



HÄMEENLINNA, HATTULA, JANAKKALA

HÄMEENLINNAN SEUDUN ALUEELLINEN RAKENNEMALLI 2040, OSA 2

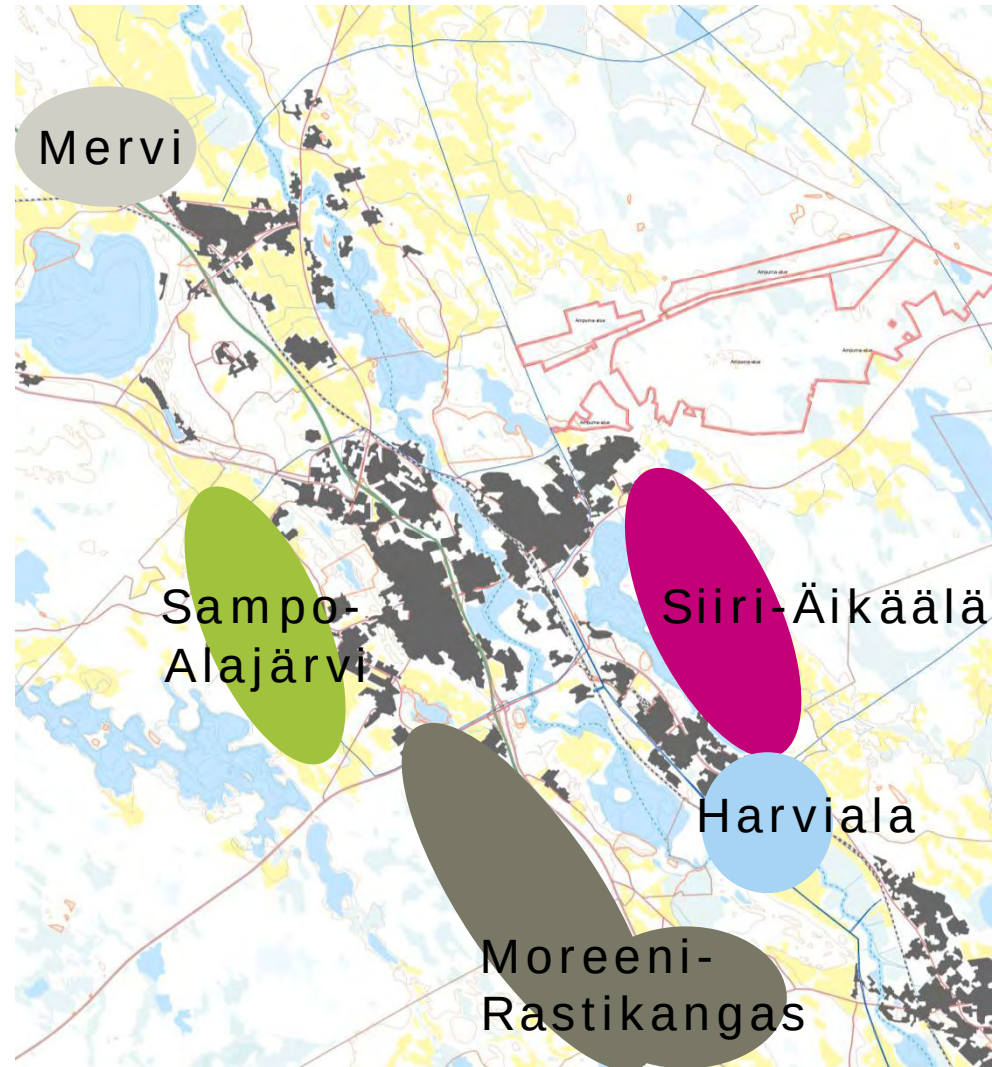
JOHDANTO / TYÖN TAUSTAA

- Hämeenlinnan, Hattulan ja Janakkalan HHT-käytävän alueelle laadittiin alueellinen rakennemalli keväällä 2014. Tämä työ tarkentaa aiemman rakennemallin periaatteita seudun keskeisellä alueella
- Tässä työssä on tarkasteltu edellistä vaihetta tarkemmin seudullista liikennejärjestelmää ja sen kytkeytymistä maankäyttöön sekä viittä maankäytön kehittämisen kohdealuetta
- Maankäytön muutosalueiden tarkemmat tarkastelut on laadittu osayleiskaavatasolla. Alueiden suunnittelutilanteet huomioiden on eri kohdealueissa painotettu erilaisia asioita; jossain kohteissa on tarkasteltu liikennejärjestelmän toimivuutta kunnissa tehtyjen maankäytön suunnitelmien pohjalta (Mervi ja Sampo-Alajärvi) ja toisissa kohteissa on lisäksi tarkasteltu tarkemmin uuden maankäytön mahdollisuuksia, kehittämisen edellytyksiä, kaupunkirakennetta ja toteuttamisen vaiheistuksia

JOHDANTO / TYÖN TAUSTAA

- Tarkasteltavia kysymyksiä ovat olleet erityisesti:
 - Maankäytön tiivistämis- ja täydentämismahdollisuudet seudullisella tasolla
 - Maankäytön laajentaminen nykyiseen rakenteeseen tukeutuen
 - Seudullisten joukkoliikenneyhteysien toteuttamismahdollisuudet uusilla alueilla
 - Alueiden poikittaiset liikenneyhteydet
 - Moottoriteliittymät ja niihin tukeutuva maankäyttö
- Työssä on painottunut erityisesti maankäyttö- ja liikenne ratkaisujen ideointi ja suunnittelu. Työn yhteydessä ei ole Hämeenlinnan seudun liikennemallin kalibroinnin lisäksi laadittu selvityksiä eikä työstä ole tehty erillistä raporttia

TYÖSSÄ TARKASTELLUT MAANKÄYTÖN KEHITTÄMISEN KOHDEALUEET



HÄMEENLINNAN KAUPUNKISEUDUN KESKEISTEN ALUEIDEN RAKENNEMALLI 2040

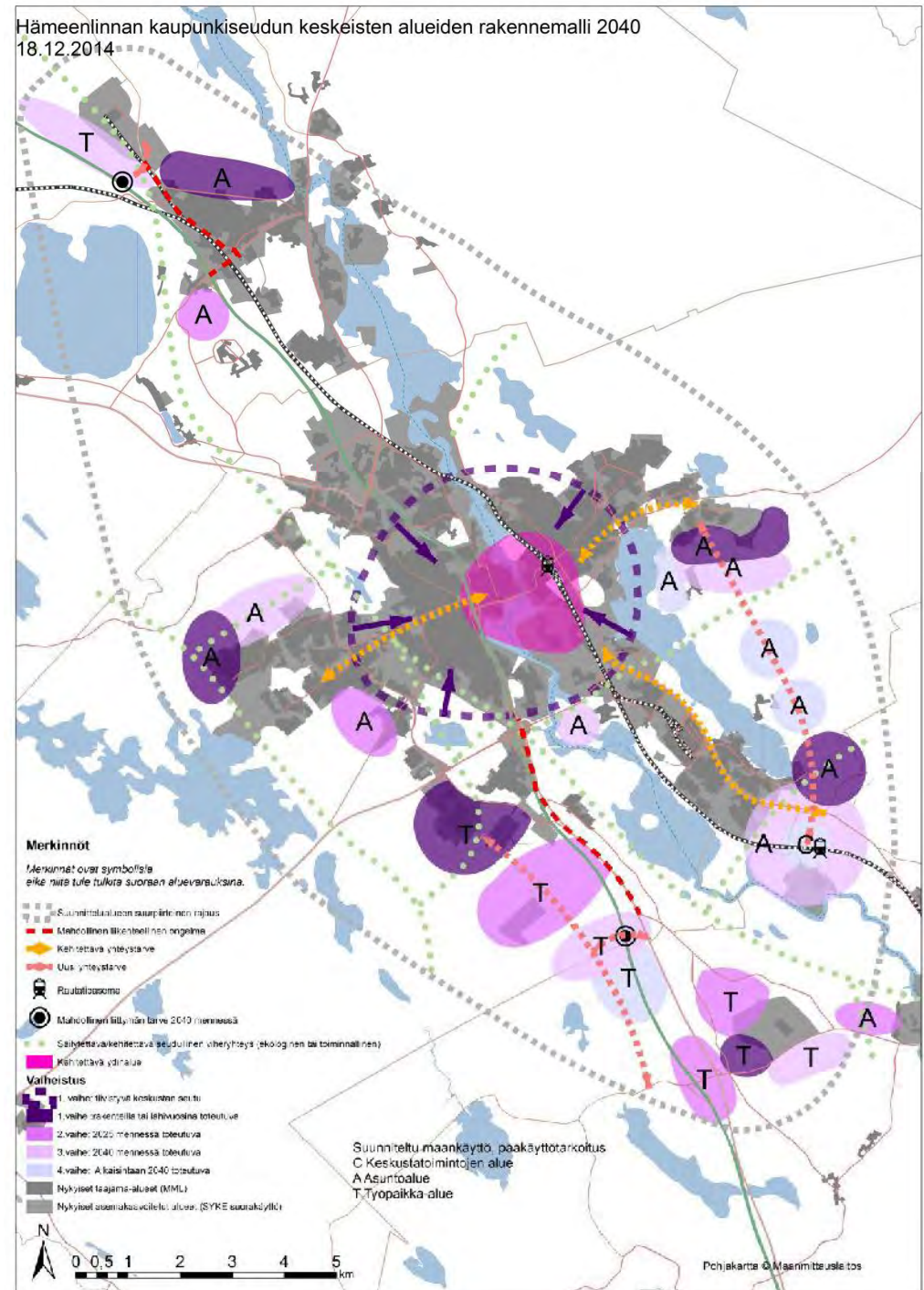
- Kartassa on osoitettu seudullisesti merkittävät maankäytön kehittämiskohteet ja yhteydet vuoteen 2040
- Vaiheistuksen avulla on osoitettu kohteiden tavoitteellinen toteuttamisjärjestys. Tavoitteena on, että kaupunkiseutu laajentuu vaiheittain nykyiseen rakenteeseen ja palveluihin tukeutuen
- Vaiheittainen, riittävän tiiviiden alueiden toteuttaminen mahdollistaa hyvien yhteyksien ja saavutettavuuden toteuttamisen asukkaille (joukkoliikenne, kävely ja pyöräily) sekä riittävän palvelutason toteuttamisen asukkaiden tarpeisiin
- Vaiheittainen laajentuminen estää osaltaan yhdyskuntarakenteen hajautumista

