



**TIE PAIKALLAAN  
– KATU KOHDALLAAN**  
**2008**

**TULOKSET**



Hollannin yksityistien silta



Ylläksen maisematie

## TIE PAIKALLAAN - KATU KOHDALLAAN 2008

Suomen Tieyhdistys, Tiehallinto ja Suomen Kuntaliitto ovat neljännen kerran järjestäneet kilpailun ”Tie paikallaan – Katu kohdallaan”. Kilpailussa palkitaan sellainen tie tai katu, joka on äskettäin tienpitäjän toimin saatettu luontevaksi osaksi ympäristöään. Kilpailu järjestetään kolmen vuoden välein. Ensimmäisellä kerralla vuonna 1999 voittajaksi arvioitiin maantien 317 parantaminen Asikkalassa. Seuraavalla kerralla parhaimmaksi arvioitiin maantien 5040 järjestelyt Kolin kylässä Lieksassa. Vuonna 2005 voittaja oli Jyväskylän kevyen liikenteen väylä Rantaraitti.

Kilpailu koski kaikkia ajoneuvoille tai kevyelle liikenteelle tarkoitettuja teitä ja katuja. Kyseessä saattoi olla kokonaan uusi väylä, olemassa olevan väylän tai sen osan parantaminen tai uusi tapa ylläpitää olemassa olevaa väylää. Uutuus tarkoitti tässä, että toimenpide on toteutettu edellisen kymmenen vuoden aikana.

Kilpailun arvostelulautakunnan puheenjohtajana toimi liikenneinsinööri Silja Siltala Suomen Kuntaliitosta sekä muina jäseninä opettava tutkija Jarkko Valtonen edustaen Suomen Tieyhdistystä, yli-insinööri Petteri Katajisto ympäristöministeriöstä, johtaja Outi Ryypö Tiehallinnosta ja osastopäällikkö Raimo K. Saarinen edustaen Suomen Kuntatekniikan yhdistystä. Lautakunnan asiantuntijasihteeristön muodostivat arkkitehti Markku Axelsson Suomen Kuntaliitosta, arkkitehti Anders H.H. Jansson Tiehallinnosta ja dipl.ins. Jaakko Rahja Suomen Tieyhdistyksestä.

## ARVIOINTIPERUSTEET

Ehdotuksia arvioitaessa perusteina olivat seuraavat seikat:

### KOKONAISVAIKUTELMA JA SUHDE YMPÄRISTÖÖN

- tien tai kadun sopivuus maisemaan ja paikallisiin olosuhteisiin
- kohteen sopivuus viherympäristöön (vuosi 2008 on valtakunnallinen vihervuosi)
- paikallisten arvojen huomioon ottaminen
- kohteen esteettisyys

### TOIMIVUUS JA TURVALLISUUS

- kohteen mitoituksen ja muotoilun suhde ympäröivään maankäyttöön ja liikennetarpeeseen
- liikenneturvallisuus eri käyttäjäryhmien kannalta

### SUUNNITTELU, RAKENTAMINEN JA YLLÄPITO

- kustannukset liikenteen ja väylänpitäjän kannalta
- ympäristövaikutusten huomioon ottaminen tai arviointi
- eri tahojen yhteistyö kohteen suunnittelussa, toteutuksessa tai ylläpidossa
- suunnittelun ja toteutuksen laatu
- toteutuksen viimeistely ja työn huolellisuus
- omaleimaisuus
- uudet innovaatiot, jotka ovat mielellään myös yleistettävissä



*Ylikiimingin taajaman liikennejärjestelyt*



*Ylöjärven keskustan tiejärjestelyt*

## KILPAILUN TULOKSET

Kilpailuun saatiin 15 ehdotusta: kolme maantiehanketta, kaksi katua ja maantietä koskevaa, kaksi katu-hanketta, neljä kevyen liikenteen väylää, kolme yksityistiekohdetta ja yksi ympäristöaideteos. Arvostelulautakunta totesi, että näistä ei nyt noussut esiin selkeää voittajaa. Lautakunta päätti siksi tällä kertaa antaa Tie paikallaan – Katu kohdallaan -palkinnon kahdelle hankkeelle:

