



Hämeenlinnan KKYK, liikenneselvitys

Liikenneselvityksen aineisto ja alustavat tulokset

Kalvosarja 17.5.2016



Sito – Parhaan ympäristön tekijät



Kantakaupungin yleiskaavan liikenneselvitys

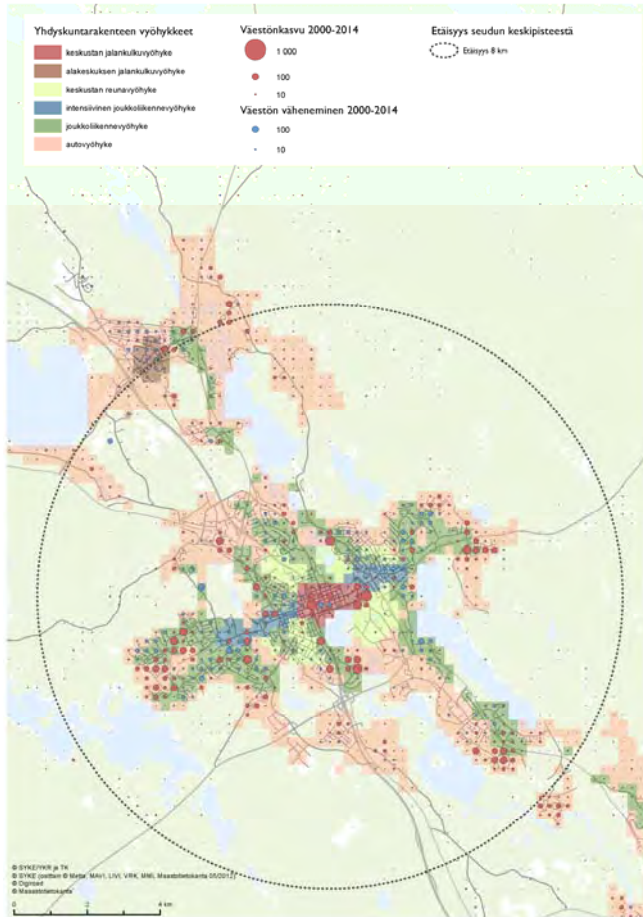


Sisältö:

1. Liikenteen nykytila-analyysi
 - Lähtökohdat
 - Maankäyttö
2. Tavoitteellinen maankäyttö ja liikenne-ennuste 2035
3. Suunnittelun erityiskohteet:
 - Kirstula-Mäkelä-Tiiriö
 - Moreenin yritys- ja logistiikka-alue
 - Vt10 liikennekäytävä
4. Tavoiteverkko 2040
5. Uudet yhteystarpeet, kehittämisspolku

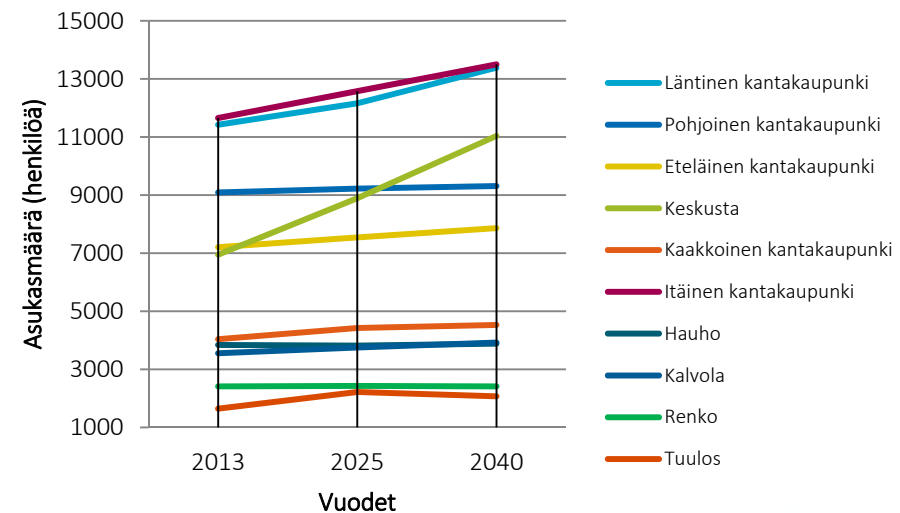


Väestö



Kuvalähde: Urban Zone 3, alustavaa materiaalia

- Kehitystrendi 2000-luvun alusta:
-> väestönkasvu keskittyy keskustan ja kantakaupungin alueelle kun taas väestökatoa ilmenee reuna-alueilla (alakeskusten alueella, autoilu-vyöhykkeellä).
- Kehityksen ennustetaan jatkuvan melko saman kaltaisena vuoteen 2040.
- Asukasmäärän kasvu on oletettu asettuvan noin tasoon +400-480 asukasta/vuosi (2015-2035).



Hämeenlinnan liikenneverkko selvitys
Autonomistus ja Urban Zone -vyöhykkeet

Autonomistus

- Väh. 2 auton as.kuntia 30 - 50 %
- Väh. 2 auton as.kuntia yli 50 %
- Autottomia as.kuntia 30 - 50 %
- Autottomia as.kuntia yli 50 %

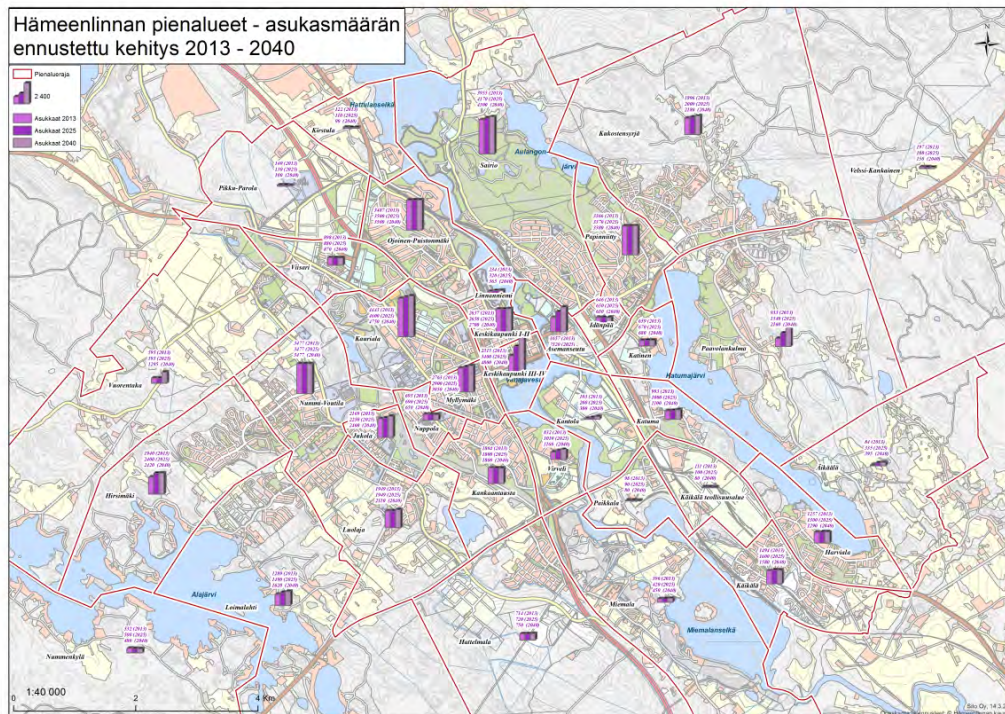
Urban Zone -vyöhykkeet

- keskustan jalankulkuvyöhyke (1)
- alakeskuksen jalankulkuvyöhyke (10)
- keskustan reunavyöhyke (2)
- intensiivinen joukkoliikennevyöhyke (3)
- joukkoliikennevyöhyke (4)
- heikko joukkoliikennevyöhyke (45)
- autovyöhyke (5)

Lähde: Kanta-Hämeen LJS, KPR 2011, SYKE; Urban Zone Opaskartta; © Hämeenlinnan kaupunki
 Sijo 8.1.2013 / Lin

Lähde: Kanta-Hämeen LJS, YK 2011 SYKE: Urban Zone
Opaskartta: © Hämeenlinnan kaupunki
Sito 8.1.2013 / Lin

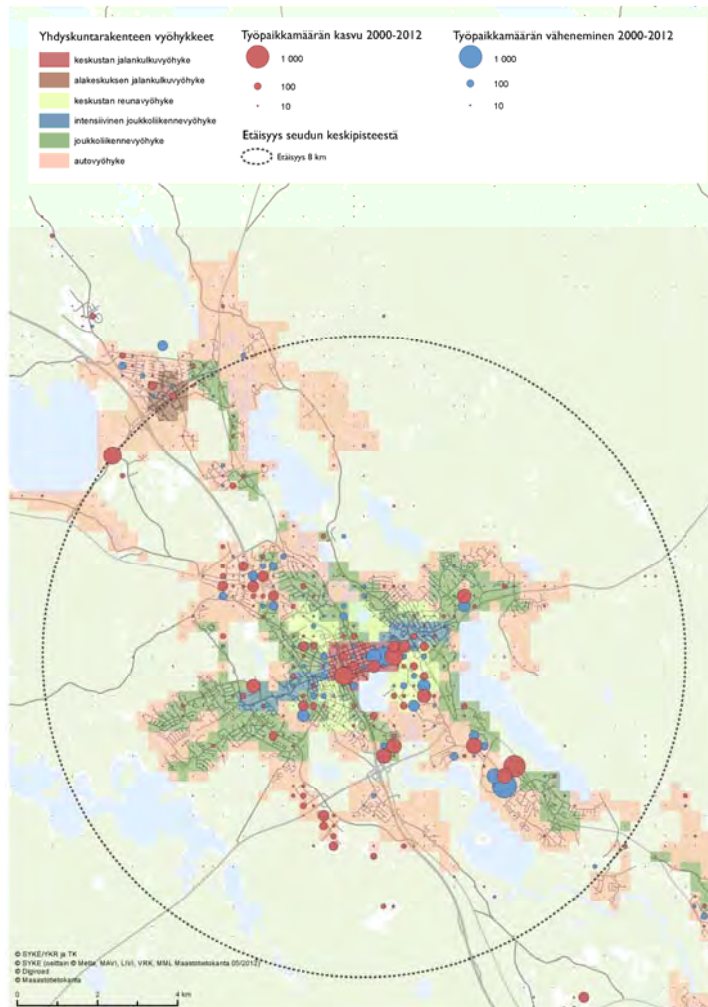
Väestöennuste kantakaupungin alueella



- Vuoteen 2040 mennessä ennustetaan väestönkasvua erityisesti keskikaupungin pienalueille (keskusta, Myllymäki ja Kauriala).
 - Kasvusta jopa 4000 uutta asukasta sijoittuu keskusta tiivistäen nykyistä rakennetta
- Merkittävää kasvua myös muilla läntisillä pienalueilla (Vuorentaka, Hirsimäki, Loimulahti) ja itäpuolella (Sairio, Kukostensyrjä ja Siiri).
- Laantuvaa kehitystä joillakin pohjoisilla (Kirstula, Pikku-Parola) ja kaakkoisilla alueilla (Paikkala, Käikälä).

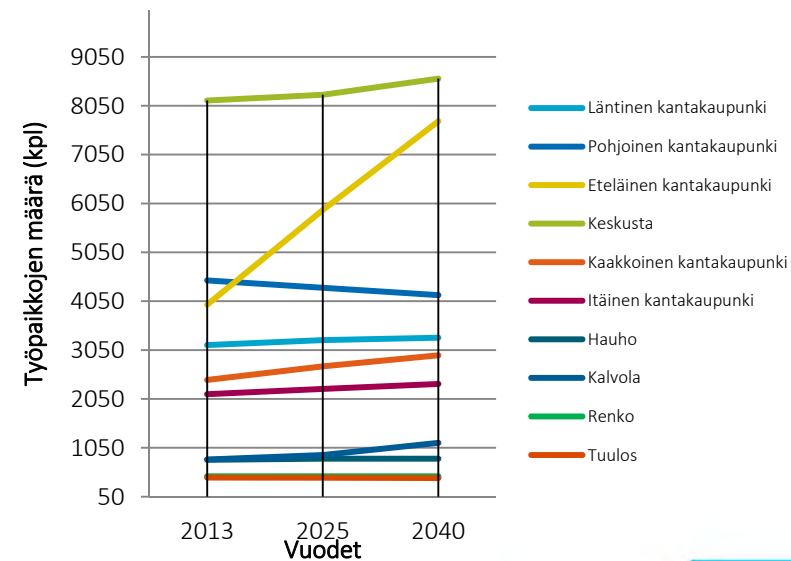
Vuoteen 2040 mennessä Hämeenlinnan oletettu asukasmäärän kasvu on noin 9 600 asukasta (67 900 → 77 500)

Työpaikat

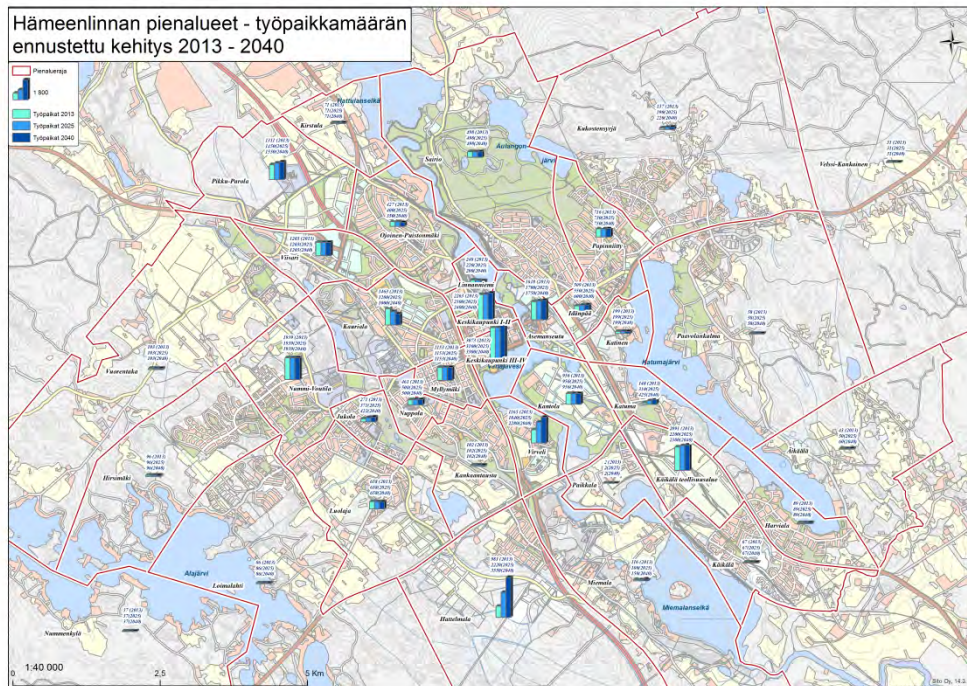


Kuvalähde: Urban Zone 3, alustavaa materiaalia

- Kehitystrendi 2000 - 2012:
-> työpaikat keskittyivät keskusta kantakaupungin alueelle kun taas niiden vähenemistä tapahtuu tasaisemmin eri puolilla kaupunkia.
- Kehityksen ennustetaan jatkuvan melko samankaltaisena vuoteen 2040. Suurinta kasvua ennustetaan Eteläisen kantakaupungin alueelle ja laantuvaa kehitystä Pohjoisessa kantakaupungissa.



Työpaikkaennuste kantakaupungin alueella

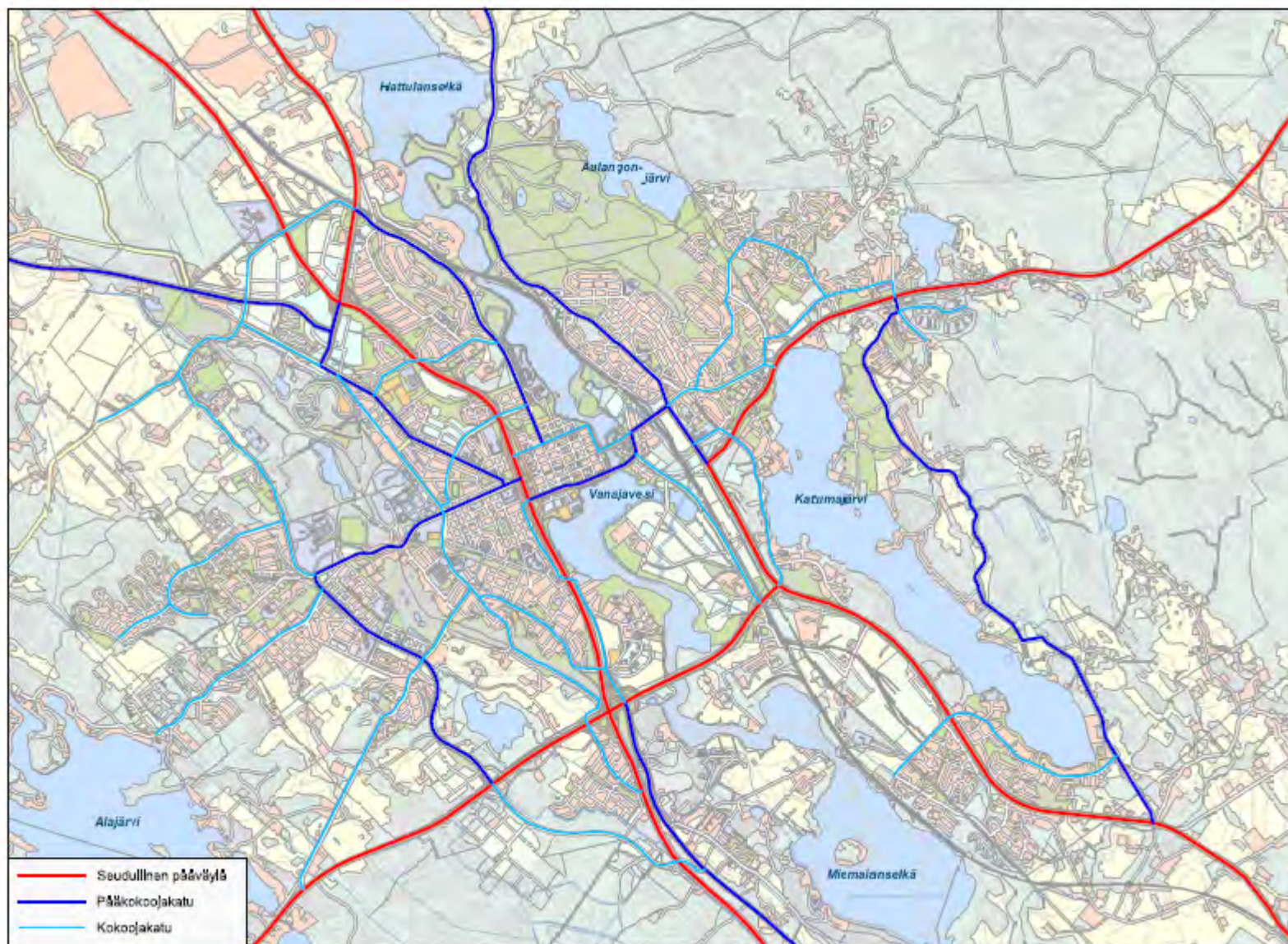


- Vuoteen 2040 mennessä odotetaan työpaikkamäärien merkittävää kasvua keskikaupungissa ja eteläisillä pienalueilla (Hattelmala, Virveli).
- Työpaikkojen ennustetaan lisääntyvän myös mm. Idänpäässä, Asemanseudulla, Pikku-Parolassa, Kukostensyrjässä. Selkeimmin vähenemistä odotetaan tapahtuvan Kaurialassa.
- Pääosin työpaikkamäärien oletetaan kuitenkin pysyvän lähes ennallaan.