RAKENNEMALLI 2040

Kartassa on osoitettu
kaupunkiseudun tärkeimmät
kehittämisalueet ja niiden vaiheistus

1. vaihe on toteutumassa tai toteutuu lähivuosina, tärkeimpänä tavoitteena keskustan alueen rakenteen tiivistäminen
2. vaihe toteutuu arviolta 2025 mennessä
3. vaihe toteutuu 2040 mennessä
4. vaihe toteutuu aikaisintaan 2040 mennessä

RAMBOLL



KARTTAMERKINNÄT

*Merkinnät ovat symbolisia
eikä niitä tule tulkita suoraan aluevarauksina.*

-  Suunnittelualan suurpiirteinen raja
-  Mahdollinen liikenteellinen ongelma
-  Kehitettävä yhteystarve
-  Uusi yhteystarve
-  Rautatieasema
-  Mahdollinen liittymän tarve 2040 mennessä
-  Säilytettävä/kehitettävä seudullinen viheryhteys (ekologinen tai toiminnallinen)
-  Kehitettävä ydinalue

Vaiheistus

-  1. vaihe: tiivistyvä keskustan seutu
-  1. vaihe: rakenteilla tai lähivuosina toteutuva
-  2. vaihe: 2025 mennessä toteutuva
-  3. vaihe: 2040 mennessä toteutuva
-  4. vaihe: Aikaisintaan 2040 toteutuva
-  Nykyiset taajama-alueet (MML)
-  Nykyiset asemakaavoitetut alueet (SYKE suorakäyttö)

Suunniteltu maankäyttö, pääkäyttötarkoitus
C Keskustatoimintojen alue
A Asuntoalue
T Työpaikka-alue

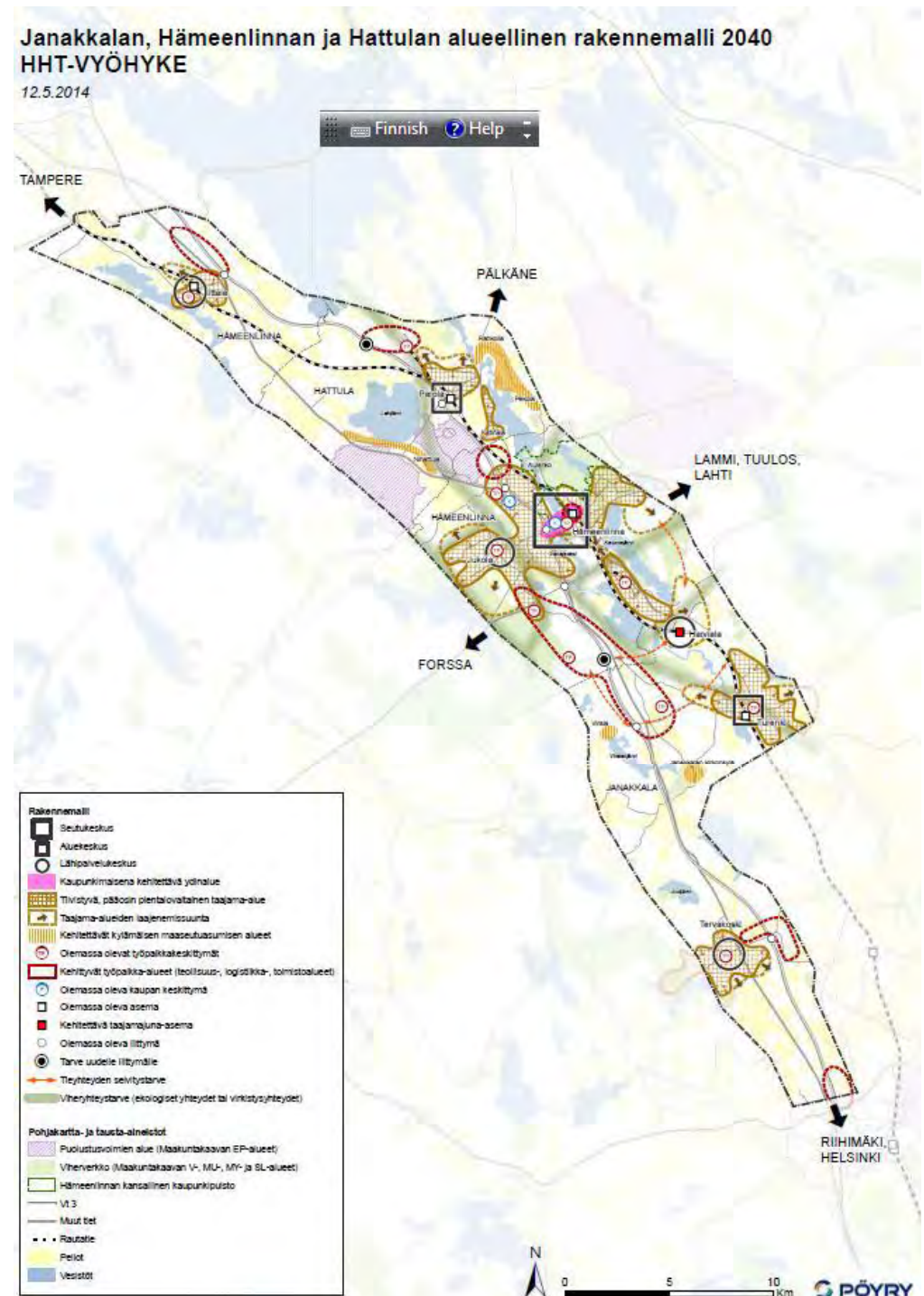
EDELLISEN VAIHEEN RAKENNEMALLI

RAKENNEMALLI 2040 OSA 1

Rakennemalli 2040 osa 1:ssä on osoitettu myös mm. kehitettävät kylämäisen maaseutuasumisen alueet, taajama-alueiden tiivistyvät osat ja laajenemissuunnat sekä keskusten tyypit.

Tässä edellistä vaihetta tarkentavassa työssä (Rakennemalli 2040 osa 2) on keskitytty erityisesti kohdealueiden maankäytön tarkasteluun ja seudullisesti merkittäviin uusiin alueisiin sekä toteutuksen vaiheistukseen.

