



# Hämeenlinnan 10-tien kaupunkijakso

tilannekatsaus Sonja Heikkinen



# Hämeenlinnan 10-tien kaupunkijakson palvelutasoselvitys laadittu

- Linkki sähköiseen julkaisuun: <http://www.doria.fi/handle/10024/131011>



# Palvelutasotavoitteiden määrittelyn kulmakivet

## Käyttäjärühmät

- Paikallinen henkilöautoliikenne
- Pitkämatkainen henkilöliikenne
- Elinkeinoelämän kuljetukset
- Kävely ja pyöräily
- Joukkoliikenne
- Työasiamatkat
- Työ- ja opiskelumatkat
- Ostos- ja asiointimatkat
- Ympäristö
- Hämeenlinnan kaupunkikehitys

## Keskeiset palvelutasotekijät

- Ennakoitavuus
- Matka-aika
- Turvallisuus
- Hallittavuus
- Mukavuus
- Yhteydet
- Esteettömyys
- Matkan hinta



Taulukko 6. Yhteenveto vaikutuksista

	VE 1 Kaupunkimainen pääväylä, muu päätieverkko	VE 2 Keskeinen pää- tieverkko	Tärkeimmät vaikutukset / lisätarkennukset
Liikenteen matka-aika	+/-	++	Matka-aika lyhenee selvästi vain päätieverkon ratkaisussa, jossa ei tule 60 km/h ja liittämätkaisut parantavat liikenteen sujuvuutta. Kaupunkimaisessa ratkaisussa matka-aika säilyy lähes nykyisenä, mutta sujuvuus ja ennakoitavuus paranevat.
Liikenteen ennustettavuus ja sujuvuus	+	++	Kaupunkimaisessa pääväylävalitsohdossa väylä on alttiimpi häiriöille ruuhka-aikaan, mutta tehtyjen tarkastelujen perusteella matka-ajat ovat edelleen ennustettavissa, jolloin selkein ero on huomattavissa liikenteen sujuvuudessa ruuhkahuippuina.
Vaihtoehtoiset kulkutavat	++	+/-	Kaupunkimainen pääväylävalitsohto luo parhaimmat edellytykset vaihtoehtoisille kulkutavoille. Päätieverkkovaihtsohdossakin toteutetaan toimenpiteitä kävelyn ja pyöräilyn parantamiseksi, mutta vaikutusten voidaan olettaa olevan pieniä.
Liikenneturvallisuus	+	+	Liikenneturvallisuus paranee molemmissa vaihtsohdossa. Kaupunkimaisessa ratkaisussa omaisuusvahinkoon johtaneiden onnettomuuksien riski on hieman päätieverkkovaihtsohtoa suurempi, mutta päätieverkkovaihtsohdossa on hieman suurempi henkilövahinko-onnettomuuden riski korkeampien nopeusrajoitusten ansiosta.
Kaupunkikuva	+	--	Kaupunkimainen pääväylävalitsohto mahdollistaa maankäytön tehostamisen parantaen kaupunkikuvaa. Keskeisen päätieverkkovaihtsohdon toimenpiteet halkovat Hämeenlinnan kaupunkirakennetta.
Ympäristövaikutukset	+	-	Kaupunkimaiset pääväylän toimenpiteet ovat mittaakaavaltaan pienempiä, jolloin myös työmaa-aikaiset järjestelyt ovat pienempiä. Hiilidioksidipäästöt kasvavat kaupunkimaisessa pääväylävalitsohdossa hieman kiihdytysten ja jarrutusten johdosta, mutta henkilöautosuorituksen voidaan olettaa tulevaisuudessa hieman jopa laskevan vaihtsohteisten kulkutapa- vaihtsohteiden ansiosta.
Maankäytön kehittämisvaikutukset	++	+/-	Molemmissa vaihtsohdossa liikenteen kapasiteetti kasvaa ja mahdollistaa uutta maankäyttöä, mutta ve 2:n tiukempi liittämäpolitiikka vaikeuttaa osaltaan maankäytön toteuttamista.
Elinkeinoelämä	++	+	Kaupunkimainen pääväylä parantaa paikallisen elinkeinoelämän edellytyksiä mahdollistamalla tiiviimmän maankäytön kantakaupungin alueella. Päätievalitsohto ohjaa uusia yrityksiä etämmälle kantakaupungista olemassa olevien liittymien ja kaupungin katujen varteen.
Elinkeinoelämän kuljetukset	+/-	++	Kaupunkimainen pääväylävalitsohto on raskaan liikenteen osalta nykytilannetta parempi lisäkaistojen ansiosta, mutta kasvavilla liikennemäärillä ennakoitavuus ja hallittavuus jäävät nykyiselle tasolle. Päätievalitsohdossa ennakoitavuus ja hallittavuus paranevat eritasoliittymien ja korkeamman nopeusrajoituksen ansiosta.
Meluvaikutukset	+	+/-	Päätieverkkovaihtsohdon korkeammat nopeusrajoitukset lisäävät meluhaittoja. Toisaalta siinä tulee toteuttaa melusuojaus, joka parantaa tilannetta niillä osuuksilla.
Kustannukset & vaiheittain toteuttaminen	+	-	Kaupunkimaisen pääväylän toimenpiteet ovat pienempiä ja helposti vaiheittain toteutettavissa.
Riskit	-	--	Kaupunkimaisen pääväylävalitsohdon riskinä on matka-aikojen ennakoitavuuden odotettua suurempi heikkeneminen. Keskeisen päätieverkkovaihtsohdon toimenpiteet ovat kalliimpia ja riskinä on toimenpiteiden toteutumatta jääminen.



