

12.4.2021

Valtatie 3:n Hämeenkyrönväylä luo uusia mahdollisuuksia - minkälainen oli vanha tie ennen ja mikä se on nyt - tien laajat yhteiskunnalliset vaikutukset

Olen syntynyt vuonna 1958 Hämeenkyrössä. Kotini oli kaukana kolmostiestä tai silloin paremminkin puhuttiin Vaasantiestä, joka oli runkotie, yleisesti puhuttiin pikateistä. Sille oli meiltä matkaa noin 15 kilometriä. Minulla voisi olla omakohtaisia kokemuksia 1960-luvun alun uudesta Vaasantien linjauksesta ja sen rakentamisesta. Mutta ei ole.

En siis muista, miten tehtiin Kalalahden ja Tippavaaran oikaisut. Joudun tukeutumaan historia-aineistoihin ja niistä johdettuihin omiin muistoihin.

Pirkanmaan huonot tiet 1950-luvulla

Aloitan laajemmasta 1950-luvun Pirkanmaan tai Tampereen talousalueen huonosta tietilanteesta, jota ihmeteltiin näin: *"Miksi Tampereen seudulle ei rakenneta teitä?"* Teiden käyttöaste ei tuohon aikaan ollut kovin suuri autoilun osalta. Vuonna 1952 jokainen suomalainen matkusti henkilöautolla keskimäärin 380 km, linja-autolla 765 km ja moottoripyörällä 45 km. Autoja oli vähän, tiet olivat huonokuntoisia ja heikosti hoidettuja ison osan vuotta.

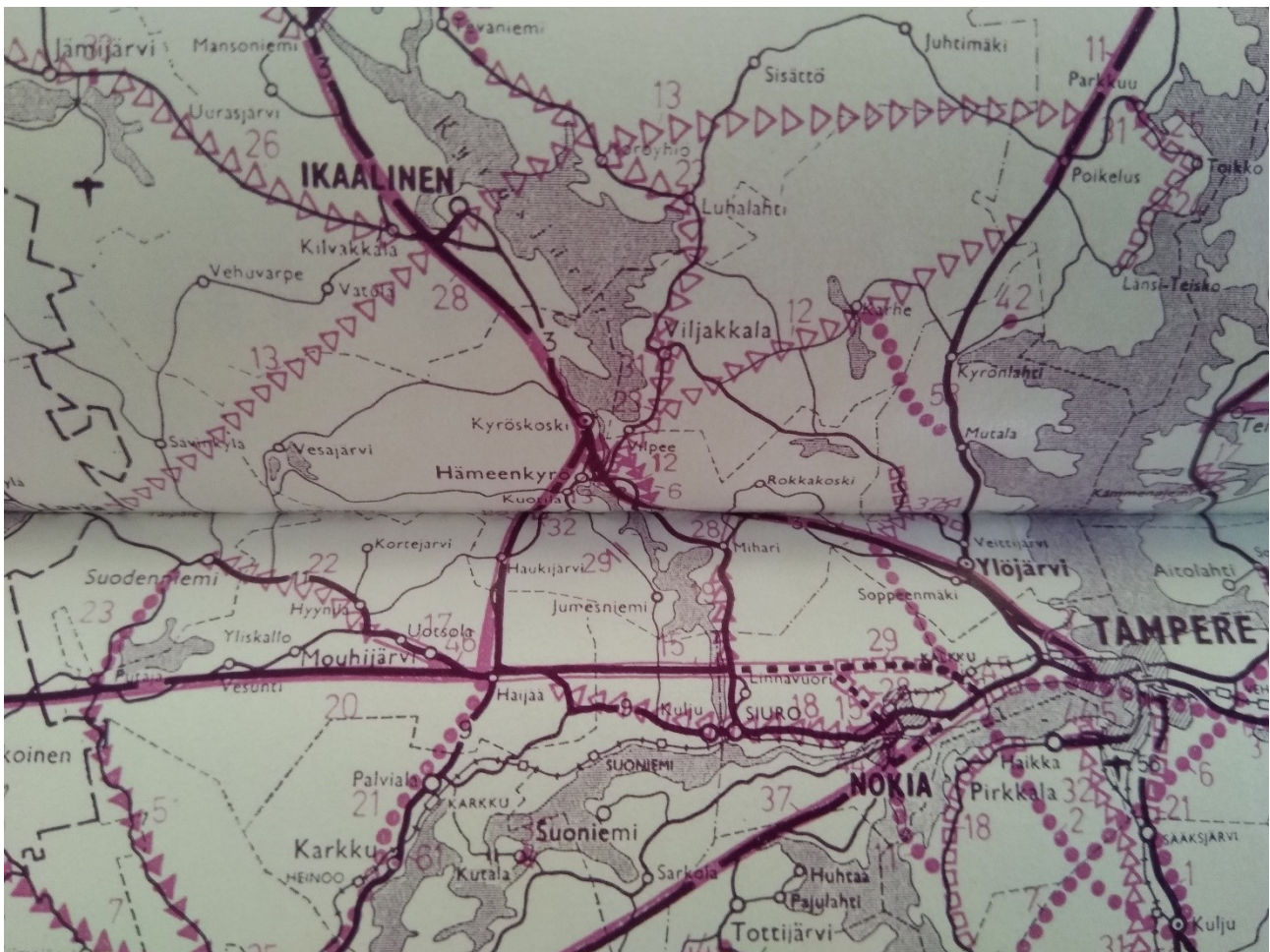
Pirkanmaan maakuntaliitto perustettiin vuonna 1956. Seuraavana vuonna sen laajassa edunvalvonnallisessa työsuunnitelmassa oli muun muassa näin: *"Runkosuunnitelmien ja muiden maakunnallisesti merkittävien tiesuuntien tutkimusten ja niiden lopullisten suuntien vahvistamisen sekä töiden alullesaamisen ajaminen ja kiirehtiminen."*

