Liite 7/Yhla 14.5.2013 § 90
Kh 27.5.2013 § 4

Hämeenlinnan keskustan liikennesuunnitelma

Raportti 2012

HÄMEENLINNAN KAUPUNKI
Hyvä arki asuu Hämeenlinnassa

SISÄLTÖ

1 TYÖN LÄHTÖKOHDAT JA TAVOITTEET 3
1.1 Lähtökohdat 3
1.2 Tavoitteet 3
2 HÄMEENLINNAN KESKUSTAN LIIKENTEEN NYKYTILA 4
2.1 Katuverkon ja liikenteen nykytila-analyysi 4
2.2 Joukkoliikenne ja liityntäpysäköinti 8
2.3 Pysäköinti 9
2.4 Yhteenveto keskustan liikenteellisistä ongelmakohdista 11
3 LIIKENNEVERKON KEHITTÄMINEN 15
3.1 Liikenneverkon kehittämistyön periaatteet 15
3.2 Liikenneverkon kehittämisvaihtoehdot 18
4 VUOROVAIKUTUS JA ASUKASKYSELY 19
4.1 Keskustan liikenteen asukaskyselyn toteutus ja arvio nykytilasta 19
4.2 Asukkailta tulleita ehdotuksia ja vaihtoehtoihin tulleita kommentteja 21
4.3 Karttapalautteet 22
4.4 Kyselyn näkyvyys paikallislehdissä 24
5 KESKUSTAN TAVOITTEELLINEN LIIKENNEVERKKO 2030 26
5.1 Lopulliset kehittämisvaihtoehdot A ja B 26
5.2 Joukkoliikenteen kehittäminen 31
5.3 Esitys liikenneverkon tavoiteverkoksi 2030 33
5.4 Kehittämissuunnitelman vaiheistus ja jatkotoimenpiteet 33

1 TYÖN LÄHTÖKOHDAT JA TAVOITTEET

1.1 Lähtökohdat

Hämeenlinnan kaupunki sijoittuu Suomen aluerakenteessa Helsingin metropolialueen vaikutusalueelle ja valtakunnan ydinkasvualueen Helsinki–Hämeenlinna–Tampere-vyöhykkeeseen. Liikenteellisesti kaupungin keskustan saavutettavuus on Etelä-Suomen keskusten parhaita, sillä valtakunnan päärata ja valtatiet 3 ja 10 kulkevat kaupungin keskustan kautta. Hyvän sijaintinsa ja saavutettavuutensa ansiosta Hämeenlinna onkin asukasluvun ja uusien työpaikkojen perusteella yksi maamme nopeimmin kasvavista keskuksista.

Hämeenlinnan keskustan maankäyttöä ollaan kehittämässä voimakkaasti, mikä luo paineita myös keskustan liikennejärjestelmän uudelleenjärjestämiseen. Keskustaa sivuavan moottoritien päälle on käynnistynyt katteen ja kauppakeskuksen rakentaminen, jonka on määrä valmistua vuonna 2014. Ydinkeskustan eteläpuolella sijaitseva 24 hehtaarin Etelärannan alue on tarkoitus muuttaa korkealaatuiseksi asuinalueeksi. Samalla Hämeenlinnan keskusta on laajenemassa myös idän suuntaan Keinusaaren uudelle alueelle sekä asemanseudulle. Näiden hankkeiden lisäksi liikennejärjestelmän tarkistaminen on ajankohtaista mm. keskustan kaupallisen kehittämisen, kävelykeskustan uudistamisen ja pysäköinnin keskittämisen vuoksi.

1.2 Tavoitteet

Keskustan liikennesuunnitelmatyön tarkoituksena on määritellä alueen kaikkien liikennemuotojen tavoiteverkot, keskustan pysäköintiperiaatteet ja -strategia, joukkoliikenteen liikenneverkolliset kehittämistarpeet sekä liikenneverkon kehittämistoimenpiteet. Näiden pohjalta työssä määritellään toimenpiteiden vaiheistus ja kiireellisyys.

Vuonna 2011 valmistuneen Hämeenlinnan seudun kestävän ja turvallisen liikkumisen suunnitelman (EKOLIITU) tavoitteena on edistää nykyistä turvallisempaa, terveellisempää ja ympäristöystävällisempää liikkumiskulttuuria. EKOLIITU -hankkeen esiin tuomat päävisiot on johdettu tämän työn tavoitteiksi seuraavasti:

- Hämeenlinnan keskusta-alue tarjoaa turvallisen, terveellisen ja viihtyisän elinympäristön, jossa ihmiset voivat liikkua eri kulkutapoja monipuolisesti hyödyntäen.
- Pääosa arjen matkoista on mahdollista ja houkuttelevaa tehdä kävellen, pyörällä tai joukkoliikenteellä.
- Liikennejärjestelyt ovat kaikilla kulkutavoilla liikuttaessa ja kaikille liikkujaryhmille turvallisia. Liikkuminen myös koetaan turvalliseksi.

Lisäksi suunnittelutyössä on kiinnitetty erityisesti huomiota seuraaviin aihealueisiin:

- Mahdollistetaan keskustan väestö- ja työpaikkakasvu turvaamalla alueen hyvä saavutettavuus kaikilla kulkumuodoilla.
- Ratkaisut tukevat asetettuja tavoitteita arkkitehtonisesti korkeatasoisen ja vetovoimaisen kaupunkitilan saavuttamiseksi.
- Liikennejärjestelmä- ja pysäköintiratkaisut vahvistavat Hämeenlinnan ydinkeskustan asemaa maakunnan kaupallisena ja toiminnallisena keskuksena. Keskustan liike-elämää tuetaan toimivalla ja riittävän lähelle ydinkeskustaa sijoittuvalla keskitetyllä pysäköintiratkaisulla.
- Viihtyisän keskustaympäristön kannalta liikennesuunnitelman avaintekijöitä ovat katutilojen, jalkakäytävien ja pyöräteiden mitoitus ja linjaus sekä pysäköinnin kokonaisratkaisu.

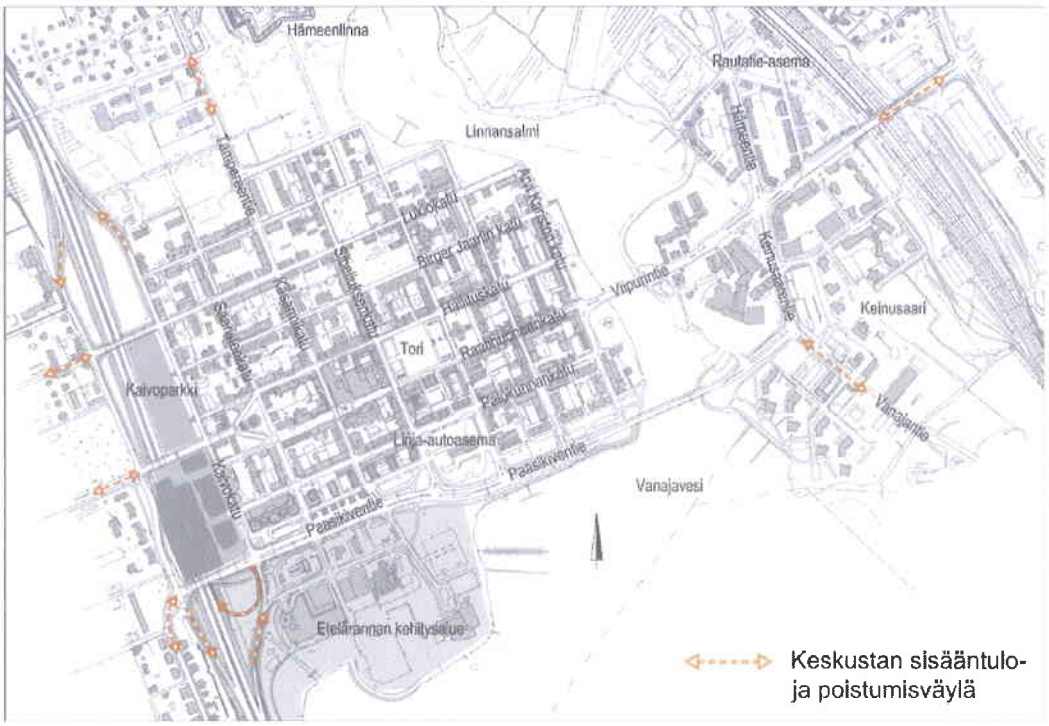
2 HÄMEENLINNAN KESKUSTAN LIIKENTEEN NYKYTILA

2.1 Katuverkon ja liikenteen nykytila-analyysi

Hämeenlinnan keskusta rajoittuu lännessä Helsinki–Tampere-moottoritiehen (valtatie 3) ja idässä Vanajaveteen. Keskusta-alue on pinta-alaltaan vajaan yhden neliökilometrin kokoinen. Keskustan tärkeimmät sisääntulo- ja ulosmenoväylät ovat pohjoisen suunnasta Tampereentie sekä moottoritien rampit Lukiokadulle, lännestä Turuntie, etelästä moottoritien rampit Paasikiventielle sekä idästä Viipurintien ja Paasikiventien sillat. Tampereen ja Helsingin välinen päärata ja Hämeenlinnan rautatieasema sijaitsevat keskustan itäpuolella. Keskustan ohittava itä–länsisuuntainen liikenne kulkee Paasikiventiellä ja Lukiokadulla. Nämä kadut muodostavat yhdessä Kaivokadun kanssa keskustaa ympäröivän kehämäisen pääkatuverkoston. Näillä kaduilla on myös keskusta-alueen suurimmat liikennemäärät: Paasikiventiellä 12 000–17 000 ajoneuvoa vuorokaudessa ja Lukiokadullakin yli 8 000 ajoneuvoa vuorokaudessa.

Paasikiventie eroaa muusta katuverkosta, koska se on huomattavasti maantiemäisempi kuin muut keskustan kadut. Paasikiventie muodostaa pääyhteyden Hämeenlinnan keskustan itä- ja länsipuolisten alueiden välille. Sitä pitkin kuljetaan Vanajaveden ylitse Keinusaaren teollisuusalueelle ja rautatieaseman seudulle. Paasikiventien kautta on myös kulkuyhteys valtatielle 10 kohti Tuulosta ja Lahtea. Paasikiventie syöttää liikennettä keskustan etelä–pohjoissuuntaisille kaduille, joista vilkkain on Sibeliuksenkatu. Keskustaa ympäröivillä kaduilla on pääasiassa liikennevaloliittymiä, ja keskustan sisäiset liittymän ovat paria poikkeusta lukuun ottamatta valo-ohjaamattomia.

Nykytilassa keskustan katutilaa hallitsee voimakkaasti ajoneuvoliikenne, mikä ei tue visiota eri kulkutapojen monipuolisesta hyödyntämisestä. Ajoneuvopainotteinen kuva syntyy leveistä ajoradoista sekä runsaasta kadunvarsipysäköinnistä. Keskusta-alueella ei myöskään nykytilassa ole Raatihuoneenkadun pyöräilyreittiä lukuun ottamatta lainkaan erotettuja tai yhdistettyjä jalankulku- ja pyöräteitä eikä pyöräkaistoja. Pyöräily on siis ohjattu ajoradalle ajoneuvoliikenteen sekaan. Katutilan uudelleenjakaminen tasapainoisemmin eri kulkutapojen välille on yksi mahdollisuus kehittää kävelyä ja pyöräilyä.



Kuva 1. Hämeenlinnan keskusta ja keskustan tärkeimmät sisääntuloreitit.

Pääkatujen välisellä keskusta-alueella on selkeä ruutukaava Paasikiventien eteläpuolista Etelärannan aluetta lukuun ottamatta. Ruutukaavamaisella katuverkolla on paljon yksisuuntaisia katuja, kuten etelä–pohjoissuuntaiset Sibeliuksenkatu ja Kasarmikatu sekä itä–länsisuuntaiset Hallituskatu ja Raatihuoneenkatu. Hallituskadulla on tosin sallittu kaksisuuntainen ajo joukkoliikenteelle Turuntien ja Kasarmikadun välillä. Yksisuuntaisuuksien lisäksi osalla keskustan kaduista on moottoriajoneuvolla liikkuminen kielletty yöaikaan. Yksisuuntaiset kadut toisaalta hankaloittavat suunnistamista ja lisäävät liikennettä keskustassa mutta toisaalta helpottavat pysäköintiä ja jalankulkijoiden katujen ylityksiä.

Yksisuuntaisuuksien lisäksi Hämeenlinnan keskustan kaduille tyypillisiä piirteitä ovat leveät ajoradat ja kapeat jalkakäytävät. Useilla kaduilla ajodadan leveys on reilusti yli seitsemän metriä, jopa yli yhdeksän metriä. Ajoratojen leveydet korostuvat yksisuuntaisilla kaduilla, joilla on kaksi kaistaa. Hämeenlinnan keskustassa ei ole yksisuuntaisille kaksikaistaisille kaduille liikenteellistä perustetta lukuun ottamatta vilkasta Paasikiventietä. Kaduilla on myös runsaasti kadunvarsipysäköintiä useimmiten molemmin puolin katua. Pysäköintipaikkoja ei ole muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta eroteltu ajoradasta. Erottelematon pysäköinti tekee ajoradasta entistä leveämmän ja ajokaistojen määrää ja paikkaa on paikoin vaikea hahmottaa. Ongelma korostuu talviaikaan, jolloin pysäköidyt autot ovat kauempana reunakivestä ja ajotilaa kapenee helposti niin, että siinä on käytössä vain yksi ylileveä kaista.

Kuva 2. Tyypillinen yksisuuntainen ja leveäajoratainen katu (Kasarmikatu).

Katualue ulottuu keskustan kaduilla yleisesti rakennusten seinästä seinään. Katualueen leveydet vaihtelevat keskustassa 14–20 metrin välillä. Katualueesta suurin osa on käytetty ajoradoille ja jalkakäytävät ovatkin Raatihuoneenkadun kävelykatua lukuun ottamatta erittäin kapeita. Jalkakäytävien kapeus tuottaa herkästi myös esteettömyysongelmia mm. sisäänkäyntien, terassien, lumipenkkojen, mainosten ja pylväiden kohdilla. Katualueiden kokonaisleveys ei ole mitenkään poikkeuksellinen, mutta sen jakautuminen eri liikennemuotojen välillä on epäsuhtaista. Yleisilmeeltään kadut ovat ajoradan suhteen ylileveitä ja kaipaisivat jäsennystä ajokaistojen ja pysäköinnin välille.

Hämeenlinnan keskustassa ei nykytilanteessa ole selkeästi pyöräilylle osoitettua tilaa. Ainoat ydinkeskustan pyörätieyhteydet kulkevat eteläreunan Paasikiventien vieressä sekä Raatihuoneenkadun kävelykadulla, eikä sekään ole yhtenäinen koko keskustan matkalla. Pyöräilyväylien puuttuminen heikentää pyöräilyn edellytyksiä ja selkeän pyöräilytilan puute on myös liikenneturvallisuusriski. Erillisiä pyöräteitä tai yhdistettyjä jalankulku- ja pyöräteitä ei keskustasta juuri löydy, joten polkupyöräilijät joutuvat ajamaan liikenteen seassa tai vastoin liikennesääntöjä jalkakäytävillä. Tärkeimmät pyörätieverkon yhteyspuutteet ovat itä–länsisuunnassa Lukiokadun pyörätien puuttuminen sekä suoran pohjois- eteläsuuntaisen pyörätien puute.

Keskustan toiminnallinen painopiste on Raatihuoneenkadun kävelykadulla eli "Reskalla" ja Hämeenlinnan torin välittömässä läheisyydessä. Torille johtaa ainoastaan yksi pyörätie idästä Raatihuoneenkatua pitkin, jolla on myös epäjatkuvuuspiste torin kohdalla. Kävelykadulla pyöräily ei sovellu nopeaan keskustan läpikulkuun. Toisin sanoen keskustan ytimen lävitse ei kulje ainoatakaan pyöräreittiä pohjois- eteläsuunnassa eikä itä–länsisuunnassa.

Keskusta-alue on pinta-alaltaan suhteellisen pieni, mutta siitä huolimatta sinne mahtuu huomattavia korkeuseroja. Torin laidassa sijaitseva Hämeenlinnan kirkko sijaitsee keskustan korkeimmalla paikalla ja useat kadut ovat jyrkkiä noustessaan keskustaa ympäröiviltä kaduilta torille. Suurimmillaan katujen pituuskaltevuudet ovat lähes kymmenen prosenttia, kuten mm. Rauhankadulla ja Raatihuoneenkadulla. Jyrkät kadut aiheuttavat liikenteelle ongelmia varsinkin liittymäalueilla. Lisäksi maastonmuodot ohjaavat jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden liikkumista.

Kuva 3. Korkeuseroja Sibeliuksenkadulla.

Keskustan katujen päällystemateriaalit vaihtelevat asfalttipäällysteestä erilaisiin kivimateriaaleihin. Kivetyt kadut sopivat kulttuurihistoriallisen kaupungin keskustaan. Kivetykset ovat vanhoja ja kadut ovat osittain epätasaisia, mikä aiheuttanut melu- ja tärinähaittoja. Kivettyjen katujen hyvänä puolena voidaan pitää myös niiden kestävyyttä suhteessa asfalttiin sekä ajonopeuksien hillitsemistä. Kiveyksen haitta-puolena on, että joukkoliikenteen kalusto ei tahdo kestää kiveyksellä ajamista ja lisäksi osa matkustajista ja kuljettajista kokee tärinän epämiellyttävänä. Polkupyörille kiveys on hankalasti ajettava ja varsinkin talvella liukas kiveys on vaarallinen.

Suurimmat liikenneturvallisuusriskit keskusta-alueella esiintyvät liittymissä. Suurin osa ajoneuvoliikenteen onnettomuuksista on peltikolareita, joissa syntyvät vahingot ovat pääasiassa omaisuusvahinkoja. Ajoneuvoja suurempi riski kohdistuu kevyen liikenteen turvallisuuteen. Keskustassa on paljon jalankulkuliikennettä ja pyöräteiden puutteesta huolimatta paljon polkupyöräliikennettä.

Jalankulkuliikenteen suojatieylitykset ovat keskustassa liian pitkiä. Pitkät ylitysmatkat johtuvat leveistä ajoradoista ja jäsentelemättömästä ajoratapysäköinnistä. Kadunvarsipysäköinti pitäisi toteuttaa pysäköintitaskuina, jolloin liittymäalueilla katujen ylitysmatkat pysyvät mahdollisimmat lyhyinä. Liikenneturvallisuuden kannalta yksisuuntaiset kadut ovat keskustassa suositeltavia. Yksisuuntaisella kadulla katua ylittävän ei tarvitse huomioida kuin yhdestä suunnasta tuleva liikenne. Katujen ylitysmatkat ovat yksisuuntaisilla kaduilla myös kaksisuuntaisia lyhyemmät.

2.2 Joukkoliikenne ja liityntäpysäköinti

Hämeenlinnan sisäinen joukkoliikenne kulkee ydinkeskustan katujen kautta. Paikallisliikenteen lisäksi keskustassa sijaitsevalle linja-autoasemalle kulkee paljon kaukoliikennettä. Kaukoliikenne kulkee linja-autoasemalle pääasiassa Paasikiventien kautta. Paikallisliikenteen pääreitit kulkevat keskustassa yksisuuntaisten katujen kautta. Pääreitti idästä länteen kulkee Viipurintien sillalta ja Hallituskadun kautta Turuntien sillalle. Pääreitti vastakkaiseen suuntaan lännestä itään kulkee Turuntien sillalta Hallituskadun, Kasarmikadun ja Palokunnankadun kautta Viipurintien sillalle. Tärkeimpänä joukkoliikenteen pysäkkinä kaupunkilaiset ovat pitäneet Hallituskadun ja Linnankadun kulman pysäkkiä Hallituskadulla.