RAMBOLL



UUDET MAANKÄYTTÖHANKKEET KASVATTAVAT SEUDUN AUTOLIIKENTEN MÄÄRIÄ VERRATTUNA AIEMPIIN ENNUSTEISIIN



OSAYLEISKAAVATASON TARKASTELUJA KESKEISILLE MAANKÄYTÖN MUUTOSALUEILLE



Ha	HARVIALAN ASEMANSEUTU
SÄ	HÄMEENLINNAN ITÄISET LAAJENEMISALUEET
SA	SAMPO-ALAJÄRVI
Me	MERVEN ALUE
MR	MOREENI-RASTIKANGAS

HARVIALAN ASEMANSEUTU

- Aluetta on mahdollista kehittää Hämeenlinnan keskustan kehittämisen ohella keskeisenä uutena asuinalueena Hämeenlinnan seudulla. Rakentamisen määrän tulisi mahdollistaa uuden taajamajuna-aseman avaaminen (vähintään 5 000 asukasta). Asemanseudun kehittämiseen 2040 mennessä liittyy kuitenkin vielä paljon epävarmuustekijöitä
- Rakentaminen lähtee liikkeelle reuna-alueilta, mutta tähtää jo alussa taajamajuna-aseman mahdollistavaan rakennustehokkuuteen
- Tulee palvelemaan liikenteellisenä solmukohtana (juna-asema) laajempaa kokonaisuutta, jonka vuoksi aluetta suunniteltava kokonaisuutena → kuntien yhteinen osayleiskaava
- Kartanon historiallisesta ympäristöstä alueen sydän. Aseman läheisyydessä tiiviimpää rakentamista (tiivistä ja matalaa), kauempana asemasta pientalopainotteisempaa
- Sääjärvenojan ympäristö alueen keskuspuisto (luonnonmukainen hulevesien hallinta)

HARVIALA, LIIKENNE

- Harvialaan suunniteltu 5000 asukkaan taajama tuottaa myös paljon autoliikennettä, joka suuntautuu pääosin Harvialantielle Hämeenlinnan suuntaan
- Yhdistettynä seudun yleiseen liikennemäärien kasvuun Harvialantien ja pääliittymien kapasiteetti loppuu
- Vaikka juna, kehitetty bussiliikenne ja hyvät kävely- ja pyöräily-yhteydet osaltaan pienentävät autoliikenteen osuutta, niin Harvialantien leventäminen 2+2-kaistaiseksi Harvialasta Hämeenlinnaan tulee tarpeelliseksi kun kaikki maankäyttö toteutuu
- Liittymähankkeiden kustannukset vaihtelevat 100 000 – 250 000 euron välillä, kiertoliittymän laajentaminen maksaa noin 500 000 euroa. Uuden keskuksen ja vt 10 välisen osuuden 2-ajorataistaminen maksaa vähintään 7 miljoonaa euroa, mutta esimerkiksi melusteiden määrä vaikuttaa lopulliseen hintaan

HARVIALANTIEN LIIKENNEMÄÄRÄ ON SUURI VUODEN 2040 ENNUSTEESSA



Yksiajorataisen tien kapasiteetti ei riitä v. 2040. Junaliikenteen, täydentävän bussitarjonnan ja laadukkaiden pyöräily-yhteyksien avulla Harvialantien parantamishankkeita voidaan siirtää muutamalla vuodella. Kehittämistoimenpiteitä tarvitaan noin 5 vuoden välein:

- Nykyisten liittymien kanavointien täydentäminen
- Eteläisen kiertoliittymän täydentäminen
- Liittymien yhdistely ja liikennevalot
- 4-kaistaistaminen