Hämeen läänissä (Hämeenkyrö oli Turun ja Porin lääniä) todettiin tuohon aikaan, että kaikki valtion vastuulla olevat tiet rapistuivat, uusia ei rakennettu, valtion hankkeet olivat jäissä. Uskoisin, että samoin oli Turun ja Porin läänissä. Maakunnan tiepäivillä vuonna

1957 todettiin, että tulipa keväällä Tampereelle, sisämaan suurimpaan keskukseen, mistä suunnasta hyvänsä, niin kaikkialla juuttui routiviin teihin.

1960-luvun alussa Suomi alkoi autoistua kiihtyvään tahtiin. Alkoi teiden parantaminen. Pirkanmaalla se näkyi hyvin Tampereelle johtavilla teillä, niin myös Hämeenkyrössä, erityisesti Vaasantiellä. Tampereen päässä puhuttiin Pohjanmaantiestä. Kolmostien nimitys oli tuolloin yleinen Tampere-Helsinki -välille. Tampereen seutusuunnitteluliitto (seutukaavaliiton edeltäjä, osin myös siis nykyisen Pirkanmaan liiton edeltäjä) julkaisi vuoden 1962 lopussa Pirkanmaan teiden rakentamis- ja suunnitteluasteiden kartan.

Oheisen karttakuvan keskellä näkyy Vaasantien uusi linjaus Hämeenkyrössä.



Toisessa kuvassa on peruskarttakuvaa vuodelta 1963, mutta sen pohjana oleva kartoitustyö on vanhempi. Vaasantie Hämeenkyrön Kalalahden kohdalla kulkee vielä vanhaa mutkaista reittiään, Tippavaaran suunta on merkitty vasta katkoviivalla.



Uuden tien valmistuminen 1960-luvun alussa

Rehtori **Raimo Ijäs** – historian opettajani Hämeenkyrön lukiossa – kirjoitti ytimekkään lyhyesti Hämeenkyrön liikenteellisestä asemasta vuonna 1976 ilmestyneessä Kotiseutuni Pirkanmaa -teoksessa: *”Lopullisesti eristyneisyys on murtunut vasta sotien jälkeisinä vuosikymmeninä ja aivan erityisesti lienee siihen vaikuttanut 1960-luvun alussa tapahtunut kolmostien valmistuminen.”*

Tien valmistumisajan varmistusta etsiessäni selasin läpi kaikki isäni **Niilo Koskelan** kalenterimerkinnät 1960-luvun alusta. Monia mielenkiintoisia merkintöjä Hämeenkyrön kunnanvaltuustoon ja kunnallistoimintaan liittyen niistä löytyi, mutta ei uuden tien valmistumista. Vaasantien valmistumista en löytänyt Satakunnan historiakirjoistakaan, vaikka muuten Hämeenkyröä oli hyvin kuvattu.