**LIIKENNEJÄRJESTELYT YLIKIIMINGIN TAAJAMASSA ja YLÖJÄRVEN KESKUSTAN TIEJÄRJESTELYT**

Kummassakin hankkeessa on toteutettu taajama-ten ja ympäristön parantaminen tiepiirin, kunnan ja kiinteistönomistajien yhteistyönä. Ratkaisuisa taajamien erityispiirteet ja kokoluokan erot ilmenevät selvästi; ne ovat todella toinen tienä paikallaan, toinen katumaisempuna ratkaisuna katuna kohdallaan. Näisäkin kohteissa on myös parannettavaa, materiaalivalintojen tai liikennejärjestelyjen suhteen – täydellistä mallia ei olekaan.

Kohteiden suunnittelusta ja toteutuksesta vastaa laaja joukko asiantuntijoita. Palkinto annetaan kadun ja tien pitäjälle, mutta tunnustus koskee heitä kaikkia.

## LIIKENNEJÄRJESTELYT YLIKIIMINGIN TAAJAMASSA

Hankkeen muodostavat Tiehallinnon ylläpitämä Harjutie, kunnan torialue sekä kunnan ylläpitämät Kirkkotie ja Toritie. Kuntakeskus sijaitsee Kiiminkijokilaaksossa, joen etelärantaa rajaavalla harjanteella. Harjutien ja Kirkkotien raitit ovat osa valtakunnallisesti merkittävää kulttuurihistoriallista kirkonseudun ympäristöä.

Hankkeen tarkoituksena oli parantaa Harjutien toimivuutta ja turvallisuutta eri liikennemuotojen tarpeet huomioiden, selkeyttää pysäköintijärjestelyjä Harjutien varrella, parantaa kevyen liikenteen olosuhteita Harjutiellä ja Kirkkotiellä sekä parantaa keskustan taajamakuvausta korostaen alueen maisemallisia erityispiirteitä. Kunnan ja tiepiirin lisäksi myös seurakunta ja

muutama yrittäjä ovat toteuttaneet samaan aikaan toimenpiteitä omilla tonteillaan.

Ratkaisu on sovitettu huolella taajaman luonteeseen. Hanke on tehnyt taajamasta viihtyisän ja liikenteellisesti selkeän kuntakeskuksen. Toimenpiteitä ei ole ylimitoitettu, vaan suhteutettu juuri tämänkokoiseen taajamaan ja tähän liikennemäärään.

Katutilan jäsenitys ja hidasteet on toteutettu oikein. Reunakiviratkaisua olisi sen sijaan tullut harkita perusteellisemmin; nyt toteutetussa voi tulla vaativissa paikoissa ongelmia reunakivien kestävyuden ja paikallaan pysymisen kanssa.





## YLÖJÄRVEN KESKUSTAN TIEJÄRJESTELYT

Tiejärjestelyihin sisältyi kolmen valoliittymän ja kolmen nelihaaraliittymän muuttaminen kiertoliittymiksi, kevyen liikenteen väylien, hidasteiden ja suojatiesaarekkeiden rakentamista. Tieympäristön parantamiseksi lisättiin kiveyksiä ja istutuksia sekä uusittiin katuvalaistus.

Liikennemäärä on suuri ja kiertoliittymien roolina on sekä hiljentää ajovirran nopeutta että helpottaa väylälle liittymistä ja asiointiliikennettä. Tasaukset, istutukset ja materiaalit on valittu ja toteutettu varsin laadukkaasti. Soppeenmäen ratkaisut ovat lähtöisin liikekes-

kustan tarpeista. Hidasteilla ja suojatiejärjestelyillä on lisätty kevyen liikenteen turvallisuutta ja tuettu jalan tapahtuvaa asiointia. Keskustan ilmettä on korostettu kiveyksillä. Kiertoliittymiin on toteutettu ympäristöteokset ”Linnunradan keskipiste” ja ”Kuun pimeä puoli”. Kaupunki ja tiepiiri ovat toimineet hankkeessa yhdessä.

Tämä on laaja taajamatiehanke, jossa kiertoliittymien määrä ja osin lyhyt keskinäinen etäisyys herättävät huomiota. Joidenkin hidasteiden ratkaisu ei tunnu käytännössä oikein onnistuneelta.

