



Maakuntahallitus päätti antaa Uudenmaan ELY-keskukselle seuraavan lausunnon:

Hämeen liitto kiittää Uudenmaan ELY-keskusta teiden toiminnallisen luokituksen mahdollisesta muuttamisesta aiheutuvien vaikutusten perusteellisesta selvittämisestä.

Vt 10 / kt 54 toiminnallisten luokkien muutosten vertailumuistiossa toiminnallisten luokitusten muutoksia on arvioitu mm. lainsäädännöllisestä näkökulmasta ja välittömien vaikutusten osalta. Lisäksi vertailumuistiossa on tunnistettu muita keskeisiä näkökohtia, joilla voi olla vaikutusta vaikutusten arvioinnissa.

Lainsäädännöllinen perusta

Vertailumuistiossa todetaan, että valtatie 10 ja kantatie 54 eivät kuulu pääväyläasetuksen mukaisiin maanteiden pääväyliin. Muilla kuin pääväyläasetuksessa määritellyillä väylillä palvelutasoa (tai nopeustasoa) ei ole lainsäädännössä määritelty tarkasti. Kuitenkin pääväyläasetuksen perustelumuistiossa (21.11.2018) on kuvattu seuraavasti:

”Valtion intressi kaupunkialueiden maantieverkolla liittyy valtakunnallisten ja kansainvälisten liikenneyhteyksien toimivuuteen sekä teihin, joilla on erityistä merkitystä seudulliselle tai seutujen väliselle liikenteelle. ... Kaupunkeihin päättyvillä ja kaupungin läpäisevillä pääväyläverkon osilla palvelutaso sovitetaan paikallisten olosuhteiden mukaan hyödyntäen kaupunkiseutujen liikennejärjestelmäsuunnitelmaa”.

Vertailumuistion mukaan tästä voi päätellä, että myös muulla ”alemmanasteisella” päätieverkolla pätee sama periaate nopeusrajoitusten ja liikennealueiden ratkaisujen soveltamisesta paikallisiin olosuhteisiin ja kaupunkien maankäyttöön.

Laki liikennejärjestelmästä maanteistä edellyttää ”riittävän palvelutason ylläpitämistä”. Lisäksi laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä sekä maankäyttö- ja rakennuslaki tuovat esiin alueidenkäytön suunnitelmat tieverkon suunnittelua ohjaavina tekijöinä. Lainsäädännössä onkin (tyypillinen) ”toisaalta-toisaalta-asetelma” alueidenkäytön suunnitelmien ja liikennejärjestelmän tavoitteiden kesken: Siksi suunnittelussa voidaan käyttää tapauskohtaista harkintaa, painotetaanko maankäytön vai liikenteen palvelutason näkökulmaa.

Vertailumuistion mukaan voidaan siis tulkita, että tien ”liikenteellinen merkitys” ei riipu sen luokasta, vaan päinvastoin tien luokka määritellään sen liikenteellisen merkityksen pohjalta. Tieluokkamuuotos ei muuttaisi tien ”liikenteellistä merkitystä”.

Välittömät vaikutukset

Vertailumuistiossa todetaan, että muutos voisi periaatteessa vaikuttaa:

- talvikunnossapitoon,



- päällysteiden ylläpitoon,
- opastukseen/viitoitukseen sekä
- valaistukseen ja tiemerkeihin.

Vertailumuistion mukaan talvihoitoluokan osalta määräävänä ovat liikennemäärät ja niiden perusteella molemmat tiet kuuluvat samaan talvihoitoluokkaan ls. Vt 10 Hämeenlinnan kantakaupungin kohdalla kuuluu korkeimpaan lse-luokkaan. Ylläpitoluokituksessa molemmat tiet (kt 54 ja vt 10) kuuluvat luokkaan YP 1. YP 1 -luokkaan kuuluvat maakuntakeskukset ja tärkeimmät aluekeskukset yhdistävät reitit. Vaikutuksia ei olisi myöskään viitoitukseen eikä valaistuksen tai tiemerkeittä soveltamiseen.

Vertailumuistion mukaan tieluokan muutos valtatiestä kantatieksi tai kantatiestä valtatieksi ei aiheuttaisi mitään välittömiä muutoksia teiden kunnossapidossa tai muissa liikennöitävyyteen vaikuttavissa tekijöissä vt 10:n ja kt 54:n tapauksessa.

Muita näkökohtia

Liittymäpolitiikka lähtökohtaisesti tiukkenee, jos kantatie muutetaan valtatieksi. Voimassa olevassa tasoliittymät -ohjeessa sanotaan, että: ”Mitä korkealuokkaisempi väylä, mitä korkeampi nopeustaso ja mitä enemmän liikennettä, sitä vähemmän liittymiä tulisi olla. Toisaalta riittävä määrä liittymiä on välttämätön maankäytön, palvelun ja tieverkon toimivuuden kannalta.” (Tiehallinto 2001).