Raimo Seppälän kirjoittama Pirkanmaan 50-vuotishistoria *”Västäräkki karhun ja ilveksen välissä”* toi esille yhden mielenkiintoisen aiheeseen sisältyvän yksityiskohdan, joka liittyi uuden lentokentän rakentamissuunnitelmiin. Tampereen Härmälän kehittämisvaihtoehdon lisäksi esillä olivat Pirkkala ja Ylöjärvi. Viimeksi mainittu vaihtoehto johti siihen, että maakuntaliitto joutui elokuussa 1961 toteamaan: *”Kun uuden kentän paikasta ei ollut minkäänlaista päätöstä, seisoivat Tampereen-Vaasan runkotien rakennustyöt Ylöjärven Pinsiönkankaalla muutaman kilometrin matkalla.”*

Teiden rakentamisen aikainen haitta on ollut tuttua kautta vuosikymmenten. Näin oli myös Hämeenkyrössä, missä paikallinen osuuskauppa vuoden 1963 vuosikertomuksessaan totesi: *”Tampere-Vaasa -tien rakentaminen esti ajoittain liikennöinnin keskusmyymälään ja käteismyynti väheni lähes puoleen.”* Kyseessä oli vielä vanha kaupparakennus, sillä uusi keskusmyymälä kahviloineen valmistui Vaasantien tuntumaan seuraavana vuonna.

Vanha tie ja uusi tie osana yhteiskunnallista muutosta

Kun Hämeenkyrössä puhutaan vanhasta tiestä, niin sillä on vuosikymmenet tarkoitettu Hämeenkyröstä Mahnalan ja Pinsiön kautta kulkemista Tampereelle. Uusi tie taas on tarkoittanut kulkemista nykyisen linjauksen mukaisesti Sasinnotkon kautta. Tämä oli takavuosina erityisen tärkeää onnikkaliikenteessä. Osa onnikoista kulki vanhan tien kautta ja osa uutta tietä. Jos halusi päästä nopeammin Tampereelle, niin kannatti valita uudentien onnikka.

Toimivan linja-autoliikenteen yhteyttä Tampereelle asti, jopa toiselta puolelta Hämeenkyröä, painotti isäni Kaipion kansakoulun johtokunnan puheenjohtajana, kun uutta opettajaa haettiin koululle 1960-luvun alussa.

Uudella tiellä oli merkitystä elinkeinotoiminnalle sekä myös julkisille palveluille Hämeenkyrön Kirkonkylässä ja laajemminkin. Muun muassa Kalalahden teollisuusalue lähti syntymään 1960-luvun lopulla. Kaavoitus kaikilla tasoillaan eteni monin tavoin. Kyröskosken teollisuus- ja kauppataajama säilyi silti elinvoimaisena monet vuosikymmenet, vaikka olikin hieman sivussa Vaasantiestä. Toki Tippavaarasta matka sinne on lyhyt.

Laajempi yhteiskunnallinen vaikutus, suorastaan murros, näkyi hyvin myös Hämeenkyrössä ja Pirkanmaalla. Vuonna 1959 toteutettiin merkittävä uudistus, joka yhdisti Satakuntaa ja Pohjois-Hämettä. Olen itse luokitellut tämän jopa yhdeksi merkittävimmistä nykyisen Pirkanmaan peruspilareista. Nimittäin tuolloin alueen osuusmeijerit yhtyivät osuuskunta Maito-Pirkaksi, mikä oli Hämeenkyrön maitopitäjälle iso asia. Uusi meijeri avattiin Tampereen Nekalassa vuonna 1962.

Uusi tie oli merkittävä parannus niin maitotaloustuotteiden kuljetukseen kuin muihinkin elintarvikealan ja karja-, maa- ja metsätalouden kuljetuksiin. Tähän sopii myös hyvin nykyinen iskulause ”*Valtatie 3 on Suomen ruokatie*”. Nykyinen iskulause sisältää lisäksi viennin valtavyöhykseen. Sitä se on ollut myös Kyro Oy:n paperille. Laajentunut tieverkko ja lisääntyneet kuljetukset sekä Hämeenkyrön jääminen rautatieyhteyksien ulkopuolelle vaikuttivat suuren liikennöitsijämäärän muodostumiseen. Hämeenkyrössä on ollut runsaasti kuorma-, linja- ja taksiautoilijoita.