## MUITA EHDOKKAITA OLIVAT

### YLLÄKSEN MAISEMATIE

Kolarin kunnassa Yllästunturin länsipuolitse rakennettu 8,8 km pituinen tie yhdistää Äkäslompolon ja Ylläsjärven kylät. Tie on rakennettu Yllästunturin maastoa myötäillen. Kaikki tielinjalta saatu materiaali on hyödynnetty luiskaverhoilussa sekä yksityiskohtien korostamisessa. Tie on helpottanut alueen asukkaiden yhteydenpitoa ja edistänyt matkailupalvelujen kehittämistä. Kevyt liikenne käyttää alueen ulkoilureittejä, risteämiset tapahtuvat alikulkukäytävien kautta. Hankkeen alkuasetelma oli vaikea ja maasto on haastava. Kokonaisratkaisu on varsin onnistunut.

### SALLAN TAAJAMAN PARANTAMINEN

Sallan keskustan taajamatien parantaminen ja niihin läheisesti kuuluvien torin ja rakennusten kunnostaminen on selkeyttänyt taajamarakennetta. Kiertoliittymä toimii keskustan porttina ja maantien 950 päätepisteenä. Liikenneturvallisuutta parantaa uuden kevyen liikenteen väylän rakentaminen, ajoradan kaventaminen, suojatiesaarekkeet ja pollarit sekä linja-autolevikkeen rakentaminen Salpalinja-merkin kohdalle. Eri toimijoiden hankkeet on sovitettu huolella yhteen.

### UUDENLAINEN TIETYYPPI VT 5 VEHMÄSMÄKI–HILTULANLAHTI

Noin 11,5 km pitkä ns. kapea 4-kaistatie (2+2 sekä keskikaide), Suomen ensimmäinen uudentyypinen keskikaidetie. Hanke on toiminut esimerkkinä myöhempien keskikaidehankkeiden suunnittelulle ja toteuttamiselle. Tie on osoittautunut hyvin toimivaksi ratkaisuksi. Tien palvelutaso nykyisellä liikennemäärällä, 13 000 ajoneuvoa vuorokaudessa, on lähes moottoritien luokkaa. Tiejaksolla kaikkien onnettomuuksien määrä on vähentynyt 23 % ja henkilövahinko-onnettomuuksien määrä 60 %.

### SÄKYLÄN BULEVARDI - PYHÄJÄRVENTIE

Pyhjärventie on alkujaan vanha yksityistie. 1960-luvun lopulla valmistui Lieto–Eura-maantie, jolloin Pyhjärventiestä tuli pääsisääntulotie Säkylän keskustaan. 1970-luvulla alkoi Pyhjärventien varressa voimakas liikerakentaminen, jolloin myös tien rakennetta ja turvallisuutta alettiin parantaa. Viime vuosien liikenne- ja vihersuunnittelun tavoitteena on ollut luoda Säkylän bulevardin–Pyhjärventien ja kunnanviraston ranta-alueen muodostamasta palvelukeskuk-

sesta liikenteellisesti sujuva ja turvallinen sekä yleisilmeeltään viihtyisä viherympäristö.

### VANHA NURMIJÄRVENTIE

Tämä liittyy Vantaan kaupungin toteuttamaan laajaan Vantaanlaakson – Vantaankosken ympäristön ja puistomaiseman kehittämishankkeeseen. Vanhan Nurmijärventien tielinjausta on muutettu, kevyen liikenteen väylää ja suojaiteita rakennettu. Kevyen liikenteen olosuhteet ja turvallisuus ovat parantuneet merkittävästi.

### PALOKAN RANTAPOLKU

Syksyllä 2007 rakennettiin Jyväskylän maalaiskunnan Palokkajärven rantamaisemaan 1100 metriä pitkä kevyen liikenteen väylä, Palokan rantapolku. Polusta muodostui heti valmistuttuaan suosittu ulkoilu- ja virkistysreitti. Virkistyskäytön lisäksi polku toimii lasten turvallisena koulumatkareittinä koulukeskukseen. Rakennuskohde oli haastava ja maastoon vaikeasti sijoitettava. Polku piti rakentaa maisemaan sulauttaen, kapealle kaistaleelle rannan ja talojen väliin.