Hämeenlinna on merkittävä pendelöintikaupunki, josta kuljetaan töihin niin linja-autolla kuin junallakin mm. pääkaupunkiseudulle ja Tampereelle. Etenkin etelän suunnan tiheä ja nopea junatarjonta on erittäin kilpailukykyinen vaihtoehto henkilöautolle työmatkaliikenteessä mukavuuden ja pääkaupunkiseudun ruuhkien vuoksi. Hämeenlinnan rautatieaseman hieman syrjäisen sijainnin sekä paikallisen joukkoliikenteen heikohkon palvelutason vuoksi liityntäpysäköinti on viime aikoina kasvattanut suosiotaan voimakkaasti erityisesti junaliikenteen yhteydessä.

Hämeenlinnan rautatieaseman liityntäpysäköinti koostuu useammasta pysäköintialueesta, joilla on nykytilanteessa yhteensä noin 300 autopaikkaa ja 240 pyöräpaikkaa. Henkilöautojen pysäköintialueet sijaitsevat kaikki radan länsipuolella, ja asemarakennuksen ympärillä olevat alueet omistaa VR Oy. Suurin yksittäinen pysäköintialue, sorapäällysteinen epävirallinen pysäköintialue, sijaitsee yksityisellä tontilla. Pysäköintipaikkojen käyttöaste on lähes 100 % ja paikat täyttyvät arkiaamuisin jo hyvissä ajoin ennen suosituimpien työmatkajunien saapumista, joten lisäpaikoille on kysyntää. Myös pyöräpysäköinnistä valtaosa sijaitsee radan länsipuolella, mutta kysyntää olisi myös radan itäpuolella. Väestömäärien ja liityntäpysäköinnin suosion kasvaminen lisäävät entisestään painetta liityntäpysäköinnin kehittämiselle.

Linja-autoaseman henkilöautojen liityntäpysäköintipaikat on osoitettu noin 200 metrin etäisyydelle asemasta Hämeensaareen, jossa samoja paikkoja käyttävät myös keskusta-alueelle töihin tulevat. Pysäköintipaikkoja on yhteensä vajaat 200 ja niiden käyttöaste on hyvin korkea eli paikat ovat usein täynnä. Pyöräpysäköintipaikkoja on noin 100 ja ne sijaitsevat asemarakennuksen vieressä.

Kesällä 2012 Liikennevirasto julkaisee erillisen Tampere–Helsinki-joukkoliikennekäytävän liityntäpysäköintiselvityksen, jossa mukana tarkastelussa ovat myös Hämeenlinnan rautatie- ja linja-autoasemat. Työn yhteydessä toteutettiin matkustajakysely, jonka tulosten perusteella säännöllisesti toistuvien työ-/opiskelumatkojen osuus liityntäpysäköinnistä on noin 90 %. Yleisin määränpää Hämeenlinnasta lähteville matkustajille on pääkaupunkiseutu (60 %). Kyselyn perusteella liityntäpysäköinti on pitkäaikaista, sillä suurin osa vastaajista ilmoitti pysäköinnin kestoksi 8–12 h. Liityntämatkan pituuden vedenjakajaksi osoittautui kolme kilometriä, sillä noin 85 % kyselyyn vastanneista polkupyöräilijöistä saapui pysäkille tätä lähempää ja noin 85 % henkilöautoilijoista tätä kauempaa. Tärkeimmät syyt liityntäpysäköinnin käyttämiselle Hämeenlinnassa kyselyn perusteella ovat:

- mukavuus ja ruuhkien välttäminen
- pitkämatkaisen joukkoliikenteen korkea palvelutaso
- paikallisen joukkoliikenteen heikko palvelutaso.

Kyselyssä esiin tulleita liityntäpysäköintijärjestelmän vahvuuksia ja puutteita on esitetty taulukossa 1:

Taulukko 1. Liityntäpysäköintijärjestelmän vahvuuksia ja puutteita.

Liityntäkulkumuoto	Vahvuudet	Heikkoudet
Yleisesti	ruuhkien välttäminen pääkaupunkiseudulla matkan mukavuus	etäisyys määränpäähän asemalta aikataulujen rajoitukset
Henkilöautopysäköinti	pysäköintipaikka on helpompi löytää läheinen sijainti junalaitureihin nähden maksuttomuus	kaikkien pysäköintialueiden päällystäminen ja valaistus
Polkupyöräpysäköinti	läheinen sijainti junalaitureihin nähden hyötyliikunta	ilkivallan pelko, eli runkolukittavien pyörätelineiden, katoksien, valaistuksen ja valvontakameroiden puute korkealuokkaisen pyörä-pysäköinnin puute radan itäpuolella

2.3 Pysäköinti

Pysäköinnin nykytila

Nykyisin ydinkeskustassa on maksullista pysäköintiä, jonka aikarajoitus vaihtelee kohteittain. Suurin osa paikoista on maksullisia sekä rajoitettuja enintään 1 h pysäköintiajalle. Keskustan reunamilla pysäköintiä on rajoitettu pääsiassa pysäköintikiekolla ja näilläkin alueilla aikarajoitus vaihtelee merkittävästi kohteittain.

Kadunvarsipysäköintiä on keskustassa paljon, yhteensä 842 paikkaa, joista maksullisia on 296 (35 %). Tiedot perustuvat kaupungin sisäiseen pysäköintitutkimukseen vuodelta 2008. Kaikkiaan pysäköintipaikkoja on 3 470, joista kiinteistöjen omia paikkoja on 2 200 eli yli 60 % (Hämeenlinnan keskustan pysäköintitutkimus 2008).

Pysäköintipaikan etsiminen keskustasta ei ole selkeää etenkään ulkopaikkakuntalaisille tai niille, jotka asioivat keskustassa harvemmin. Tähän vaikuttaa katujen yksisuuntaisuus sekä pidempiaikaisten paikkojen ja laajempien pysäköintialueiden puute. Useimmilla kaduilla pysäköintiä on kadun molemmin puolin eikä sitä ole jäsennelty erilleen ajoradasta. Osassa kaduista pysäköintipaikat vievät tilaa molemmin puolin katua ja lyhyt 1 h aikarajoitus voi johtaa useampaan pysäköintikertaan. Yleisesti oletetaan, että kohteen läheisyydestä löytyy kadunvarresta vapaa pysäköintipaikka. Tämä olettamus johtaa keskustan sisäisen liikenteen lisääntymiseen etenkin siitä syystä, että yksisuuntaiset kadut aiheuttavat mm. pysäköintipaikkaa etsiville kortteleiden kiertoliikennettä.

Suurin kysyntä on pidempiaikaisista työtä ja asiointia palvelevista pysäköintipaikoista ja -alueista. Esimerkiksi 2–4 tunnin pysäköintiä varten ei löydy keskustasta pysäköintipaikkoja. Parhaiten pidempiaikaista pysäköintiä palvelee nykyisin kauppakeskus Linnan katolla sijaitseva maksullinen pysäköintialue. Pysäköinti nousi esiin myös asukaskyselyssä, etenkin pidempiaikaisen pysäköinnin puuttumisen osalta. Kokopäiväistä pysäköintiä on keskustassa palvellut sen reunamilla olleet ilmaiset

suuret pysäköintialueet, jotka tulevat kuitenkin pian poistumaan. Näitä on ollut mm. Kaivokadulla moottoritien varressa sekä Paasikiventien eteläpuolella Etelärannassa.

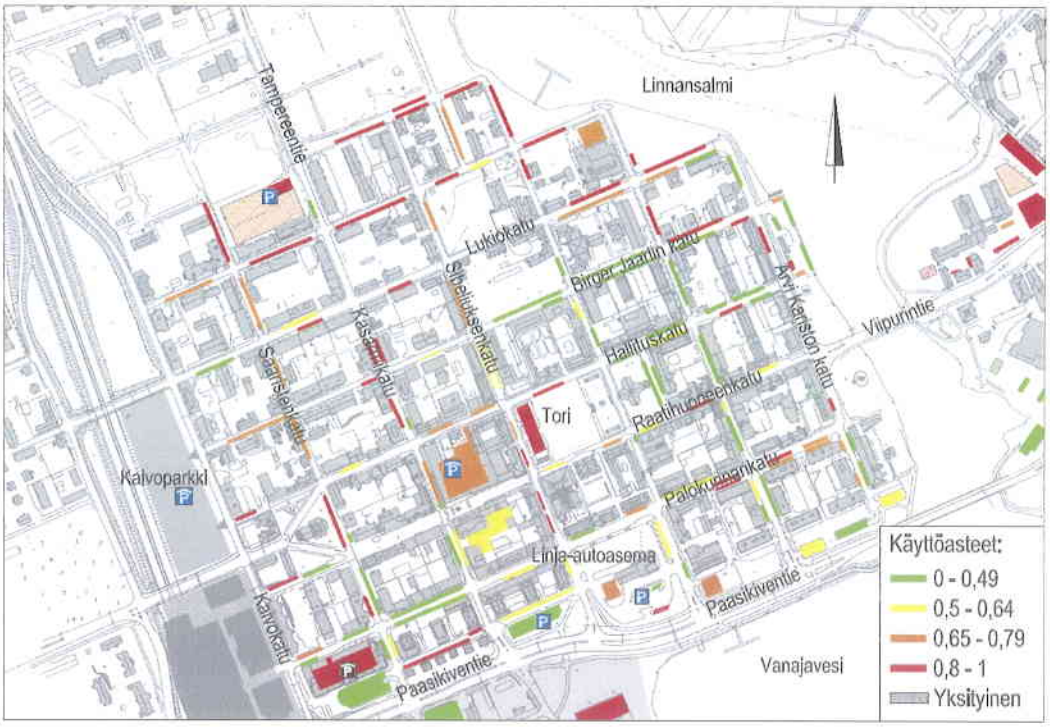
Moottoritien päälle tuleva kauppakeskus ja Kaivokadun pysäköintilaitos muuttavat tilannetta jo vuonna 2012. Lisäksi Etelärannan alue tullee muuttumaan tämän jälkeen, jolloin sielläkin sijaitsevat laajat pysäköintialueet saattavat poistua.

Pysäköintitutkimus ja käyttöasteet

Hämeenlinnan kaupunki teki vuonna 2006 kiinteistöjen pysäköintiselvityksen, jossa laskettiin olemassa olevat pysäköintipaikat ja niiden käyttöasteet. Kadunvarsipaikat eivät olleet tutkimuksessa mukana, joten niistä tehtiin käyttöastetutkimus keskustan liikenneselvityksen yhteydessä maaliskuussa 2012.

Keskustan liikenneselvityksen ja pysäköintistrategian taustaksi tehtyyn pysäköintitutkimukseen otettiin mukaan ydinkeskustan lisäksi rautatieaseman seutu sekä Keinusaari. Selvityksessä laskettiin yleisen pysäköinnin piirissä olevien pysäköintialueiden sekä katujen varsilla olevien pysäköintipaikkojen käyttöasteet. Laskennat suoritettiin kolmena eri ajankohtana: arkipäivän aamupäivän tilanne (to 8.3), arkipäivän iltapäivän tilanne (to 8.3) sekä lauantain päivän tilanne (10.3).

Pysäköintitutkimuksen tulokset on esitetty karttoina liitteessä 1 sekä aivan ydinkeskustan osalta kuvassa 4. Kokonaisuudessaan eniten kuormittunut tilanne oli torstaina aamupäivällä. Myös torstain iltapäivän tilanne oli lauantain tilannetta kuormittuneempi. Lauantaina pysäköinti koostuukin lähinnä keskustan ostoskäynneistä, kun toimistot ja työpaikat ovat kiinni.



Kuva 4. Ote pysäköintitutkimuksen käyttöastekartasta torstaiaamupäivän tilanteessa to 8.3.2012

Pääosasta keskustan pysäköintialueista löytyi vähintään kaksi vapaata autopaikkaa. Täynnä olevia kohteita olivat lähes kaikki ilmaiset ja pidemmän aikarajoituksen pysäköintipaikat sekä rautatieaseman liityntäpysäköintialue.

Kadunvarsipysäköinnissä 1-2 h aikarajoitus lienee vähentänyt käyttöasteita ja tutkimuksen perusteella niitä on keskustassa jopa kysyntää enemmän. Kadunvarsi ja pienten yleisten pysäköintialueiden aikarajoitukset jakautuvat seuraavan taulukon 2 mukaisesti. Laskelmaan ei otettu Hämeensaaren pysäköintipaikkoja.

Taulukko 2. Kadunvarsipysäköinnin aikarajoituksen jakautuminen.

Nykytilanne 4/2012		
Aikarajoitus	Yhteensä (ap)	% -osuus
< 1 h	258	19,7
2 h	721	55,0
≥ 4 h	315	24,0
INVA	17	1,3
	1311	**100 %**

Käyttöasteet keskustasta laskettiin pysäköintistrategiassa esitettyjen vyöhykkeiden mukaan. Alle 0,5 käyttöaste tarkoittaa, että paikoista noin puolet on käytössä ja kuormitustilanne on matala (kartoissa vihreät alueet). Käyttöasteen ollessa 0,5–0,64 tilanteen voidaan katsoa olevan hyvä ja paikat ovat käytössä, mutta vapaita paikkoja on vielä hyvin tarjolla. Tämän ylitse menevät käyttöasteet kertovat paikkojen niukkuudesta, jolloin vapaat paikat voivat olla ajoittain loppu. Keskustan kolme pysäköintivyöhykettä on esitelty pysäköintistategiaa kuvaavassa luvussa, kuvassa 16 sivulla 27. Vyöhykkeiden kokonaismaksimikäyttöasteiksi tuli tehdyssä tutkimuksessa:

- Vyöhyke 1&2, käyttöaste 0,74 (ydinkeskustan maksulliset 1-2h paikat)
- Vyöhyke 3, käyttöaste 0,61 (ydinkeskustan reunamat, osittain ilmaiset paikat)

Etelärannan kehityshankkeen eteneminen sekä luvussa kuusi esiteltävän tavoiteverkon vaatimat toimenpiteet keskustassa tulevat vähentämään keskustan pysäköintipaikkoja. Etelärannan pysäköintialueilta sekä keskustan katujen varsilta poistuu arviolta noin 200 autopaikkaa sekä lisäksi Hämeensaaressa sijaitseva 193 auton pysäköintialue. Edellä mainitut muutokset huomioiden, tulevan tilanteen käyttöasteiksi on laskettu keskustan vyöhykkeellä yksi 0,8, vyöhykkeellä kaksi 1,03 ja vyöhykkeellä kolme 0,76. Käyttöasteet noussevat merkittävästi ja etenkin 1- ja 2-vyöhykkeille tulee osoittaa tulevaisuudessa uusia paikkoja, etenkin yli 2h kestävään pysäköintiin.

Hämeensaaressa, Paasikiventien eteläpuolella olevalla alueella on käynnistymässä Etelärannan kehityshanke, jonka seurauksena alue uudistuu täysin ja alueelta poistuu suurin osa yleisistä maanpäällisistä pysäköintipaikoista, jotka ovat nykyisin kysyttyjä ilmaisia pitkäaikaispaikkoja. Alueelle tulevat uudet pysäköintipaikat palvelevat lähinnä alueen sisäisiä tarpeita ja niiden määrä tarkentuu kehityshankkeen edetessä.

2.4 Yhteenveto keskustan liikenteellisistä ongelmakohdista

Keskustan liikenteen ongelmat painottuvat kevyen liikenteen asemaan keskustassa. Kapeat jalkakäytävät ja pyörätieyhteyksien puuttuminen ovat merkittävimmät

puutteet. Autoliikenteen ongelmaksi on keskustassa koettu pitkäaikaisten pysäköintipaikkojen puute sekä muutamat jäsentymättömät liittymät.

Keskustassa olevat kadunvarsipysäköintipaikat on pääasiassa tarkoitettu lyhytaikaiseen asiointipysäköintiin ja niissä pysäköintiaikaa on rajoitettu. Pysäköintipaikkapulaan on tosin viime aikana saatu helpotusta uuden Kaivoparkin avauduttua huhtikuussa 2012.

Kevyen liikenteen ongelmana ovat yhteyksien puuttumiset keskustan läpi sekä etelä–pohjoissuunnassa että itä–länsisuunnassa. Keskustan kävelykadulle ei johda yhtään pyörätietä. Yksisuuntaisten katujen takia liikennesääntöjen mukaan liikkuminen on pyöräilijälle työlästä. Esimerkiksi lähdettäessä Hämeenlinnan torilta kohti Etelänrantaa täytyy ajaa Kasarmikadulle, vaikka Paasikiventien alittava alikulkukäytävä on Sibeliuksenkadun päässä. Keskustan kaduista osa on myös kivettyjä, kuten kuvassa 5 esitetty Hallituskatu torin kohdalla ja polkupyörällä liikkuminen kivetyllä kadulla on hankalaa.

Kuva 5. Hallituskatu torin kohdalla.

Autoliikenteen ongelmat kohdistuvat keskustan kehäkaduille ja varsinkin keskustan itäpuolen vilkkaisiin liittymiin Paasikiventien ja Keinusaarentien liittymässä ja Viipurintien ja Keinusaarentien liittymässä. Liittymät ovat ruuhka-aikaan erittäin kuormittuneita. Paasikiventien ja Lukiokadun liikenne koetaan puolestaan ruuhka-aikaan hitaaksi useiden liikennevaloliittymien vuoksi. Osassa liittymistä on esiintynyt sujuvuusongelmia, kuten Viipurintiellä Keinusaaren ja Arvi Kariston kadun liittymissä. Tässä työssä ei tehty toimivuustarkasteluja, vaan arvioitiin kriittisimmät liittymät.

Ydinkeskustassa autoliikenteen suurimmaksi ongelmaksi on koettu pysäköintipaikkojen puute. Varsinkin pitkäaikaisista pysäköintipaikoista on keskustassa pulaa.

Katujen poikkileikkauksissa suurimmat puutteet ovat katujen ajoratojen jäsentelemättömyys. Leveät ajoradat ja kadunvarsipysäköinti samassa tasossa ilman materiaalieroja ja kunnollisia kaistamerkintöjä tekevät kaduista levottomia. Katutila on varattu pääasiassa autoliikenteelle eikä jalankulkijoille tai pyöräilijöille ole jäänyt riittävästi tilaa.

Kuva 6. Sibeliuksenkatu kaipaisi jäsentelyä Hallituskadun pohjoispuolella. Kuvassa näkyy hyvin autoliikennepainotteisuus ja kapeat jalkakäytävät suhteessa ajorataan.

Ongelmallista on myös kauppojen ja liikkeiden huoltoliikenne. Tiiviissä keskustarakenteessa ei ylimääräistä tilaa huoltoliikenteen toiminnoille ole. Useimmiten huoltoliikenne ja tavarantoimittajat joutuvat pysäköimään autonsa jalkakäytäville. Ongelma korostuu talvisin kun katutila kaventuu entisestään. Etenkin kävelykadulla Sibeliuksenkadun liittymäalueella huoltoliikenne on koettu haitalliseksi.

Kuva 7. Huoltoliikenne tukkii jalkakäytävän ja osan ajoradasta Sibeliuksenkadulla.

Paasikiventien ongelmana on kadun maantiemäisyys. Katu on monikaistainen ja leveä. Paasikiventie on erillään maankäytöstä ja muodostaa estevaikutuksen keskustan ja Etelärannan välillä suurien liikennemäärien ja leveytensä johdosta. Liikenteellisesti Paasikiventie toimii Keinusaarentien liittymää lukuun ottamatta. Keskustan Etelärannan kautta kiertävä kevyen liikenteen yhteys on toimiva. Keskustan kohdalla on kaksi Paasikiventien alittavaa kevyen liikenteen alikulkukäytävää.