Ha

VISIO

HARVIALA RAKENTUU
KESKUSPUISTON
YMPÄRILLE TUKEUTUEN
KARTANOIDENTITEETTIIN

HULEVESIKOSTEIKKO JA
KESKUSPUISTO

II-III
75 000 k-m²
1 500 as

KARTANO

ASEMA JA KAUPPA

I-II
20 000 k-m²
400 as

ALAKARTANO

r=1 KM ASEMALTA



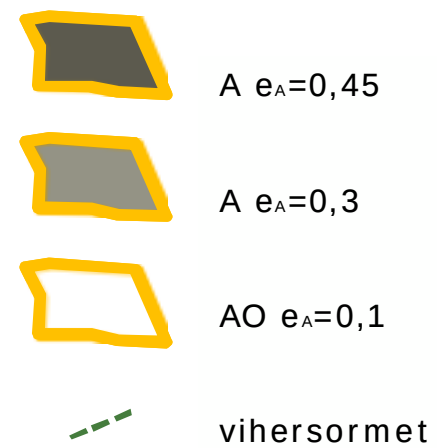
REFERENSSIT

Harviala



Ha

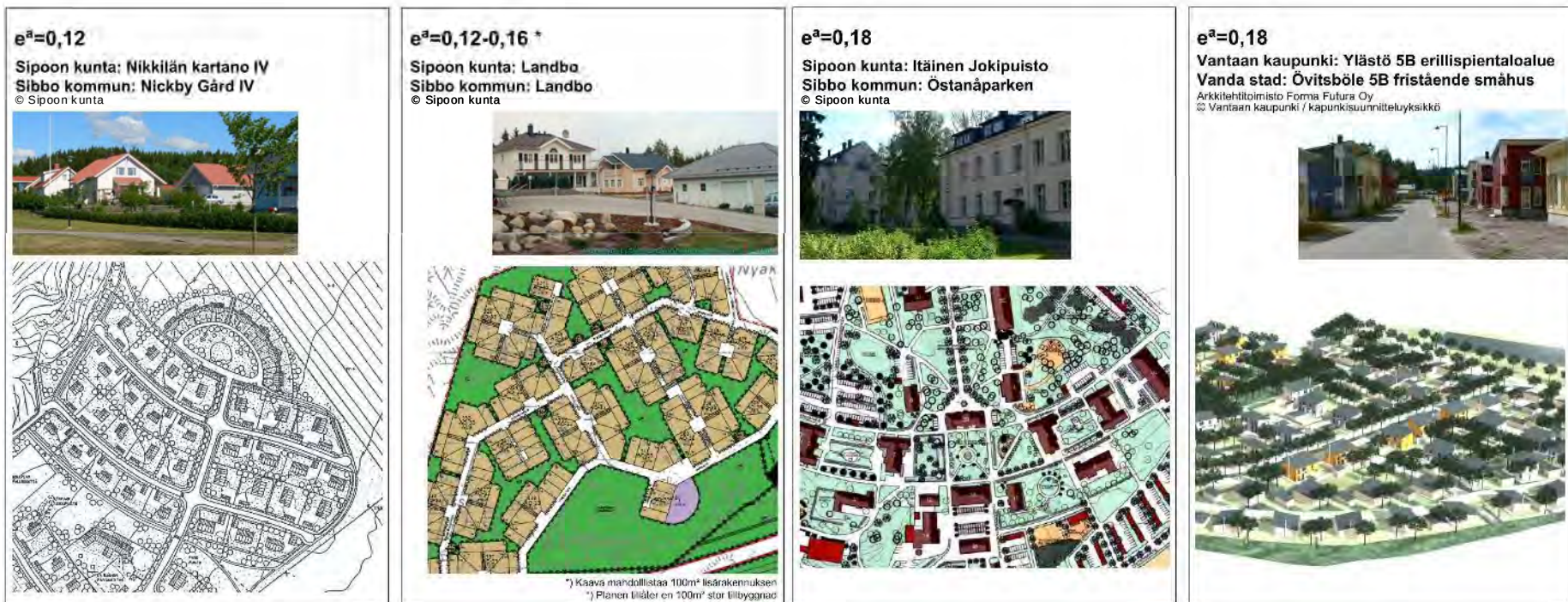
HARVIALA ALUETEHOOKUUS



HHJ
2014/12/18

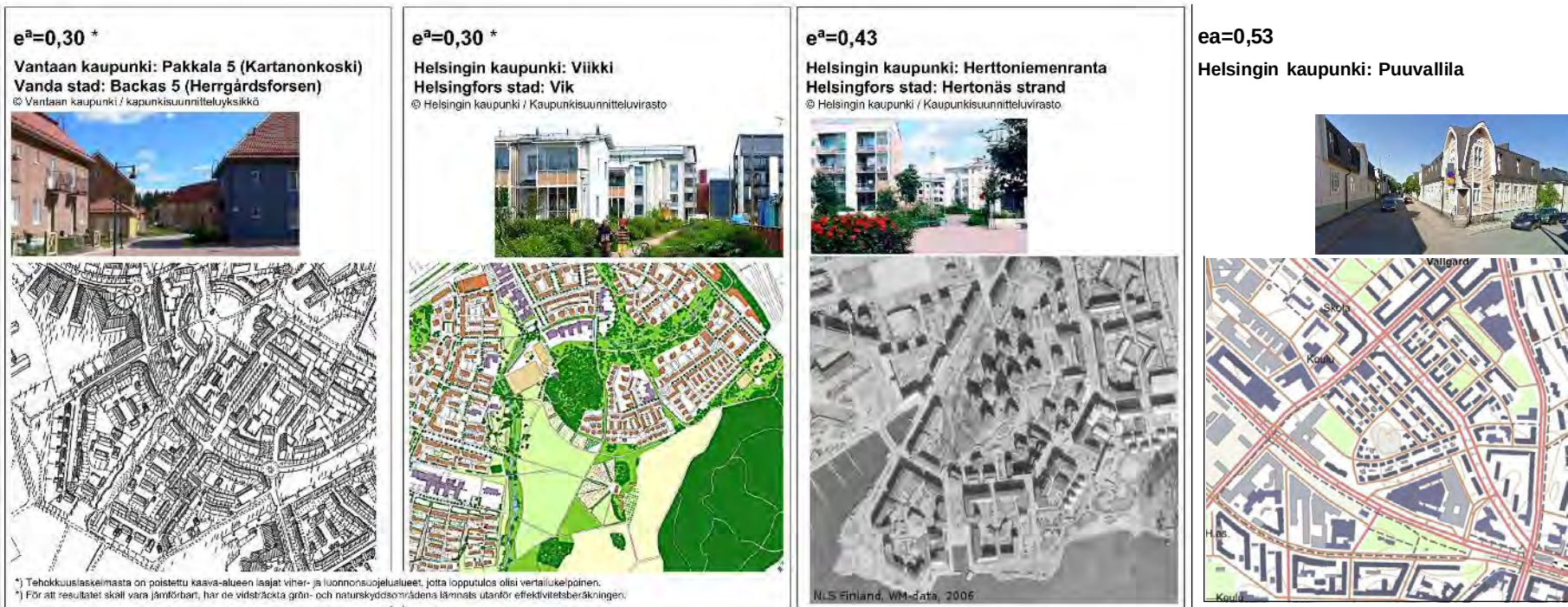
ALUETEHOKKUUS

Esimerkkejä $e=0,12 - 0,18$

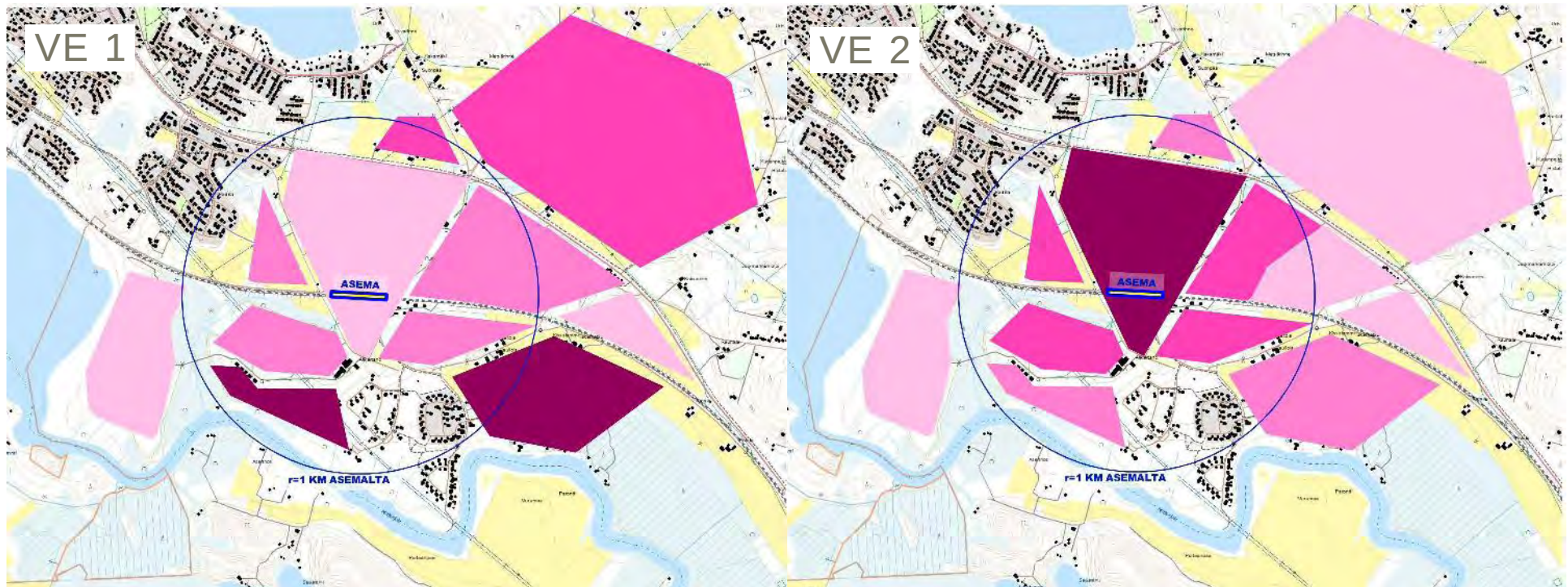


ALUETEHOKKUUS

Esimerkkejä $e = 0,30 - 0,53$



HARVIALAN VAIHEISTUKSEN VAIHTOEHTOJA



Rakentamisen vaiheistus:

- 1. Vaihe
- 2. Vaihe
- 3./4. Vaihe
- 5. Vaihe

HÄMEENLINNAN ITÄISET LAAJENEMISALUEET SIIRI – ÄIKÄÄLÄ: 2 VAIHTOEHTOA

VE A: Vt10 suuntaan laajeneva kaupunkirakenne

- Joukkoliikenne vt 10 nojautuva
- Lyhyellä aikavälillä toteutettavissa oleva vaihtoehto

VE B: Katumajärven itäpuolelle laajeneva kaupunkirakenne

- Joukkoliikenteen kannalta tehokas ratkaisu, joka tukeutuu lopputilanteessa myös rautatieliikenteeseen Harvialan suuntaan
- Vahvistaa myös asemanseudun kaupallisten palveluiden toteutumista
- Pitkän aikavälin tavoite
- Toteuttaa vaihtoehtoa 2 paremmin kestävän kehityksen tavoitteita
- Joukkoliikennepysäkkien ympäristö rakennetaan tehokkaasti (tiivis-matala)

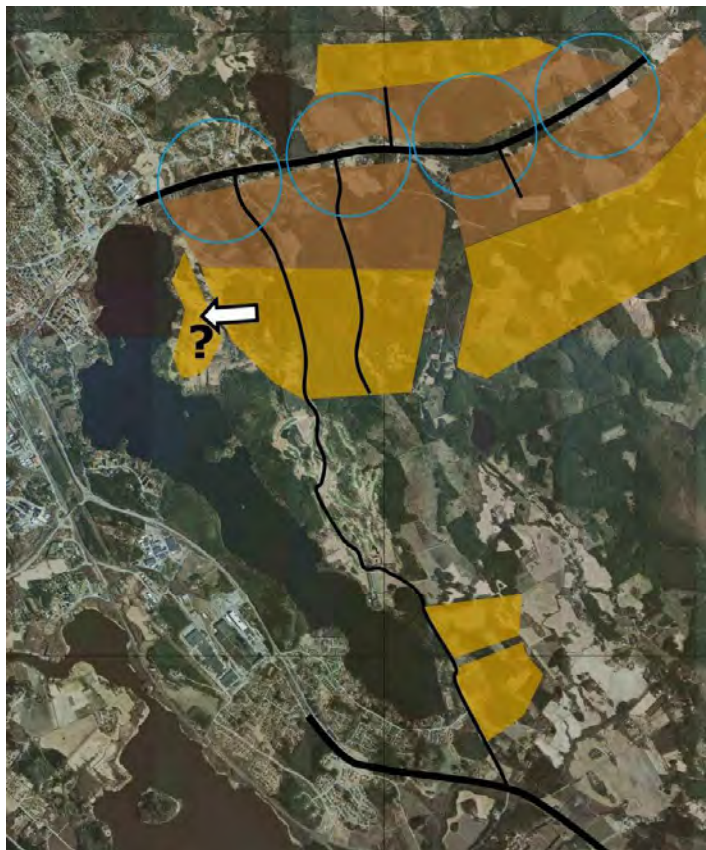
HÄMEENLINNAN ITÄISET LAAJENEMISALUEET SIIRI - ÄIKÄÄLÄ

VE B: Katumajärven itäpuolelle laajeneva kaupunkirakenne

- Toteutuksen vaiheistus erityisen tärkeää, jotta alue voi tukeutua hyviin joukkoliikenneyhteyksiin jo varhaisessa vaiheessa → Joukkoliikennesuunnitelma ja joukkoliikenteen vaiheistus
- Uuden kadun linjaus suunniteltava siten, että se mahdollistaa bussipysäkkien sijoittumisen keskeisesti osa-alueille → kattava palveluverkko
- Viherkäytävät ja virkistysalueiden riittävyys turvattava