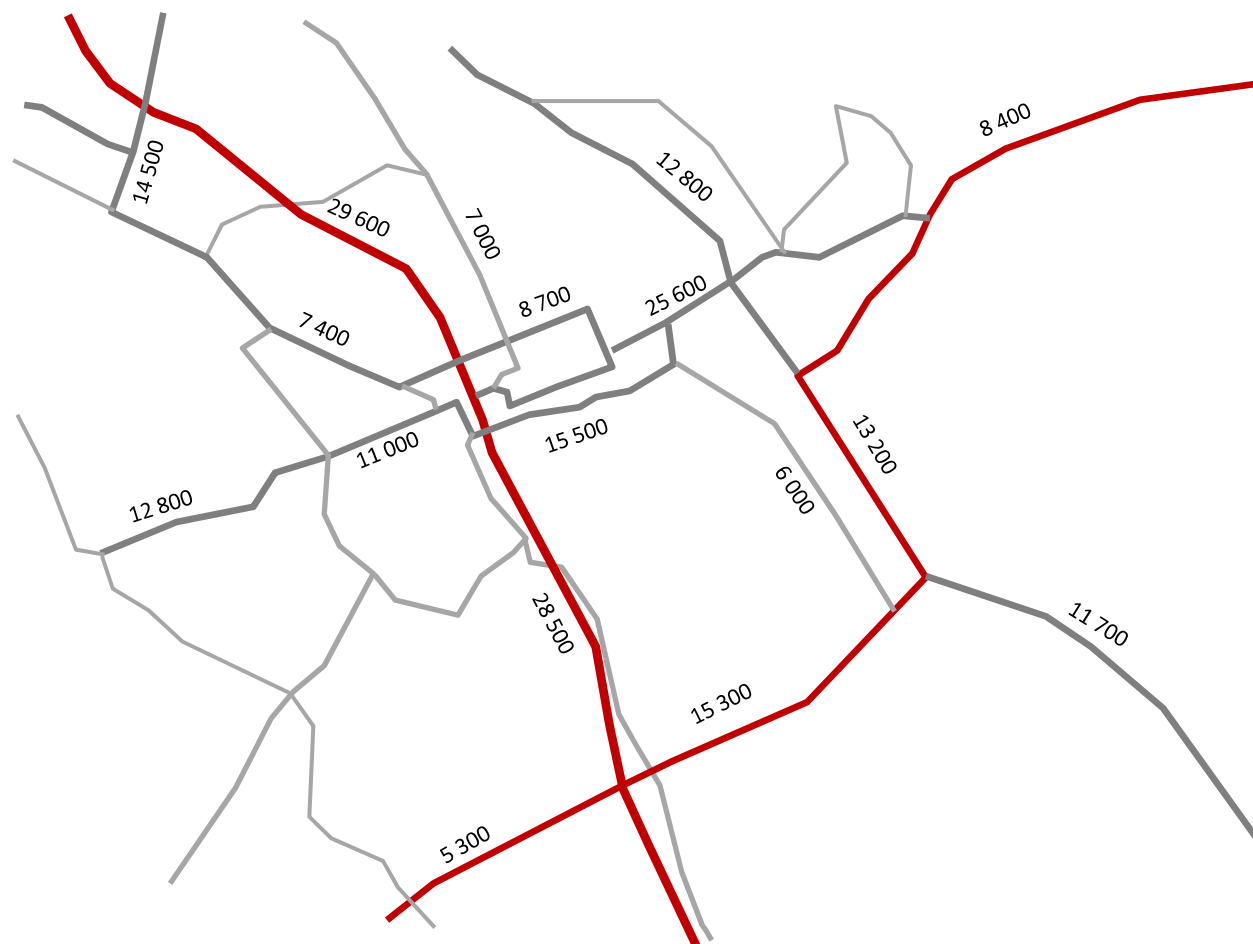
Vuoteen 2040 mennessä Hämeenlinnan oletettu työpaikkamäärän kasvu on noin 5 000 työpaikkaa (28 500 → 33 500)



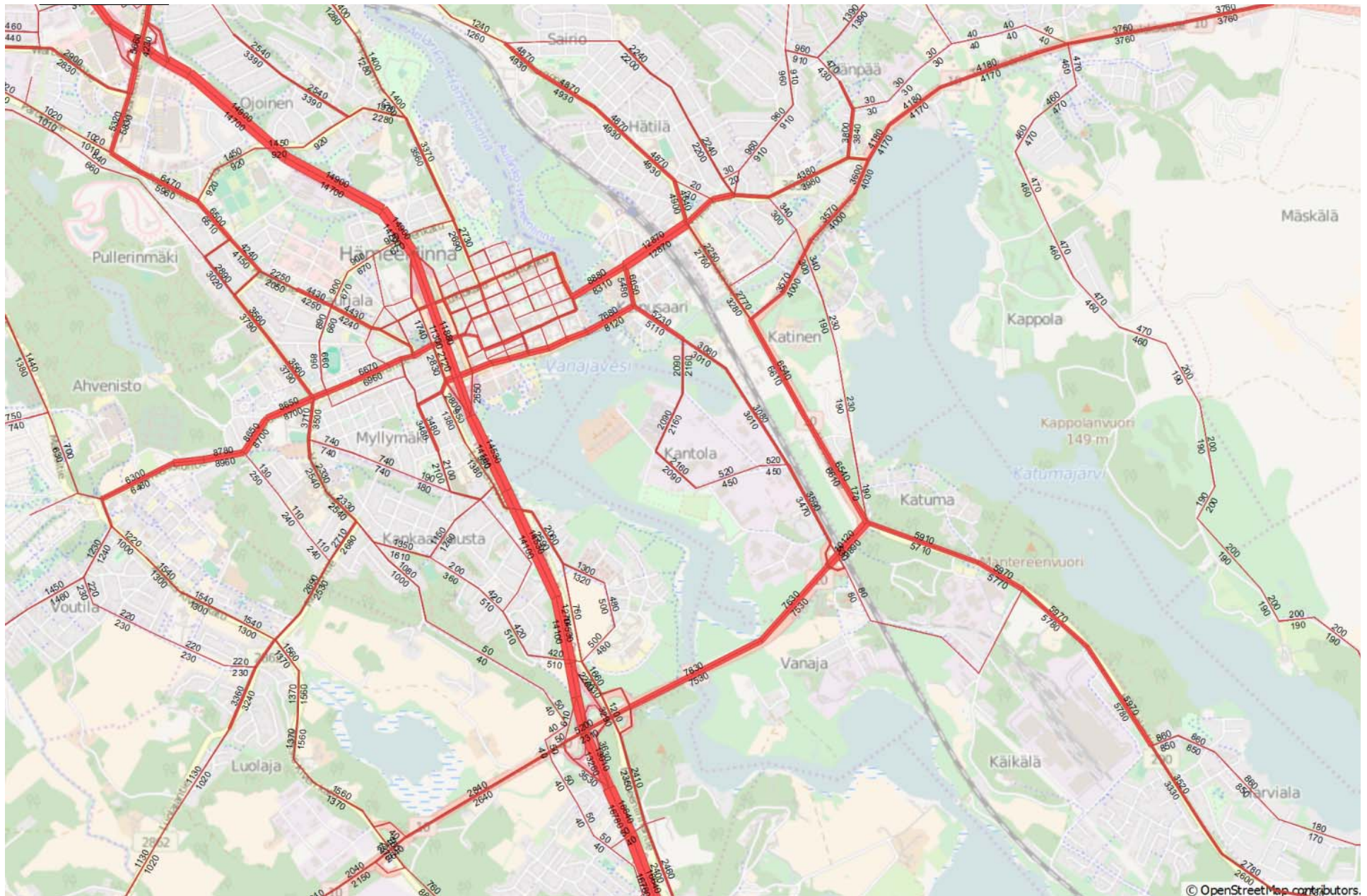
Liikenneverkon nykytila



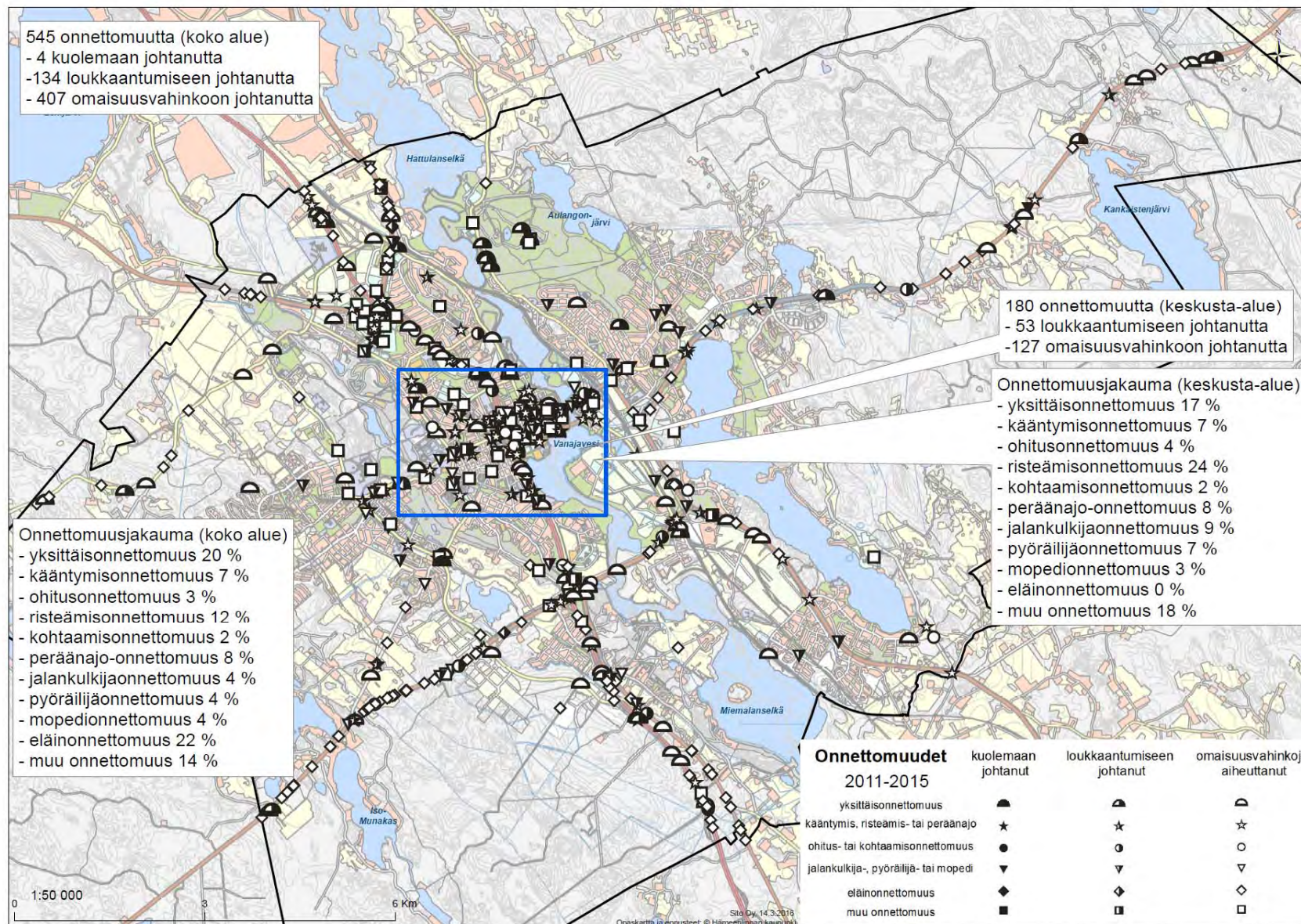
Nykyliikennemäärät 2015



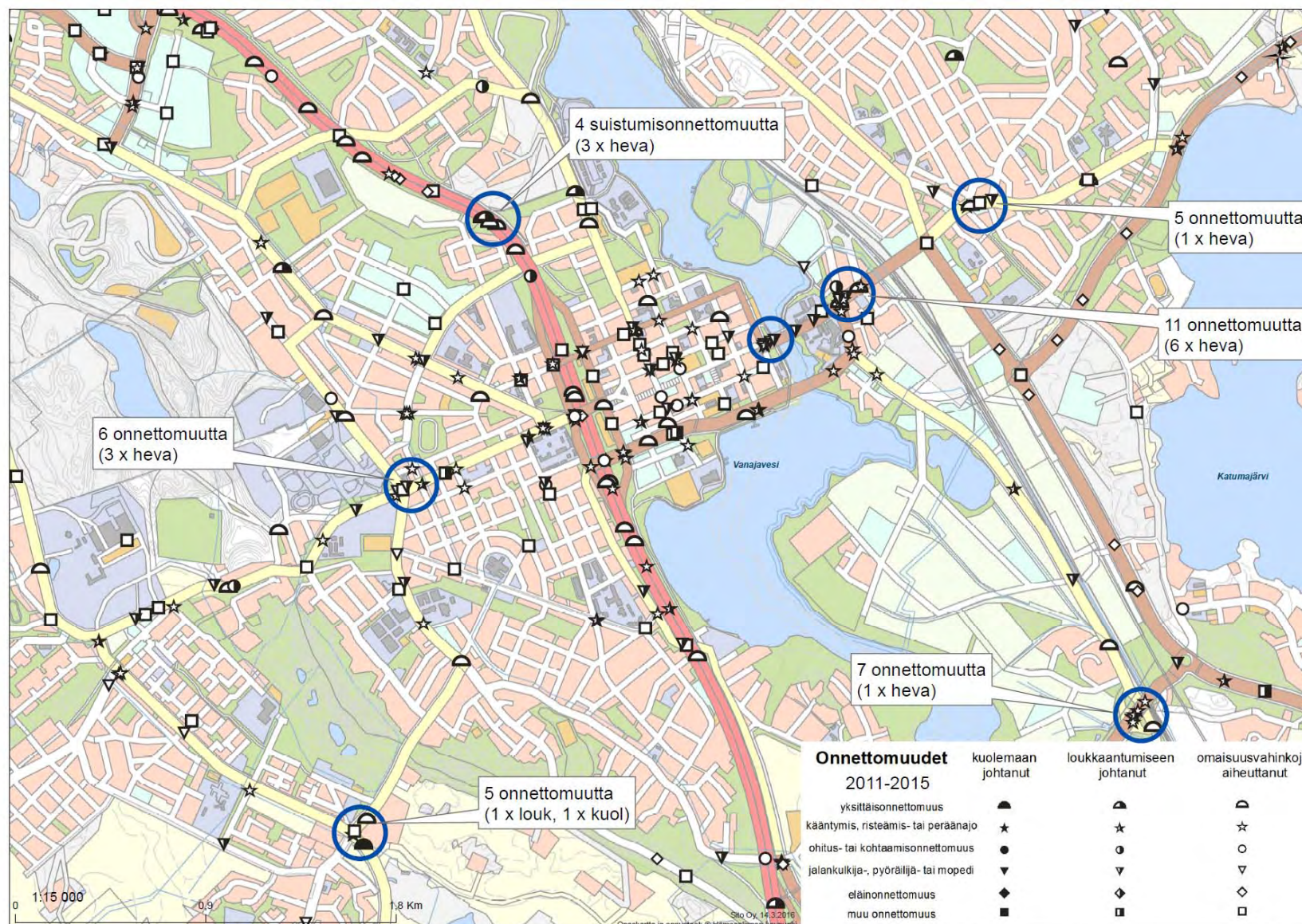
Liikennemäärät 2015, liikennemallituloste