Joukkoliikenteen merkittävimmät puutteet ovat hajautetut reitit eri suuntiin eri katuja pitkin, jolloin kaikki linjat eivät kulje linja-autoaseman kautta. Hämeenlinna on myös liityntäpysäköinnin kysynnän osalta yksi merkittävimmistä kaupungeista Helsingin ja Tampereen välillä, mutta liityntäpysäköinnin tarjonta ei vastaa kysyntää. Puutteita on sekä linja-autoasemalla että etenkin rautatieasemalla.

Runsas kadunvarsipysäköinti lyhytaikaiselle asiointiliikenteelle sekä kevyen liikenteen yhteyspuutteet ovat totuttaneet hämeenlinnalaiset asioimaan keskustassa autolla. Ydinkeskustaa tulisikin kehittää entistä jalankulkupainotteisemmaksi ohjaamalla autoliikennettä keskustan reunamien pääkaduille.

Kuva 8. Elämää keskustan sydämessä kävelykatu "Reskalla".

Autoliikenteen väheneminen antaa mahdollisuuden toteuttaa viihtyisiä kävelypainotteisia katuja ja antaa mahdollisuuden lisätä keskustaan kevyen liikenteen yhteyksiä, joilla jalankulku ja pyöräily ovat erotettuina toisistaan. Kansallisten ja kansainvälisten esimerkkien mukaan jalankulkupainotteisuus ydinkeskustassa parantaa keskustan vetovoimaisuutta, vahvistaa alueen liike-elämän kilpailukykyä, kohentaa keskustan ympäristökuvaa sekä elävöittää ja monipuolistaa ydinkeskustan kaikkia palveluita, lisää liikkumisen turvallisuutta ja lisää ennen kaikkea pyöräilyä ja kävelyä.

3 LIIKENNEVERKON KEHITTÄMINEN

3.1 Liikenneverkon kehittämistyön periaatteet

Liikenneverkon kehittämistyössä pyrittiin kunkin kulkumuodon ja toiminnon kohdalla noudattamaan seuraavia periaatteita.

Kevyt liikenne

Hämeenlinnan kaupungin varsin kattavan kevyen liikenteen verkoston suurimmat jatkuvuuspuutteet sijoittuvat ydinkeskustan alueelle. Suunnitelmassa tarkastellaan jalkakäytävä- ja pyörätieverkkoa yhtenä kokonaisuutena koko ydinkeskustan alueella.

Kevyen liikenteen reittien suunnittelussa erityisinä haasteina ovat houkuttelevien pyöräreittien jatkuvuus, rautatieaseman saavutettavuus eri suunnista, linja-autoaseman sijainti sekä ydinkeskustan kävelyalueiden ja -reittien yhteensovittaminen. Jalkakäytävä- ja pyörätieverkon suunnittelu tehdään rinnakkain katuverkon suunnittelun kanssa, jolloin väylien mitoitustarpeet ja katutilan jakaminen voidaan arvioida kokonaisuutena. Tähän liittyy keskustan viihtyisyyden ja jalankulkijan aseman parantaminen. Pyöräilyreittien tarkastelualue on varsinaista keskustan suunnittelualuetta laajempi verkon jatkuvuuden varmistamiseksi. Keskustassa liikkumisen esteettömyys liittyy luonnollisena osana ydinkeskustan kevyen liikenteen suunnittelun tavoitteisiin.

Katuverkko ja liittymäjärjestelyt

Tavoitteena on tunnistaa ne kadut ja liittymät, jotka vaativat rakenteellisia uudistuksia kipeimmin. Käytettävissä olevasta katutilasta pyritään saamaan mahdollisimman viihtyisä ja eri kulkumuodoilla liikkuvat ihmiset huomioiva. Työssä esitetään tärkeimmät sisääntulotiet sekä niiden kriittisimmät liittymät. Lisäksi esitetään tarvittavat kehittämistoimet katutilan jaon, katujen yksi- tai kaksisuuntaisuuden sekä kadun roolin kuten kävelypainotteisuuden osalta.

Joukkoliikenne

Tässä työssä joukkoliikenteen painopisteenä ovat mahdollisista linjastorakenteen uudistuksista aiheutuvat reittimuutokset keskustassa sekä niiden huomioiminen kokonaissuunnittelussa ja katuverkon kehittämisessä.

Pysäköinti ja huoltoliikenne

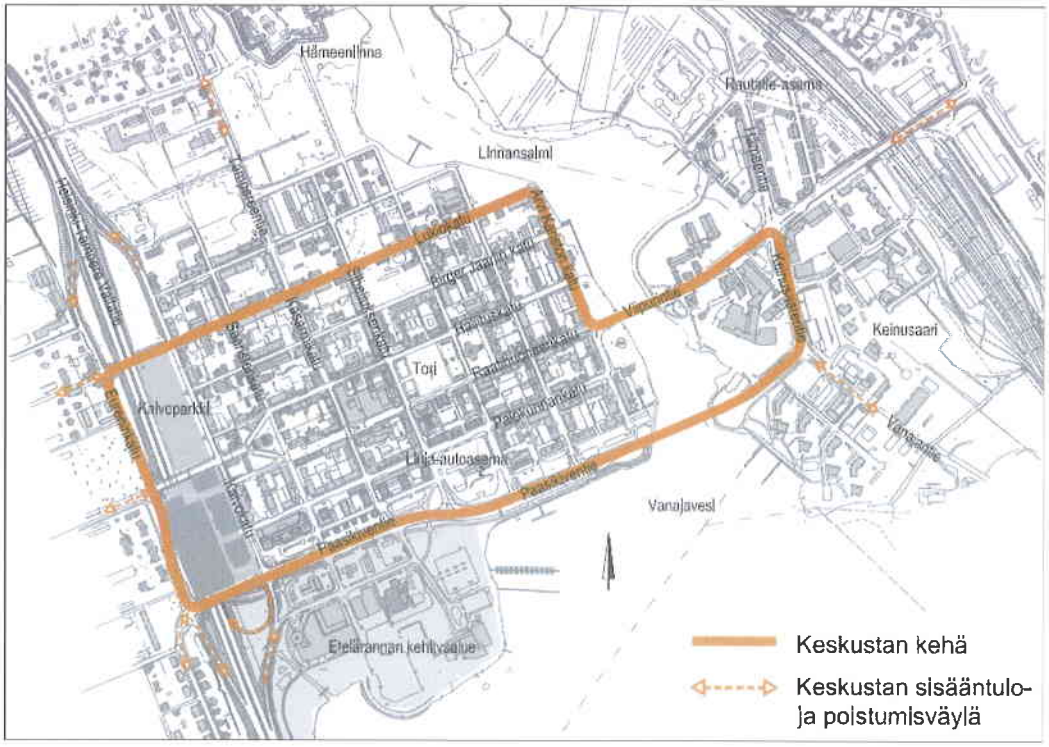
Pysäköinnin kokonaisvaltainen järjestäminen on Hämeenlinnan ydinkeskustan tulevan kehityksen ja kilpailukyvyn kannalta avainasemassa. Uuden rakentamisen myötä keskustan työpaikat ja asukasmäärä kasvavat samalla, kun pysäköintiin soveltuva maa-alue vähenee. Pysäköinnin periaateratkaisujen määrittämisessä otetaan huomioon keskustan uudet rakentamisalueet ja kehittämistavoitteet. Matkustajamääräkehityksen pohjalta arvioidaan erikseen rautatie- ja linja-autoaseman pysäköintitarpeet ja sijoittamisvaihtoehdot saatto- ja liityntäliikenne mukaan lukien. Periaateratkaisuissa huomioidaan henkilöautojen ohella myös pyöräpysäköinnin tarpeet. Turvallista pyöräpysäköintiä pyritään sijoittamaan pyöräily-reittien varsille ydinkeskustan keskeisimpien kohteiden läheisyyteen. Pyöräpysäköinnin painopistealueet ovat kävelykadun varrella, torin läheisyydessä sekä uuden kauppakeskuksen, linja-auto- ja rautatieasemien yhteydessä.

Huoltoliikenteelle pyritään määrittelemään toiminnan periaatteet ydinkeskustassa (esimerkkeinä mahdolliset ajalliset ja alueelliset rajoitukset) sekä varmistaa katutilan mitoituksessa ja jalankulkukeskustan suunnittelussa huoltoliikenteelle riittävät

toimintaedellytykset. Lähtökohtana keskustan huoltoliikenteelle on, että kaupan logistiikkatoiminnot ovat sujuvat, mutta huoltoliikenteen häiriöt keskustan muulle toiminnalla jäävät mahdollisimman vähäisiksi.

Keskustan kehä

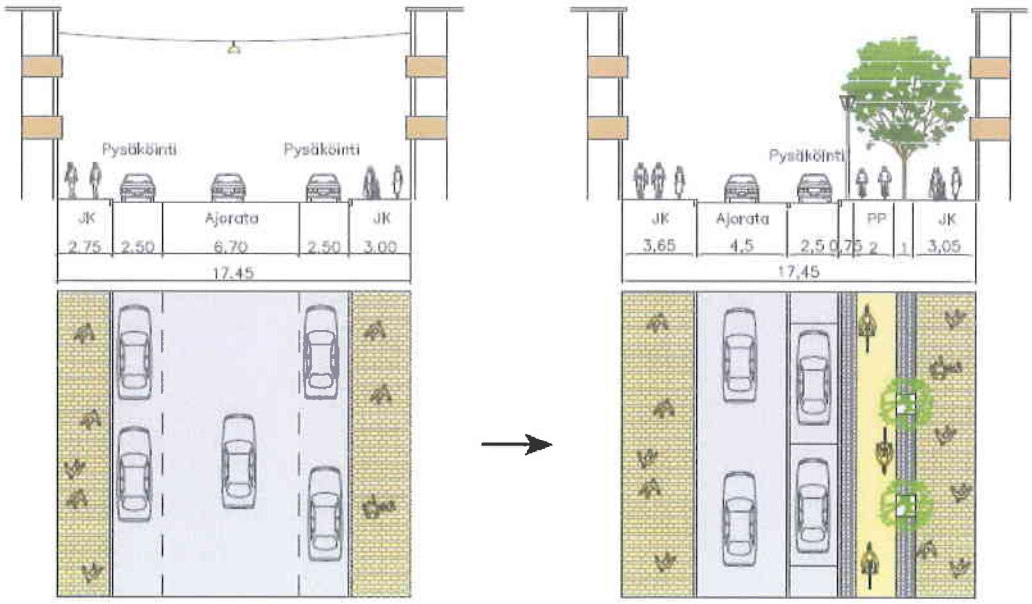
Hämeenlinnan keskustan nykyisistä pääkaduista voidaan järjestää ydinkeskustan ohittava keskustan kehä. Kehä toimii pääasiallisena väylänä keskustan kautta kulkevalle ajoneuvoliikenteelle. Kehän liikenne on sujuvaa ja se liittyy keskustan suurimpiin sisääntuloväyliin joka ilmansuunnassa. Kehän tarkoitus on erottaa keskustan läpi kulkeva ajoneuvoliikenne ydinkeskustaan suuntautuvasta liikenteestä, mikä rajoittaa tarpeetonta ajoneuvoliikennettä ydinkeskustassa. Ajoneuvoliikenteen katuhierarkiassa kehän muodostavat katuosuudet toimivat pääkatuina ja ne mahdollistavat sujuvan ydinkeskustan ohittamisen. Keskustaan suuntautuva ja keskustasta poistuva liikenne ohjataan kokoojakatuja pitkin kehälle. Keskustan kehän rajaavat pohjoisessa Lukiokatu, etelässä Paasikiventie ja lännessä Eureninkatu. Keskustan itäpuolella kehä rajautuu Arvi Kariston katuun, Viipurintiehen sekä Keinusaarentiehen. Keskustan kehä ja sisääntuloväylät on esitetty kuvassa 9.



Kuva 9. Keskustan liikenteen kehäratkaisu.

Kehän varrella jo olevat sekä suunnitellut pysäköintilaitokset mahdollistavat auton pysäköinnin ydinkeskustan reunalle, josta on paikasta riippumatta lyhyt, alle 5 minuutin kävelymatka aivan keskustan ytimeen. Kehän varrella olevat pysäköintilaitokset palvelevat ennen kaikkea pitkäaikaista asiointia keskusta-alueella. Lisäksi kehältä on helppo toteuttaa sisäänajo myös mahdolliseen toriparkkiin. Tällä tavoin pyritään vähentämään pysäköinnin synnyttämää ajoneuvoliikennettä keskustan kehän sisäpuolella.

Kehän sisäpuolella olevilla ydinkeskusta-alueen kaduilla painotus on henkilöautoliikenteen sijaan jalankulussa, pyöräilyssä ja joukkoliikenteessä. Tämä näkyy ydinkeskusta-alueen katujen katutilan jäsentelyssä siten, että jalankulkuun ja pyöräilyyn varataan selvästi nykyistä enemmän tilaa. Kuvassa 10 on esitetty tyypillinen katupoikkileikkaus Hämeenlinnan keskustassa nykytilassa sekä esimerkki kävely- ja pyöräilypainotteisesta poikkileikkauksesta.



Kuva 10. Poikkileikkaus tyypillisestä kadusta Hämeenlinnan keskustan nykytilassa sekä esimerkki kävely- ja pyöräilypainotteisesta poikkileikkauksesta.

Jalankulun edellytyksiä parannetaan muuttamalla keskustan kehän sisäpuolelle jäävän ydinkeskusta-alueen pohjois-eteläsuuntaisia ja itä-länsisuuntaisia katuja tietyiltä osin kävelypainotteisiksi.

Kadun muuttaminen *kävelypainotteiseksi* tarkoittaa katutilan jakamista niin, että ajoradan osuutta kavennetaan ja merkittävä osa kadusta jaetaan kävelylle ja pyöräilylle. Hämeenlinnan yksisuuntaisilla kaduilla tämä tarkoittaa toisen ajokaistan poistumista sekä molemmin puolisen pysäköinnin vähentymistä. Tämä mahdollistaa mm. vinopysäköinnin sekä ennen kaikkea jalankulkijoille ja kadusta riippuen myös pyöräilijöille varatun tilan merkittävää leventämistä. Lisäksi kävelypainotteisten katujen viihtyisyyteen panostetaan istutuksin sekä korkealuokkaisin pintamateriaalein. Keskustan jalankulkumahdollisuuksia parantaa myös nykyisen kävelykadun jatkaminen "katu kaikille" -ratkaisuna lännessä moottoritien katteelle (valmistuu kesän 2012 aikana) sekä idässä Arvi Kariston kadulle asti. Ratkaisun periaatteena on luoda rakenteellisesti erottelematon yhteinen liikkumistila kaikille kulkumuodoille.

Kuva 11. Katutilan uudella jaolla saadaan tilaa pyöräilylle ja istutuksille, Lyon. Kuva Seppo Karppinen, Sito.

Keskustan pyöräilyoloja kehitetään ja saavutettavuutta parannetaan luomalla ydinkeskustaan itä-länsi- ja pohjois-eteläsuuntaisia pyöräilyväyliä. Keskustan kehän pohjoisreunana toimiva Lukiokatu toimii tulevaisuudessa väylänä myös ydinkeskustan ohittavalle polkupyöräliikenteelle. Tarkemmat pyöräilyreitit vaihtoehtoineen on esitetty liikenneverkon vaihtoehtojen yhteydessä.

3.2 Liikenneverkon kehittämisvaihtoehdot

Keskustan kehittämisen perusidean pohjalta luotiin aluksi neljä vaihtoehtoa, jotka toimivat pohjana jatkosuunnittelulle. Alkuperäisistä kehittämisvaihtoehdoista kehitettiin työryhmien kommenttien pohjalta kolme vaihtoehtoa, jotka saatettiin Hämeenlinnan asukkaiden kommentoitavaksi.

Kaikissa vaihtoehdoissa keskustan pohjoispuolen pyörätieverkkoa on täydennetty siten, että pyöräilyreittien epäjatkuvuuskohdat poistuvat. Lukiokatu on esitetty kaikissa vaihtoehdoissa itä-länsisuuntaisen pyöräilyn pääreittinä keskustan pohjoispuolella. Tämän lisäksi kaikissa vaihtoehdoissa on keskustan koilliskulmassa esillä varaus mahdolliselle jalankulku- ja pyöräilysillalle, joka toteutuessaan muodostaisi yhdessä Lukiokadun kanssa uuden yhteyden keskustan ja rautatieaseman välille. Pohjois-eteläsuuntaisiksi pyöräilyreiteiksi muodostuivat jo varhaisessa vaiheessa Kasarmikatu ja Sibeliuksenkatu, jotka ovat sijainniltaan erittäin keskeisiä ja toimivat luonnollisena jatkumona keskustan pohjois- ja eteläpuolella jo olemassa oleville pyöräilyreiteille.

Asukaskyselyn palautteen ja työryhmien kommenttien perusteella kolme vaihtoehtoa tiivistettiin kahdeksi vaihtoehdoksi. Liikenneverkon vaihtoehdot VEA ja VEB on esitelty tarkemmin luvussa 6 Keskustan tavoitteellinen liikenneverkko 2030.

4 VUOROVAIKUTUS JA ASUKASKYSELY

Työssä on tavoitteiden mukaan huomioitu alusta asti suunnittelun vuorovaikutteisuus. Työtä ohjaamaan perustettiin perinteisen työryhmän lisäksi laajennettu ohjausryhmä, johon kutsuttiin edustajia Hämeenlinnan keskustan asukasyhdistyksestä, Hämeenlinnan kaupunkikeskustayhdistyksestä, Eteläranta kehittämishankkeesta, asukkaiden aktiivipyöräilijöistä, sekä useampi julkisen liikenteen edustaja. Laajennetulle ohjausryhmälle esiteltiin eri vaihtoehtoja sekä myös pohdittiin työpajatyylisesti keskustan kokonaisvaltaista kehittämistä.

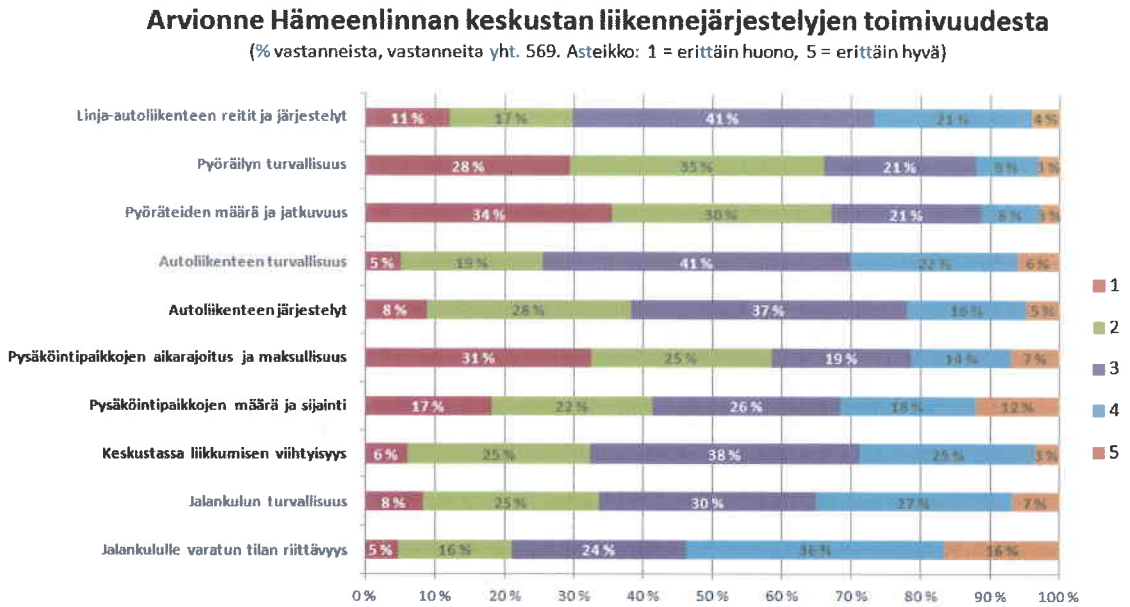
Tärkeänä osana vuorovaikutusta ja koko kehittämisprojektia oli kaikille asukkaille ja keskustassa asioiville suunnattu web -pohjainen asukaskysely. Lisäksi joukkoliikenteen käyttäjille suunnattiin työn aikana erillinen kysely, jonka tulokset huomioitiin työn ratkaisuissa. Vuorovaikutusta täydensivät useat lehtiartikkelit keskustan liikenteen kehittämisestä sekä asukaskyselystä.