SIIRI-ÄIKÄÄLÄN LAAJENEMISVAIHTOEHDOT

VE A



Pientaloalue



Tehokkaammin rakennettu alue

VE B

Etäisyys joukkoliikennepysäkiltä
500 m

SIIRI – ÄIKÄÄLÄ, LIIKENNE

VE A: Vt10 suuntaan laajeneva kaupunkirakenne

- Alueen liikennejärjestelyjen kehittäminen helpottuu jos vt 10 valtatiestatusta lasketaan. Tällöin liittymäjärjestelyt voidaan toteuttaa yksinkertaisempina

VE B : Katumajärven itäpuolelle laajeneva kaupunkirakenne

- Liikenteellisesti on pitkällä tähtäimellä tehokkaampi kehittää suuntaa kohti Harvialaa kuin vt 10 vartta itään. Joukkoliikenne voidaan tällöin perustaa vahvaan runkolinjaan, jota jatketaan uutta katuyhteyttä käyttäen kohti Harvialaa sitä mukaan kun maankäyttö ja kysyntä kasvavat

Siirintaustantie ja vt 10 eteläinen rinnakkaiskatu tarvitaan joka tapauksessa jakamaan liikennettä, mutta jos vt 10 eritasoliittymiä ei tarvita vain tien hallinnollisen luokan vuoksi, niin tasoliittymäjärjestelyt voidaan toteuttaa noin 1 miljoonalla eurolla

- Lopputilanteessa bussilinjat voidaan johtaa Hämeenlinnasta Katumajärven itäpuolitse Harvialan asemalle, välivaiheissa linjoja jatketaan maankäytön kehityksen mukana

SIIRI-HARVIALA –KATUYHTEYS ON TARPEELLINEN



SIIRI – ÄIKÄÄLÄ VE B

"MAITOLAITURIT"

- JOKAISILLA OSA-
ALUEELLA OMA
IDENTITEETTI

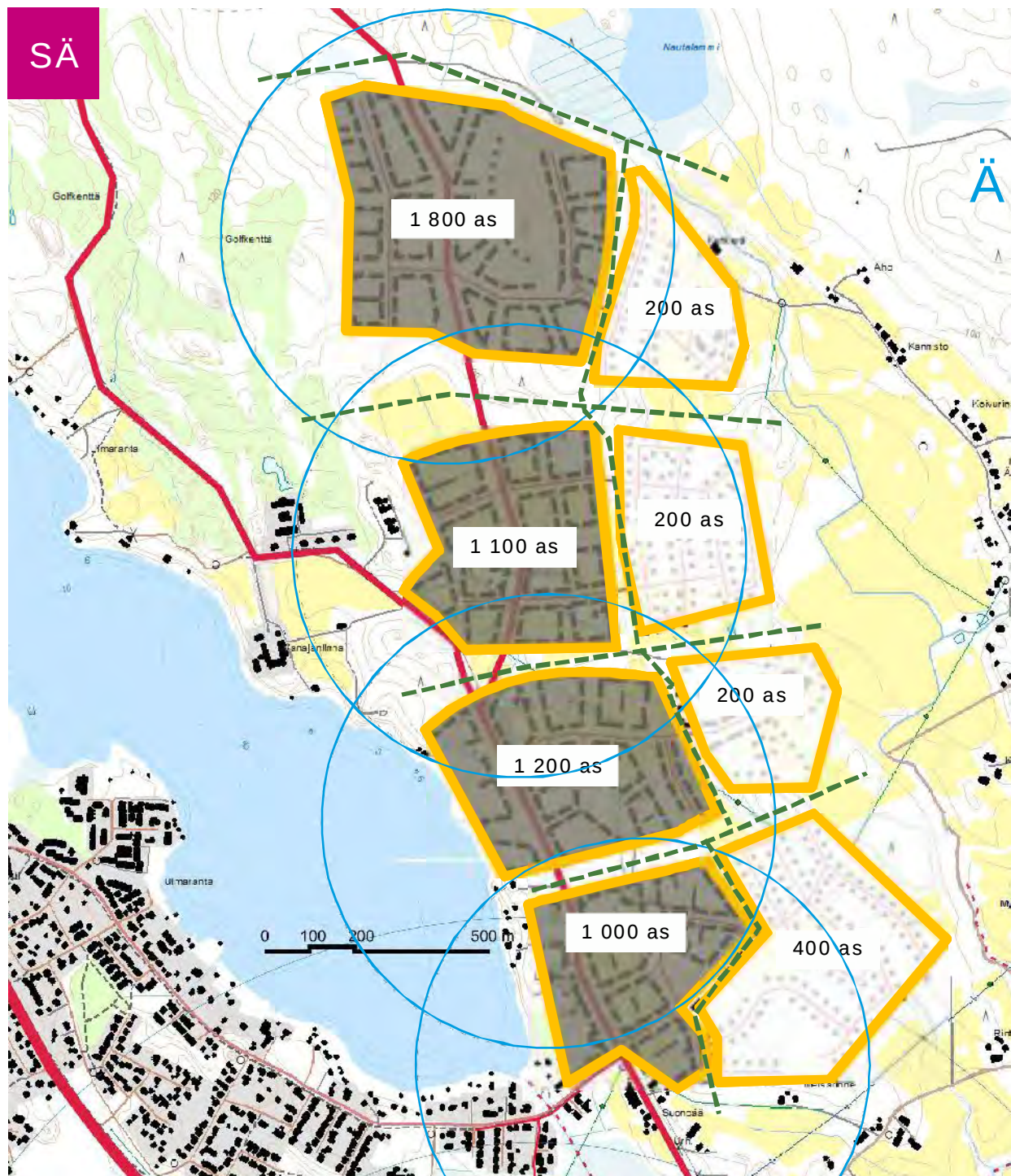
 Golf-kerho
(nykyinen)

ETÄISYYS JL-PYSÄKISTÄ 500m

- PYSÄKKIEN
LÄHIYMPÄRISTÖ
RAKENNETTU
TEHOKKAASTI

RINNAKKAISKADUN
LINJAUKSELLA ON
VAIKUTUSTA
JOUKKOLIIKENTEEN
SAAVUTETTAVUUDELLE

SÄ



SIIRI – ÄIKÄÄLÄ VE B ETELÄOSAT



A $e_A=0,3$



AO $e_A=0,1$



vihersormet

ÄIKÄÄLÄN ALUE:

AO 1000 as

A 5100 as

Yht. 6100 as

+

SIIRIN ALUE:

n. 5000 as

=

kokonaismoitus

n. 10 000 as

2014/12/18

REFERENSSIT

Siiri - Äikäälä



SIIRI – ÄIKÄÄLÄN VAIHEISTUS

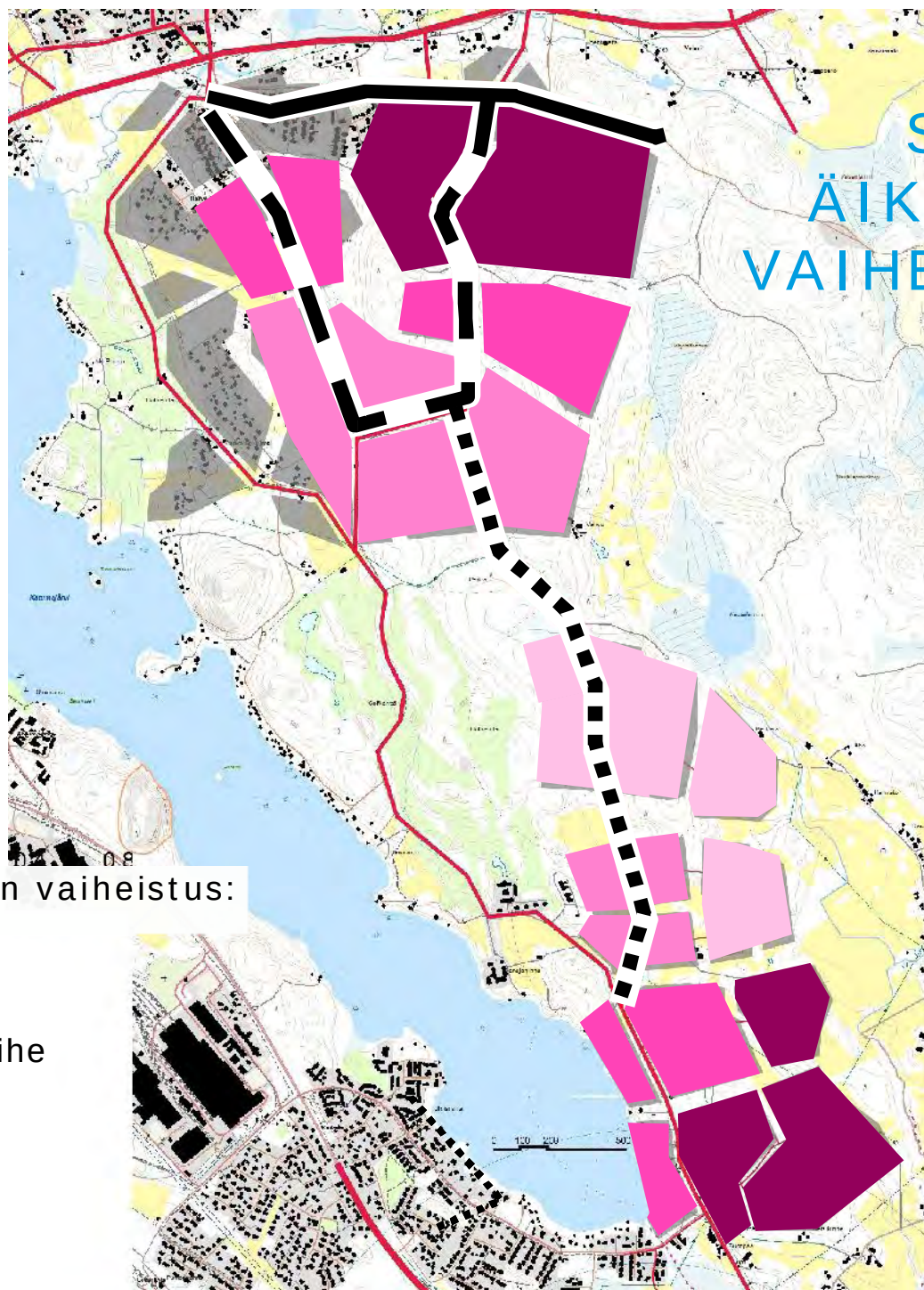
Katujen
rakentaminen
vaiheistuu kolmeen
osaan.

Näillä näkymin
bussilinjaston
jatkaminen alueen
läpi Harvialaan asti
tulee ajankohtaiseksi
vaiheessa 4.

Rakentamisen vaiheistus:

-  1. Vaihe
-  2. Vaihe
-  3./4. Vaihe
-  1. Vaihe
-  2. Vaihe
-  3./4. Vaihe
-  5. Vaihe

RAMBOLL



SAMPO - ALAJÄRVI, LIIKENNE

- Alueen liikenneongelmat keskittyvät Hämeenlinnan keskustaan johtavalle Ahvenistontie-Turuntie –yhteydelle
- Pyöräilylle on nykyisten yhteyksien parantamisen lisäksi haettavissa alueen sisällä uusiakin reittejä, mutta autoliikenteen pääyhteyttä on kehitettävä ainakin niin, että bussiliikenne keskustaan saadaan sujumaan
- Alueen sisällä tarvitaan hyvät poikittaisyhteydet busseille sekä kävelylle ja pyöräilylle, jotta koulujen, kaupallisten ja muiden palvelujen saavutettavuus on hyvä
- Autoliikenteen poikittainen yhteys vt 10:ltä alueen läpi Vanhalle Härkätielle ei saa olla liian sujuva, sillä se voi houkutella alueelle pitkämatkaista läpikulkuliikennettä
- Vuorentaantien oikaisu Kalvolantielle keventää liikennettä hankalalla reitillä (mutkat, mäki sekä Parolantien ja Viisarintien liittymät), joka on tärkeä myös erikoiskuljetuksille

AHVENISTONTIEN-TURUNTIENTEN ONGELMIA EI VOI RATKAISTA MUILLA YHTEYKSILLÄ



Koko alueen automatkoista 60 % pyrkii käyttämään Ahvenistontien-Turuntien reittiä.

Vanhan Härkätien reitin osuudeksi saadaan noin 15 %, ja eteläisiä reittejä mm. Luolajantietä voi hyödyntää 25 % liikenteestä.

Luolajantien – vt 10 liittymän korvaavaa uutta katua ja liittymäjärjestelyjä lukuun ottamatta katujen ja pyöräteiden kustannukset eivät ole suuria.