1960-luvun alkupuolella perustettiin Tampereen keskussairaala. Tiedeyhteiden paranemisella oli tärkeä sairaanhoidollinen merkitys niin kiireellisissä kuin kiireettömissä tapauksissa. Itsekin jouduin tuon 1960-luvulla toteamaan, kun minulta poistettiin keskussairaalassa kitarisat.

Samaan muutos aikaan aloitti myös Tampereen yliopisto yhteiskunnallisena korkeakouluna, joka omalta osaltaan oli johdatus maakunnan voimakkaaseen kehittymiseen. Tuohon instituutioon perehdyin vasta 1980-luvun alussa.

Työpaikat Ylöjärvellä ja Tampereella tulivat hämeenkyröläisiä lähemmäksi uuden tien myötä. Kaikki eivät päässeet tai halunneet töihin Kyrölle. Sotien jälkeen syntyneet ikäluokat siirtyivät työmarkkinoille, joille pystyi liikkumaan hyvin 30-50 kilometrin päähän,

kun henkilöautoilu lisääntyi. Toki moni työläinen kuten myös opiskelija jäi sille tielleen, eikä Hämeenkyröön palannut. Sitä ei voi kuitenkaan laittaa uuden tien syyksi.

Hämeenkyrön väkiluku oli vuonna 1963 noin 10700 asukasta. Alimmillaan se kävi 1980-luvulla 9000 asukkaan tuntumassa. Nyt se on noin 10400.

Henkilöautoilun voimakas kasvu 1960-luvulla

Henkilöautojen maahantuonti oli säännösteltyä ja tuontiluvan varaista vuoteen 1962 asti. Vuonna 1960 Suomessa oli noin 160 000 rekisteröityä henkilöautoa, vuosikymmenen päättyessä määrä oli jo 643 000. Vuonna 1965 rikkoutui ensimmäisen kerran 100 000 ensirekisteröidyn henkilöauton raja.

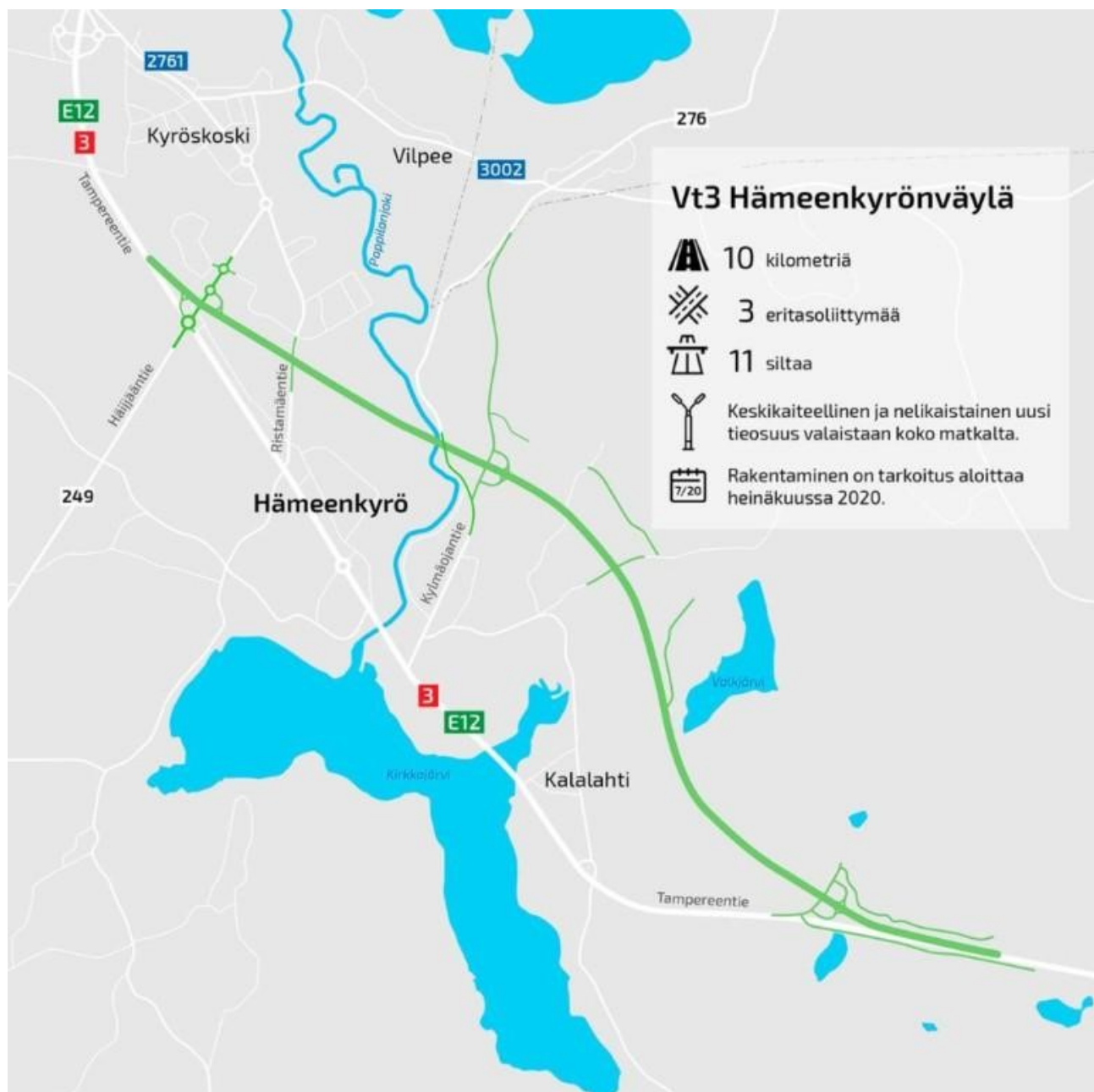
Hämeenkyrössä kasvu ei ollut yhtä voimakasta, sillä 10 vuoden aikana henkilöautojen määrä kasvoi 452:sta 1513:een. Veljeni osti ensimmäisen vanhan Volgansa vuonna 1966. Toinen idän ihme oli enoni uusi Elite. Yksi serkuistani ajoi työmatkoillaan vanhalla ”Mossella”, jota sanottiin ”rypyksi”. Se oli idän ihmeen ”läntinen versio” peltimuotoilultaan. Yhdellä naapurin isännällä oli auto vielä idempää, joka kuitenkin luokiteltiin länsiautoksi. Se oli ”Luupää-Datsun” (Bluebird).