4.1 Keskustan liikenteen asukaskyselyn toteutus ja arvio nykytilasta

Hämeenlinnan asukkaille ja kaupungissa asioiville järjestettiin kaupungin Internet-sivuilla kysely keskusta-alueen liikenteen ja pysäköinnin kehittämisestä. Kyselyssä pyydettiin arvioimaan keskustan nykytilaa sekä esittämään tärkeimmät kehittämiskohteet. Lisäksi pyydettiin antamaan palautetta kolmesta erilaisesta liikennesuunnitelmavaihtoehdosta sekä perustelemaan oma valintansa. Vaihtoehtojen kommentoinnin lisäksi palautejärjestelmässä pyydettiin merkitsemään kartalle kaupungilla kehitettäviä liikenteen ja kevyen liikenteen kohteita. Avoimen palautteen lisäksi vastaajilta kysyttiin arvioita keskustan liikennejärjestelyistä ja kehitystarpeista strukturoidun kyselyn muodossa.

Kyselyyn vastasi määräaikaan mennessä 569 Hämeenlinnan keskustassa asioivaa henkilöä, avointa palautetta antoi 130 henkilöä. Enemmistö vastaajista asioi keskustassa ostosten vuoksi ja seuraavaksi suurin ryhmä kävi keskustassa töissä. Kulkumuodoista kävelyn ja pyöräilyn osuus (yhteensä 46 %) on yhtä suuri kuin autolla liikkujien (45 %) osuus.

Taulukko 3. Asukaskyselyn tulokset liikennejärjestelyjen toimivuudesta.



Kysely liikennejärjestelyiden toimivuudesta kattoi julkisen liikenteen, jalankulun, pyöräilyn ja yksityisautoilun. Ennakko-odotuksista poiketen kaupunkilaiset toivoivat muutoksia pääasiassa jalankulun ja pyöräilyn järjestelyihin.

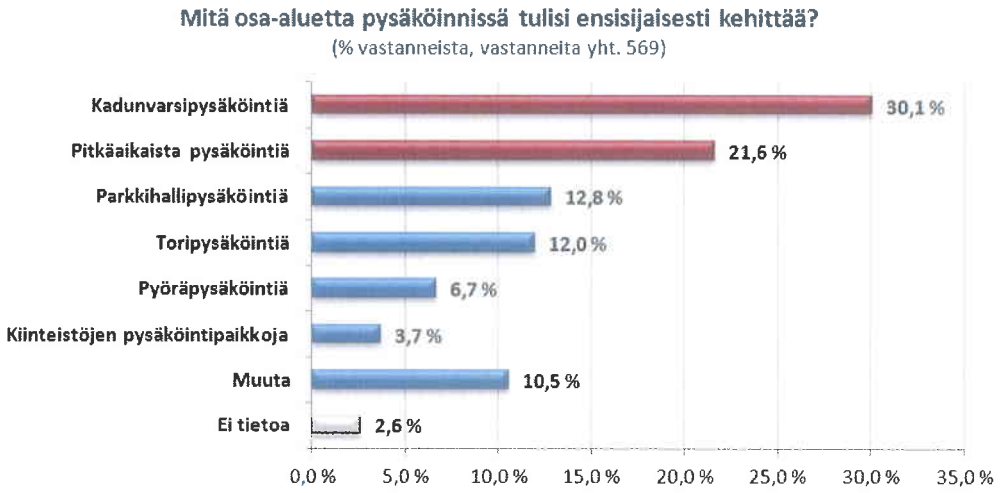
Kyselyssä selvisi, että linja-autoliikenteen reitteihin ja järjestelyihin, kuten myös jalankululle varatun tilan riittävyyteen ja autoliikenteen turvallisuuteen ollaan Hämeenlinnassa tyytyväisiä. Myös keskustassa liikkuminen koettiin viihtyisäksi ja varsinaisia keskustajulkisivun parannusehdotuksia saatiin vain muutama: keskusta-alue koettiin vehreäksi, mutta kävelykadulle toivottiin istutuksien uusimista ja järjestyksen muuttamista pyöräilyn helpottamiseksi.

Taulukko 4. Asukaskyselyn tulokset pahimmiksi koetuista ongelmista.

Kyselyssä pyydettiin jokaiselta vastaajalta kolme tärkeimmäksi kokemaansa keskustan kehittämiskohdetta. Tärkeimmiksi kehityskohteiksi nousivat kävelyn houkuttelevuuden lisääminen, pyöräilyn edistäminen sekä pysäköintimahdollisuuksien parantaminen.

Pysäköintiin otettiin ajoneuvoliikenteen osalta eniten kantaa: mielipiteet kadunvarsi- ja torinaluspysäköinnin välillä vaihtelivat voimakkaasti. Pysäköinnin kehittämisessä ehdottomasti tärkeimmäksi nousivat kadunvarsipysäköinnin ja pitkäaikaispysäköinnin lisääminen keskustan alueella. Pysäköintilaitoksia kannatettiin suhteellisen paljon strukturoidun kyselyn perusteella, kun taas avoimissa palautteissa esiintyi lähinnä kadunvarsipysäköinnin kehittäminen.

Taulukko 5. Asukaskyselyn tulokset pysäköinnin ensisijaisesta kehitystarpeesta.



Pitkäaikaista kadunvarsipysäköintiä haluttiin erityisesti keskustan asukkaiden ja kaupungissa työssäkäyvien käyttöön. Keskustan kiinteistöillä, niin asuin- kuin liikehuoneistoilla, ei ole riittävästi pysäköintipaikkoja, joten kiinteistöjen pysäköintipaikoille tarkoitetuista mielipiteistä osa sisältyy myös suurimmaksi kehityskohteeksi nousseeseen kadunvarsipysäköintiin. Torin alueelle toivottiin lisää pysäköintitilaa, mutta toisaalta osa kommenteista vastusti pysäköintitilan kasvattamista, koska sen koettiin rumentavan keskustaa ja torialuetta. Yrittäjistä moni toivoi lisää edullisia tai kiekollisia lyhytaikaisia pysäköintipaikkoja keskustaan.

Pyöräilyyn liittyvää pysäköintiä ei koettu yhtä ongelmalliseksi kuin itse pyöräilyn sujuvuutta ja turvallisuutta. Pyöräparkkeja ja katoksia ehdotettiin avointen kommenttien puolella pariin kohteeseen keskusta-alueella.

4.2 Asukkailta tulleita ehdotuksia ja vaihtoehtoihin tulleita kommentteja

Liikennesuunnitelmista jätettiin joko tiettyyn vaihtoehtoon kohdistettuja kommentteja tai yleisiä mielipiteitä liikenteellisen nykytilan parantamisesta. Toiveita maksuttomien kiekollisten pysäköintipaikkojen lisäämisestä keskustan alueella jätettiin useita. Osa toivoi joukkoliikenteen reittien uudelleen suunnittelua, sillä eri joukkoliikennemuotojen käyttö on nykyisin vaikeaa (yhteys rautatieasemalle).

Kevyessä liikenteessä tärkeimmiksi aiheiksi nousivat suojatieylitysten turvattomuus sekä kivettyjen katujen liukkaus ja epämukavuus pyöräilyn kannalta. Kävelijät ehdottivat tärkeimpien kevyen liikenteen väylien suojatiealueiden merkitsemistä näkyvämmin - esimerkiksi korotuksilla, maalauksilla tai materiaalivalinnoilla. Pyöräilijät ja joukkoliikenteen käyttäjät vaativat pyöräilyreiteille kiveyksen tilalle ehdottomasti asfalttia, sillä talvella kiveys on hengenvaarallisen liukas ja muuna vuodenaikana epämukava alusta ajaa tai matkustaa.

Vaihtoehdon 1 kannattajien mukaan suunnitelmassa on huomioitu parhaiten kevyt liikenne. Osa toivoi vaihtoehdon 1 mahdollistavan kaupungilla asiointiin soveltuvien lyhytaikaisten kiekkopaikkojen lisäämisen.

Vaihtoehdossa 2 ja 3 esitettyä kevyen liikenteen siltaa Lukiokadulta Varikonniemeen koettiin erityisen hyvänä asiana ja se saikin ainoastaan positiivia kommentteja.

Kävelypainotteisen keskustan kommentoitiin lisäävän kevyen liikenteen turvallisuutta, kun turhat keskustan läpiajot vähenisivät. Myös yhtenäiset pyöräilyreitit koettiin järkeviksi ja turvallisiksi.

Osa asukkaista halusi säilyttää yksisuuntaisena keskustan nykyiset kadut ja osa oli vaihtoehdon 2 kannalla juuri yksisuuntaisten poistumisen johdosta. Yksisuuntaisten katujen ja vaihtoehdon 1 kannattajat pelkäsivät muissa vaihtoehdoissa esitettyjen kaksisuuntaisten katujen tekevän liikenteen kulusta entistä ahtaampaa. Vaihtoehto 1 oli jonkin verran suositumpi kuin vaihtoehdot 2 ja 3, mutta mikään vaihtoehto ei selvästi eronnut toisista. Näin yksiselitteistä vastausta katujen yksisuuntaisuuden säilyttämisen tai kaksisuuntaistamiseksi ei voitu tehdä. Toisaalta kyselyn kommentit ja vaihtoehtojen perustelut antoivat tärkeitä tietoa jatkosuunnittelua varten.

Poimintoja kommenteista liikennejärjestelyihin liittyen:

- *ainoa peruste yksisuuntaisten katujen säilyttämiselle on se, että katutila jaetaan uudelleen jalankulun, pyöräilyn ja joissakin tapauksissa vinopysäköinnin hyväksi*
- *pyöräilyn helpottamiseksi Lukiokadulle tulisi rakentaa pyörätie*
- *uudelta Lukiokadulta Varikonniemeen kulkevalta kevyenliikenteen sillalta tulee olla suora yhteys rautatielle*
- *torilta pitäisi päästä pyörällä suoraan Hämeensaaren alikulkuun*
- *toriparkin avulla keskustan kadut on helppo muuttaa pyöräily- ja kävelypainotteisiksi, vaikka kadut olisivatkin kaksisuuntaisia*
- *Torin ja Reskan väliä kulkee paljon ihmisiä. Sibeliuksen kadun liikenne autoilijana ja kävelijänä on tuntunut vaaralliselta. Arvi Karistonkadun risteys on epäselvä. Autoilijat, pyöräilijät ja kävelijivät kohtaavat siinä monesta suuntaa ja kaikkien havainnointi on ajoittain hankalaa.*
- *Lisää pyöräteitä etenkin keskustaan. Pyöräteiden kunnosta myös huolehdittava, myös talvisin. Mallia Kööpenhaminasta - pyöräilijät etusijalle. Pyöräilyn suosimiseen Hämeenlinna on kooltaan ihanteellinen, ja siitä saataisiin ekologinen ja terveellinen ratkaisu moneen pysäköinti- ja ruuhkaongelmaan.*

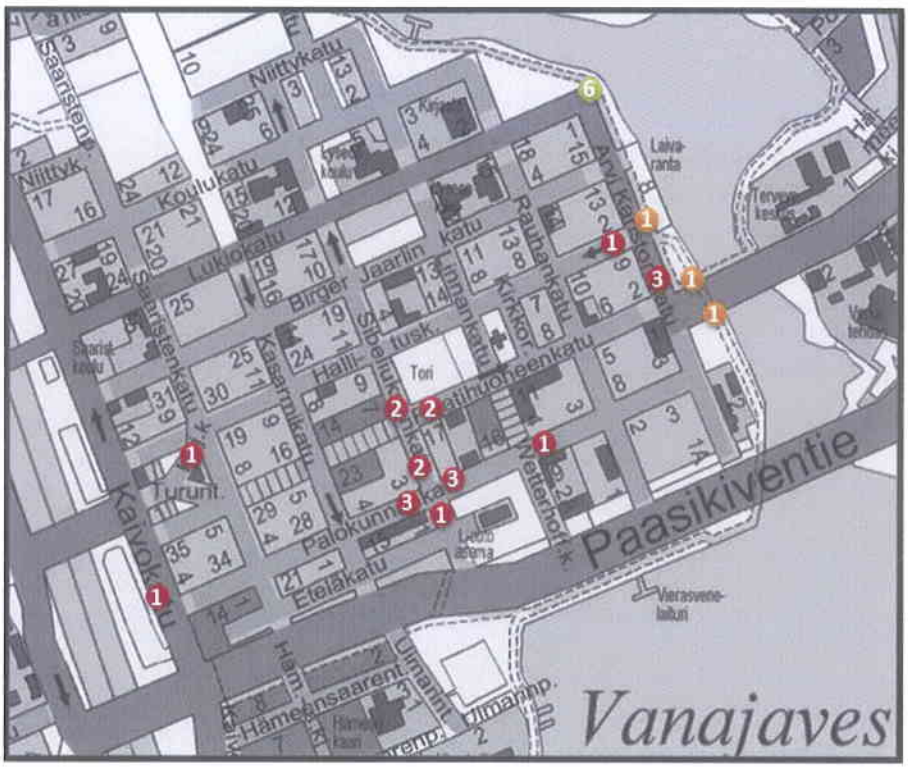
4.3 Karttapalautteet

Karttapalautetta pyydettiin peruskyselyn ohella erilliselle web-lomakkeella kuudesta eri aiheesta. Näitä olivat: jalankulun helpottaminen, pyöräilyn helpottaminen, autolla liikkumisen helpottaminen ja ongelmat, eniten käytetyt pysäköintipaikat, pysäköinnin kehittäminen sekä vaaralliset paikat.

Kävelykadulle toivottiin jatketta sekä laivarantaan että moottoritien katteelle saakka, jolloin keskustasta saataisiin yhtenäisempi. Poikkikadut ehdotettiin jätettäväksi edelleen autoilun käyttöön, jottei autolla liikkumista vaikeutettaisi turhaan. Liikennesuunnitelmavaihtoehdoissa esitetty kevyen liikenteen silta Lukiokadulta Varikonniemeen sai paljon kannatusta ja siltahankkeen toivottiin toteutuvan mahdollisimman pian.

Keskusta-alueella jalankulun kannalta parannettavat kohteet sijaitsevat vain tietyillä alueilla, josta voidaan päätellä, että jalankulun helpottamiselle on selkeä tarve. Pyöräillessä vaaralliseksi tien ylityspaikaksi koettiin Arvi Kariston kadun ja Viipurintien risteysalue, jossa pyöräilijän ja autoilijan väistämisvelvollisuudet eivät ole vastaajien kommenttien perusteella selkeät.

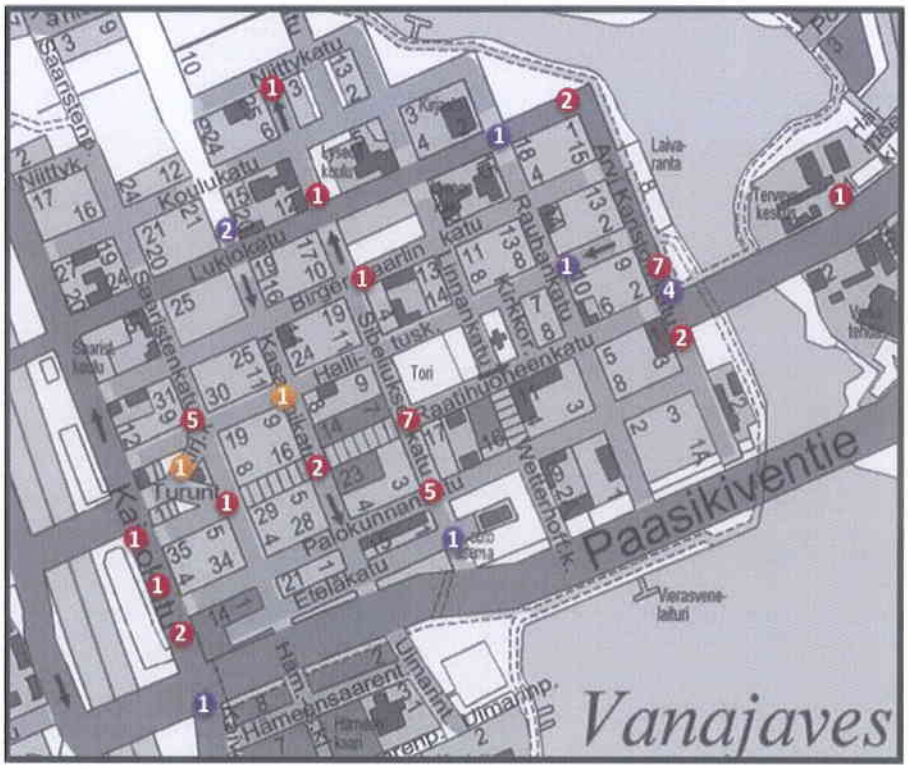
Kevyen liikenteen siltaa toivottiin Lukiokadulta Varikonniemeen, jotta pyöräilymatkat lyhenisivät, jolloin myös pyörän jättäminen ydinkeskustan laidalle onnistuisi helpommin: sillan läheisyyteen, kirjaston kulmalle, ehdotettiin pyöräkatosta. Pyöräilijät toivoivat myös erillistä pyörätietä tai asfalttipäällystettä kaikkialle, missä on katukiveystä, koska kiveykset ovat talvisin hengenvaarallisen liukkaita ja kesäisin epämukavia.



Kuva 12. Jalankulun helpottaminen. Punainen kuvaa jalankulkijalle vaarallista tai vaikeaa tien ylityskohtaa. Oranssi kuvaa ehdotusta jalankulun helpottamiseksi jollakin alueella. Vihreä väri kertoo vastaajien positiivisista kommenteista suunnitelmissa esitettyihin vaihtoehtoihin – tässä tapauksessa kevyen liikenteen sillasta ja sen sijainnista. Ympyrän sisällä sijaitseva numero vastaa samasta aiheesta kommenttinsa jättäneiden lukumäärää.

Vastaajat kokivat keskustassa kevyen liikenteen kannalta vaarallisimmiksi paikoiksi Arvi Kariston kadun ja Viipurintien liittymän sekä Sibeliuksenkadun liittymäalueet Raatihuoneenkadulla ja Palokunnankadulla. Vaaralliseksi koettiin myös Saaristenkadun ja Hallituskadun liittymäalue, jossa vastaajien mukaan autoilijat ja linja-autot ajavat kohtuuttoman kovaa Kirjastokadulle. Kaivokatu mainittiin useassa kommentissa vaaralliseksi varsinkin eteläpään korkeiden ajonopeuksien vuoksi.