Vertailumuistion mukaan käytännössä liittymäpolitiikkaa ohjaa em. suunnitteluohjetta enemmän tavoiteltava liikenteen palvelutaso ja siihen liittyen erityisesti pääväyläasetuksessa määritellyt nopeusrajoitustavoitteet.

Vt 10 yhdistää Kanta-Hämeen maakuntakeskuksen Hämeenlinnan naapurimaakuntiin Päijät-Hämeeseen (vt 12:n kautta) ja Varsinais-Suomeen. Vt 10 on maakuntakeskusten välinen yhteys. Kt 54:lla on periaatteessa sama rooli maakuntien välillä, mutta se ei kulje Kanta-Hämeen maakuntakeskuksen kautta.

Kt 54 täydentää (laissa tarkoitettulla tavalla) valtatieverkkoa ja palvelee maakuntien liikennettä. Koko maan tasolla kaikkien vierekkäisten maakuntien keskusten välillä on nykyisin valtatieyhteys.

Vertailumuistiossa todetaan, että jos vt 10 muutettaisiin kantatieksi Hämeenlinnan itäpuolella (Hämeenlinna–Tuulos) ja kt 54 muutettaisiin valtatieksi, Kanta-Hämeen ja Päijät-Hämeen maakuntakeskusten välinen suora valtatieyhteys poistuisi (valtatieyhteys olisi vt 3:n ja Riihimäen kautta), mikä olisi poikkeus koko maan valtatieverkon rakenteessa. Jos vt 10 muutettaisiin kantatieksi myös vt 3:n länsipuolella, Kanta-Hämeen ja Varsinais-Suomen maakuntakeskusten välillä ei olisi (koko matkalla) valtatieyhteyttä.

TEN-T kattavan verkon reitti kulkee valtatieä 12 Lahdesta Tuulokseen ja edelleen valtatieä 10 Hämeenlinnaan ja valtatieä 3 Tampereelle. Valtatie 10 on siis välillä Hämeenlinna–Tuulos osa TEN-asetuksen mukaista kattavaa verkkoa.



Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämistä koskevan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen 1315/2013 mukaan ”korkeatasoiset maantiet on suunniteltava ja rakennettava erityisesti moottoriliikennettä varten, ja niiden on oltava joko moottoriteitä, moottoriliikenneteitä tai perinteisiä strategisia teitä”.

Suurten erikoiskuljetusten tavoiteteieverkkoon (SEKV) kulkee valtatie 10 kautta. Kantatie 54 kuuluu tavoiteteieverkkoon valtatie 3:n länsipuoliselta osuudeltaan.

Vt 10:n ja kt 54:n palvelutasoselvitykset ja nykyinen liikenne.

Vt 10/12:n ja kt 54:n roolit liikennejärjestelmässä (v. 2014) -selvityksen mukaan Forssan suunnan ja Lahden suunnan välisen pitkämatkaisen liikenteen näkökulmasta on kustannustehokkaampaa ja vaikuttavampaa kehittää kantatietä 54 kuin valtatie 10 ja 12 muodostamaa yhteyttä. Kantatiellä 54 on nykyisin parempi ennakoitavuus ja liikenneturvallisuuden taso. Liikennemäärien kasvaessa myös tavoiteltava palvelutaso on edullisempaa saavuttaa ja ylläpitää tätä reittiä kehittämällä.

Kantatie 54:n kehittämisselvityksessä (v. 2020) on todettu, että ”sekä valtatie että kantatiet ovat pääteitä, ja niiden suunnitteluun sovelletaan samoja ohjearvoja. Liikennemäärällä on ratkaisun valintaan suurempi vaikutus kuin tieluokalla”.

Kanta-Hämeen maakuntakaavassa valtatie 10 on osoitettu vt 3:n liittymän itäpuolelle merkinnällä ”merkittävästi parannettava tieyhteys” sekä merkinnällä ”taajamatienä kehitettävä tie”. Maakuntakaavassa on todettu, että ”Tieyhteys toimii kaupunkiseudulla luonteensa mukaisesti sopeutuen kaupunkiympäristöön ja tukien liikenneturvallisuutta. Taajamatie-merkintä tukee kaupunkiseudun yhdyskuntarakennetta ja mahdollistaa tieympäristön kehittämisen kaupunkimaisena. Merkintä mahdollistaa nykyistä paremmin maankäytön kytkeytymisen tieympäristöön ja siten merkintä luo myös uusia maankäytön kehittämismahdollisuuksia kantakaupungissa.”

Muiden vaihtoehtojen osalta vertailumuistiossa todetaan, että periaatteellista estettä sille, että molemmat tiet olisivat valtateitä, ei ole, jos tulkitaan, että kantatie 54 palvelee myös valtakunnallista liikennettä. Valtatieverkon rakenteen voi kuitenkin todeta muuttuvan Päijät-Hämeen alueella poikkeuksellisen tiheäksi, jos tällainen muutos tehtäisiin. Tästä näkökulmasta muutos ei olisi perusteltu.