Liikenneonnettomuudet

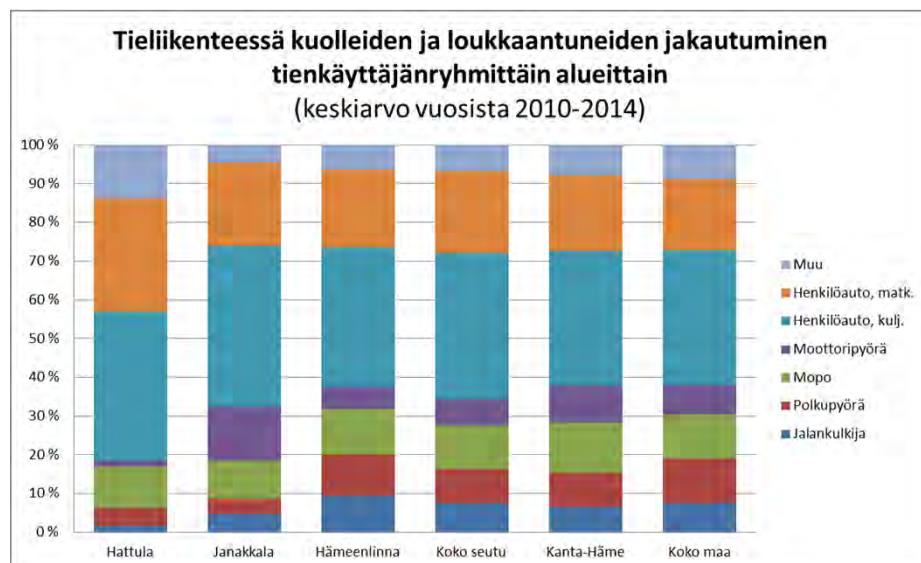


Keskustan onnettomuudet

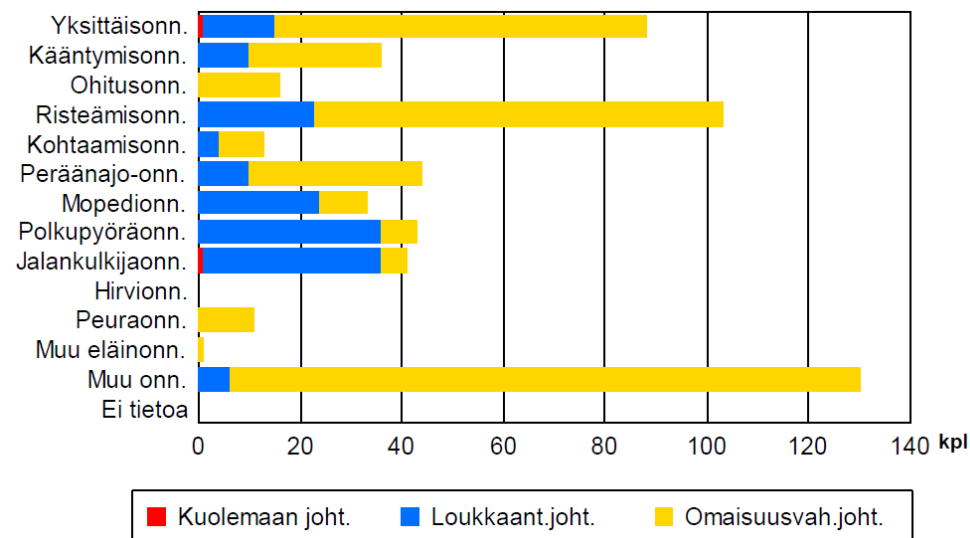


Onnettomuudet

- **Hämeenlinnassa sattuu** asukasmäärään suhteutettuna keskimäärin yhtä paljon henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia (134 kpl) kuin koko maassa keskimäärin.
- **Kävelijöiden ja pyöräilijöiden** osuus seutukunnan heva-onnettomuuksien uhreista oli noin kuudenneksen (16 %), mikä on matalampi kuin koko maassa keskimäärin (19 %). Hämeenlinnassa kävelijöiden ja pyöräilijöiden osuus uhreista on lähes viidenneksen (20 %).
- **Katuverkolla** tapahtuu eniten risteys- ja yksittäisonnettomuuksia, mutta loukkaantumissa esiin nousee jalankulkija- ja pyöräonnettomuudet.



Heva-onnettomuuksien jakautuminen käyttäjärhmittäin

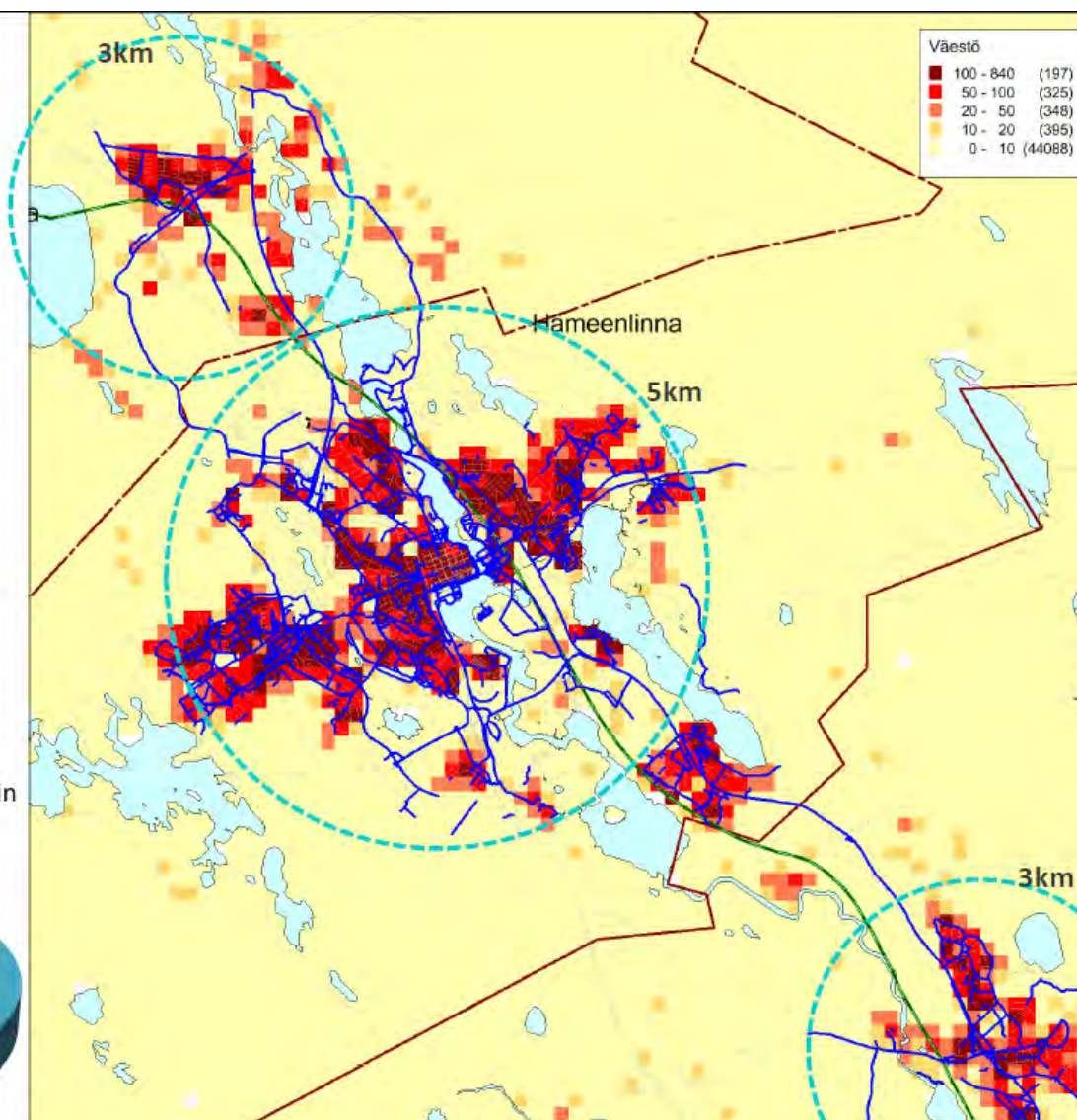
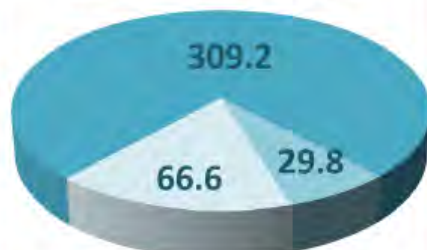


Katuverkon onnettomuudet onnettomuusluokittain

Pyöräliikenne

Nykyinen maankäyttö ja pyöräverkko (2014 tilanne)

Pyöräverkon laajuus (km) kunnittain
nykytilanteessa
(ei hallinnollisen luokituksen mukaan)

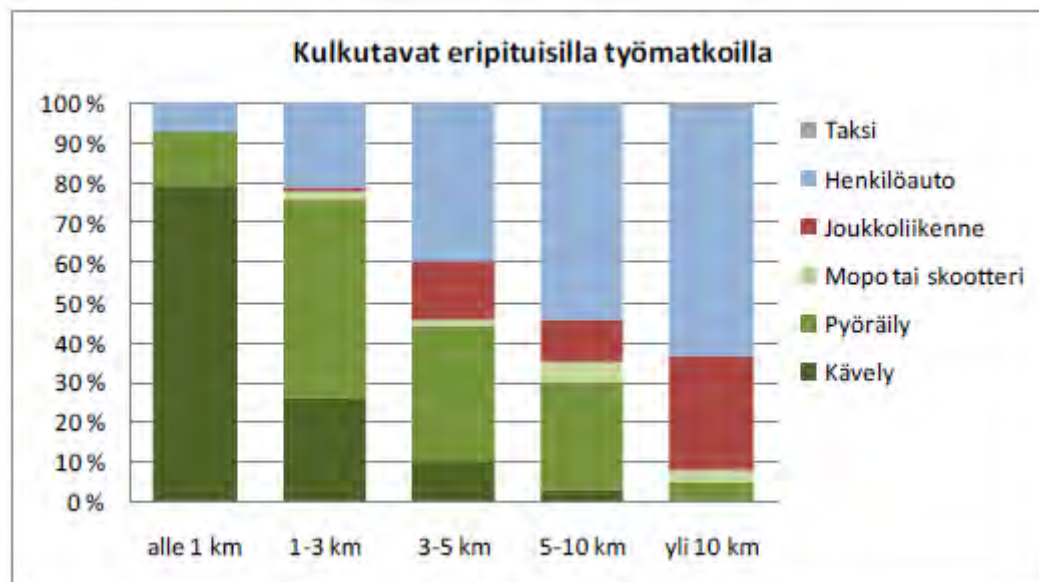


Punainen = hyvä pyöräiltävyys
Sininen = heikko pyöräiltävyys
Vihreä = uudet yhteydet

Pyöräliikenteen pääverkon keskeinen määrittelyperuste on kysyntä.

Yleistä liikkumisesta

- Ihmisten liikkuminen perustuu Kanta-Hämeessä ja Hämeenlinnassakin suurelta osin henkilöautoiluun. Henkilöauton osuus päivittäisistä matkoista on maakuntatasolla 58 %. Hämeenlinnan keskusta-alueella autoilun osuus laskee 48 %:iin, kun kävelyn ja pyöräilyn osuudet nousevat (yht. 43 %)
- Joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus on eri lähteistä riippuen Hämeenlinnassa n. 5-9 %.
- Kanta-Hämeessä asuvat tekevät keskimäärin noin 3,2 matkaa/vrk.
 - Työ- ja työasiamatkojen osuus on 31 %.
 - koulu- ja opiskelumatkojen osuus on 11 %,
 - ostos- ja asiointimatkojen 30 % ja moninaisten vapaa-aian matkojen 28 %.



Liikennejärjestelmäsuunnitelman kriittiset matkat



Liikennejärjestelmän kehittämisen kannalta kriittisimpiä matkoja ovat Kanta-Hämeessä:

- Joukkoliikenteellä/kävelen ja pyörällä tehtävät erityyppiset matkat kaupunkiseutujen ydinalueilla
- Joukkoliikenteellä tehtävät pitkät työ- ja työasiamatkat pääkaupunkiseudulle ja Helsinki-Vantaan lentoasemalle
- Turvalliset kävelen ja pyörällä tehtävät koulumatkat kaikilla aluetyypeillä
- Ikääntyneiden omatoimiset asiointimatkat sekä joukkoliikenteellä tehtävät työ- ja opiskelumatkat kunta-/palvelukeskuksista keskuskaupunkiin
- Palvelukeskusten lähipalvelujen ja työpaikka-alueiden saavutettavuus kävelen ja pyörällä, työ-, opiskelu- ja asiointimatkat
- Autottomien työ-, opiskelu- ja asiointimatkat haja-asutusalueelta lähimpään palvelukeskukseen

→ Nämä tulee erityisesti huomioida yleiskaavan maankäyttö- ja liikenneratkaisuja suunniteltaessa



Liikennejärjestelmäsuunnitelman kärkitoimenpiteet kaupunkiseuduilla



- Valtateiden ja niitä ympäröivän maankäytön yhteenkytkennän vaiheistettu parantaminen kaikilla kaupunkiseuduilla
- Valtatien 10 Hämeenlinnan kohdan, kantatien 54 Riihimäen kohdan ja valtatie 2 Forssan kohdan tiejärjestelyjen suunnitelmavalmiuden parantaminen osana laajempia liikennekäytäviä
- Seudullisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien ajantasaistaminen
- Avoimen joukkoliikenteen sekä kuntien henkilökuljetusten seudullisen kokonaissuunnittelun ja –hankinnan käynnistäminen sekä hankintaorganisaatiomallien selkeyttäminen kaikilla kaupunkiseuduilla.
- **Pyöräilyn ympärivuotisten laatukäytävien** määrittäminen, priorisointi kunnossapidossa sekä **merkitseminen yleiskaavoihin** kaikilla kaupunkiseuduilla.
- Viisaan liikkumisen toimenpiteiden kunta- ja hallintokunta-kohtainen konkretisointi sekä käynnistäminen kaikilla kaupunkiseuduilla.
- Kuljetusten kannalta keskeisten kohteiden opastuksen parantaminen.
- **Valtatien 3 ja sitä ympäröivän maankäytön yhteenkytkennän** kehittäminen Hämeenlinnan sekä Hyvinkään-Riihimäen kaupunkiseuduilla
- **Liityntäliikenne- ja liityntäpysäköintijärjestelyjen** priorisointi ja kehittämisohjelman laatiminen



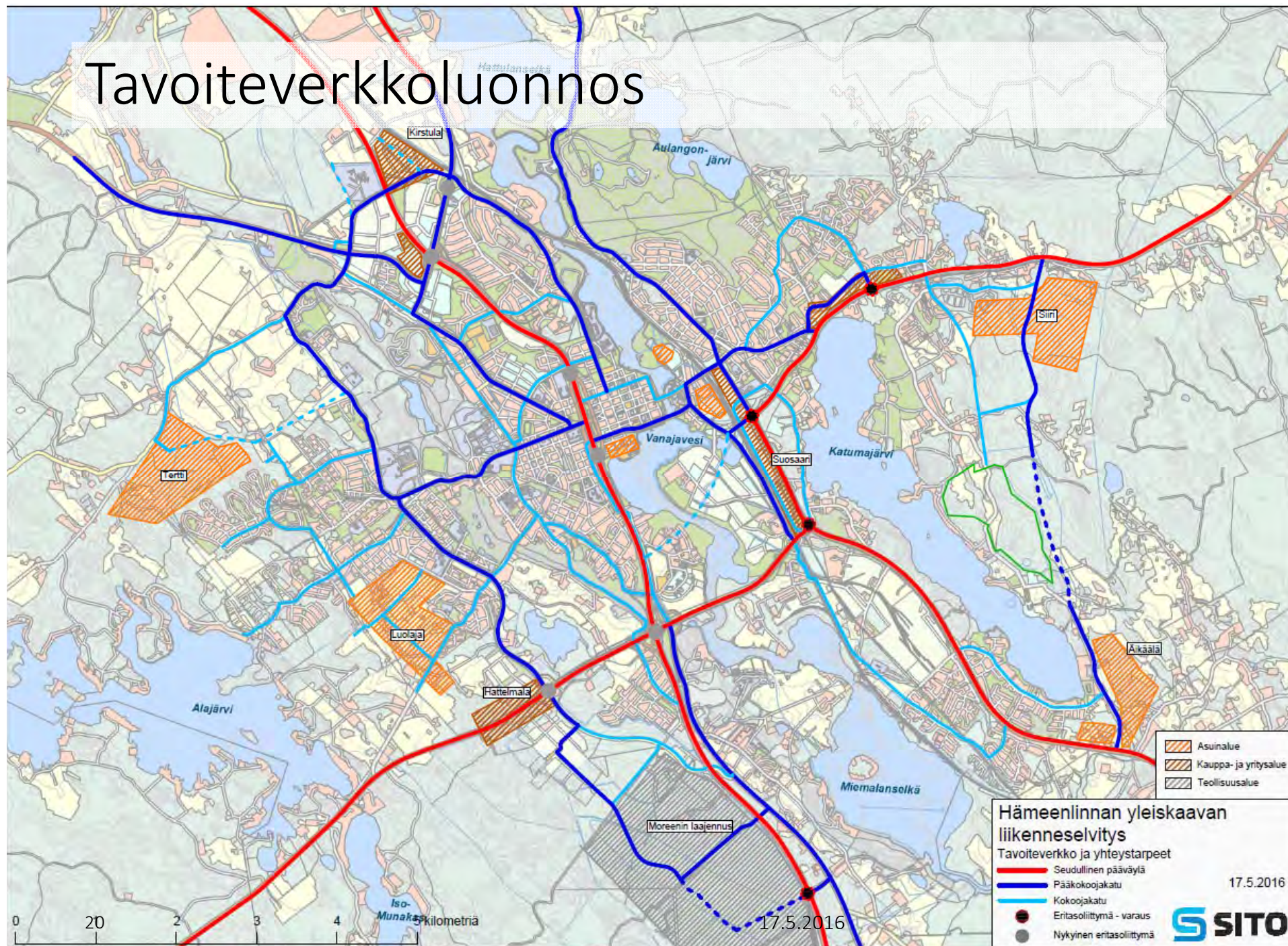
Uuden maankäytön tuomat haasteet

- Elinkeinoelämä:
 - Moreeni on valtakunnallisesti merkittäviä logistiikka- ja yritysalueita
 - Kaupan osalta merkittäviä alueita ovat:
 - Kirstulan alue (Tiiriö nykyisin)
 - Vt 10 kaupan alueet (uudet alueet)
 - Nämä lisäävät liikennettä mm. valtatiellä 10, Kirstula-Tiiriö katuverkolla, mt 130:llä