Autoilijan kannalta vaarallisimpina paikkoina pidettiin Arvi Kariston kadun ja Viipurintien liittymää. Osa arveli autoilijoiden kovien nopeuksien johtuvan siitä, että ennen liittymää oleva 40 km/h nopeusrajoitus alkaa liian myöhään. Liittymäalueella varsinkin polkupyöräilijöiden ja autoilijoiden väistämisvelvollisuudet ovat vastaajien mielestä epäselvät. Toinen liikenteen kannalta vaaralliseksi koettu paikka on Kasarmikadun ja Lukiokadun liittymä. Risteyksen kommentoitiin olevan erittäin epälooginen ja aiheuttavan vaaratilanteita.



Kuva 13. Vaaralliseksi koetut alueet. Punaiset ympyrät kuvaavat aluetta, jossa tien ylitys (suojatien käyttö) on koettu vaaralliseksi kevyen liikenteen kannalta, oranssi kuvaa linja-autoliikenteen haitallisuutta ja violetti osoittaa alueet, jotka ovat autoilijan näkökulmasta vaarallisia.

4.4 Kyselyn näkyvyys paikallislehdissä

Keskustan liikenneselvitys on ollut paljon esillä Hämeenlinnan seudun paikallislehdissä Hämeen sanomissa sekä Hämeenlinnan kaupunkiuutisissa.

Lehdissä oli kiteytetty hyvin myös keskustan nykytilanteen ongelmia, kuten Hämeenlinnan kaupunkiuutisissa: " *Hämeenlinnan kaupunki kysyy kaupunkilaisilta kantaa keskustan liikennejärjestelyihin (HKu 29.2). Hämeenlinnan keskusta tunnetaan yksisuuntaisista kaduista ja kevyen liikenteen väylien puuttumisesta. Pyöräteitä ei voi kuitenkaan avata suin päin katujen varteen. Keskustaan ja tarvittaessa myös sen ohi ja läpi on päästävä myös autolla, toisinaan jopa rekalla. Nykyään ulkopaikkakuntalainen saattaa ilokseen kierrellä päivänkin ympyrää etsiskellen esimerkiksi toria." (HKu 3.3).*

Tulevasta kyselystä ja alustavista kehittämisideoista todettiin näin Hämeen sanomissa: *"Kaupunkilaisilla on juuri nyt mahdollisuus kommentoida vaikkapa keskustan pysäköintiä".* sekä *"Tarkoituksena on kehittää keskustaa niin, että se olisi helposti saavutettavissa kaikilla kulkutavoilla" ja "Parissa vaihtoehdossa keskusta muuttuisi kävelypainotteiseksi ja pyöräily siellä helpottuisi. Katuja saatetaan myös muuttaa kaksisuuntaisiksi"*

Tarjolla uusi silta, pyöräreittejä ja kävelypainotteisuutta

Kaupunkilaisilla on juuri nyt mahdollisuus kommentoida vaikkapa keskustan pysäköintiä.

Tarkoituksena on kehittää keskustaa niin, että se olisi helposti saavutettavissa kaikilla kulkutavoilla.

Kuva 14. Ote Hämeen sanomista 1.3.2012, jossa kerrottiin niin kyselystä kuin kehittämisvaihtoehtoista

Pyöräilijät ja kävelijät kaipaavat lisätilaa

Kevyenliikenteenväylilä voitaisiin lisätä keskustaan turhan leveitä ajoväylilä kaventamalla.

Kuva 15. Ote Hämeen sanomista 16.4.2012, jossa kerrottiin kyselyn alustavia tuloksia.

5 KESKUSTAN TAVOITTEELLINEN LIIKENNEVERKKO 2030

5.1 Lopulliset kehittämisvaihtoehdot A ja B

Hankkeen aikana on ohjausryhmän palavereissa saadun palautteen mukaan pyritty luomaan entistä toimivampi liikenteellinen ratkaisu Hämeenlinnan keskustaan. Alkuperäiset neljä vaihtoehtoa tiivistettiin asukaskyselyä varten kolmeen vaihtoehtoon. Asukaskyselystä saadun palautteen, ohjausryhmien kommenttien, reunaehtojen sekä tarkastettujen liikenteellisten yksityiskohtien perusteella luotiin kaksi toimivaa keskenään erilaista liikenneverkkoa. Näitä esiteltiin tavoiteverkon luonnoksina myös Hämeenlinnan yhdyskuntalautakunnalle. Lautakunnassa nousi esiin tarve tarkastella vielä kokonaan uutta vaihtoehtoa joukkoliikenteen reittien toteuttamiseksi. Tämän pohjalta toinen liikenneverkko päivitettiin lopulliseksi vaihtoehdoksi B. Näin muodostuivat lopulliset Hämeenlinnan keskustan kehittämisvaihtoehdot A ja B.

Molempien vaihtoehtojen päätavoitteena on pyrkimys tasapainoiseen liikennejärjestelmään keskustan jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita parantamalla. Ydinkeskustan katujen ajoratoja kavennetaan ja osa kaduista tehdään kävelypainotteisiksi. Kevyen liikenteen yhteyksiä toteutetaan pohjois-eteläsuuntaisesti Kasarmikadulle ja Sibeliuksenkadulle eroteltuina kevyen liikenteen väylinä. Itä-länsisuuntaisesti kevyen liikenteen yhteydet tukeutuvat Lukiokadun uuteen kevyen liikenteen väylään ja Raatihuoneenkadulle toteutettaviin kävelykadun jatkeisiin. Suurimmat eroavaisuudet ovat joukkoliikenteen reiteissä ja ydinkeskustan katujen yksisuuntaisuuksissa. Vaihtoehdossa A joukkoliikenteen reitit kulkevat ydinkeskustassa torin ohitse. Vaihtoehdossa B puolestaan joukkoliikenne ohittaa ydinkeskustan kulkien keskustan lävitse Palokunnankatua pitkin. Vaihtoehdossa A Sibeliuksenkadun ja Kasarmikadun yksisuuntaisuudet pysyvät nykyisellään mutta vaihtoehdossa B joukkoliikenteen kulkeminen Palokunnankadulla mahdollistaa Sibeliuksenkadun ja Kasarmikadun muuttamisen kaksisuuntaisiksi kävelypainotteisiksi kaduiksi. Seuraavassa on esitelty tarkemmin molemmat vaihtoehdot VE A ja VE B.

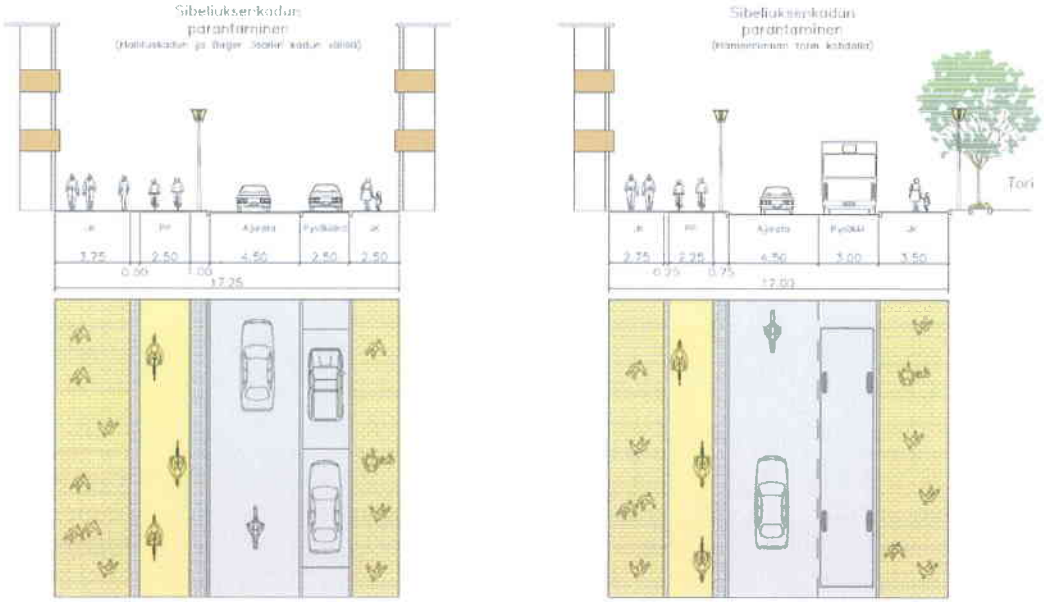
VE A

Vaihtoehto A perustuu voimakkaimmin asukaskyselyn ja erikseen toteutetun joukkoliikennekyselyn tuloksiin, joissa on yhdistetty toimivia osia nähtävillä olleista vaihtoehdoista 1 ja 3. Joukkoliikenteen pääreitin haluttiin kulkevan torin ja kävelykadun kauppakeskittymän ohitse. Hämeenlinnassa oli päätetty ennen tätä työtä Palokunnankadun muuttaminen joukkoliikennekaduksi. Tämän perusteella luontevimmiksi linja-autojen reiteiksi muodostuivat Sibeliuksenkatu ja Kasarmikatu katujen yksisuuntaisuuksien mukaan Palokunnankadun ja Hallituskadun välissä. Hallituskatua pitkin joukkoliikenne kulkee Turuntien sillalle. Hankkeen aikana tarkasteltiin myös mahdollisuutta muuttaa toinen kaduista (Sibeliuksenkatu ja Kasarmikatu) kaksisuuntaiseksi, joka olisi mahdollistanut yhtenäisen joukkoliikennereitin keskustan halki. Katujen kaksisuuntaistaminen joukkoliikennettä varten ei kuitenkaan olisi onnistunut Hallituskadun ahtaiden liittymien ja liikenneturvallisuusriskien vuoksi.

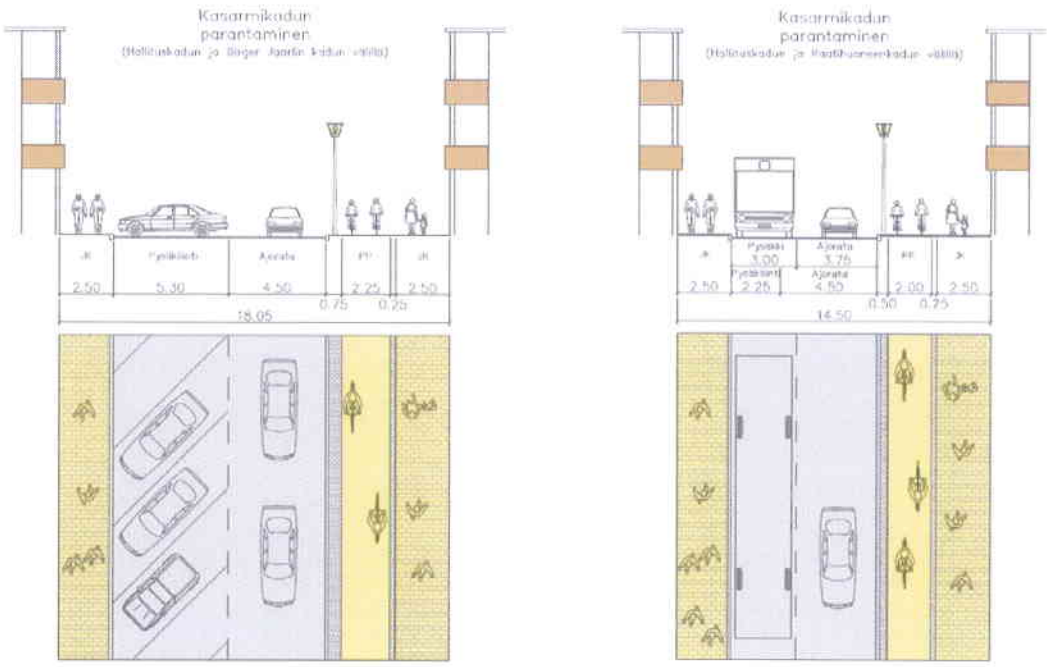
Kuva 16. VE A tavoiteverkko.

Sibeliuksenkadun ja Kasarmikadun joukkoliikennereitin vuoksi kadut pidettiin nykyisenlailla yksisuuntaisina. Hallituskatu puolestaan muutetaan kaksisuuntaiseksi, mikä mahdollistaa Raatihuoneenkadun muuttamisen kävelykadun jatkeeksi.

Hallituskadun kaksisuuntaistaminen mahdollistaa lisäksi tulevaisuudessa sujuvan ajon mahdolliseen *Toriparkin* pysäköintilaitokseen. Turuntieltä Kirjastonkadun kautta Hallituskadulle ajo sallitaan kuitenkin jatkossakin ainoastaan joukkoliikenteelle ja takseille, jolla estetään Hallituskadun liikennemäärien turha kasvaminen.



Kuva 17. VE A Sibeliuksenkadun poikkileikkaus luonnokset.



Kuva 18. VE A Kasarmikadun poikkileikkausluonnokset.

Kevyen liikenteen yhteyksiä parannetaan rakentamalla keskustaa ympäröivälle kehälle puuttuva kevyen liikenteen yhteys Lukiokadun varteen. Toinen itä-länsisuuntainen yhteys syntyy Raatihuoneenkadun kävelykatua jatkamalla. Kävelykatua jatketaan Shared space -tyylisellä "Katu kaikille" -ratkaisulla. Shared space -kadulla vähäinen autoliikenne, polkupyöräliikenne ja jalankulkuliikenne sekoittuvat osittain toisiinsa, jolloin kadun ylittäminen on mahdollista kokoajan eikä suojateitä tarvita. Tässä katutyypissä koko katutila on pyritty yhdistämään kaikille liikkujille mahdollisimman vähäisillä erotuksilla. Erona kävelykatuun shared space -kadulla saavat ajaa kaikki ja sen keskiosalle sijaitsevalle ajoradalle ei sijoiteta esteitä. Kadulla siis sallitaan kevyt autoliikenne, mutta pääpaino on kevyellä liikenteellä. Kävelykadun jatkeet toteutetaan lännessä moottoritien katteelle rakentuvan kauppakeskuksen ja Saaristenkadun välille sekä idässä Sibeliuksenkadun ja Arvi Kariston kadun välille. Lännessä kävelykadun jatkeella on tarve sallia Raatihuoneenkadun varren tonteille ajo. Idässä puolestaan halutaan säilyttää mahdollisuus palveluliikenteen pääsylle raatihuoneen edustalle. Kävelykatu luo itä-länsisuuntaisen kevyen liikenteen yhteyden keskustan ydinkeskustan läpi. Raatihuoneenkadun muuttaminen Shared space -kaduksi torin kohdalla helpotta olennaisesti myös kevyen liikenteen Sibeliuksenkadun ylitystä, joka on tähän asti koettu hankalaksi kolmihaaraisen liittymän vuoksi.

Kuva 19. Esimerkki Shared space -katutilasta Rauman kauppatorilla. Tässä ajorata on erotettu kävelyvyöhykkeestä kolmesta nupukivestä rakennetulla nupukivikourulla jonka perusfunktiona on toimia kuivatuskouruna. Kuva Siton arkisto.

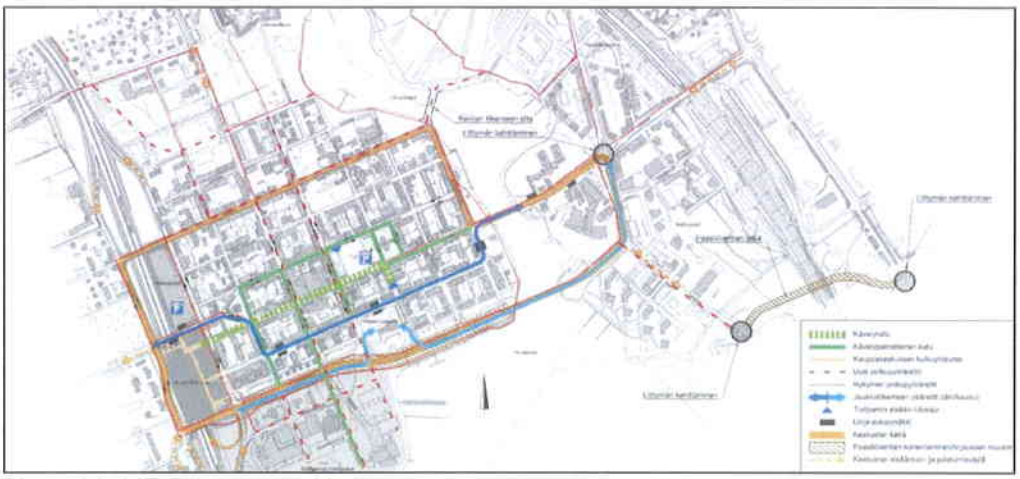
Uudet pohjois-eteläsuuntaiset kevyen liikenteen yhteydet toteutetaan Sibeliuksenkadun ja Kasarmikadun varteen. Molemmilla kaduilla pyörätie ja jalkakäytävä erotellaan toisistaan. Sibeliuksenkadulla pyörätieyhteys kulkisi kadun länsilaidalla ja Kasarmikadulla itälaidassa. Pyöräparkkeja rakennetaan lisää torinlaidalle sekä kävelykadun ympäristöön.

Pyöräteiden toteuttaminen Sibeliuksenkadulle ja Kasarmikadulle aiheuttavat kadunvarsipysäköinnin osittaista poistumista näiltä kaduilta. Joukkoliikennereittien varrella Palokunnankadun ja Hallituskadun välillä joudutaan poistamaan useita pysäköintiruutuja. Sibeliuksenkadulta poistuu kaikki pysäköintipaikat Hallituskadun eteläpuolelta ja Kasarmikadultakin paikat Hallituskadun ja Raatihuoneenkadun väliltä. Pysäköintipaikkojen poistaminen on välttämätöntä riittävien kevyen liikenteen yhteyksien mahduttamiseksi kaduille. Korvaavina pysäköintipaikkoina toimivat uudet ja tulevaisuudessa rakennettavat pysäköintilaitokset sekä Hallituskadun pohjoispuolen vinopysäköintipaikat.

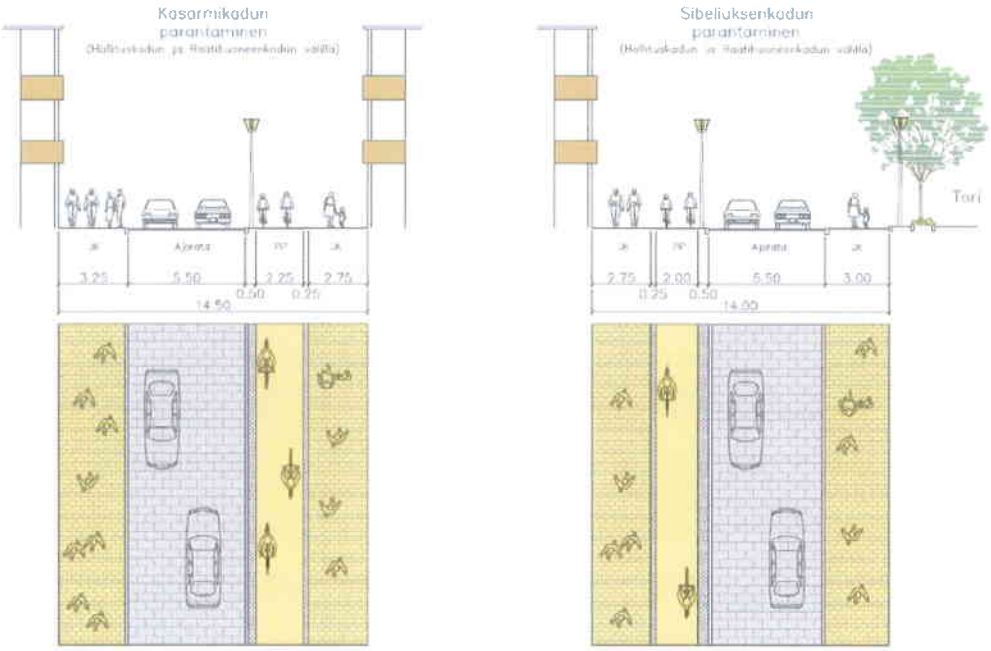
VE B

Vaihtoehto B perustuu ajatukseen, jossa joukkoliikenne kulkee keskustan halki Viipurintien ja Turuntien siltojen välillä Palokunnankatua ja Saaristenkatua pitkin. Joukkoliikenteen kulkiessa ydinkeskustan ohitse Sibeliuksenkatu ja Kasarmikatu muutetaan kaksisuuntaisiksi kävelypainotteisiksi kaduiksi. Kaksisuuntaisuuksilla mahdollistetaan henkilöautoille entistä sujuvampi kulkeminen keskustassa. Pysäköintipaikat poistuvat molemmilta kaduilta Palokunnankadun ja Hallituskadun väliltä, millä mahdollistetaan korkealuokkainen eroteltu jalankulku- ja pyörätie ja vähennetään ajoneuvoliikennettä.