### SÄKYLÄN TIEN 12691 KEVYEN LIIKENTEEN VÄYLÄ

Kevyen liikenteen väylän Säkylän kk–Euran Luvalahti uusin osa valmistui 2002. Se toteutettiin yhteistyössä kuntien, yhdistysten ja asukkaiden kanssa. Tarkoituksena oli parantaa kevyen liikenteen turvallisuutta koskien lähinnä työmatkaliikenteen pyöräilijöitä välillä Eura–Lännen tehtaat. Nyt rakentunut osa mahdollistaa yhtenäisen kevyenliikenteen noin 30 km matkalla Säkylän Huovinrinteeltä Euran Myllyjojanlahdelle. Tämä on esimerkki sellaisesta melko pitkästä kevyen liikenteen väylästä, jota yhdyskuntarakenteen ja liikkumistapojen muutokset yhä enenevässä määrin edellyttävät.

### KEVYEN LIIKENTEEN VÄYLÄ ASIKKALAN PULKKILANHARJULLA

Kevyen liikenteen väylä maantien 314 varressa Asikkalassa välillä Pulkkilansalmi–Käkisalmen silta on 4 km pitkä. Se on osa 16 km pitkää osuudesta, joka alkaa Vääksystä. Väylä rakennettiin osittain polkutyypisenä ja osittain reunakivellä ajoradasta erotettuna. Pulkkilansalmen siltaa levitettiin ritiläpohjaisella siltaosuudella. Kohde oli lähtökohdiltaan erittäin vaativa.

Väylä on rakennettu osittain kansallispuistoon ja on koko pituudeltaan valtakunnallisesti arvokkaalla maisema-alueella. Lisäksi väylä sijoittuu kapealle harjukannakselle, jossa on paikoitellen hyvin vähän tilaa uusille rakenteille. Väylä suunniteltiin ja toteutettiin läheisessä yhteistyössä ympäristöviranomaisten kanssa. Toteutus on vielä kesken.

#### **LAAJALAHDEN RANTARAITTI**

Laajalahden rantaraitti, n. 2,5 km pitkä osuus Espoon rantaraittia, koostuu uusista raittiosuuksista, parannetuista osuuksista sekä vähäliikenteisestä yksityistiestä, joka otettiin projektin myötä kaupungin kunnossapitoon. Raitti yhdistää toisiinsa Otaniemen ja Laajalahden pohjoisosat ja tuo luonnon lähelle. Raittia on huolellisesti sopeutettu arvokkaaseen luontoympäristöön ja osin jopa luonnonsuojelualueelle. Raitti on toteutettu siten, ettei siitä ole haittaa suojelualueen elimistölle. Toisaalta se tuo esiin ikivanhoja rantaniitynäköaloja.

#### **KANKAANPÄÄN LIITTYMÄ JA VALOMETSÄ**

Valtatien 23 ja kantatien 44 liittymän parantaminen on ollut vireillä yli 20 vuotta. Tavoitteena on ollut vilkkaan nelihaaraliittymän toimivuuden ja liikenneturvallisuuden parantaminen. Monien vaiheiden kautta päädyttiin onnistuneen kiertoliittymän toteuttamiseen vuosina 2005–2007. Kohde käsittää varsinaisen kiertoliittymän alueen lisäksi siihen liittyviä järjestelyjä sekä valtatie että kantatien suunnassa. Valometsäteos sijoittuu pääosin kiertoliittymän keskialueelle. Teos on halkaisijaltaan noin 30 metriä, mutta myös

liikenneympyrän ulkokehällä olevan tievalaistuksen pylväät ovat osa teosta.

#### **LEISNIEMEN YKSITYISTIE**

Rantasalmen Asikkalan ja Rantasalon kylissä yksityistien perusparannus 3,3 km matkalle. Tarkoituksena oli vanhimman osan kunnostaminen helpommin kunnossapidettäväksi sekä nykyiselle liikenteelle sopivammaksi ja Rouhialan kartanon perinnemaiseman säilyttäminen sekä kanavan avaaminen Leisniemen poikki Leislahden veden vaihtuvuuden parantamiseksi rumpuputkea suurentamalla.