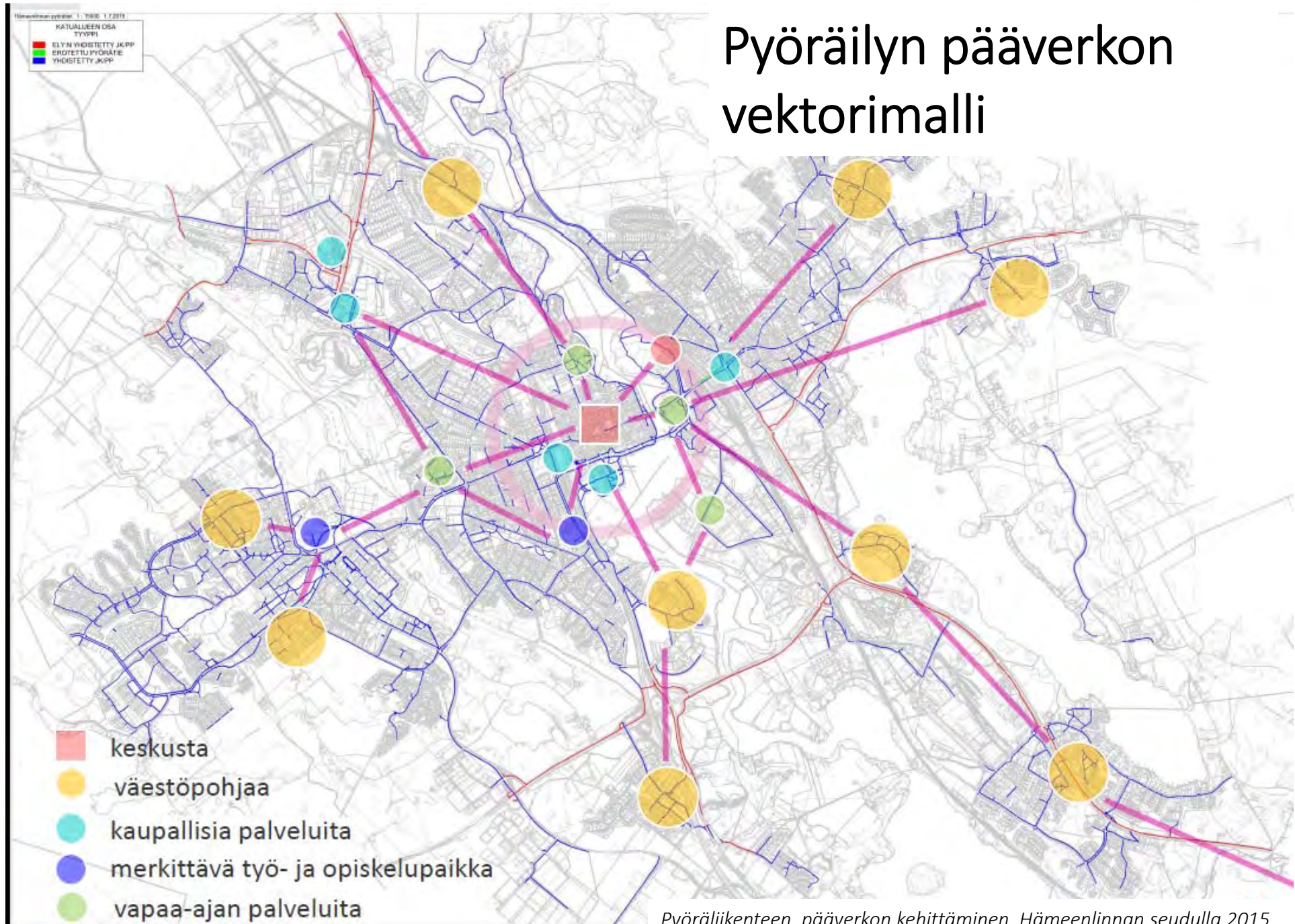
- Yleiskaava toteuttaa melko hyvin kaupungin tiivistämistä ja pyrkii ehkäisemään kaupunkirakenteen hajautumista
 - Merkittävää täydennysrakennusta keskusta-alueella
 - Luolajan alue kiinni nykyisessä yhdyskuntarakenteessa
 - Satelliittialueiksi luettavia ovat Harviala, Siiri, Tertti ja Äikäälä. Alueiden tavoitteellista kehittämisvolyyymia on tarkistettu alaspäin uudessa yleiskaavassa.

- Merkittävät uudet alueet on suunniteltava kokonaisuuksina ja tavoitteena on ottaa ne heti joukkoliikenteen piiriin

Tavoiteverkkoluonnos

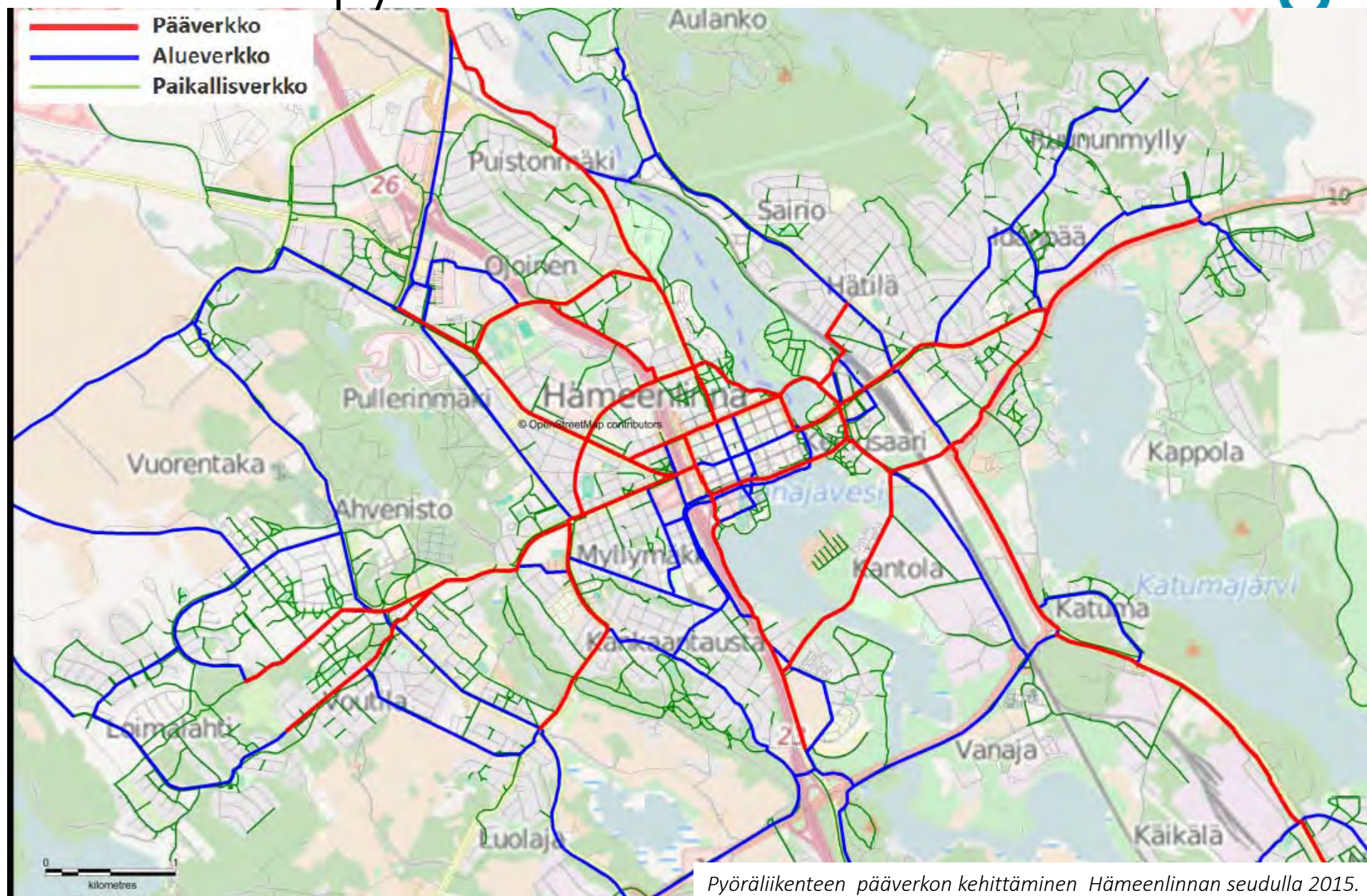


Pyöräilyn pääverkon vektorimalli



Pyöräiliikenteen pääverkon kehittäminen Hämeenlinnan seudulla 2015.

Ehdotus pyöräliikenteen verkoksi



Pyöräliikenteen pääverkon kehittäminen Hämeenlinnan seudulla 2015.

Liikenne-ennusteen päivitys

Liikennemalli 2040, päivitys kevät 2016

Sisältää ajoneuvoliikenteen perusennusteet:

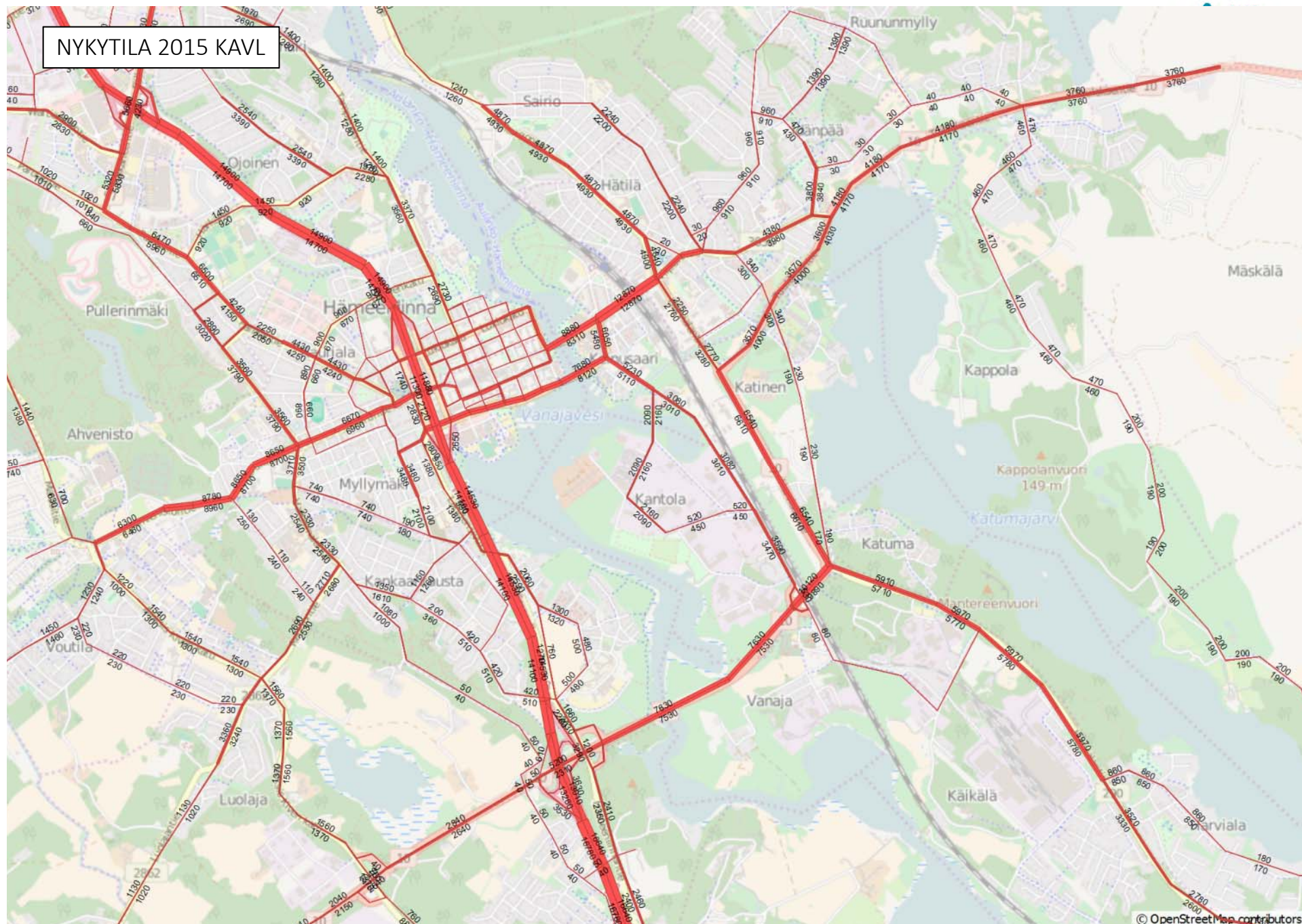
- ve 0+
- ve 1 (sis. uusia katuja mm. Paasikiventien jatke)
- hankekohtaiset lisätarkastelut



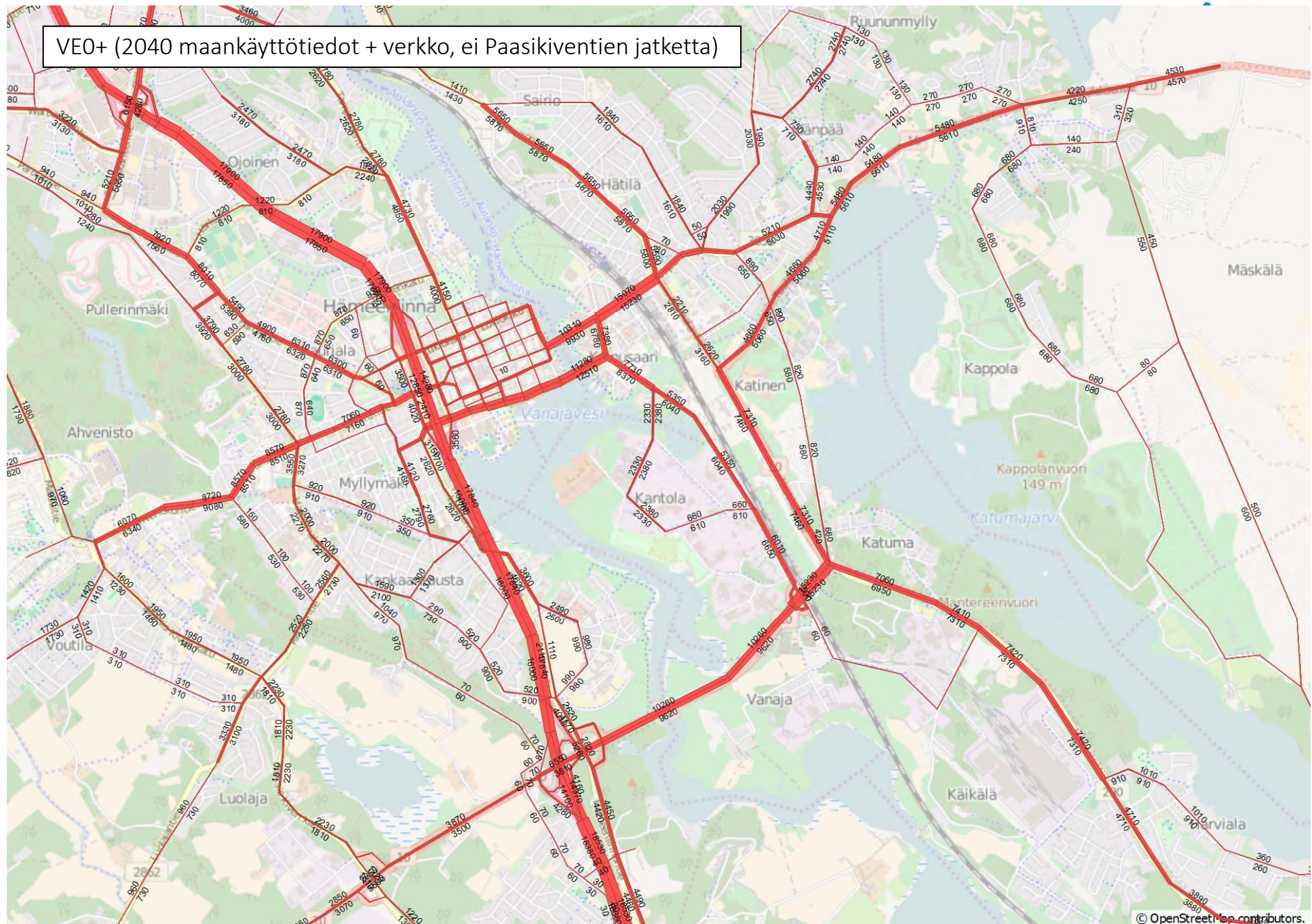
Sito – Parhaan ympäristön tekijät



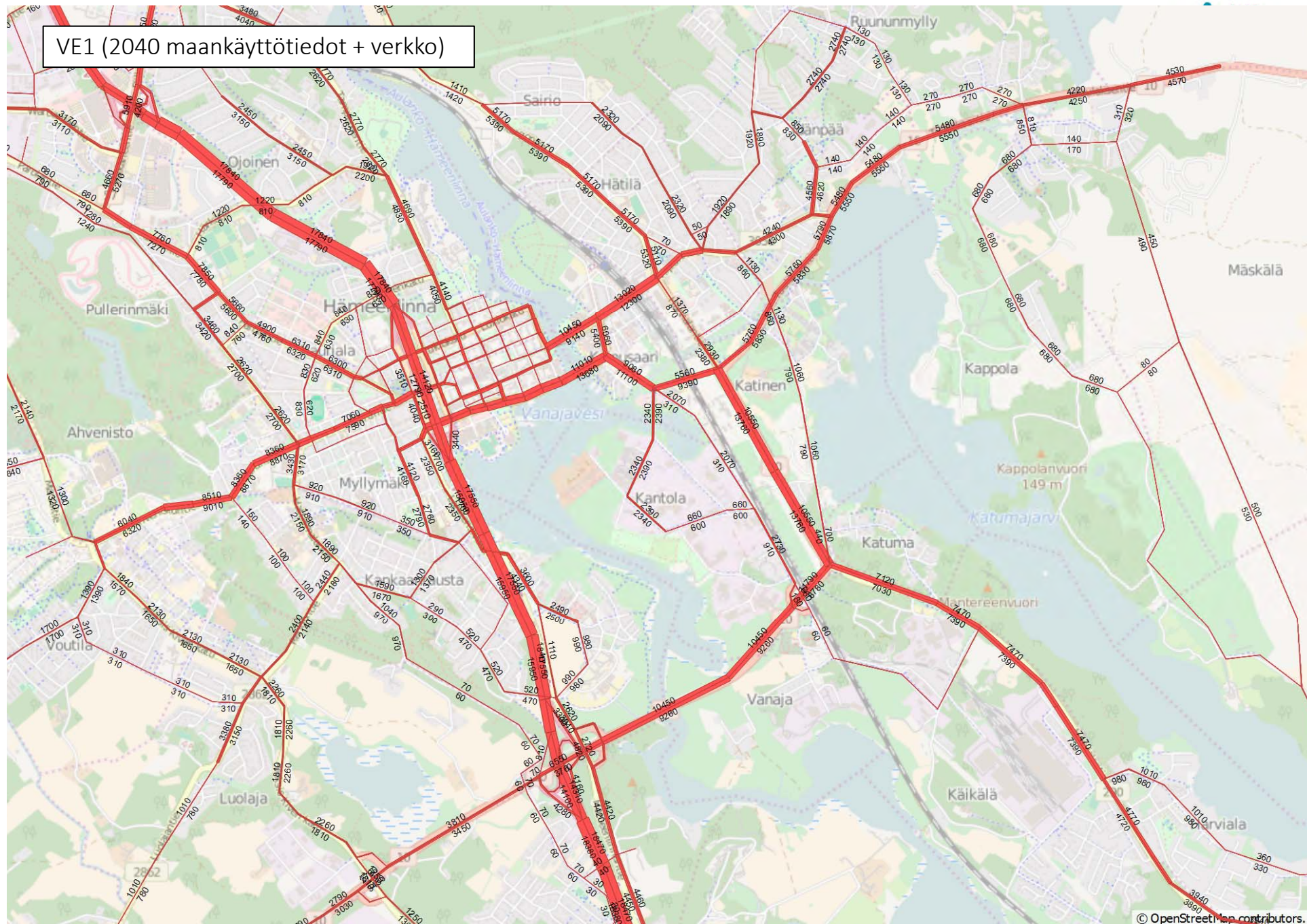
NYKYTILA 2015 KAVL



VE0+ (2040 maankäyttötiedot + verkko, ei Paasikiventien jatketta)