Sibeliuksenkadun ja Kasarmikadun kaksisuuntaistamista lukuun ottamatta muut katuverkon toimenpiteet ovat yhtenevät vaihtoehdon A kanssa. Hallituskatu muutetaan kaksisuuntaiseksi, mutta idän suunnan liikenne sallitaan ainoastaan joukkoliikenteelle Kirjastokadulla. Raatihuoneenkadun kävelykatua jatketaan molemmista päistä yhdellä korttelilla, näillä osuuksilla sallitaan tontille ajo sekä palvelubussiliikenne, mutta ei muuta ajoneuvoliikennettä.



Kuva 20. VE B tavoiteverkko.



Kuva 21. VE B poikkileikkausluonnokset Kasarmikadulla ja Sibeliuksenkadulla.

5.2 Joukkoliikenteen kehittäminen

Joukkoliikenteen kehittäminen ydinkeskustassa liittyi vahvasti keskustan liikenteen kokonaiskehitykseen. Joukkoliikenteen matkustajien lisääminen ja saaminen keskustaan on yksi kaupungin liikenteellisistä tavoitteista. Tämän johdosta niiden reittejä on haluttu kehittää palvelutason nostamiseksi. Lisäksi nykyisestä linja-autoasemasta pyritään kehittää toimiva matkakeskus, etenkin paikalliselle- ja seudulliselle julkiselle liikenteelle.

Linja-autoreittien vaihtoehdot muodostivat merkittäviä reunaehtoja keskustan katujen kehittämiseen ja reittivaihtoehdot toimivatkin osittain yhtenä lähtökohtana eri liikenneverkkoehdotuksille. Tähän vaikutti mm. joukkoliikennekatujen laatuvaatimukset sekä aiemmin tehty päätös kehittää linja-autoasemaa ja Palokunnankatua joukkoliikenteen solmupisteenä.

Kuva 22. Palokunnankatu linja-autoaseman kohdalla.

Palokunnankatua kehitetään joukkoliikennekatuna seuraavien periaatteiden mukaan:

- Tasainen päällyste. Kadun kuivatuksessa käytetään mieluummin kitakaivoja.
- Kärkikolmiot Palokunnankadun kanssa risteäville kaduille.
- Palokunnankatua ei osoiteta osaksi pyöräilyreitistöä.
- Kadunvarsipysäköintiä pyritään vähentämään tai vähintään jäsentelemään katutilassa.
- Suojatiejärjestelyt toteutetaan mahdollisimman lyhyinä ja turvallisina.
- Pysäkit toteutetaan esteettöminä, ottaen huomioon myös näkövammaiset.
- Pysäkeille rakennetaan odotuskatokset.
- Pyritään välttämään ylimääräistä ajoneuvoliikennettä
- Huoltoliikenne pyritään ajoittamaan joukkoliikenteen ruuhkahuippujen ulkopuolelle.

Esitetylle VE A mukaiselle reitille tulee tehdä parannuksia, jotta linja-autoliikenne on sujuvaa ja yllä mainitut periaatteet toteutuvat. Kadunvarsipysäköinti erotetaan ajoradasta selkeästi taskuihin niin, ettei se aiheuta esteitä. Tämä johtaa muutaman pysäköintipaikan vähenemiseen keskustan kaduilta. Suojateiden kohdille toteutetaan jalkakäytävän "levennysniemeke", joka lyhentää kadunylitysmatkaa. Näitä niemekkeitä tulee tehdä esimerkiksi Palokunnankadulle Sibeliuksenkadun ja Wetterhoffinkadun liittymien suojateille. Viipurintien ja Arvi Kariston liittymää tulee parantaa huomioiden linja-autojen vasemmalle kääntyminen.

Sibeliuksenkatu mahdollistaa torialueen hyvän saavutettavuuden joukkoliikenteellä sekä korkealuokkaisen pysäkin toteutuksen torin reunalle. Hyvä esimerkki laadukkaasta ja suuresta pysäkkikatoksesta on kuvassa 23 esitetty Jyväskylän keskustan paikallisliikenteen pysäkki.

Kuva 23. Jyväskylän keskustan pysäkkiterminaali.

Rautatieaseman liityntäliikenteen kehittäminen on toinen tärkeä osa Hämeenlinnan keskustan joukkoliikenteen kehittämistä. Rautatieaseman liityntäliikenteen kehittämisen pääpaino lyhyellä aikavälillä on edistää ennen kaikkea liityntäpyöräilyä sekä asemalle saapumista muulla kuin omalla autolla, koska autopaikkoja ei juurikaan voida lisätä. Yksi mahdollisuus kehittää nykyistä liityntäliikennejärjestelmää olisi rakentaa pysäkkijärjestelyt Viipurintien rautatiesillan yhteyteen, josta olisi suora kävely-yhteys alas junalaitureille. Näin nopeutettaisiin paikallista linja-autoliikennettä, koska autojen ei enää tarvitsisi kiertää rautatieaseman kautta. Pysäkkijärjestelyjen toteutettavuus edellyttää tarkempaa jatkosuunnittelua.

Liityntäpysäköintiä voidaan myös tehostaa muuttamalla liityntäpysäköinti kevyesti maksulliseksi, jolloin muut kuin liityntäpysäköintikäytössä olevat ajoneuvot saadaan poistettua alueilta. Liityntäpysäköinnin maksullisuus tulee pysyä edullisena, jottei se johda pysäköinnin vähenemiseen ja sitä kautta joukkoliikenteen käytön vähenemiseen. Pidemmällä tähtäimellä pysäköintipaikkoja voidaan lisätä rakentamalla pysäköintitalo rautatieaseman länsipuolelle.

5.3 Esitys liikenneverkon tavoiteverkoksi 2030

Työryhmä on päätynyt esittämään Hämeenlinnan keskustan tavoiteverkoksi vuodelle 2030 vaihtoehdon A mukaista ratkaisua. Työryhmä katsoo vaihtoehdon A täyttävän paremmin asukaskyselyssä ja joukkoliikennekyselyssä esiin tulleen mielipiteet joukkoliikenteen reiteistä. Lisäksi A vaihtoehdon yksisuuntaiset Sibeliuksenkatu ja Kasarmikatu ovat kevyen liikenteen ylitysten kannalta B vaihtoehdon kaksisuuntaisia katuja turvallisemmat. Molemmissa vaihtoehdoissa kevyen liikenteen yhteydet ja asema keskustassa paranee huomattavasti nykytilanteesta mutta tässäkin kohdassa vaihtoehdon A yksisuuntaiset Sibeliuksenkatu ja Kasarmikatu antavat hieman B vaihtoehtoa enemmän tilaa toteuttaa tulevat pyörätieyhteydet.

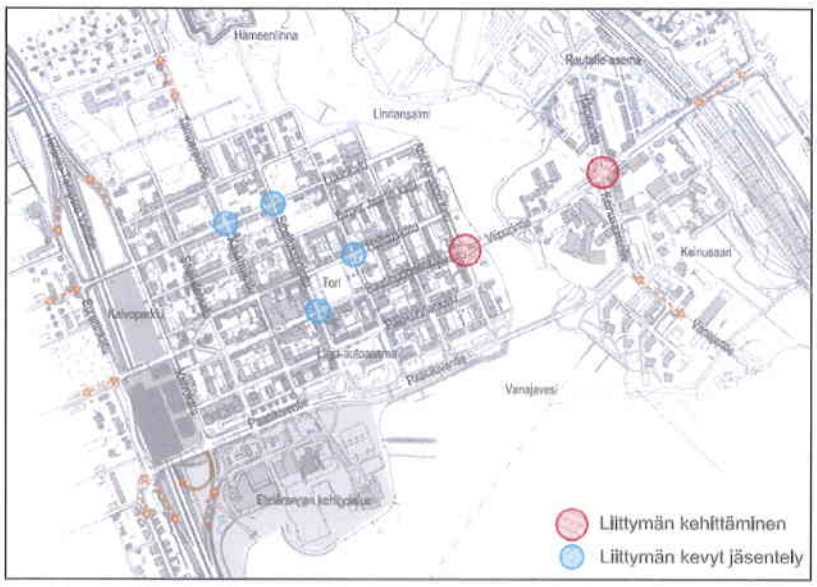
Vaihtoehto A vastaa parhaiten liikenneverkolle asetettuihin tavoitteisiin. Siinä kehitetään ydinkeskustaa entistä jalankulkupainotteisemmaksi ja ohjataan autoilu keskustaa kiertävällä kehälle. Jalankulkupainotteiset kadut luovat viihtyvyyttä ja elämää keskustaan. Joukkoliikenteen reitit Sibeliuksenkadulla ja Kasarmikadulla sekä keskeisimmät linja-autopysäkit torin laidalla ja Linnan kauppakeskuksen kohdalla tavoittavat paljon suuremman asiakasmäärän kuin pelkät Palokunnankadun pysäkit. Keskustan kauppakeskittymän ja torin hyvä saavutettavuus joukkoliikenteellä ja uusilla kevyen liikenteen yhteyksillä kompensoivat kadunvarsipysäköinnin vähentymistä.

Kävelykadun jatkaminen puolestaan luo uuden viihtyisän kulkureitin moottoritien katteen kauppakeskukselta Hämeenlinnan torille. Kävelykadun jatkeiden odotetaan lisäävän jalan ja pyörällä tehtyjä ostosmatkoja keskustassa.

5.4 Kehittämissuunnitelman vaiheistus ja jatkotoimenpiteet

Keskustan uuden liikenneverkon tavoitetila on luotu vuodelle 2030. Merkittävä vaihe liikenneverkon tavoitetilaan pääsemisessä on sen toteuttamisen priorisoinnin ja vaiheistuksen suunnittelu. Käytännössä on mahdotonta saneerata kaikkea kerralla. Tavoitetilaan pyritään askel kerrallaan toteuttaen tärkeimmiksi koetut muutoksen ensimmäisenä. Samalla täytyy ottaa huomioon, että liikenne on sujuvaa jokaisessa toteutusvaiheessa. Pidempiaikaisessa prosessissa täytyy huomioida myös muuttuva maailma. Liikennetilanteet ja ihmisten liikkumistottumukset voivat vuosien saatossa muuttua merkittävästi. Muutoksiin täytyy voida varautua ja tarvittaessa tavoiteverkkoon on tehtävä muutoksia. Myös ympäröivien alueiden muuttuva maankäyttö voi aiheuttaa merkittäviä muutoksia liikennetilanteeseen. Hämeenlinnassa esimerkiksi Etelärannan suunnitelmat voivat tulevaisuudessa tarkentuessaan aiheuttaa muutoksia myös nyt ajateltuun tavoitetilaan.

Tavoiteverkon luomisessa on ajouratarkasteluin todettu uusien joukkoliikennereittien mahdollinen toteuttaminen. Yksi- ja kaksisuuntaisten katujen muutosten vaikutukset liittymissä on huomioitu niin, että esitetty liikenneverkko on toteuttamiskelpoinen. Ennen toteuttamista on kuitenkin syytä tehdä toimivuustarkasteluja tietyissä liittymissä valo-ohjauksen tarpeen sekä mahdollisten kääntymiskaistojen tarpeen varmistamiseksi. Näiden pohjaksi tarvitaan tarkempia tietoja liikennemääristä ja niiden suuntautumisista. Kuvassa 26 on esitetty liittymät joita on hyvä kehittää ja tarkastella tarkemmin liittyen keskustan liikenneverkon kehittämiseen.



Kuva 24. Kehitettävät liittymät.

Lisäksi jatkosuunnittelun pohjaksi olisi hyvä tehdä toimivuustarkasteluiden lisäksi esteettömyystarkastelu sekä ydinkeskustan katujen kuntokartoitus. Etelärannan ja sen keskustan tavoiteverkkoon liittymisen suunnittelua tulisi jatkaa sekä käynnistää Paasikiventien ja sen jatkeen toteutuksen suunnittelu, jossa tarkasteltaisiin Paasikiventien liittymät kokonaisuutena. Muita pienempiä toimenpiteitä, joilla keskustan viihtyisyyttä ja palvelutasoa voidaan parantaa, ovat mm. pyöräpysäköintipaikkojen lisääminen, istutusten ja istutusaltaiden uudistaminen, muutamien liittymien jäsentäminen sekä suojateiden korostaminen. Lisäksi keskustan kaduille voitaisiin luoda laatuvyöhykkeet esimerkiksi kolmeen luokkaan jaettuna, jossa 1-laatuvyöhyke olisi korkealuokkaisin ja sijoittuisi kävelykeskustaan. Vyöhykkeistämisen idea on priorisoida keskustan eri alueet ja varmistaa niissä yhtenäinen ja laadukas ympäristörakentaminen pitkänkin ajan kuluessa. Alueiden väliset erot eivät ole suuria, eivätkä eri vyöhykkeiden rajat saa olla maastossa havaittavia.

Keskustan liikennesuunnitelman toteuttamisen aikataulu on jaettu kolmeen (3) kiireellisyysluokkaan. Kiireellisyysluokan yksi (1) toimenpiteet ovat ensimmäinen askel kohti tavoitetilaa. Niiden toteuttamisen uskotaan olevan mahdollista seuraavien vuosien aikana vuoteen 2015 mennessä. Kiireellisyysluokka kahden (2) toimenpiteet on arvioitu toteutettavaksi vuoteen 2020 mennessä. Luokka kahden toimenpiteet täydentävät ensimmäisessä vaiheessa rakennettuja kohteita. Kiireellisyysluokka kolmen (3) toimenpiteet täydentävät liikenneverkon tavoiteverkon mukaiseksi. Kolmannen luokan toimenpiteet valmistuvat vuoteen 2030 mennessä.

Kiireellisyysluokan 1 toimenpiteet: (Vuoteen 2015 mennessä)

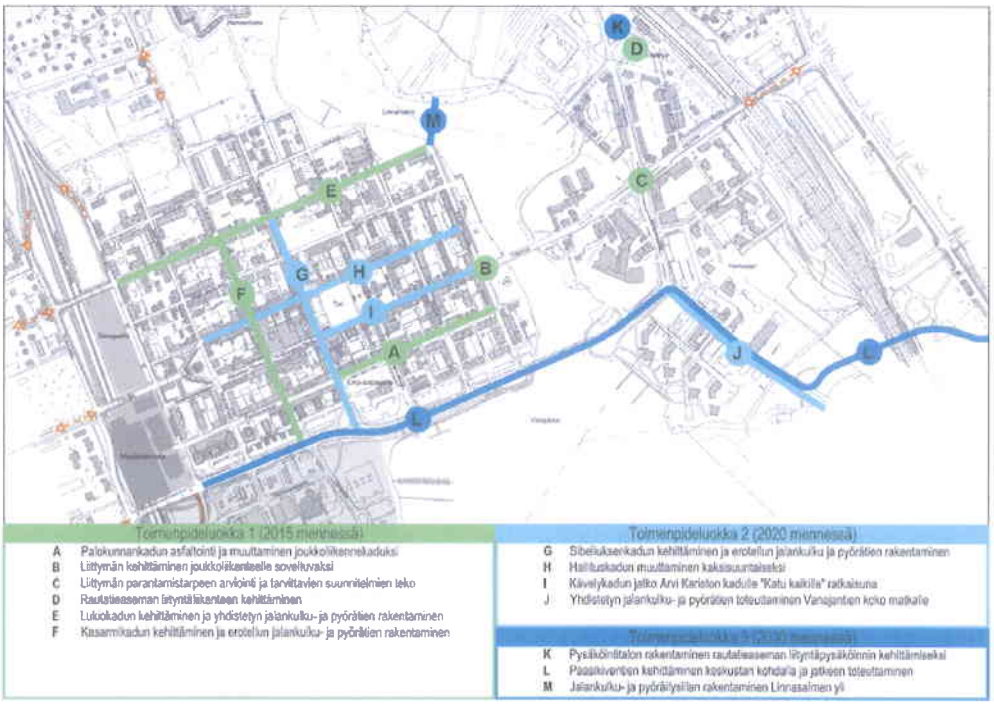
- Luodaan uusi joukkoliikenteen pääreitti. Palokunnankatu asfaltoidaan ja muutetaan joukkoliikennekaduksi. Joukkoliikenteen pääreitin varrelle rakennetaan uudet pysäkit suunnitelmaehdotuksen mukaisesti.
- Arvi Kariston kadun ja Viipurintien liittymä parannetaan, jotta se soveltuu joukkoliikenteelle.
- Viipurintien, Hämeentien ja Keinusaarentien liittymän parantamistarve arvioidaan ja tehdään tarvittavat suunnitelmat.
- Kehitetään rautatieaseman liityntäliikennettä etenkin liityntäpyöräilyn ja paikallisen joukkoliikenteen kannalta.
- Lukiokatu parannetaan ja sen pohjoislaidalle rakennetaan yhdistetty jalankulku- ja pyörätie.
- Kasarmikatu parannetaan ja sen itälaidalle rakennetaan eroteltu jalankulku- ja pyörätie.

Kiireellisyysluokan 2 toimenpiteet (vuoteen 2020 mennessä)

- Sibeliuksenkatu parannetaan ja rakennetaan eroteltu kevyen liikenteen yhteys kadun länsilaidalle.
- Hallituskatu muutetaan kokonaan kaksisuuntaiseksi kaduksi. Ajo Turuntieltä Hallituskadulle säilyy kuitenkin sallittuna vain joukkoliikenteelle.
- Raatihuoneenkadun kävelykatua jatketaan Sibeliuksenkadulta Rauhankadulle Shared space -tyylisellä "Katu kaikille" -ratkaisulla.
- Vanajantien kevyen liikenteen täydentäminen

Kiireellisyysluokan 3 toimenpiteet (tavoitetila vuonna 2030)

- Kehitetään rautatieaseman liityntäpysäköintiä rakentamalla pysäköintitalo radan länsipuolelle.
- Paasikiventie muutetaan katumaisemmaksi ja sen liittymät keskustaan ja Etelänrannan alueeseen parannetaan.
- Paasikiventien jatke toteutetaan valtatielle 10 asti
- Lukiokadun jatkeeksi rakennetaan uusi kevyen liikenteen silta Linnasalmen ylitse rautatieaseman seudulle.



Kuva 25. Kehittämistoimenpiteet kartalla.