# Johtopäätökset ja jatkotoimenpiteet

## **Työryhmä:10-tien Hämeenlinnan kaupunkijaksoa on asianmukaisinta lähteä kehittämään kaupunkimaisena pääväylänä osana muuta päätieverkkoa.**

- Tämä mahdollistaa väylän kehittämisen vaiheittain vastaten vaadittavaa palvelutasoa kustannustehokkaasti. 10-tien kehittämispolku koskee koko yhteysväliä valtatie 3 – valtatie 12, vaikka tässä työssä onkin tarkasteltu vain Hämeenlinnan kaupunkijaksoa.

## **Rahoitus**

- Kaupunkimainen pääväylä tarjoaa kaupungille hyvät mahdollisuudet kehittää ja tehostaa maankäyttöä sekä luoda edellytyksiä uudelle elinkeinoelämälle. Suurin osa kehittämistarpeista on liitettävissä maankäytön kehittämiseen ja näin ollen 10-tien kehittämistoimenpiteet kaupunkimaisena pääväylänä tulevat merkittävältä osin kaupungin rahoitettavaksi.
- Vertailuna: VE 2:n osalta valtio osallistuu pitkämatkaisen liikenteen edellyttämiin kustannuksiin, mutta edellyttää myös kaupungin osallistuvan väylän kehittämisen kustannuksiin. Koska vaihtoehto 2 on kalliimpi, mutta kaupungin kustannusosuus on pienempi, voidaan kaupungin kustannusten arvioida olevan molemmissa vaihtoehdoissa samaa suuruusluokkaa.

## **Valtatien 10 kehittäminen vaiheittain säilyttäen palvelutaso riittävänä**

- Kiireellisimpänä toimenpiteenä on Katuman kiertoliittymän parantaminen turbokierto liittymäksi sekä Ruununmyllyn liittymän parantaminen, joista on tiesuunnitelmat tekeillä. Osa kehittämishankkeista liittyy maankäytön hankkeisiin, jotka on hyvä toteuttaa niiden yhdessä.



## Prosessin etenemisestä

### ■ Tapaaminen Hämeenlinnan kaupungin kanssa 9.12.2016:

*”Koko keskeisen päätieverkon toimintalinjoissa esitetystä verkon jäsentelystä (raskaan liikenteen runkoyhteydet / muu keskeinen päätieverkko / muu päätieverkko) ei ole päätöstä eikä ole vielä täyttä varmuutta sen aikaansaamisesta. Toimintalinjatyön aikana voidaan hyvin tehdä muutoksia verkon jäsentelyyn. Esimerkiksi 10-tie voidaan siirtää osin kuuluvaksi muuhun päätieverkkoon. Toisaalta 10-tie on mahdollista muuttaa kantatieksi 53 Hämeenlinnasta Tuulokseen. Muutos edellyttää ELY-keskuksen esitystä verkon uudesta jäsentelystä LiVi:lle, joka tekee sen jälkeen päätösesityksen LVM:lle. Jatkosuunnittelun kannalta on oleellista, että 10-tien kehittäminen kaupunkimaisena pääväylänä on selkeämpää, jos se ei ole kaupungin kohdalla toiminnalliselta luokaltaan valtatie.”*



## **UUD ELY pyysi lausunnot Hämeenlinna kaupungilta ja Hämeen liitolta 15.3 mennessä**

### Hämeen liitto

- *Hämeen liitto kannattaa valtatie 10 kehittämistä Hämeenlinnan kaupunkijaksolla kaupunkimaisena pääväylänä. Muilta osin valtatie 10 tulee kehittää ja osoittaa se osana keskeistä päätieverkkoa ainakin Turku-Forssa-Hämeenlinna/vt3 osalla.*

### Hämeenlinnan kaupunki

- *Hämeenlinnan kaupunki pitää perusteltuna 10-tien kehittämistä kaupunkimaisena pääväylänä, koska se sallii keskeisen päätieverkonsuunnitteluperiaatteita paremmin kaupunkimaisen pääväylän parantamisen mahdollistamalla tiiviimpää maankäyttöä ja parantamalla paikallisen elinkeinoelämän edellytyksiä.*





## Miten etenee jatkossa?

UUD ELYstä kysytty LIViltä etenemishojeita, tilanne:

- Kanta-Hämeen mkk:ssa 2040 Hämeenlinnan kaupunkijakson kehittäminen on merkitty taajamatienä kehitettävänä tienä. Keskeisen päätieverkon toimintalinjat –raportin viimeinen ohjausryhmä on 10.4.
- Joulukuun 2016 Hämeenlinnan kaupungin tapaamisen jälkeen LIVI on täsmentänyt että Hämeenlinna-Tuulos väli jäisi keskeiseksi päätieverkoksi (TEN-tie). Tämä on siis muutos Hämeenlinnan kanssa 9.12.2016 pidetyn palaverin linjaukseen > *Toisaalta 10-tie on mahdollista muuttaa kantatieksi 53 Hämeenlinnasta Tuulokseen.*





# Työryhmän tuloksista ainekset kaavoitukseen

- Hämeenlinnassa kantakaupungin yleiskaavan valmistelussa huomioitu
- Kanta-Hämeen maakuntakaavassa 2040 on työryhmän esitys huomioitu