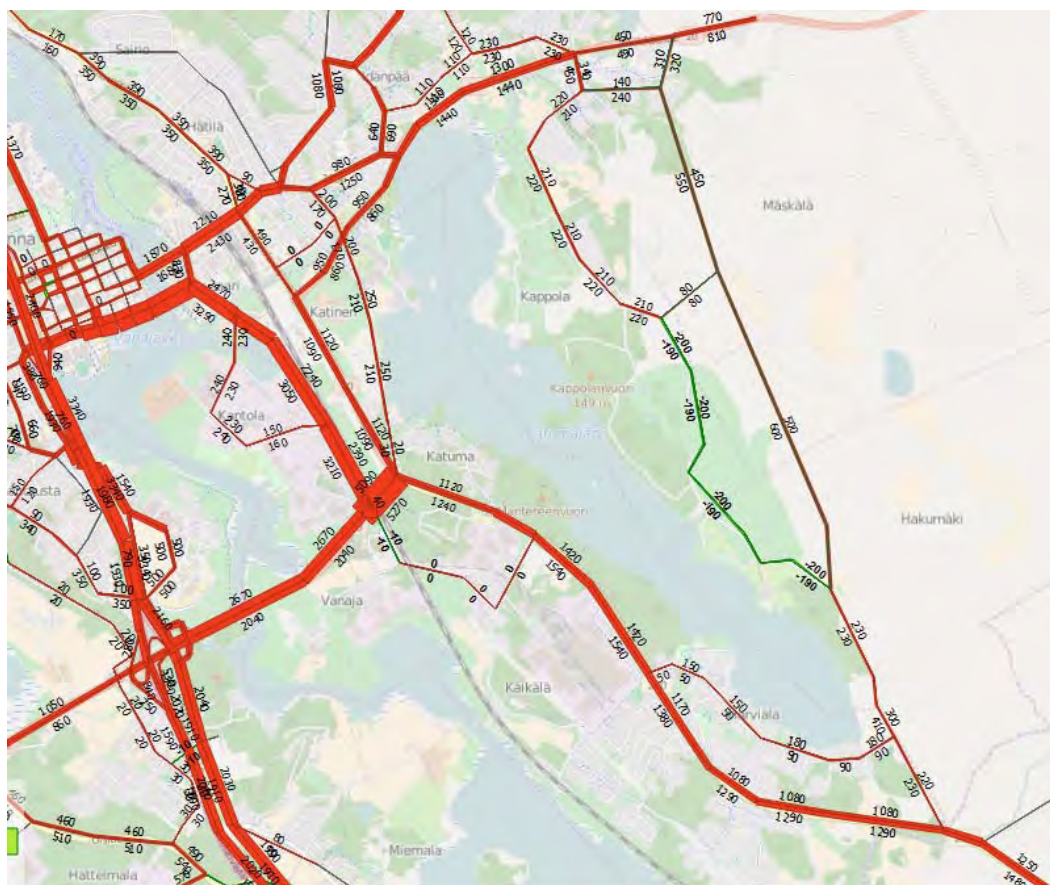


VE1 (2040 maankäyttötiedot + verkko)



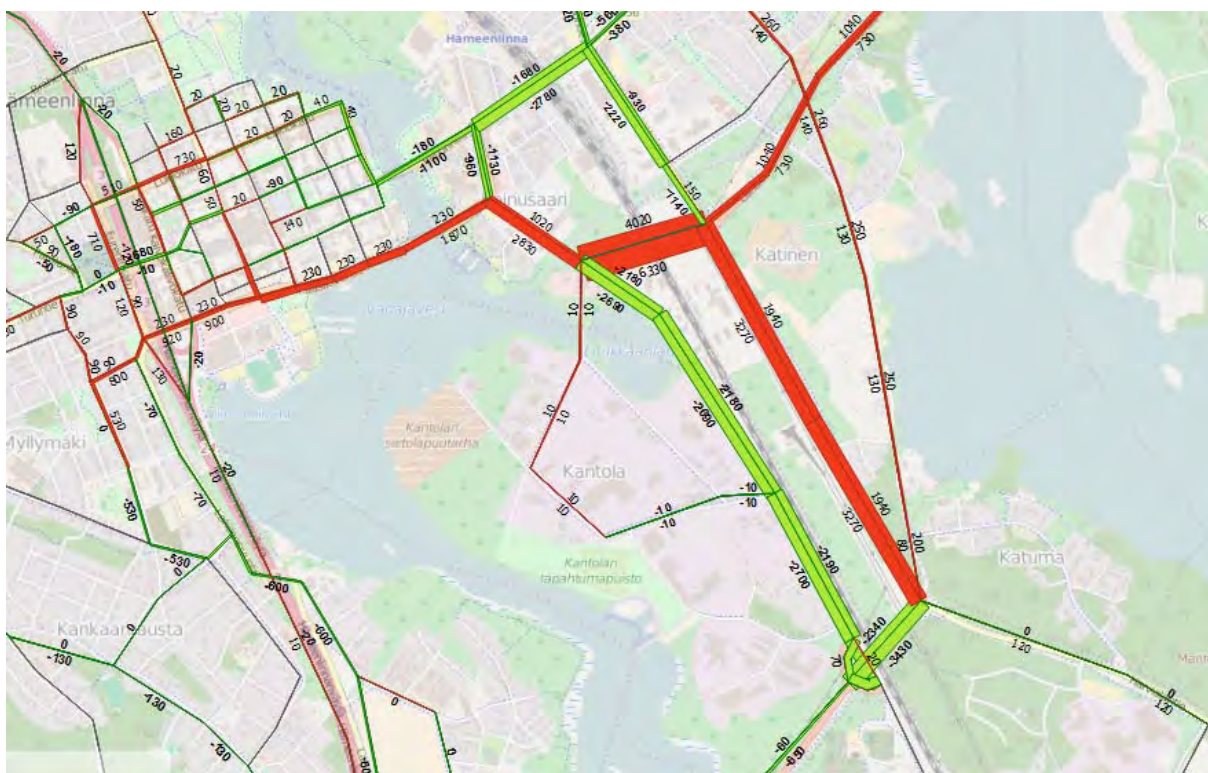
Liikenteen kasvu katuverkolla, nykytila vs. 2040 (ajon/vrk)

- VEO+ vs. nykytila, liikennemäärien erotuskuva



Paasikiventien jatkeen vaikutus (nykytila)

- Paasikiventien jatkeen vaikutus liikenteen sijoittumiseen (nykytilan maankäyttötiedoilla)

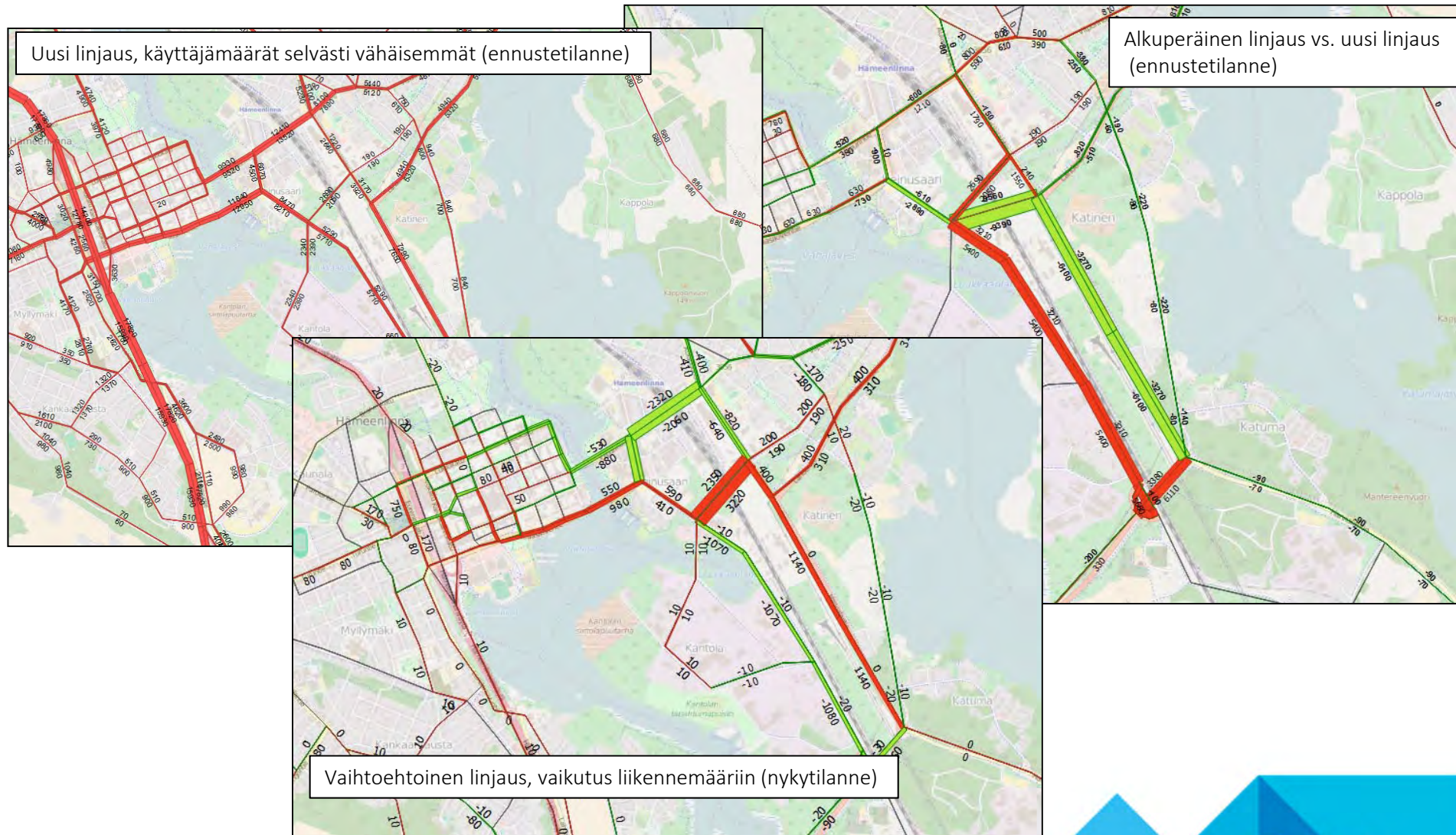


Ennustetilanteen vt 10 liikennemäärien kehitys + Paasikiventien jatkeen vaikutus

- VE1 vs. nykytila, liikennemäärien erotuskuva

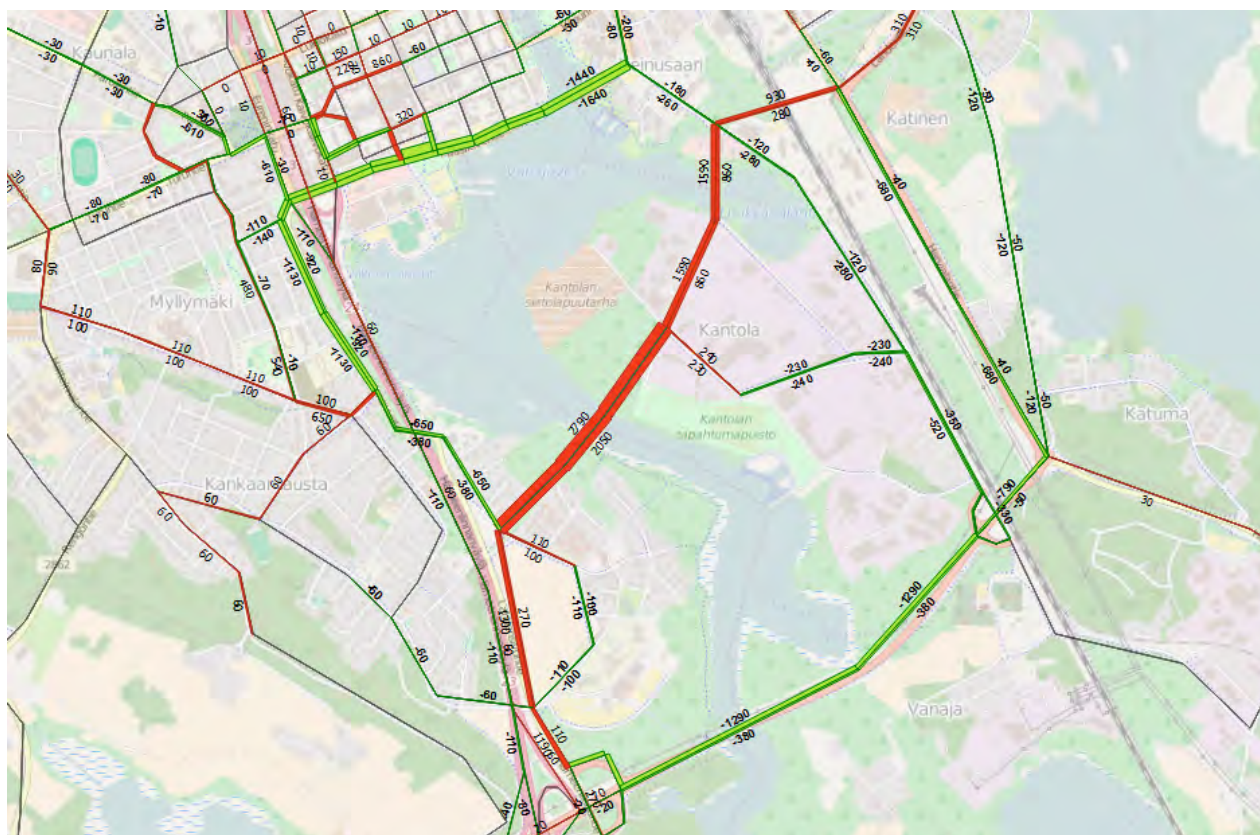


Paasikiventien jatkeen vaihtoehtoinen linjaus, vaikutus liikennemääriin



Kantolan siltayhteyden vaikutus

- VE1B vs VE1 (siltayhteyden vaikutus liikennemääriin, ajon/vrk)



Yhteenvedo liikenne-ennusteista ja hankekohtaisista tarkasteluista



- **Paasikiventien jatke** houkuttelee liikennettä noin 14 000 ajon/vrk.
 - *(Huom: liikenteellistä vaikutusta on tarkasteltu nykytilan maankäyttötiedoilla, ennustetilanteessa vaikutus on hieman suurempi)*
 - Erityisesti Harvialantien suunnasta tuleva liikenne alkaa käyttämään uutta lyhyempää yhteyttä keskusta suuntautuvilla matkoillaan
 - Viipurintien ratasillan liikennemäärä vähenee noin 4 400 ajon/vrk (-17%)
 - Vanajantien liikennemäärä tippuu lähes 60% liikenteen siirtyessä käyttämään Paasikiventien jatketta
 - Vt10/Harvialantie/Paasikiventien liittymän liikennemäärä kasvaa merkittävästi nykytilasta, ja kiertoliittymän toimivuus on tutkittava tarkemmin

- Mikäli **Paasikiventien jatke linjataan Kutalantien kohdalle**, liikennemäärät jakautuvat tasaisemmin ja yksittäisten liittymien toimivuus on parempi kuin ve1:ssä
 - Paasikiventien jatke houkuttelee liikennettä noin 5 600 ajon/vrk
 - Liikenne jakautuu tasaisemmin eri reittivaihtoehdoille, kuin Paasikiventien/vt10:n suorassa kytkennässä
 - Viipurintien ratasillan liikennemäärä vähenee nyt noin 4 400 ajon/vrk
 - Vanajantien liikennemäärä kasvaa nykytilaan verrattuna eikä vähene, kuten Paasikiventien itäpään toisessa linjauksessa
 - Vt10/Harvialantien kiertoliittymän kuormitus (Katisten kohta) on selvästi pienempi kuin toisessa linjausvaihtoehdossa (toimivuus hyvä)