Parempi tie loi mahdollisuuden liikenneturvallisuuden paranemiselle, mutta voimakas autoilun kasvu taas heikensi sitä. Kun vauhdit kasvoivat, niin onnettomuudet – myös liikennekuolemat – lisääntyivät huomattavasti, myös Vaasantiellä. Turvallisuuden parantamiseen ja liikennevalvontaan liittyneet säännöt ja toimet sekä poliisin resurssit tulivat monia vuosia jäljessä.

Kahdesta tieliikenteen epäkohdasta 1960-luvun alussa kertovat hyvin **Reino ”Repe” Helismaan** laulut. Seutulan polkassa kuvataan sekä autoilun kasvu (*”Miehiä riittää ja autoja riittää maan joka kolkassa”*) että rattijuopumuksen seuraukset, joista legendaarisin oli vankityömaa Seutulan lentokentällä. Toisessa laulussa on kaksi kaveria, jotka intoutuvat autoilun lumoihin, jonka lopputulemana on: *”Viikko sitten Lahden pikatiellä kuoli toinenkin.”*

Uusi Hämeenkyrönväylä tekee osasta uutta tietäkin vanhan tien – markkinointia ja maisemia

Hämeenkyrönväylän noin 10 kilometrin osuus avautuu liikenteelle vuoden 2022 lopulla ja valmistuu lopullisesti vuonna 2023. Nykyinen kolmostie muuttuu vanhaksi tieksi, paikallistieksi, Kalalahden ja Kirkonkylän kohdalla. Oheisessa kartassa uusi väylä menee vihreän linjan mukaisesti nykyisen kolmostien pohjoispuolella.



Miten paikallistieksi jäävää osuutta jatkossa nimitetään?

Vanhaksi tieksi muuttuu myös Yhteiskoulun takaa kohta, mistä vielä 1970-luvulla liikuntatunneilla **Matti Yrjölä** hiihdätti meitä kolmostien yli. Yksi pirkanmaalaisuuden peruspilari on Pirkan hiihto, jonka hiihtäjät ovat vuodesta 1955 saakka olleet yhteydessä Vaasantiehen. Nykyisin kolmostien alikulut Kyröskosken tuntumassa ja Pinsiössä ovat Pirkan hiihtoon hyvät ja turvalliset.