#### **QVIDJA-KASSÖR-PERAS YKSITYISTIE**

Paraisten kaupungissa oleva yksityistie oli heikkokuntoinen, tiellä oli näkemäesteitä ja väistötilaa puuttui. Tie peruskorjattiin 2,5 km jaksolla. Isot ajoneuvot voivat nyt kohdata peruuttamatta. Näkemät seuraavaan mutkaan riittävät ja opasteet ovat näkyviä. Suunnittelu lähti kantavuusmittauksista ja niistä johtuvista vaatimuksista.

#### **HOLLANNIN YKSITYISTIEN SILTA**

Kannuksessa sijaitsevan Hollannin yksityistien vanha silta oli keväisin noin 1–2 kuukauden ajaksi purettava renkusilta, jolla oli 1,5 t painorajoitus. Se korvattiin joen saarta ylittävällä kaksiaukkoisella 3,5 m leveällä sillalla, jonka kantavuus on 5 t. Sillan rakentaminen tuo pysyvän yhteyden Välikannuksen kylälle ja etenkin siellä olevan koulun läheisyyteen. Joen uoma ei kapeudu eikä joki mataloidu.



## ARVOSTELULAUTAKUNNAN YLEISARVIO

Tie paikallaan – Katu kohdallaan -kilpailun ehdotusten määrä on hiljalleen kasvamassa. Erityisen ilahduttavaa on joukon laajuus ja tasapainoisuus sekä se, että ehdotuksien tekijöinä on niin yksityishenkilöitä kuin yhdistyksiä sekä tienpitäjä ja kunta tai järjestö yhdessä. Myös maantieteellisesti ehdotusten jakauma on hyvin tasapainoinen.

Kokemukset yhteistyöstä rohkaisevat ja kansalaisten aloitteellisuus kasvaa. Myös tämänhenkinen kilpaileminen on tärkeää – väylät koskettavat jokaista ja siksi niiden suunnitteluun, toteutukseen ja vaikutuksiin on syytä kiinnittää huomiota jatkossakin.

Isoilla maantiehankkeilla on aina ollut taustanaan tehokas suunnittelujärjestelmä, mutta nyt kevyen liikenteen väyliin kohdistuu huomattavasti lisää kiinnostusta ja toteutuksen laatu on parantunut. Myös taajamatie- ja taajamakeskustahankkeiden laadussa näkyy kokemuksen tuoma varmuus. Yksityisteiden

suunnittelu on kehittymässä ammattimaisemmaksi ja hankkeissa korostuu tekninen laatu, toteutuksen edullisuus ja ylläpidon helpottaminen. Kussakin kohteessa on samalla osuuksia tai yksityiskohtia, joita olisi voinut toteuttaa paremminkin.

Nyt olisi perusteltua tehdä kattava arvio 1990-luvun suunnittelukäytäntöjen uudistumisen yhteydessä toteutetuista, pidemmän ajan käytössä olleista taajamateistä ja katuhankkeista.

Kevyt liikenne ei enää ole vain tavanomaista jalkakulkua tai lyhyen matkan pyöräilyä, eikä yhdenlainen kevyen liikenteen väylä tai sen hoito enää vastaa kaikkia tarpeita. Kevyen liikenteen eri muodot eriytyvät yhä voimakkaammin. Suunnittelun tulisi ottaa tämä liikennejärjestelmämme keskeisen liikkumismuodon muutos huomioon. On kehitettävä ratkaisuja, jotka palvelevat myös uusia kuntoilu- tai virkistysmuotoja yhtä hyvin kuin uudenslaisia yhteystarpeita.

## SEURAAVA KILPAILU 2011

Arvostelulautakunta esittää, että kilpailua jatketaan siten, että vuonna 2011 järjestetään viides Tie paikallaan – Katu kohdallaan -kilpailu, edelleen tavoitteena palkita tie tai katu, joka on tienpitäjän toimin saatettu luontevaksi osaksi ympäristöönsä. Lautakunta esittää harkittavaksi, tulisiko kilpailun järjestäjien piiriä laajentaa.

### KILPAILUN JÄRJESTIVÄT

Suomen Tieyhdistys, [www.tieyhdistys.fi](http://www.tieyhdistys.fi)

Tiehallinto, [www.tiehallinto.fi](http://www.tiehallinto.fi)

Suomen Kuntaliitto, [www.kunnat.net](http://www.kunnat.net)