Loppupäätelmät

Hämeen liitto toteaa, että vertailumuistio on kaiken kaikkiaan monisyinen kokonaisuus ja se ei suoraan ota kantaa tieluokamuutoksen tarpeellisuuteen. Vertailumuistion mukaan valtatie 10 ja/tai kantatie 54 tieluokkien muutoksesta ei aiheutuisi mitään välittömiä vaikutuksia väylänpidon ja väylien liikennöitävyyden (talvikunnossapito, päällysteiden ylläpito, viitoitus jne.) kannalta kummallakaan tiellä. Vertailumuistion loppupäätelmissä todetaan, että toiminnallisen luokan muutosta keskeisempää on tien liikenneprofiili ja -määrä, joten tieluokan muutos ei ole kehittämisen keskeinen (priorisointi)kriteeri. Voidaan todeta, että nykyisen valtatie 10:n toiminnallisen luokituksen alentaminen on jopa epäloogista TEN-T-verkon ja suurten erikoiskuljetusten verkon kannalta. Lisäksi vertailumuistion mukaan olisi poikkeus koko maassa, jos maakunnan keskuksesta ei ole



HÄMEEN LIITTO

Regional Council of Häme

valtatieyhteyttä naapurimaakuntakeskukseen. Hämeen liitto katsookin vertailumuistiossa esitettyjen näkökohtien perusteella, että valtatie 10 tulee säilyttää valtatieenä.

Hämeen liitto toteaa, että valtatie 10 tulee kehittää Hämeenlinnan kohdalla vt 10 kehittämisselvityksen mukaisesti kaupunkimaisena väylänä ja jatkosuunnittelussa on kiinnitettävä huomioita tieympäristön suunnittelun yksityiskohtiin mukaan lukien jalankulun ja pyöräilyn yhteyksien kehittäminen. Tämä on myös maakuntakaavan hengen mukaista, jossa valtatie 10 on merkitty Hämeenlinnan keskustan kohdalla taajamatienä kehitettäväksi tieksi, joka huomioi maankäytön kehittämisen ja kytkemisen osaksi tietä ja tieympäristöä.

Hämeenlinnan kaupungin kanta toiminnallisen luokituksen muuttamiseksi on tehdyn vt 10 / kt 54 toiminnallisten luokkien muutosten vertailumuistion perusteella, että nykyinen luokitus voidaan näillä teillä säilyttää. Hämeenlinna katsoo, että valtatie 10 kehittämisessä Hämeenlinnan kohdalla tulee huomioida maankäytön kehittäminen valtatie 10 kehittämisselvityksen tavoitteiden mukaisesti.

Pitkämatkaisen liikenteen ja raskaan liikenteen sujuvuuden painottaminen kantatiellä 54 asettaa haasteita myös Riihimäen maankäytölle. Hämeen liitto pitää tärkeänä, että myös Riihimäellä maankäytön kehittämistä ja nykyisen kantatien kehittämiseen liittyviä toimia katsotaan kokonaisuutena ja kantatietä 54 kehitetään pitkämatkaisen liikenteen reittinä, jonka kävelyn ja pyöräilyn järjestelyt otetaan vahvasti huomioon.

Riihimäen näkemys on, että kantatien 54 mahdollista tieluokan muutosta keskeisempää on maankäytön ja pitkämatkaisen liikenteen yhteensovittaminen nykyisellä kantatiellä. Riihimäen kaupunkijaksolla tulee voida huomioida tien luonne kaupunkimaisena päätienä palvelutasotavoitteita määriteltäessä. Riihimäki näkee, että valtion tulee myös osallistua voimallisesti tähän liittyvien liikenteen kehittämishankkeiden investointeihin. Tien ja maankäytön yhdistävien liikennehankkeiden (mm. eritasoliittymät) investointien kustannukset eivät saa nousta niin korkeiksi, ettei niitä pystytä toteuttamaan. Riihimäki näkeekin, että olisi realistista tutkia kevyempien liittymäjärjestelyisen, kuten turbokierto-liittymien vaikutuksia liikenteen sujuvuuteen ja matka-aikoihin.

Hämeen liitto toteaa, että valtatie 10:n osalta tavoitteena pitää olla sen säilyttäminen valtatieluokkaisena koko nykyisessä laajuudessaan. Kantatietä 54 on tarpeen kehittää jatkossa valtatieenä (valtatie 30). Sekä valtatiellä 10, että kantatiellä 54 tulee teiden statuksesta riippumatta ottaa jalankulun ja pyöräilyn järjestelyt vahvasti huomioon. Hämeen liitto pitää kaupunkien näkemyksiä liikenneympäristön kehittämisen ja maankäytön yhteensovittamisen kannalta keskeisinä ja yhtyy niihin.