Kirstula-Mäkelä-Tiiriö alueen liikenne

Erityiskohteen liikenteellinen tarkastelu osana
liikenneselvitystä



Sito – Parhaan ympäristön tekijät



Kirstula-Mäkelä-Tiiriö alueen liikenne

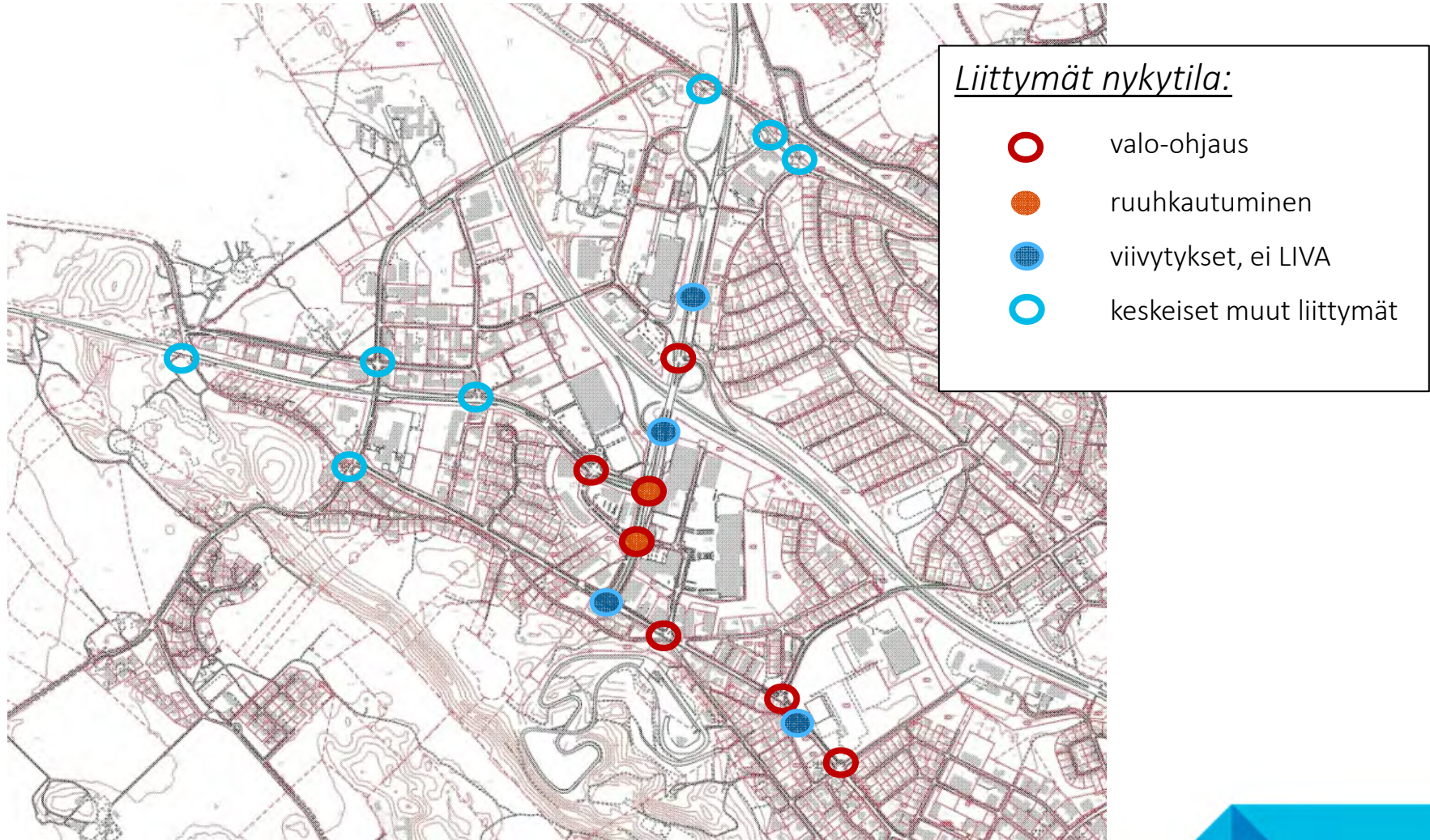
- Alueen pääkadut: Tiiriöntie/Pälkäneentie, Wartiamäentie (mt 130), Parolantie, Pikku-Parolantie, Tampereentie
 - Tiiriöntie/Pälkäneentie on alueen ainoa 2+2 –kaistainen katu (Tampereentien ja Parolantien välinen osuus)
- Tarkastelualueen keskellä sijaitsee moottoritien (vt3) Hämeenlinnan pohjoinen eritasoliittymä (Tiiriön ETL)
 - kantatie 57 alkaa Tiiriön eritasoliittymästä ja suuntautuu pohjoiseen (Hattula/Pälkäne)
- Tarkastelualueen liikenne koostuu pääasiassa läpikulkuliikenteestä sekä alueen kaupallisen ja teollisen toiminnan omasta liikennetuotoksesta
- Nykytilanteessa ruuhkatunteina alueen vilkkaimmat liittymät kuormittuvat voimakkaasti, ja lyhytaikaisia ruuhkia syntyy
 - LIVA-ohjatut liittymät Tiiriöntiellä, Parolantiellä, Wartiamäentiellä
 - Vt3 eritasoliittymän rampeista vain itäinen (Helsingistä saapuva ramppi) on valo-ohjattu ja läntisen liittymän palvelutaso sivusuunnan osalta on huono

Liikennemäärät nyky (KVL 2015)

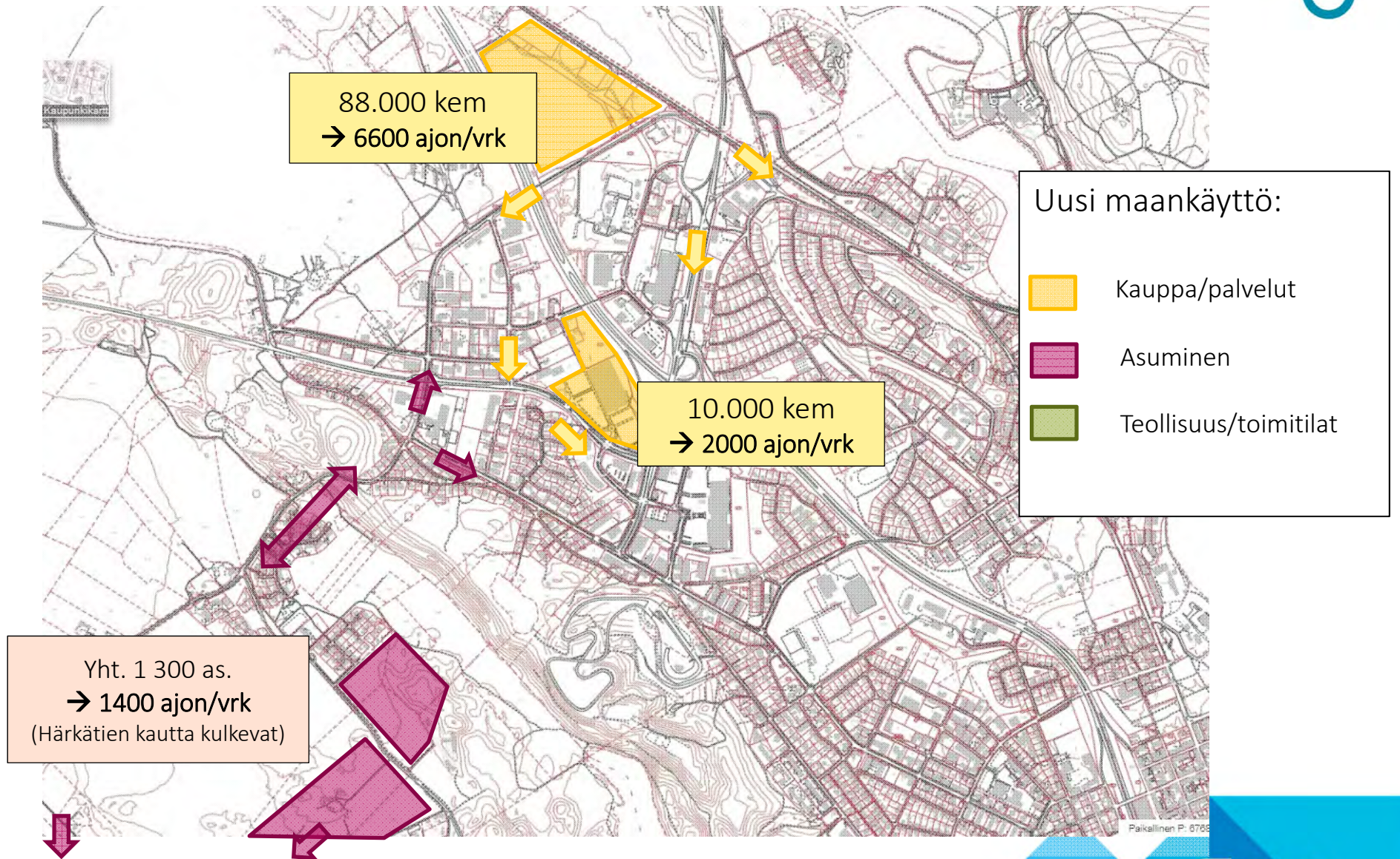
(lähde: Hämeenlinnan kaupunki, Tierekisteri, Sito Oy)



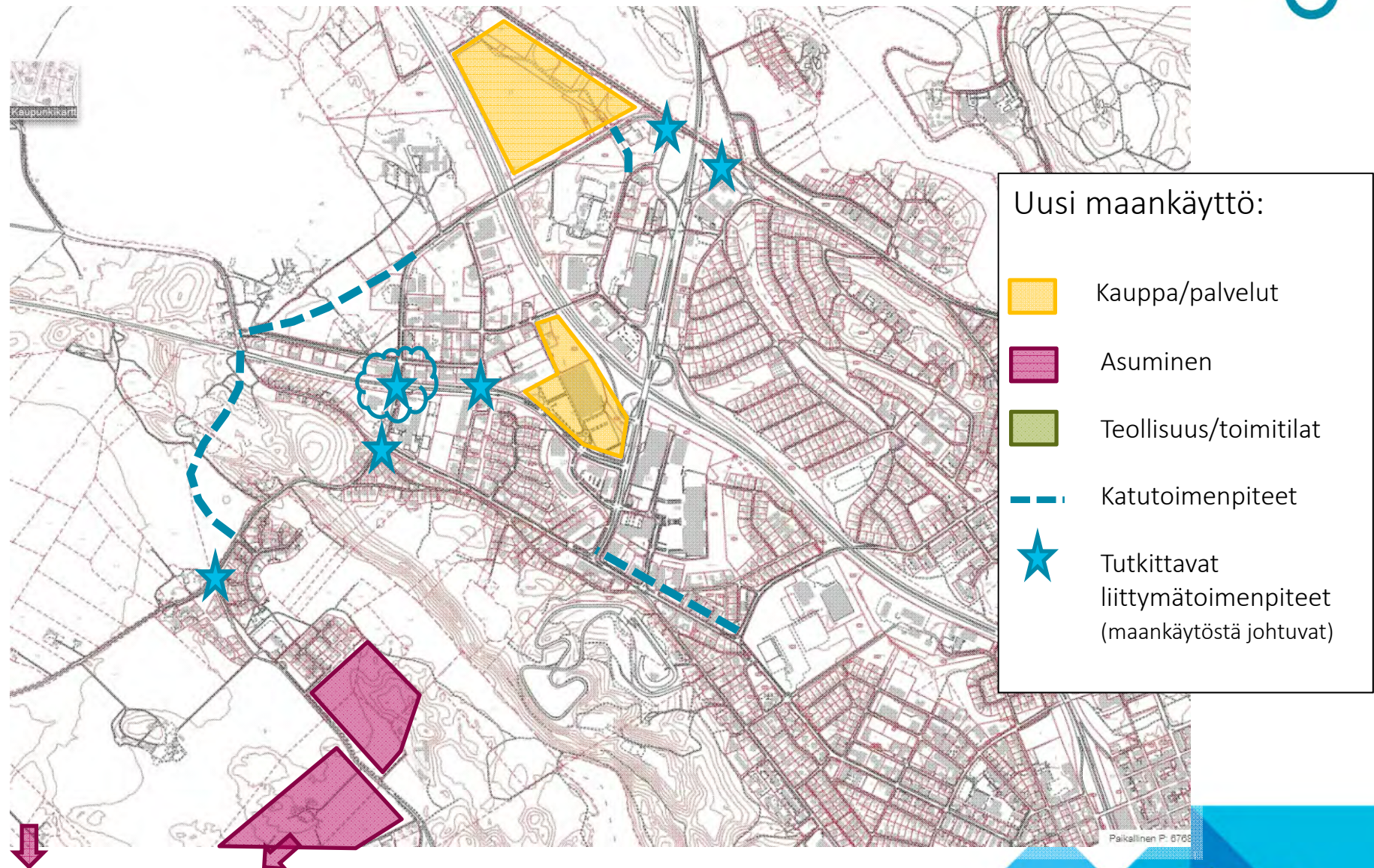
Kirstula-Mäkelä-Tiiriö nykytilanne, liikenteellisesti vilkkaimmat liittymät



Maankäyttö- ja liikennemuutokset 2040



Maankäyttö- ja liikennemuutokset 2040

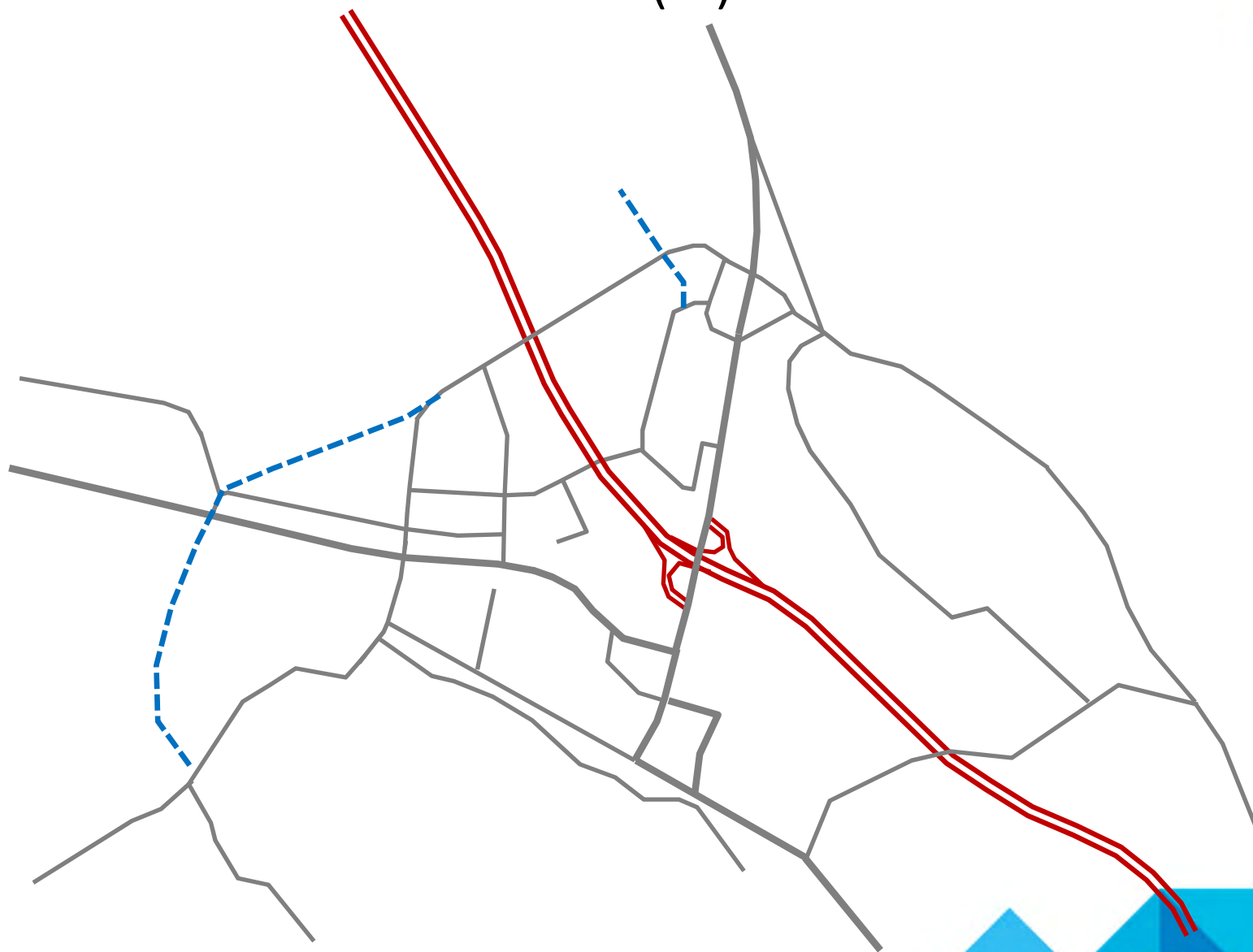


Kirstula matkatuotos

- Laskelma 88.000 k-m² TIVA/erikoiskaupan liikennetuotoksesta Kirstulan alueella

Matkatuotos Kirstula		
Kem	88408	
m-m ²	61886	
Tuotosarvio (käynti/100 m-m ²)	15	
Keskikuormitus	1,63	
Autolla	93 %	
Korjauskerroin talviarki	0,97	
Matkojen keskittyminen	65 %	(keskimäärin joka toinen kävijä käy kahdessa kaupassa samalla kertaa)
Ajon/vrk (käyntiä)	3339	
Ajon/vrk (KVL)	6679	
IHT (ajon/h)	668	

