

JK: Tien luokitus tarkentuu jatkosuunnittelussa. Tien hallinnollisesta luokitetusta päätetään vasta tiesuunnitteluvaiheessa, mutta jos kunta on laatinut asemakaavan, jossa alue on osoitettu kaduksi ja kunta on tehnyt kadunpito päätöksen, maantie lakkaa ilman tiesuunnitelmaa silloin. Osayleiskaavassa Puthaanrannantien pohjoisosaan on osoitettu TY (Teollisuus- ja varastoalue, jolle ympäristö asettaa toiminnan laadulle erityisiä vaatimuksia).

Ellei asemakaavaa laadita ja Puthaanrannantietä osoiteta siinä katuna, Puthaanrannantie yksityistien muutos tapahtuisi tiesuunnitelmalla. Se mahdollistaisi tien käytön jatkossakin, mutta silloin TY-alueen kiinteistöjen pitäisi käytännössä olla tiekunnan osakkaina ja osallistua sen kustannuksiin. Muuten tiekunta voisi halutessaan kieltää yksityistien käytön teollisuusalueelle. Tämän vuoksi asemakaava ja katualue olisi ensisijainen vaihtoehto. Tämä koskee myös Lahenrannantien eteläistä osuutta, minkä luokitus tarkentuu jatkosuunnittelussa.

K: Lahenrannantien eteläistä liittymää tulee nostaa 0,5 m, niin näkemä paranee ja turvallisuus on kun-
nossa.

V: Tien näkemäalueet ovat yksityisellä maalla ja niitä ei voi saada paremmaksi menemättä yksityisten maille. Siihen ei ole haluttu mennä, vaan säilyttää maankäyttö nykyisellään.

JK: Esisuunnittelun aikana on tarkasteltu Lahenrannantien parantaminen nykyiselle paikalle. Lahenrannantien tasausta tulisi nostaa enimmillään 1,5 m ja korotuksen pituus olisi noin 100 m. Tämän takia tien pengeri ei mahdu nykyiselle tiealueelle, ja kiinteistöille kulku estyy korkean penkereen vuoksi. Geometrian korjaaminen (tien jyrkkä kulma päätiehen) edellyttää tielinjauksen muuttamista, jolloin uusi linjaus edellyttäisi nykyisten asuinkiinteistöjen lunastamista. Vaihtoehtoratkaisussa on pyritty siihen, ettei kiinteistöjä taikka asuinkiinteistöjä tarvitse lunastaa.

Kerässiepintien liittymän länsipuoleisen liittymähaaran poistaminen parantaa alueen sisäistä liikenneturvallisuutta, kun vaarallinen nelihaaraliittymä poistuu valtatielle 21. Liittymisnäkemät valtatielle 21 ovat nykyisin puutteelliset. Osayleiskaavassa on osoitettu yhteys Kerässiepintieltä Pirkantien kautta Riikantielle, josta liitytään Kilpisjärventielle valtatielle 21. Tämä yhteys toimii korvaavana yhteytenä Puthaanrannantien lisäksi kunnan palveluihin, kuten valtatie 21 varrella olevien ruokakauppojen saavutettavuuteen.

K: Yrjö-Kokon tien liittymään valtatielle 21 tarvitaan parantamistoimenpiteitä, kun molemmat päivittäis-
tavaramyymälät ovat kohta sen varressa.

V, JK: Maankäytön muuttumisen vaikutus valtatie 21 liikenneturvallisuuteen on tunnistettu, ja tämä edellyttää toimenpiteitä valtatielle 21. Kyseinen liittymä ja sen parantaminen suunnitellaan valtatie 21 kehittämissuunnitelmassa.

K: Kantatie 79 (Kittiläntie) ja mt 19885 (Kerässiepintie) liittymät ovat vaarallisimpia, niihin tulee esittää toimenpiteitä.

V, JK: Molemmat nelihaaraiset liittymät valtatielle 21 vähentävät liikenneturvallisuutta aiheuttaen liikenneonnettomuusriskiä tulevaisuudessa. Etenkin Kerässiepintien liittymissä näkemät valtatielle 21 (pohjoissuuntaan) ovat puutteelliset. Kerässiepintien maankäytön kasvaessa valtatie 21 sekä itä- että länsipuolella edellyttävät muutoksia liikennemuotoon. Nykyisen nestehuoltoaseman (Neste Truck) käyttö raskaan liikenteen taukopaikkana lisää haasteita. Kyseisten liittymien ja niiden parantaminen suunnitellaan valtatie 21 kehittämissuunnitelmassa.

K: Mt 19885 (Kerässiepintie) nestetaseman kohdalle kääntymiskaistat.

K: VT21 Liikennejärjestelyt: Kääntyminen Kerässiepintielle (länsipuolelle) tulee sallia.