LIITELUETTELO

Liite 1-1: Pysäköinnin käyttöaste, To 8.3.2012 klo 10-12

Liite 1-2: Pysäköinnin käyttöaste, To 8.3.2012 klo 15-17

Liite 1-3: Pysäköinnin käyttöaste, La 10.3.2012 klo 11-13.30

Liite 2: Keskustan pysäköinnin kehittämissuunnitelma

Liite 3: Keskustan liikenneverkko 2030 VE A

Liite 4: Keskustan liikenneverkko 2030 VE B

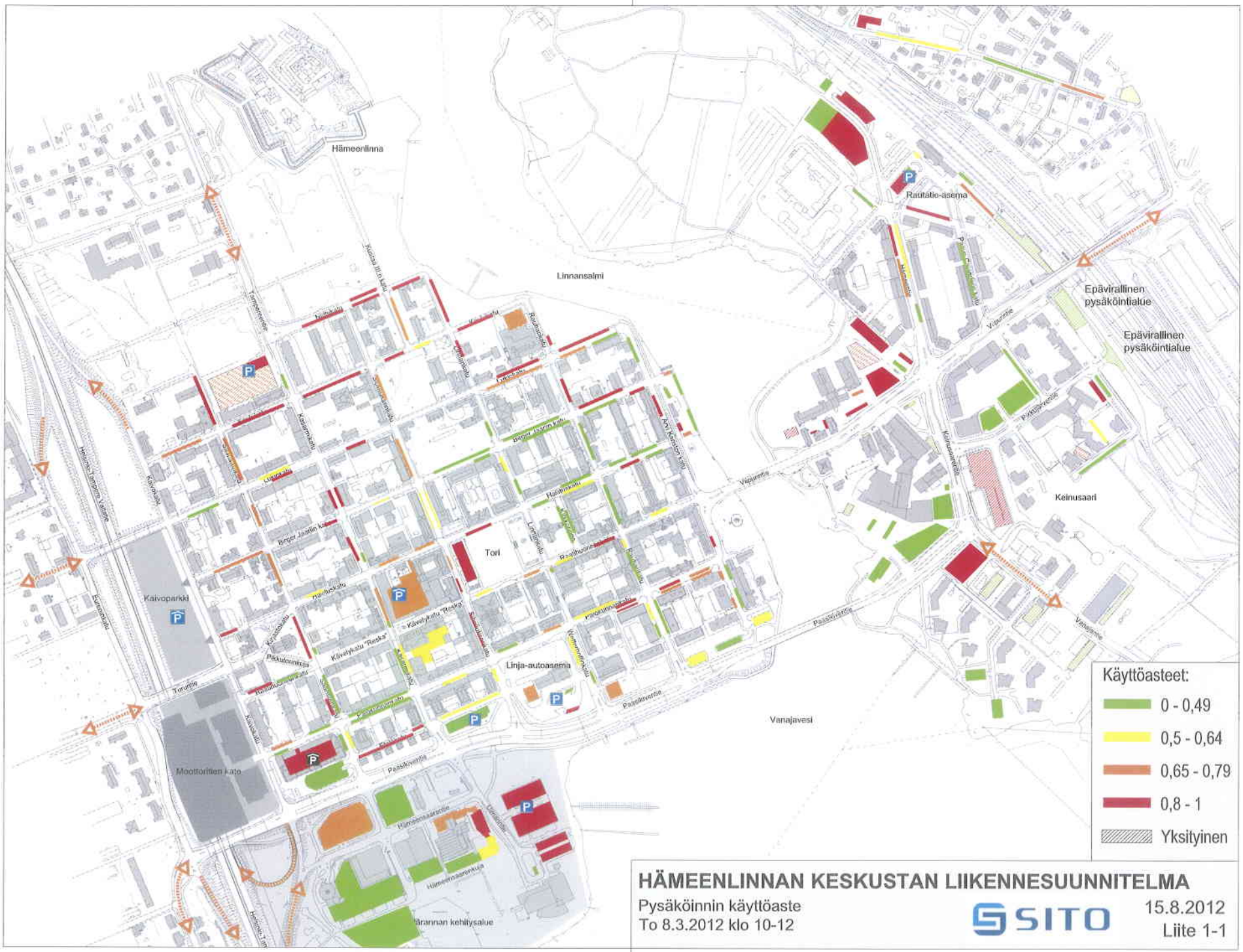
Liite 5: Katupoikkileikkausluonnokset

Liite 6: Katupiirustus luonnos Kasarmikatu ja Sibeliuksenkatu

Liite 7: Katupiirustus luonnos Lukiokatu

Liite 8-1: Katupiirustus luonnos Arvi Karistonkadun Viipurintien liittymä VE A

Liite 8-2: Katupiirustus luonnos Arvi Karistonkadun Viipurintien liittymä VE B

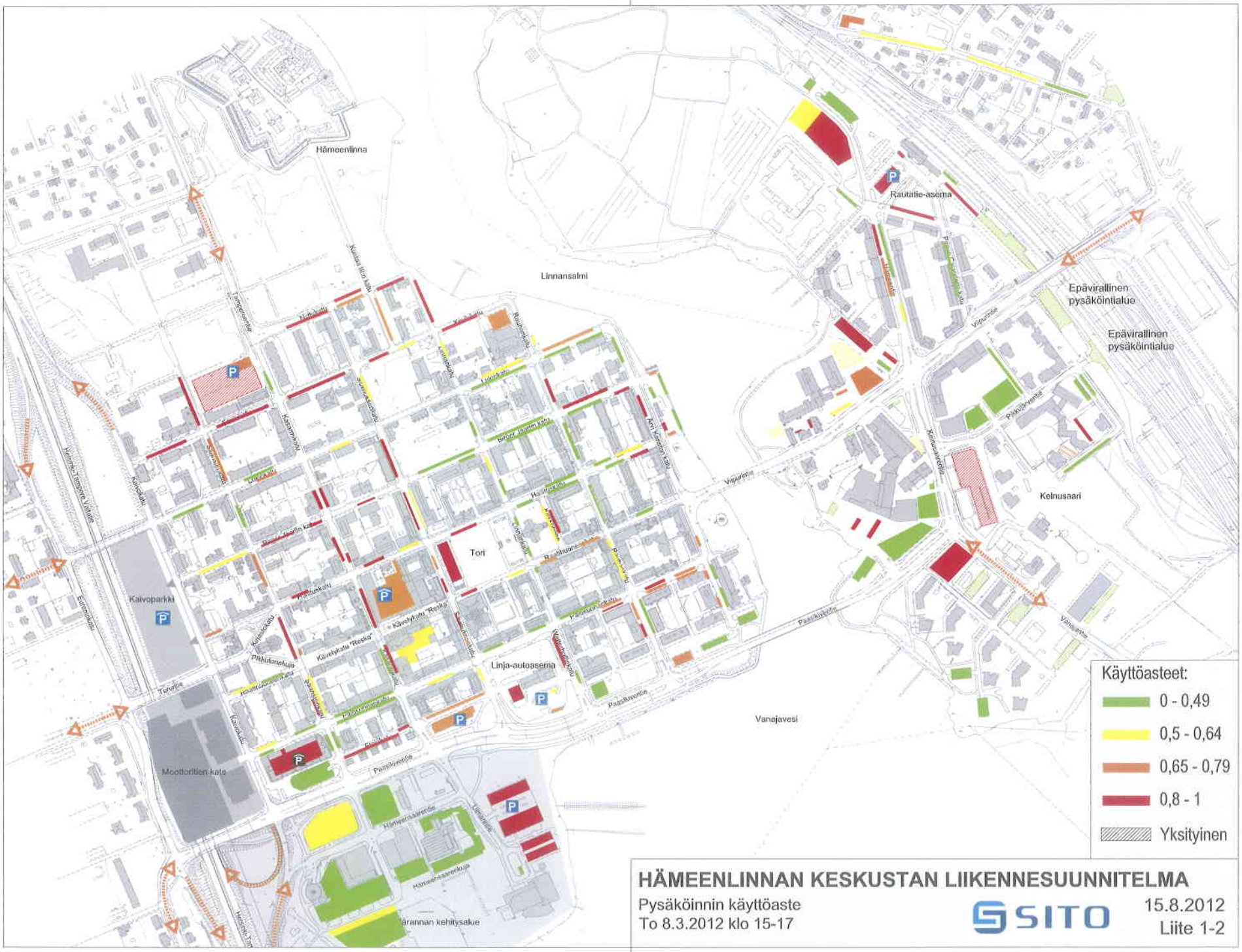


HÄMEENLINNAN KESKUSTAN LIIKENNESUUNNITELMA

Pysäköinnin käyttöaste
To 8.3.2012 klo 10-12

SITO

15.8.2012
Liite 1-1

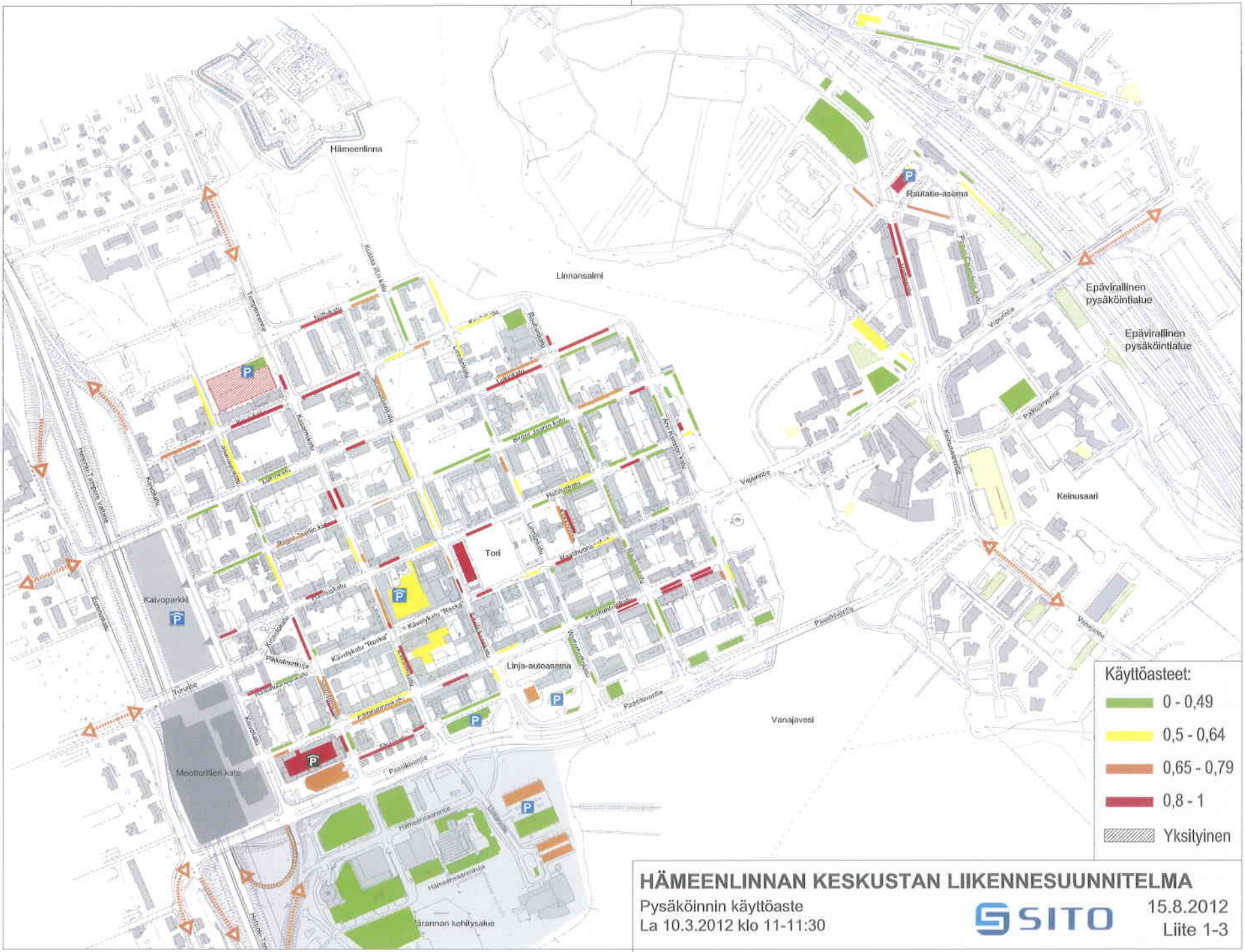


HÄMEENLINNAN KESKUSTAN LIIKENNESUUNNITELMA

Pysäköinnin käyttöaste
To 8.3.2012 klo 15-17

SITO

15.8.2012
Liite 1-2

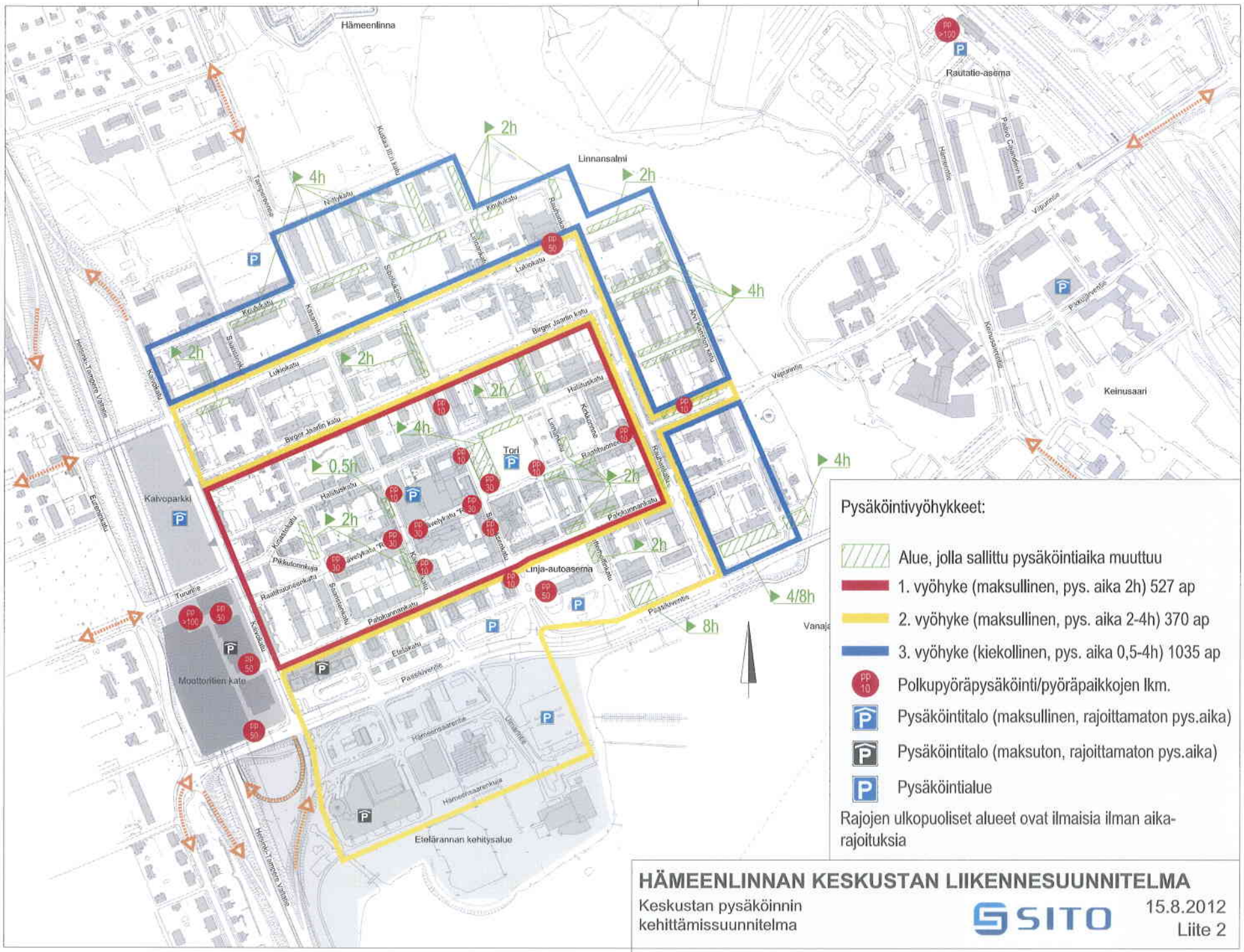


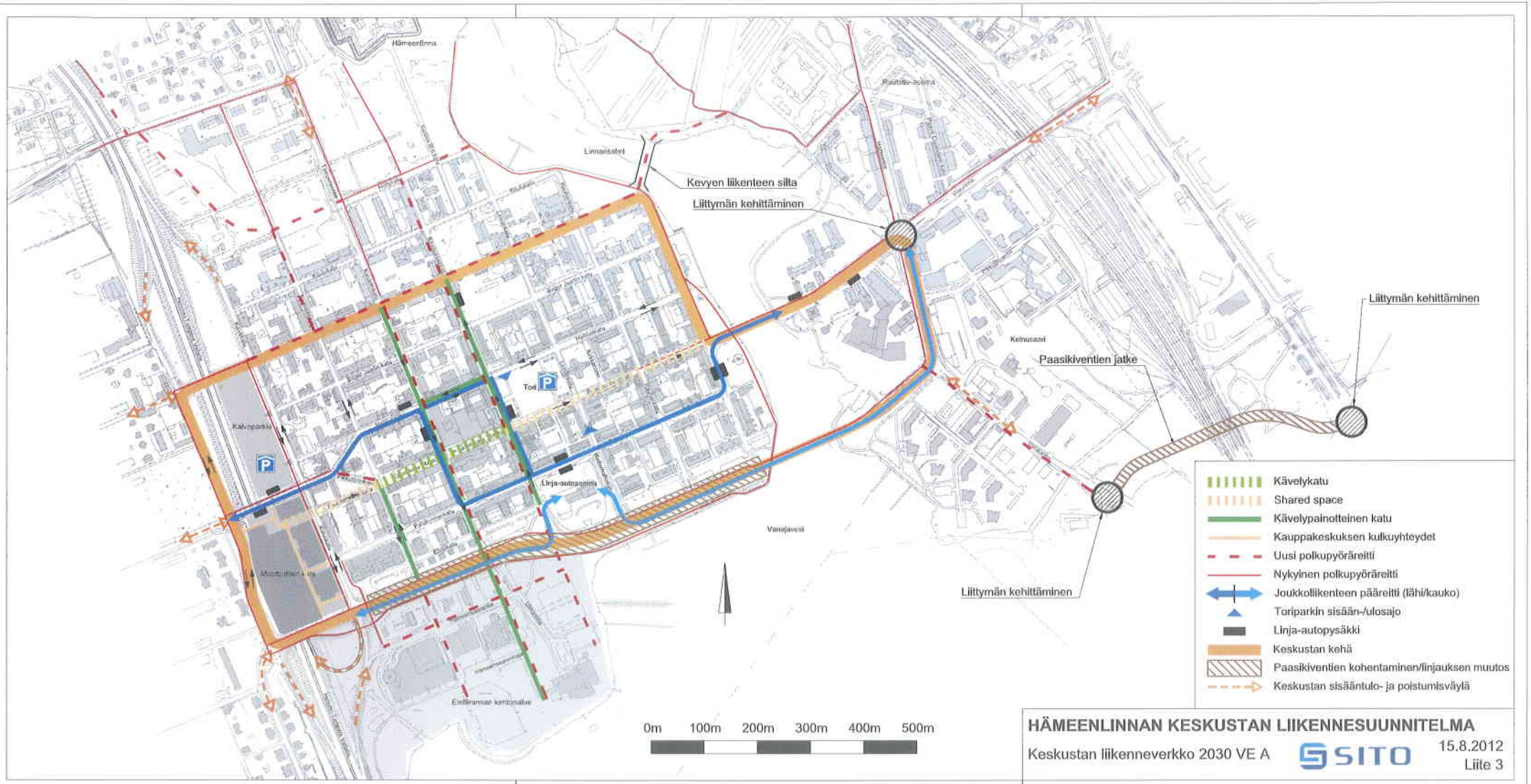
HÄMEENLINNAN KESKUSTAN LIIKENNESUUNNITELMA