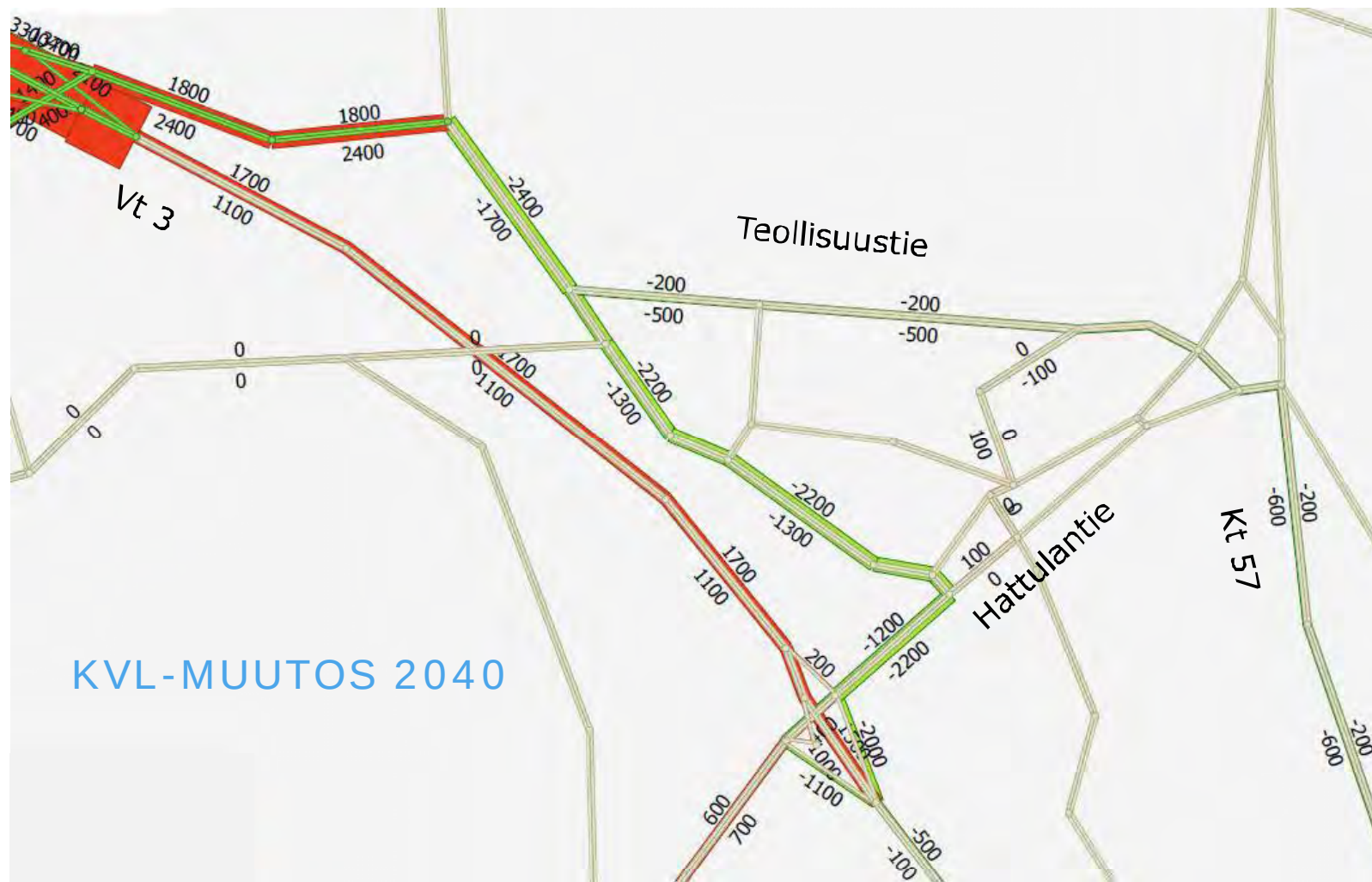
MERVI JA PAROLA, MAANKÄYTTÖ

- Merven aluetta kehitetään valtakunnallisesti merkittäväksi työpaikka-alueeksi
- Jo tai pian täydentyviä kohteita Parolan ympäristössä ovat Merven teollisuusalue, Merventien varren asuinalueet, Teollisuustien pohjoispuolinen alue, Kanungin alue VT 3:n länsipuolella sekä Parolan taajaman täydennysrakentaminen
- Merven ja Parolan alueelta on tarpeen tehdä yksityiskohtaisempi ja riittävän laaja maankäytön ja liikenteen kokonaissuunnitelma. Kokonaissuunnitelma sisältää liikennejärjestelmätasoisien selvityksen alueen kulkuyhteyksien järjestämisestä, niiden vaiheittain toteuttamisesta sekä liikennejärjestelmän toteuttamisaikataulun kytkemisen alueiden maankäytön kehittymiseen

MERVI, LIIKENNE

- Yhdistettynä seudun yleiseen liikennemäärien kasvuun Hattulantien liittymien (Merventie, Kinnalantie, kt 57) toimivuus huononee merkittävästi, kun kaikki maankäyttö on toteutunut
- Parolan eritasoliittymän ramppiliittymien kapasiteetti riittää kohtuullisesti
- Merven työpaikka-alueen raskas liikenne kulkee asutuksen läpi ja mm. koulun ohi
- Teollisuustien – kt 57 reitti ei ole houkutteleva raskaalle liikenteelle joka pyrkii mahdollisimman nopeasti moottoritielle
- Merven eritasoliittymä voi siksi osoittautua tarpeelliseksi, jos työpaikka-alue ja Merven uudet asuinalueet toteutuvat täysimääräisinä. Uusi liittymä palvelisi myös Parolan pohjoisosia

MERVEN ERITASOLIITTYMÄN TARVE LIITTYY KOKO MERVEN ALUEEN KEHITYKSEEN



PAROLA, LIIKENNE

- Teollisuustien – Hattulantien – kt 57 liittymäalueen järjestelyihin on syytä varata 600 000 euroa
- Kinnalantien liittymän varustaminen liikennevaloilla parantaisi kävelyn ja pyöräilyn turvallisuutta, mutta päätien kanavointi lisää hankkeen kustannuksia (kustannusarvio 300 000 euroa)
- Teollisuustien pohjoispuolisen maankäytön lisääminen ja Merven työpaikka-alueen liikenteen ohjaaminen Teollisuustielle on sovitettava toisiinsa (Teollisuustien geometria ja liittymätiheys itäpäässä)
- Merventien reitille ei ole syytä houkutella uutta liikennettä, eikä liittymän kanavoiminen olisi helppoa ratasillalle nousevan korkean penkereen leventyessä entisestään
- Merven eritasoliittymä (4 miljoonaa euroa) keventäisi kaikkien Hattulantien liittymien liikennettä niin, ettei niiden parantamiselle olisi tarkastellulla ennustejaksolla tarvetta kt 57 liittymää lukuunottamatta

HATTULANTIE, LIIKENNE

- Parolan eritasoliittymässä etelästä nouseva ramppi voidaan varustaa vasemmalle kääntyvien kaistalla, jolloin Parolan/Merven/kt 57 suunnan liikenne ei tulevaisuudessa jonoitu vasemmalle kääntyvien vuoksi
- Merventien liittymää ei ole mielekästä rakentaa uusiksi, koska sille ei haluta houkutella lisää liikennettä ja paikka/maasto ei ole otollinen esim. leventämiselle
- Kinnalantien liittymässä liikennevalot voivat tulla tarpeellisiksi sekä kävelyn ja pyöräilyn turvallisuuden että sivusuuntien jonoutumisen vuoksi. Samalla on syytä arvioida pääsuunnan vasemmalle kääntyvien kaistojen tarve
- Honkatien/Mierolanpellontien liittymässä ei ole välittömiä kehittämistarpeita
- Teollisuustien liittymässä lisäkaistat voisivat lisätä sen houkuttelevuutta Merven suunnan raskaalle liikenteelle. Ratkaisu pitäisi suunnitella yhteensopivaksi kt 57 liittymän parantamisen kanssa. Pikaparantamistoimenpiteenä Merventieltä pohjoisesta tuleville voisi lisätä opasteen Teollisuustielle (osoittamaan reittiä vt 3:lle ja kt 57:lle)

Me

MERVI VAIHEISTUS

Rakentamisen vaiheistus:



1. Vaihe (tai lähiaikoina toteutumassa)

2. Vaihe

3./4. Vaihe

5. Vaihe

RAMBOLL

HHJ
2014/12/18

MOREENI - RASTIKANGAS

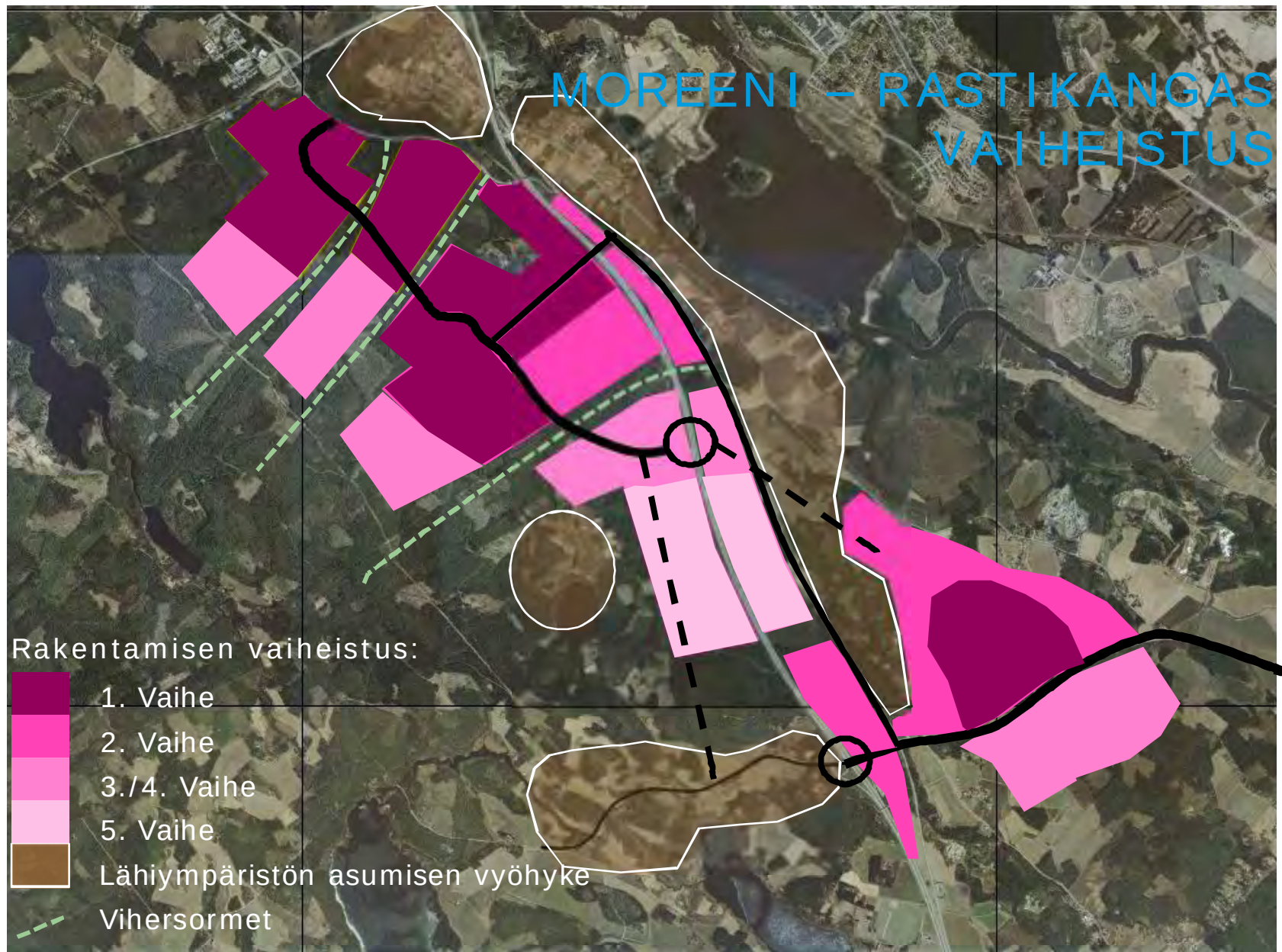
- Aluetta kehitetään valtakunnallisesti merkittäväksi logistiikkakeskukseksi ja työpaikka-alueena
- Vaikka Rastikankaan alueen kehittäminen on mahdollista ilman uusia liikenneyhteyksiä, tulee aluetta kehittää kokonaisuutena yli kuntarajojen
- Vaiheittaista rakentamista jatketaan pohjoisesta ja etelästä osa-alue kerrallaan – tavoitteena on pitää osa-alueet mahdollisimman kompakteina ja säilyttää maankäytön resursseja myös tulevaisuuteen
- Turvataan viheryhteydet alueen läpi ja mahdollistetaan alueen kehittäminen kestävällä tavalla (tarkemmassa suunnittelussa mm. hulevesien huomiointi) - riittävän tiivis rakenne mahdollistaa myös riittävän leveiden viherkäytävien osoittamisen aluekokonaisuuksien väliin