V: Kerässiepintien itäpuolisen liittymän porrastaminen on ollut valtatie 21 kehittämissuunnitelmassa tarkastelussa, jolloin se poistaisi läpiajamisen, mutta ei ratkaise raskaan liikenteen ja liikenneturvallisuushaasteita. Kerässiepintien itäpuoleinen liittymäjärjestely suunnitellaan valtatie 21 kehittämissuunnitelmassa.

K: Kantatielle 79 tulee toteuttaa tievalaistus puuttuvalle tieosuudelle.

V: Kantatie 79 järjestelyt suunnitellaan valtatie 21 kehittämissuunnitelmassa.

K: Yrjö Kokon tien liittymä tulee kunnan tärkeimmäksi liittymäksi valtatielle 21 ja aiheuttaa nykyisellään liikenneturvallisuusongelmia.

V, JK: Kyseinen liittymä ja sen parantaminen suunnitellaan valtatie 21 kehittämissuunnitelmassa. Suunnittelussa on tunnistettu, että valtatie 21 on parannettava liittymän kohdalla liikenteellisen toimivuuden ja turvallisuuden takia. Toimenpiteet kohdentuvat myös Yrjö Kokon tien liittymään.

K: Lahenrannantiellä K-kaupan kohdalla tien selventäminen on hyvä ratkaisu. Siinä pysäköidään epämääräisesti, kun tien ja pihan rajat eivät ole selkeitä.

K: Viheralue tien ja jalankulku- ja pyöräväylän välissä ei ole tarpeellinen.

V: Taajamakuva on haluttu parantaa tuomalla katutilaan vihreää ja samalla saadaan lumitilaa väylien väliin. Välikaistan leveys on sellainen, että sille voi istuttaa myös puita.

JK: Kehittämällä jalankulun ja pyöräliikenteen olosuhteita myös ympärivuotisesti, voidaan lisätä liikku-
mismahdollisuuksia. Jalankulun ja pyöräilyväylän suunnittelussa on otettava huomioon aurauslumen
vaatima tila, jotta varastoiva lumi ei kavenna väylän liikennetilaa. Väylän talvihoito hankaloituu, kustan-
nukset nousevat, mikäli lumitila on pieni ja aurauslumet joudutaan kuljettamaan pois. Lisäksi talvikun-
nossapito ei heitä ajoradalta lumikuormia jalankulku ja pyöräilyväylälle välikaistan takia, eikä siten vä-
hentäisi halukkuutta käyttää väyliä talvisin.

K: Kun jalankulun ja pyöräilyväylän ja ajoradan välissä on viheralue, se tulee liian lähelle asuinkiinteis-
töä.

K: Kerässiäpintielle tulee toteuttaa rekoille rampit ja lisää tilaa kääntymiseen.

V: Liittymän parantaminen on mahdollista, mutta tarpeisiin nähden se on raskas toimenpide. On nähty
liikenteen tarpeiden mukaiseksi keventää liittymää ja poistaa neljäs liittymähaara.

K: Miksi nykyinen pyörätie puretaan Puthaanrannantieltä?

V: Nykyisen jalkakäytävän leveys on puutteellinen, reunakivi ja pinta huonokuntoisia. Kuivatusjärjestelyt
ovat 50 vuotta vanhoja. Jos tie saneerataan pinnan osalta, ei vanhoja jalkakäytäviä kannata jättää tien
osille, jossa on vähän liikkuja. Jatkossa tien reunassa on metrin levyinen piennar, jossa kuljetaan jalan
ja pyörällä. Jos nykyisen kanssa voidaan vielä toimia, voisivat nämä parantamishankkeet olla viimeisinä
ja näin voitaisi hyödyntää nykyisiä jalkakäytäviä lähelle käyttöikänsä päätä.

K: Muonion kunnan maankäytön kulttuuriympäristö tulee säilyä.

JK: Suunnittelua toteutetaan kaavoituksella. Asemakaavaa laajentamalla voidaan ohjata rakentamista
sekä muuta maankäyttöä paikallisten olosuhteiden, maisemakuvan mukaiseksi. Suunnittelussa ei muu-
teta kulttuurimaisemaa. Suunnittelussa pysytään tiealueella ja ratkaisuilla on pyritty siihen, ettei raken-
nuskantaan vähennetä. Alue säilyy yhtenäisenä yleisilmeeltään. Kyläkuva säilytetään.

K: Pyydetään uutta tilaisuutta.

V: Tilaisuuden palautteet koostetaan. Tämä suunnitelma toimii lähtöaineistona valtatie 21 kehittämis-
suunnitelmassa.

JK: Muonion kunta toteuttaa tarvittaessa seuraavan tilaisuuden Teams -yhteydellä, jossa koosteet esi-
tellään. Tästä tiedotetaan erikseen, mikäli tilaisuus toteutetaan. Valtatie 21 kehittämissuunnitelmaa
esitellään kuitenkin vuoden 2026 lopulla vuoden 2027 alussa, jolloin myös tässä tilaisuudessa nousseet
liittymäjärjestelyt sisältyvät esittelytilaisuuteen.