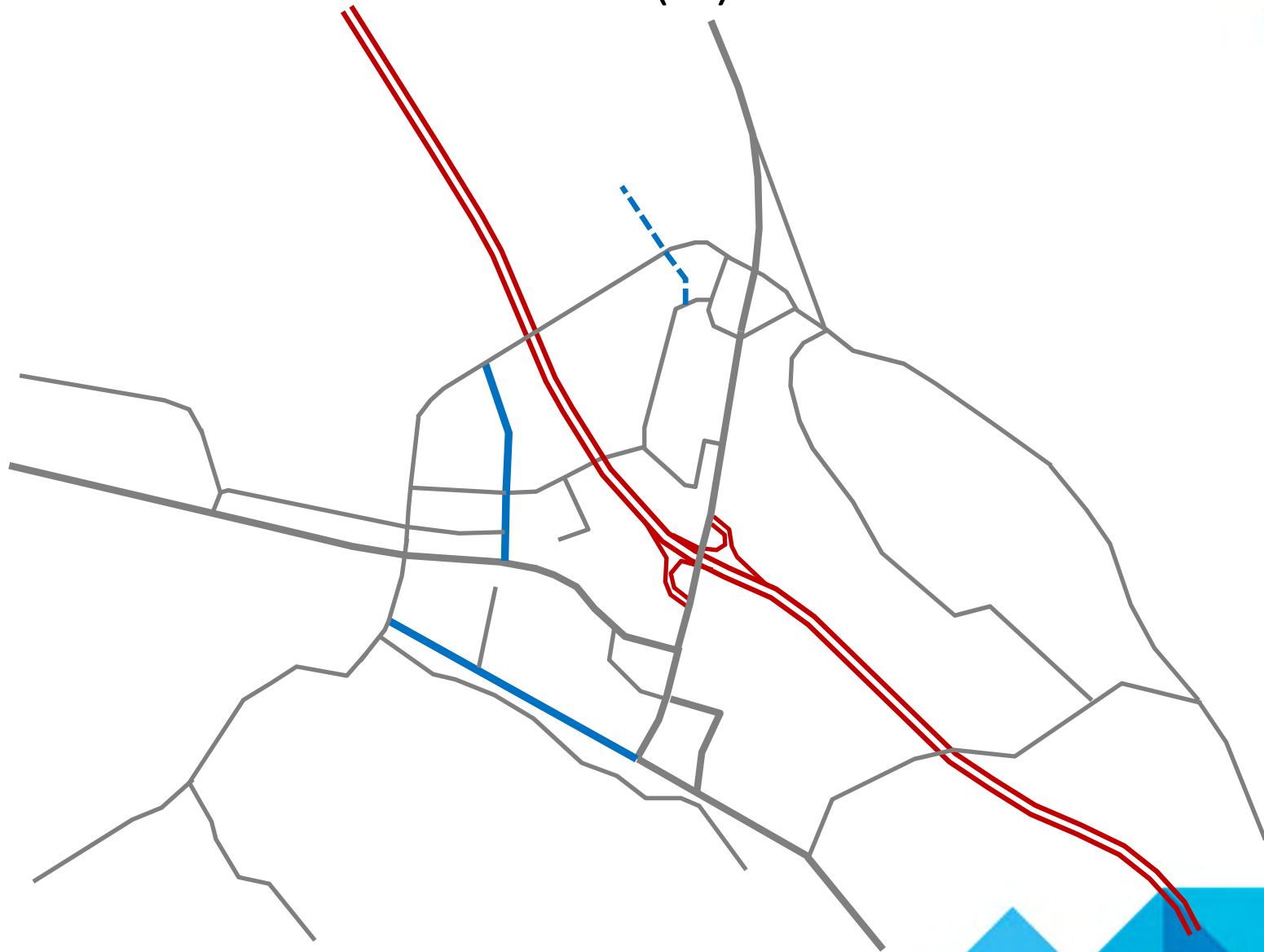
Verkolliset vaihtoehdot (A)



Verkolliset vaihtoehtot (B)



Verkolliset vaihtoehtot (C)



Johtopäätökset alueen liikenneverkosta (1/2)

- KMT-alueen liikenne muodostuu tulevaisuudessakin pääasiassa kaupallisen ja (pien)teollisen toiminnan tuotoksesta
- Uuden maankäytön liikennetuotos koko alueella on yhteensä noin 8.000-10.000 ajon/vrk
 - Tämä tarkoittaa noin 30 % lisäystä koko alueen liikennetuotokseen
 - Nykyisen KMT-alueen kaupallisen/teollisen volyymin laskennallinen tuotos on n. 25.000-30.000 ajon./vrk
 - Uuden maankäytön tuotos painottuu Kirstulan alueelle ja moottoritien itäpuolelle, mikä liikenneverkon näkökulmasta on hyvä asia sillä liikenneverkolla on siellä kapasiteettia jäljellä (Pikku-Parolantie, Tampereentie, Pälkäneentie). Liittymät tulee tarkastella vielä erikseen.
- Sampo-Alajärven **asukasmäärän kasvu** tuottaa noin 1.500 ajon/vrk liikennetuotoksen KMT-alueelle
 - pääasiassa uusia alueen läpikulkevia matkoja
 - merkitys koko KMT-alueen kannalta suhteellisen vähäinen, tiettyjen katujaksojen kannalta on vaikutusta
 - Härkätie on geometrialtaan melko pienipiirteinen, mutta sujuvuus säilyy liikennemäärän kasvaessa nykyisestä (pl. liittymät 2-3 kpl)
 - Jalankulun ja pyöräliikenteen olosuhteista tulee huolehtia käyttäjämäärän kasvaessa
 - Sampo-Alajärven alueen asumisesta johtuva liikennemäärän kasvu voi olla esitettyä selvästi suurempi vain toteutua vain rajoittamalla Ahvenistontien liikennettä läpiajokielloin tai katujen katkaisuilla

Johtopäätökset alueen liikenneverkosta (2/2)

- **Marssitien jatke** ei näytä muodostuvan liikenteellisesti keskeiseksi yhteydeksi
 - → Marssitien jatkeen liikennemäärä on jäämässä pieneksi, uusi kytkentä mt130:een ei palvele tehokkaasti kuin suhteellisen pientä osaa liikkujista
 - Suuri osa autoilijoista voi käyttää edelleen Härkätien linjausta keskustaan ja vt3:n suuntaan ajaessaan
 - Ajoyhteys esim. Hämeenlinnan keskustaan on noin 1,2km lyhyempi (n.20%) Parolantien ja Härkätien kautta, kuin Marssitien jatkeelta (tai nykyiseltä Härkätieltä) edelleen Pikku-Parolantien kautta kohti keskustaa. Tämä vastaa noin 2-3 liikennevaloliittymän keskimääräistä odotusaikaa.
- Marssitien jatkeen **vaihtoehtoisina toimenpiteinä** on uuden liittymäpaikan tarkastelu mt130/Härkätien ympäristöön tai tukeutuminen nykyisen kaltaiseen katuverkkoon sitä kehittäen.



Moreenin yritys- ja logistiikka-alue



Sito – Parhaan ympäristön tekijät

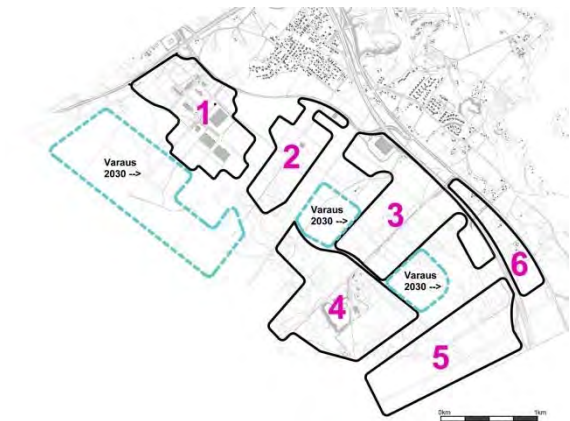


Moreenin liikennetuotos – tarkistus 2016



Tarkistuksen perusteet:

- Liikennetuotokset laskettu vuosille 2025 ja 2035
- Vuoden 2025 kerrosala laskettu n 420 000 k-m² mukaan
 - osa-alueet 1, 2 ja 3 toteutuneet
 - osa-alueesta 4 noin 80 % toteutunut
 - osa-alueet 5 ja 6 eivät ole toteutuneet
- Vuoden 2035 kerrosala laskettu n 670 000 k-m² mukaan
 - osa-alueet 1-6 toteutuneet
 - varausalueet eivät ole toteutuneet
 - Herkkyystarkastelussa alueen kerrosala on 823000 k-m² (maksimi)
- Liikenteen suuntautuminen on tarkennettu
(esitetty seuraavassa kuvassa kuva)
- Liikenneverkon rakentuminen:
 - v. 2025 on Rekkaväylä rakennettu Karanojantieltä Länsiportille
 - v. 2025 on rakennettu yhdyskatu Karanojantieltä Orsitielle
 - Moreenin yhteyksiä vt 3:lle ja etelän suuntaan vt 3 rinnakkaisväylänä ei ole rakennettu

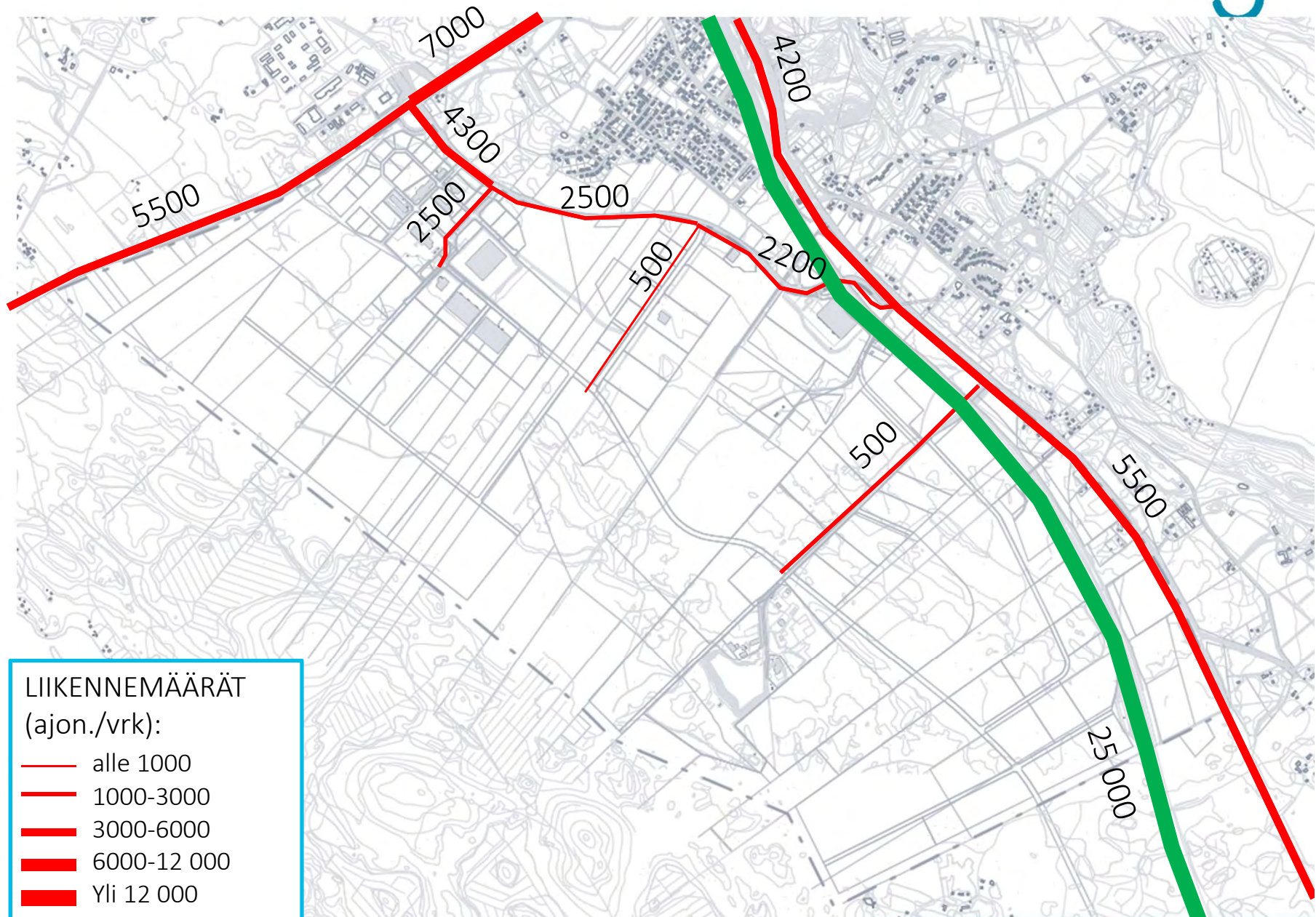


Moreenin liikennetuotos

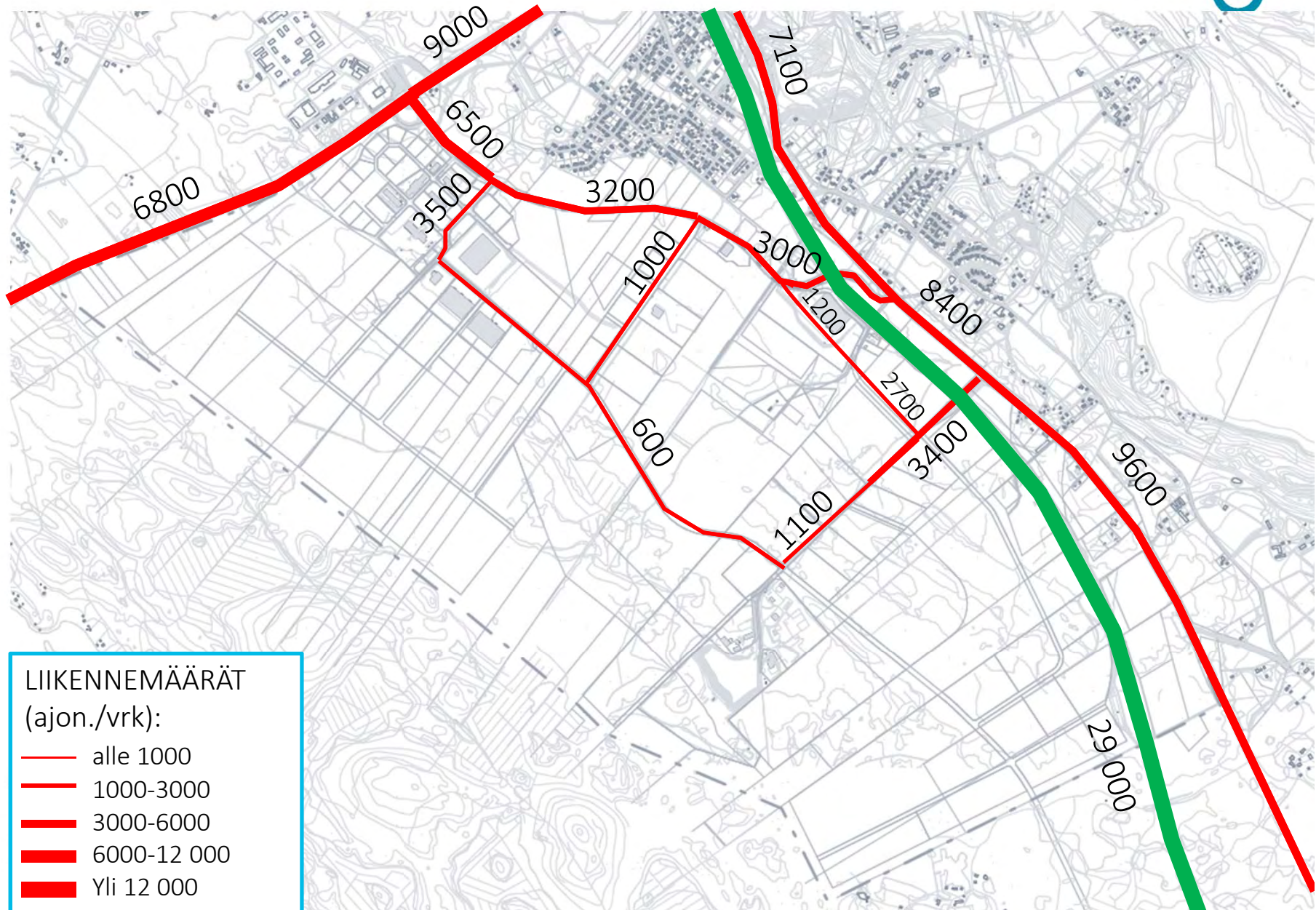
- Vuonna 2025: 12 600 ajon./vrk, josta 6 400 mt 130:lle
- Vuonna 2035 maltillinen: 20 000 ajon./vrk, josta 10 500 mt 130:lle
- Herkkyystarkasteluna vuonna 2035 maksimi maankäytöllä: 24600 ajon./vrk
- Raskaan liikenteen osuus arvioitu karkeasti olevan keskimäärin 17,5 %
- Liikennetuotosten ja raskaan liikenteen määrä vaihtelee kortteleissa toimijoiden ja toimialan mukaan.