MOREENI – RASTIKANGAS, LIIKENNE

- Työpaikkarakentamisen matkatuotos on merkittävä. Seudun eteläisten työpaikka-alueiden vaihtoehtoisia liikenneyhteysksiä vt 10:lle ja vt 3:lle tulee tutkia tarkemmin
- Mt 130:n liittymät eivät toimi ruuhka-aikoina, ja myös linjakapasiteetti Karanoja-vt 10 –välillä loppuu, jos uusia yhteyksiä ei rakenneta
- Suositeltava kehityspolku voisi olla seuraava:
 - Orsitie-vt 10 eritasoliittymän ja mt 130 liittymien pienet parantamistoimet (500 000 euroa)
 - Joko ensin Siltayhteys Moreeni – mt 130 (2 miljoonaa euroa)
 - tai Viralan suunnan rinnakkaiskatu (2,5 miljoonaa euroa)
 - Siltayhteyden täydentäminen eritasoliittymäksi (1,5 miljoonaa euroa)

MOREENI-RASTIKANGAS –ALUEEN UUDET YHTEYDET TÄYDENTÄVÄT TOISIAAN





YHTEENVETO JA SUOSITUKSET / KAUPUNKISEUTU

- Elinkeinoelämä: Moreeni ja Rastikangas sekä Merve ovat valtakunnallisesti merkittäviä logistiikka ja yritysalueita
- Ensisijaisesti lähdetään liikkeelle alueiden tiivistämisestä, erityisesti keskusta-alueella → kantakaupungin yleiskaavan laatiminen
- Kaupunkirakenteen hajautuminen pyritään estämään
- Toteuttamisen aikataulutus on erityisen tärkeää ja tarkempi aikataulutus on suunniteltava kokonaisuutena, kuntarajat ylittäen
- Katumajärven eteläpuolen suunnittelussa on huomioitava, että kokonaissuunnitelmassa tähdätään Harvialan tiiviiseen rakentamiseen ja taajamajuna-aseman toteutumiseen → kuntien yhteinen osayleiskaava
- Uudet alueet on suunniteltava kokonaisuuksina ja tehokkaiksi, jotta alueille voidaan toteuttaa tehokas ja kattava joukkoliikenne jo varhaisessa vaiheessa → seudullinen maankäytön kehitysvaiheisiin sidottu joukkoliikennesuunnitelma

YHTEENVETO JA SUOSITUKSET / KAUPUNKISEUTU

- Kunkin maankäytön kehittämishankkeen mukana seuraa liikenteellisiä kehittämistarpeita, mutta seudullisella tasolla tulee panostaa
 - Joukkoliikenteen seudulliseen kehittämiseen
 - Kävelyn ja pyöräilyn kattavaan verkkoon
 - Poikittaisten autoyhteyksien parantamiseen (Turengintie, Turuntie-Ahavenistontie, Hattulantie) ja harkittuun lisäämiseen (Paasikiventien jatke)
 - Uusien eritasoliittymien toteuttamismahdollisuuksien säilyttämiseen
- Riittävän leveät viherkäytävät tulee säilyttää osana kaupunkirakennetta, vaikka alueita tiivistetään. Tiiviillä kaupunkirakenteella pystytään takaamaan myös yhtenäisten viheralueiden säilyttäminen uuden maankäytön rinnalla → seudullinen viherverkkosuunnitelma ja viheraluestrategia

KIITOS!

UUDENMAAN ELY-KESKUKSEN LIIKENNEJÄRJESTELMÄYKSIKÖN KOMMENTIT JATKOSUUNNITTELUN POHJAKSI

Aikataulullisten sekä työn resursseihin liittyvien syiden vuoksi lisäämme jatkosuunnittelua ja seurantaan varten Ely-keskuksen perustellut kommentit konsultin laatimaan selvitykseen.

- HARVIALAN SEUTU: Ely-keskus painottaa myös raportissa esitettyä kuntien yhteisen yleiskaavatarkastelun tarvetta. Harvialantiellä kuntien tulee varautua parantamiskustannuksiin ja tiestä olisi tarpeen laatia liikenneprofiili, jotta saataisiin pitävä käsitys tien roolista tulevaisuudessa (mille osuuksille tarvitaan kaistamuutoksia, liittymien karsiminen, liittymien välityskyvyn parantaminen jne). Lisäksi olisi tarpeellista selvittää tien välityskykyä joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kasvaessa.
- SIIRI-ÄIKÄÄLÄ: Vaihtoehto A ei ole voimassa olevan yleiskaavan mukainen ja sitä voidaan perustella vain toimivalla joukkoliikenteellä. Vaihtoehto B:tä on perusteltu vaiheittain toteutettavalla joukkoliikennekäytävällä, josta on tarpeen laatia erillinen joukkoliikennesuunnitelma ja joukkoliikenteen vaiheistus. Liikennejärjestelyt ovat vt 10 käytävässä haasteellisia ja jos valtatiestatusta lasketaan, tiejaksoa voitaisiin suunnitella paikallisen liikenteen tarpeisiin ns. kaupunkimaisena jaksena. Kantakaupungin yleiskaavalla on varmistettava Siiri-Äikäälän mitoitus. Lisäksi pitäisi tutkia Mäskälän alueen sekä Harvialan aseman maankäytön vaikutukset liikenneverkkoon.
- SAMPO-ALAJÄRVI: Kantakaupungin yleiskaavassa pitäisi tutkia liikenneverkkosuunnitelmalla vt 10 /Loimalahdentien korvaavaa yhteyttä. Härkätien alueella on syytä varautua kevyen liikenteen kustannuksiin tien historiallisesta luonteesta johtuen.
- MERVE: Liikennevirtojen selvittämiseksi Merven alueella olisi tarpeen eritellä henkilöauto- ja raskas liikenne. Nykyinen liikenne pyrkii mahdollisimman nopeasti moottoritielle. Nykyisessä moottoritien liittymässä ei näyttäisi tulevan ongelmia. Merven alueelle tulisi laatia osayleiskaavatasoinen maankäytön / liikenneverkon suunnitelma. Alueen tarkentuvan maankäytön myötä voidaan selvittää erilaisten maankäyttömuotojen (asuminen, työpaikat) yhteisvaikutukset.
- MOREENI: Moreenin liittymäratkaisujen parantamistarvetta ja erilaisia ratkaisumalleja Moreenin alueen ja mt 130:n liittymän parantamiseksi tulee arvioida maankäytön lisääntymisen myötä.
- YLEISTÄ: Liikennearvioissa on jatkossa syytä tarkentaa eri kulkumuotojen prosenttiosuuksia. Seudullisessa liikennejärjestelmätyössä on mahdollista tarkastella raportissa esitettyjen kehittämisalueiden suhdetta toisiinsa. Jatkossa on tarpeen esittää kustannusarvioissa ja etenemispoluissa mihin selvitykseen tai raporttiin tiedot perustuvat.