Pysäköinnin käyttöaste
La 10.3.2012 klo 11-11:30

SITO

15.8.2012
Liite 1-3


Hämeenlinna
Rautatie-asema
Linnansalmi
Keinusaari
Kalvoparkki
Tori
Linja-autoasema
Moottoritien kato
Etelärannan kehitysalue
Hämeenlinna-Tampere Valtatie
Tampereentie
Kuusaa (Ilo) katu
Kirkkokatu
Lukiokatu
Linnankatu
Raatihuoneenkatu
Kinkkumäki
Kasarmikatu
Stationkatu
Kyrönkatu
Kyrönkatu
Kyrön



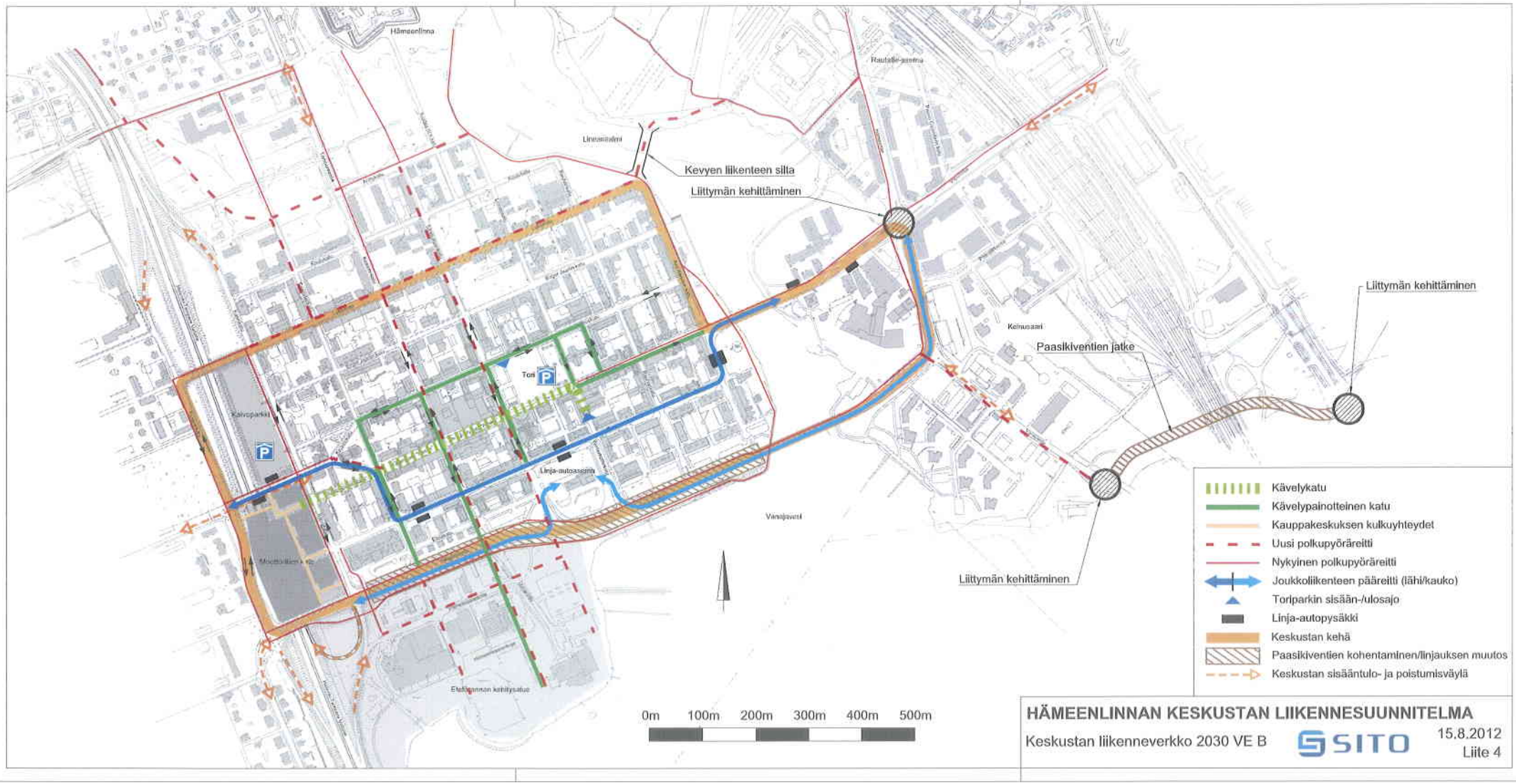
HÄMEENLINNAN KESKUSTAN LIIKENNESUUNNITELMA

Keskustan liikenneverkko 2030 VE A

SITO

15.8.2012

Liite 3



HÄMEENLINNAN KESKUSTAN LIIKENNESUUNNITELMA

Keskustan liikenneverkko 2030 VE B

SITO

15.8.2012

Liite 4

HÄMEENLINNAN KESKUSTAN LIIKENNESUUNNITELMA

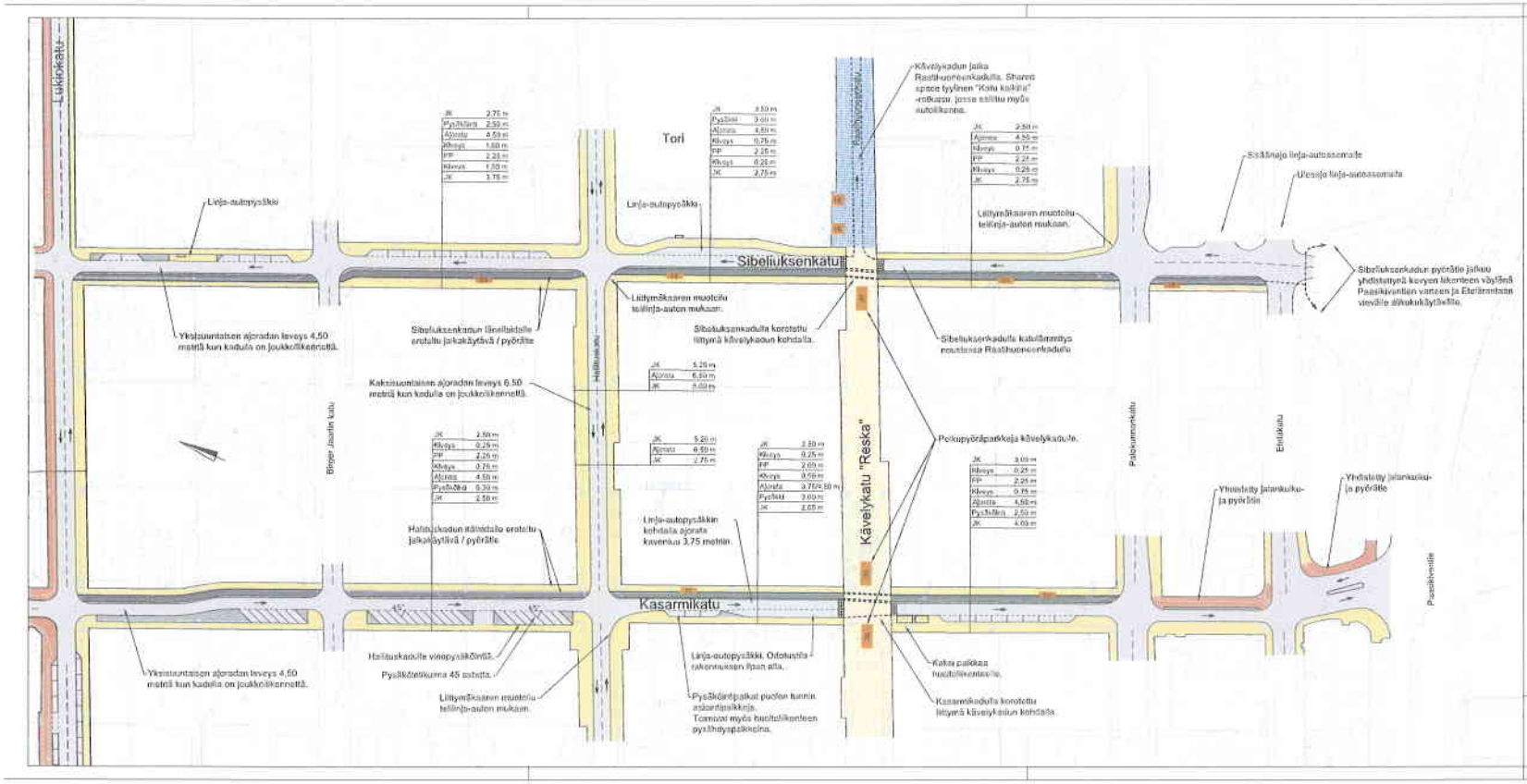
Katupoikkileikkaus luonnokset 1:250

VE A

SITO

15.8.2012

Liite 5



HÄMEENLINNAN KESKUSTAN LIIKENNESUUNNITELMA

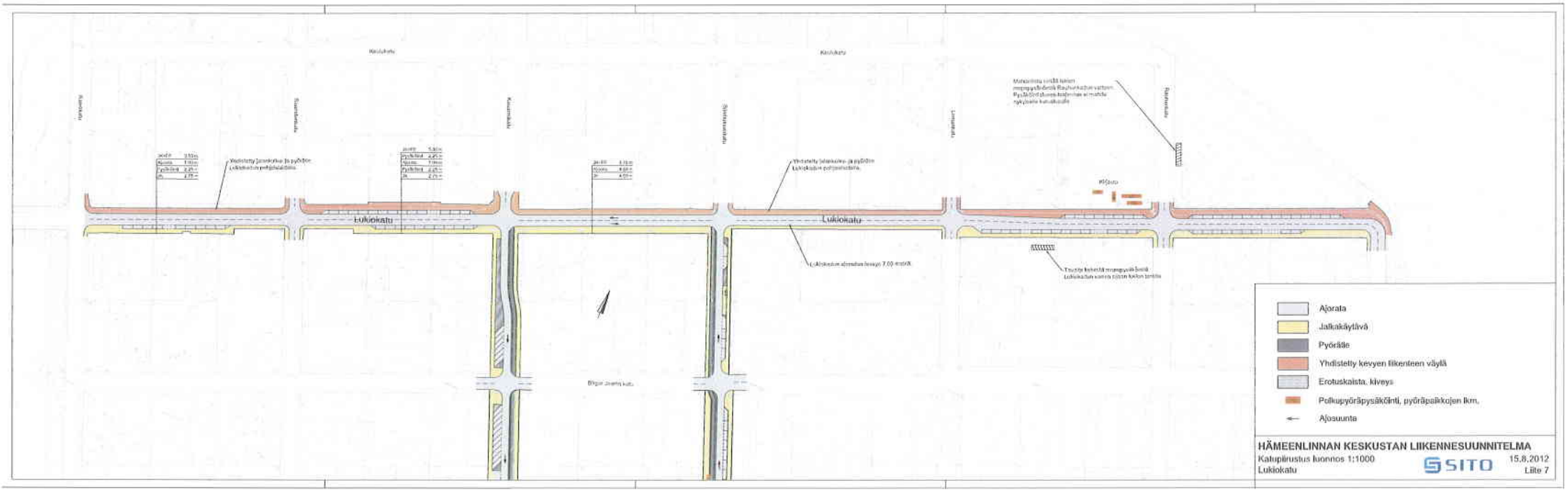
Katupiirustus luonnos 1:1000

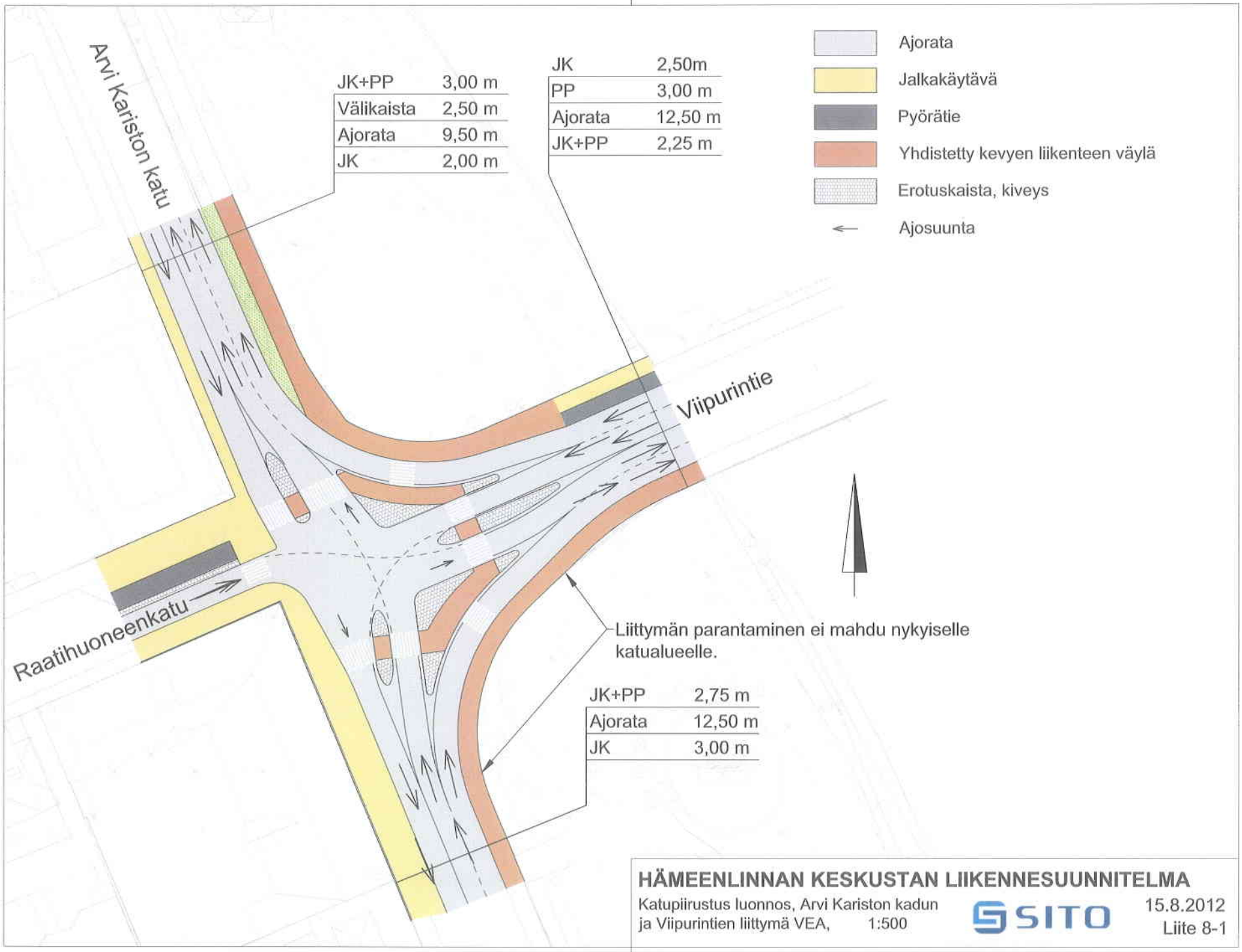
Kasarmikatu ja Sibeliuksenkatu

SITO

15.8.2012

Liite 6


Lukiokatu
Lukiokatu
Ajorata
Jalkakäytävä
Pyöräte
Yhdistetty kevyen liikenteen väylä
Erotuskaista, kiveys
Polkupyöräpysäköinti, pyöräpaikkojen lkm.
Ajosuunta
HÄMEENLINNAN KESKUSTAN LIIKENNESUUNNITELMA
Katupiirustus luonnos 1:1000
Lukiokatu
SITO
15.8.2012
Liite 7



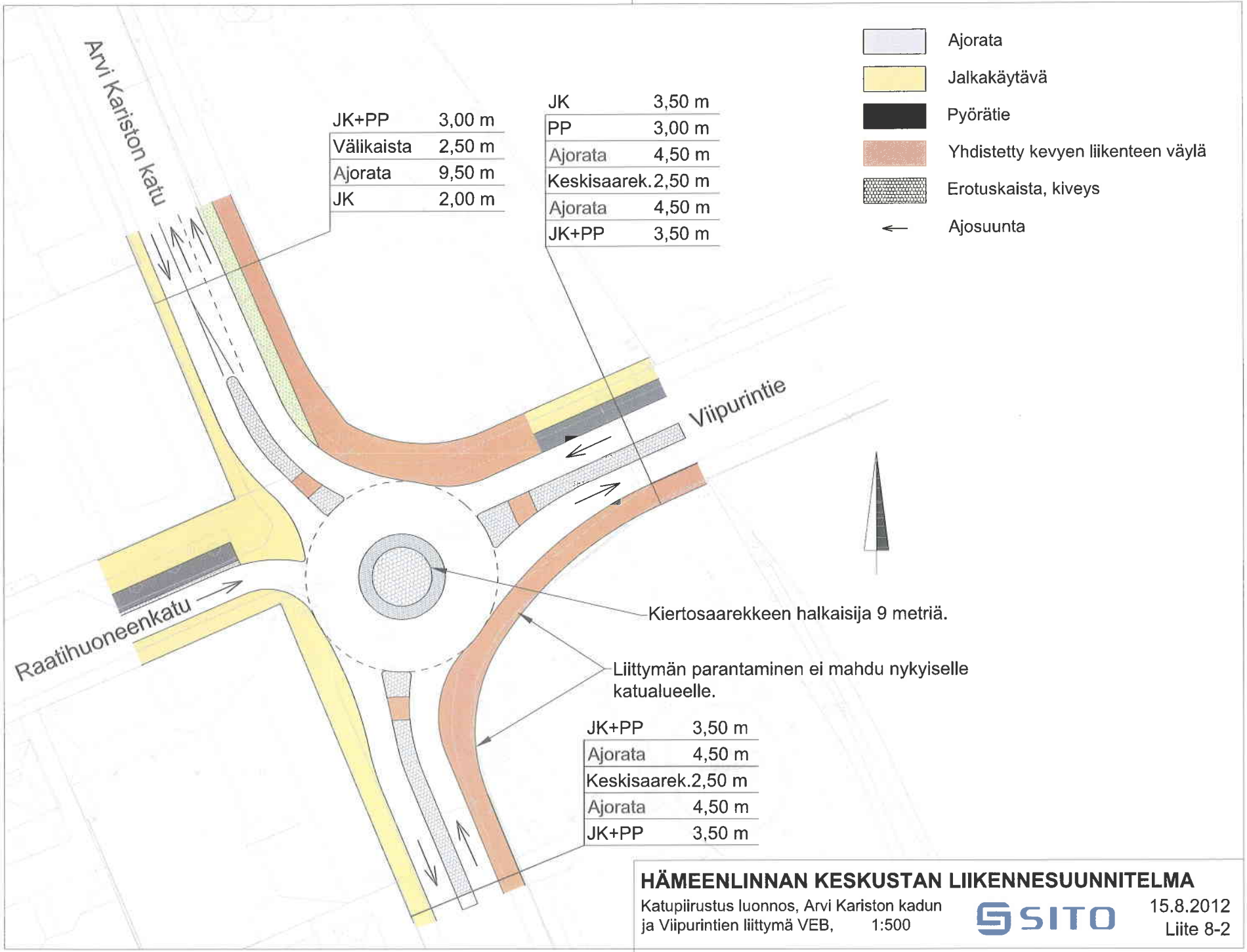
HÄMEENLINNAN KESKUSTAN LIIKENNESUUNNITELMA

Katupiirustus luonnos, Arvi Kariston kadun ja Viipurintien liittymä VEA, 1:500

SITO

15.8.2012

Liite 8-1



HÄMEENLINNAN KESKUSTAN LIIKENNESUUNNITELMA

Katupiirustus luonnos, Arvi Kariston kadun ja Viipurintien liittymä VEB, 1:500

SITO

15.8.2012

Liite 8-2