Uutta teollisuus-, logistiikka- ja kauppa-aluetta syntyy Hämeenkyröön nyt niin Hanhijärvelle kuin Tippavaaraan. Hämeenkyrön kunta mainostaa niitä aktiivisesti: *"Tippavaara – Hämeenkyrön vahvin kaupallinen alue laajenee. Hanhijärvi – Teollisuuden ja logistiikan uusi keskus"*.

Kolmostien muu parantaminen aina Vaasaan asti on edelleen vireillä. Pirkanmaalla rahoitusta odottavat liikenneturvallisuuden kannalta vaaralliset kohdat: Ikaalisissa Mansoniemi-Riitiala ja Parkanossa Alaskylä. Kolmostie osana eurooppalaista E12-tietä ei monilta kohdin täytä valtateille asetettuja palvelutasotavoitteita. Osa siitä - väli Jalasjärvi-Laihia - ei edes kuulu pääväyläverkkoon, mikä epäkohta tulisi pikimmiten korjata.

Hämeenkyrön kunnanjohtaja **Antero Alenius** on esittänyt kunnan kilpailukyvyn kehittämisen kolmiloikan vuoteen 2025 mennessä. Toinen loikka on paikallisen liikenneverkon uudistus. Hän on myös pohtinut, mitä tiehistoria on vaikuttanut kunnan kehitykseen, miten se on tukenut kehitystä, miten heikentänyt? Positiivista lisäpohdintaa kunnanjohtajalle on tuonut, miten "vanhan vanhan tien" mutkineen kaikkineen voisi paremmin hyödyntää? Voisiko sen kansallisesti palkitun maiseman – kulttuurillisesti arvokkaan Maisematien - vetovoimaa lisätä? Samaan ajatteluun kuuluu "tulevan vanhan tien" merkityksen pohtiminen. Tuoko korona-aika ja siitä toipuminen uhkia vai mahdollisuuksia?

Olemassa olevasta Hämeenkyrön vanhan keskustan historiakierroksesta on tässä pohdinnassa apua. Ehkä tästä kirjoituksestaniikin on jotakin apua.

Edellisen kerran uutta tietä juhlittiin vuonna 1963

Nykyisen Vaasantien valmistumisvuoden todentaminen on jäänyt minulta vielä kertomatta. Tein nyt varmistuksen Hämeenkyrön historian osasta III, joka ulottuu vuodesta 1866 vuoteen 2000: *”Tie, joka lyhensi Tampereen ja Hämeenkyrön välimatkaa useilla kilometreillä, valmistui lopullisesti 1963.”* Olin silloin 5-vuotias. Vuotta ennen syntymääni kunnanvaltuusto oli lausunnollaan mahdollistanut uuden tielinjauksen.

Mitäpä tähän voisi lisätä? Ainakin sen, että tieverkko Hämeenkyrössä parani muuallakin 1950- ja 1960-luvuilla kuten Häijään, Viljakkalan ja Suodenniemen suuntiin sekä muiltakin osin. Pappilanjoen uusi silta oli valmistunut jo vuonna 1947. Sitä on paranneltu useasti sen jälkeen. 1950-luvulla muun muassa uuden kunnantalon myötä palveluja siirtyi silloisen runkotien läheisyyteen.

Mihin suunnitteilla oleva uusi kunnantalo sijoittuu? Onko uudella tiellä vaikutusta kirjoituksessa aiemmin mainitun Pirkanmaaksi laajentuneen osuuskauppaliikkeen kauppatoimintaan 2020-luvulla? Ja muitakin kysymyksiä vastausta odottamassa varmasti on.

Valmistumassa olevan Hämeenkyrönväylän, joka alkujaan oli nimeltään ohitustie, suunnittelu-, valmistelu- ja päätöksentekoprosessi vei aikaa noin 60 vuotta. Sen historia vaikutuksineen on oma lukunsa, josta minäkin jotain muistan ja tiedän ilman historia-aineistoja.

Jouni Koskela

Pirkanmaan liiton edunvalvontapäällikkö

VT3:n ohjausryhmän ja eduskuntaverkoston pääsihteeri 2019-2020