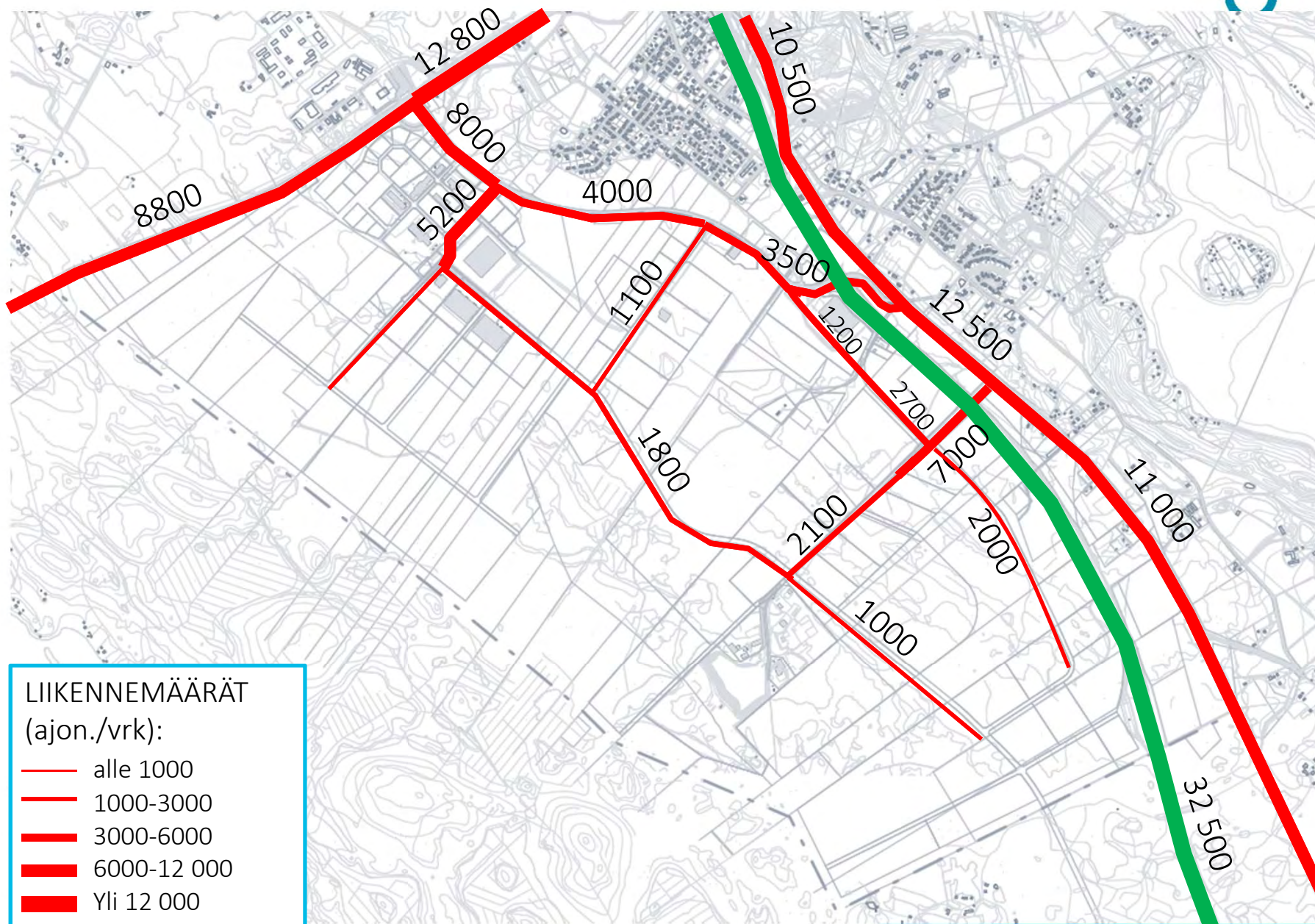
Liikennevirrat 2015



Liikennemäärät 2025



Liikennemäärät 2035, vain nykyiset kytkenät maanteihin



10-tie kaupunkiväyläksi Hämeenlinnan kohdalla

- Suunnitteluhistoria
- Kehitystarpeet
- Kehittämistoimenpiteet



Sito – Parhaan ympäristön tekijät



Vt 10 muutostarpeet Hämeenlinnan kantakaupungin kohdalla



- Valtatie vai alueellinen pääväylä ?
- 10-tien parantamisen toimenpiteet
 - Aluevaraussuunnitelma tehty v. 2014
 - 1. vaiheen toimenpiteet
 - Tavoitetila määriteltä
 - Tavoitetilan tarkistaminen palveluselvityksen perusteella v 2016
 - Tiesuunnitelma käynnistynyt:
 - Ruununmylly – Siiri välillä (liikennevalot)
 - Katuman liittymän parantaminen 2-kaistaiseksi turbo-liittymäksi
 - Tavoitetilana katumainen 10-tie välillä Katuma - Velssi
- Paasikiventien jatke
- Liikennejärjestelmän kehittämistoimenpiteet
- Maankäytön kehittämisalueiden kytkennät



Selvitykset 1988-2005

1988: Hämeenlinnan seudun tieverkkoselvitys + tieyhteys välillä Vanajantie-Katinen

1991: vt 10 välillä Vanaja-Ruununmylly, tarveselvitys

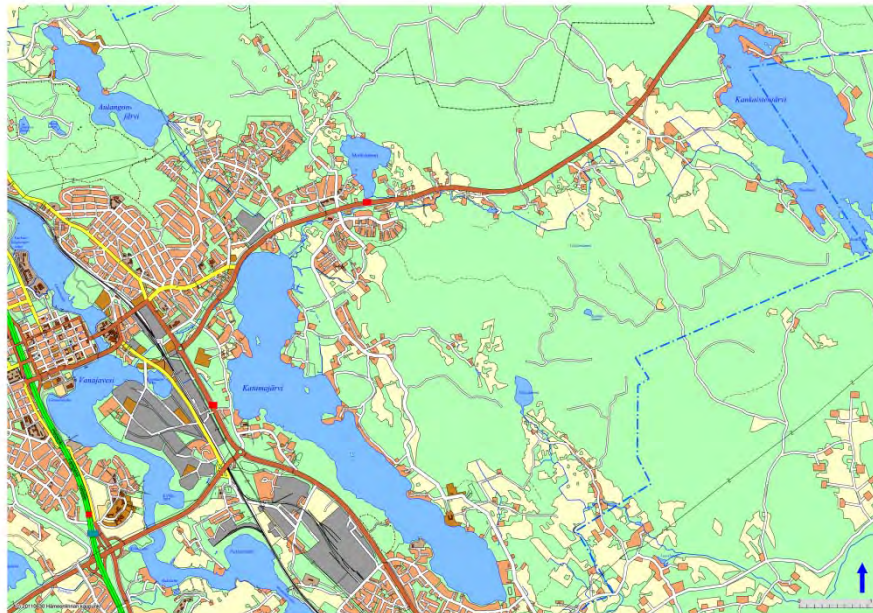
1999: Paasikiventienjatke, aluevaraussuunnitelma

2002: Paasikiventien jatke (maantie välille vvt 10-Vanajantie), tiesuunnitelma

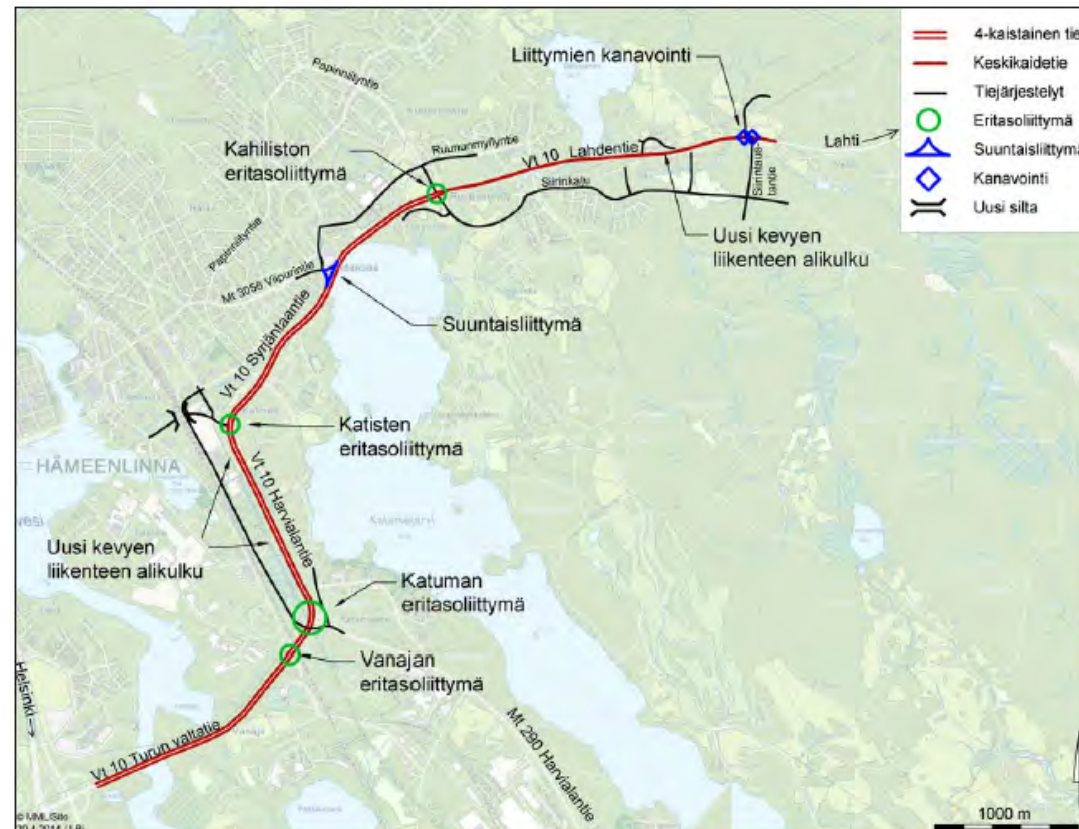
2002: Valtateiden 10 ja 12 Hämeenlinna-Lahti yhteysvälin kehittämisselvitys

2003: Maakuntakaavan tieverkolliset selvitykset

2005 Vt 10-vt 12 Kehittämissuunnitelma Hämeenlinna-Lahti



-
- Valtatien 10 kehittäminen
välillä Hattelmala (vt 3) – Veissi,
Hämeenlinna**
- ALUEVARAUSUUNNITELMA |** HAALUVAIHE
KUNNAN KÄYTTÖSUUNNITELMAN
KÄSITTELYN KÄYNNISSÄ
- ESKILÄINEN, KORTTEI &
YRITYSKONSULTIT
- KUNNALLINEN 12/2014

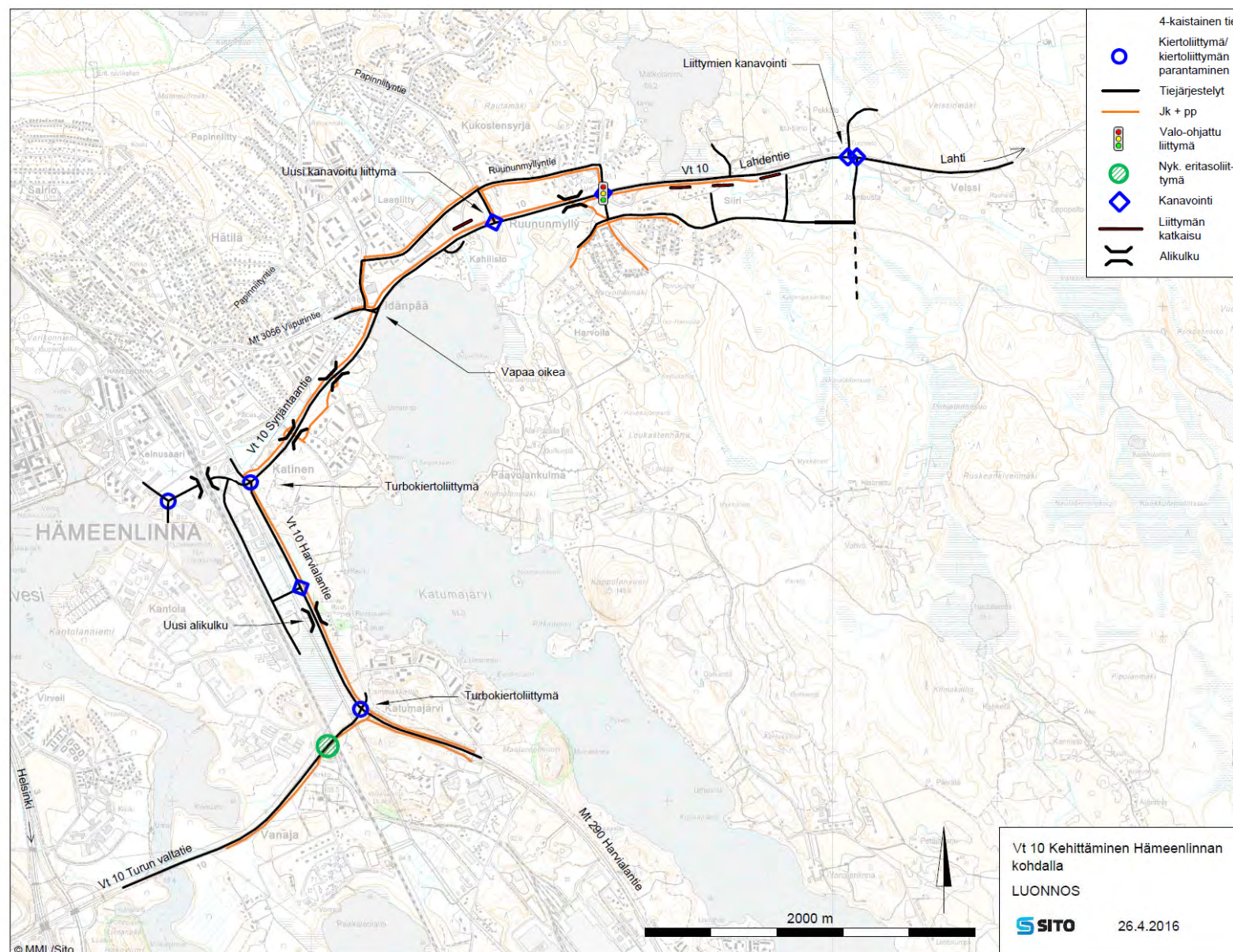


17.5.2016

Erillinen 10-tien palvelutasoselvitys käynnistetty tien kehittämisspolun määrittämiseksi

- Palvelutasoselvitys:
 - 10-tien rooli ja standardi
 - → päätien kaistamäärät, liittymät, joukkoliikenne-etuisuustarpeet, pyörätiet
 - Valtatien 10 merkitys valtakunnan liikenteelle / paikalliselle liikenteelle
 - → Paikallisen ja seudullisen liikenteen määrä suuri
 - Liittymien toimimattomuuden vaikutus suurempi kuin alhaisen valtatieopeuden vaikutukset
- Yhdyskuntarakenne tiivistyy Hämeenlinnan seutuun
 - Pullonkaula vaikeuttaa seudun kehittämistä
 - Liikennejärjestelmän kehittämisen vaikutukset; joukkoliikenne, pyöräily

Toimenpiteet vuoteen 2030 (1.vaihe)



Kantakaupungin yleiskaava, liikenneselvitys

Kehittämispolku ja yhteenveto

Kehittämispolku

■ Liikennehankkeet 2015-2025

- Pyöräverkon laatukäytävien toteutus/priorisointi
- Pälkäneentien liittymien välityskyvyn/turvallisuuden parantaminen
- Vt10 liittymien parantaminen
 - Mm. Katuma, Katinen sekä kanavointi- ja liva-tarpeet
- Paasikiventien jatkeen toteutus
- Ahvenistontien välityskyvyn parantaminen

■ Liikennehankkeet 2025-2040

- Hirsimäenkatu-Loimalahdentie -yhteys
- Kantolan siltayhteys (pyöräily + joukkoliikenneyhteys, ajoneuvoliikenne mahdollisuus)
- Vt10 liittymäalueiden jatkokehittäminen

■ Liikennehankkeet 2040 jälkeen

- Siiri-Äikäälä yhteys
- Moreenin eritasoliittymän toteutus

Kantakaupungin yleiskaavan liikenneselvitys **yhteenveto**



- Hämeenlinnan kantakaupungin **maankäytön kasvu** ja osittainen laajeneminen jatkuu tarkasteluaikavälillä ja **liikkumistarpeet** koko verkolla **kasvavat** tavoitevuoteen 2040 mennessä.
 - Liikenteen kasvuvauhti on yleisesti suhteellisen maltillinen mutta liikennemäärien kasvu on merkittävää (30%-100%) maankäytön kasvualueilla ja niiden läheisyydessä sekä kohtalaista kaupungin pääkatu ja –tieverkolla.
 - Liikennejärjestelmällä ja maankäytön sijoittumisella pystytään vaikuttamaan autoliikenteen kasvun voimakkuuteen
- Liikenteen nykyistä ja erityisesti uutta kysyntää ohjataan **kestävien kulkumuotojen** kuten kävelyn ja pyöräilyn pariin mahdollisimman suuri osuus. Maankäytön suunnittelulla on tässä keskeinen rooli. Hämeenlinnan tiivis kaupunkirakenne tukee vaihtoehtoisten kulkumuotojen käyttöä. Yleiskaavassa tämä näkyy aiempaa maltillisempana reuna-alueiden maankäyttöpotentiaalina, millä on positiivisia vaikutuksia liikenneverkon kuormittumiseen
- **Joukkoliikenteen** linjastorakenteen alueellista kattavuutta ei ole juurikaan mahdollista laajentaa, vaan tulevaisuudessa on valittava ne runkolinjat joiden palvelutaso (matka-aika, vuoroväli) pidetään hyvänä tai jopa parannetaan nykyisestä
- Merkittävää **uutta väyläverkostoa** ei ole tarvetta toteuttaa liikenteen kysynnän kasvun myötä, mutta lukuisia nykyisiä liittymäalueita tulee parannettaviksi, sekä aiemmin toteuttamatta jääneitä hankkeita tulee saada toteutukseen
 - Väyläverkoston suurimmat kehittämistarpeet ovat
 - pyöräilyväylästäön täydentäminen ja laadunparantaminen (keskusta-alue, sisääntuloväylät)
 - ajoneuvoliikenteen näkökulmasta Paasikiventien jatkeen toteuttaminen on keskeisin hanke
 - liittymäparannukset erityisesti nykyisin ruuhkautuneiden tai ruuhkautumisvaarassa olevien liittymien osalta vt10-käytävällä sekä vt3/Pälkäneentie –alueella
 - Moreenin yritysalueen yhteyksien turvaaminen myös etelä/itä –suunnassa.
- **Väyläverkoston täydentymisen** kannalta sekä Paasikiventien jatkeella että esim. Kantolan siltayhteydellä on positiivinen vaikutus ajomatkojen lyhentymisen ja liikennemäärien tasaamisen näkökulmasta. Muut kokoojakatuverkon täydentymiset tulevat asuinalueiden laajenemisen myötä lähinnä alueiden sisäisiksi yhteyksiksi.



Liikenneselvitystyön aikataulu

- Vaihtoehtotarkastelut ja keskeinen analyysivaihe, kevät 2016
- Toteutuspolku ja vaikuttavuus, kesä 2016
- Työ valmis kokonaisuutena, syksy 2016