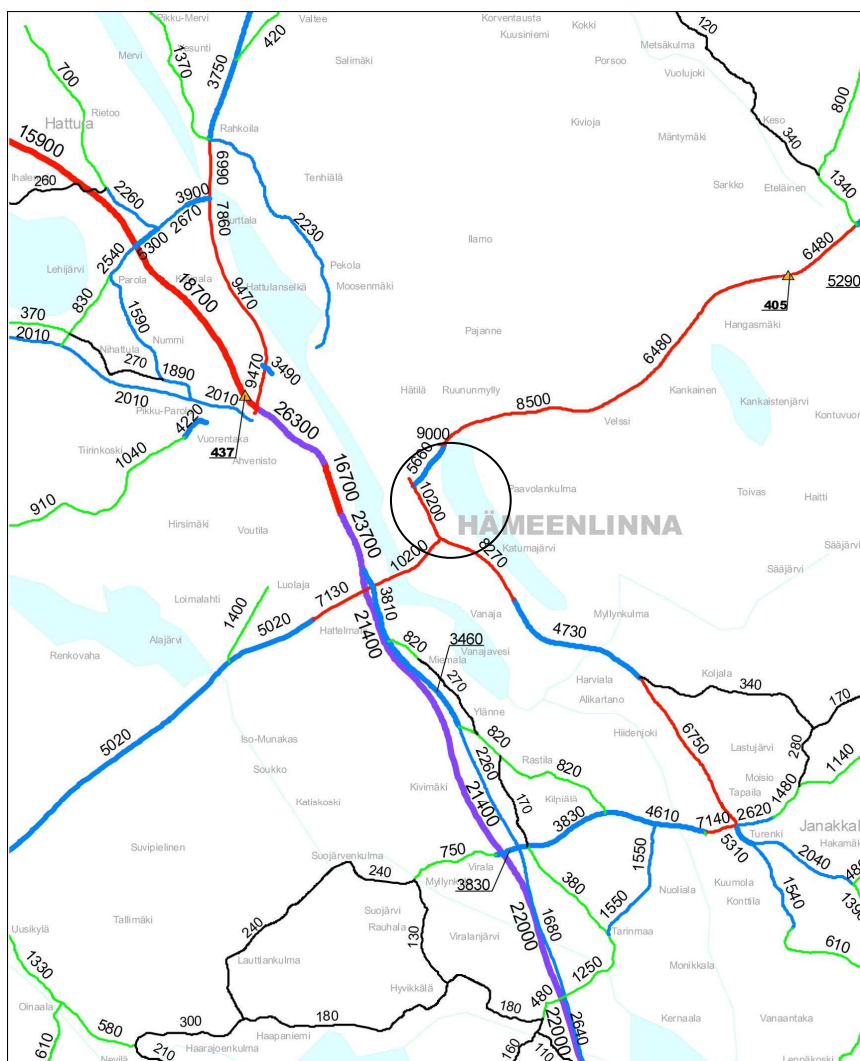




Kuva 4. Keskivuorokausiliikenne 2005. (Tiehallinto)

NYKYTILANNE 2005	KVL	Päivä liikenne %	Yö liikenne %	Päivä raskas %	Yö raskas %	Nopeus km/h
Vt 10	9600	90	10	19	19	80
ENNUSTETILANNE 2030	KVL	Päivä liikenne %	Yö liikenne %	Päivä raskas %	Yö raskas %	Nopeus km/h
Vt 10	14200	90	10	19	19	80

Kuva 5. Nykytilanteen ja ennustetilanteen mukainen keskivuorokausiliikenne

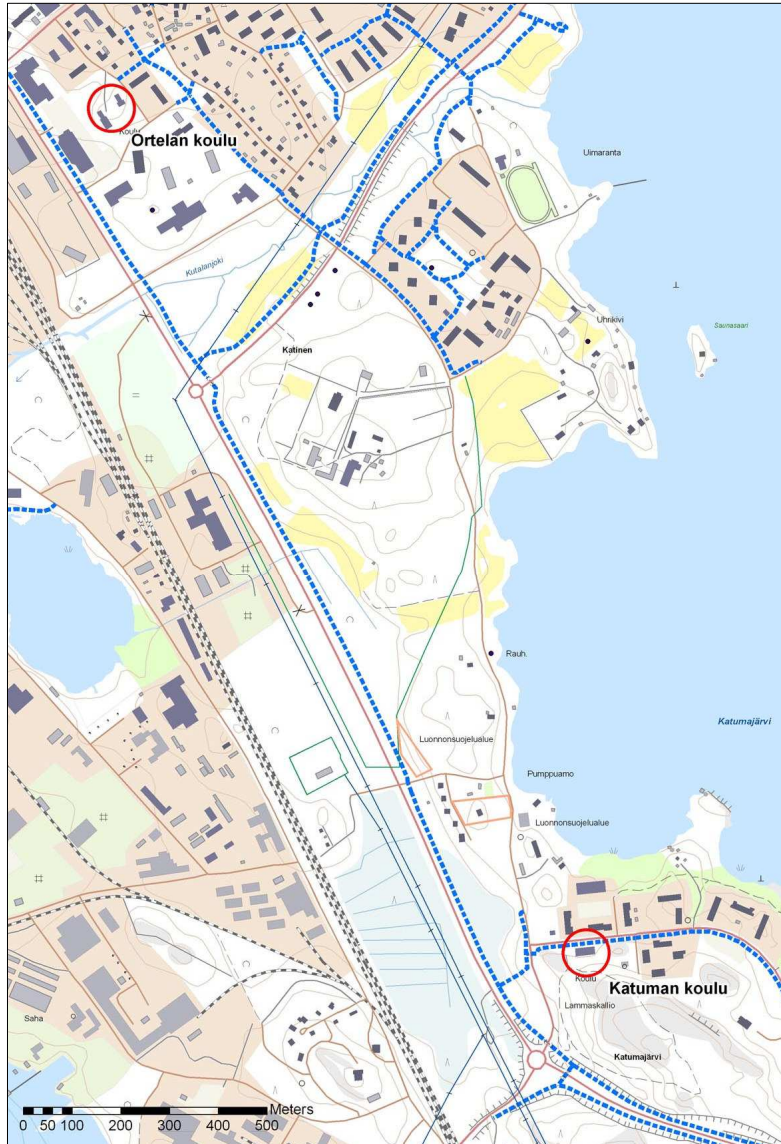
Tavoitetilanteessa vt 10 on 4-kaistainen eritasoliittymän varustettu tie, jonka nopeusrajoitus on 80 km/h. Katisten asukkaat ovat ehdottaneet liittymien säilyttämistä, mutta liikenneturvallisuuden vuoksi Leimuntien tasoliittymä valtatie 10:lle tullaan poistamaan ja uusia liittymiä ei sallita.

Tiehallinnon mukaan myöskään väliaikaista liittymää alueen rakentamisen ajalle ei voida vt10:lle myöntää, koska liikennemäärä on nykyisin yli 10 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Liittymää käytävä raskas liikenne aiheuttaisi merkittävän liikenneturvallisuusriskin.



Kuva 6. Tavoitetila Hämeenlinnan kohdalla. (Kehittämissuunnitelma 2005)

3.2 Kevyen liikenteen verkosto

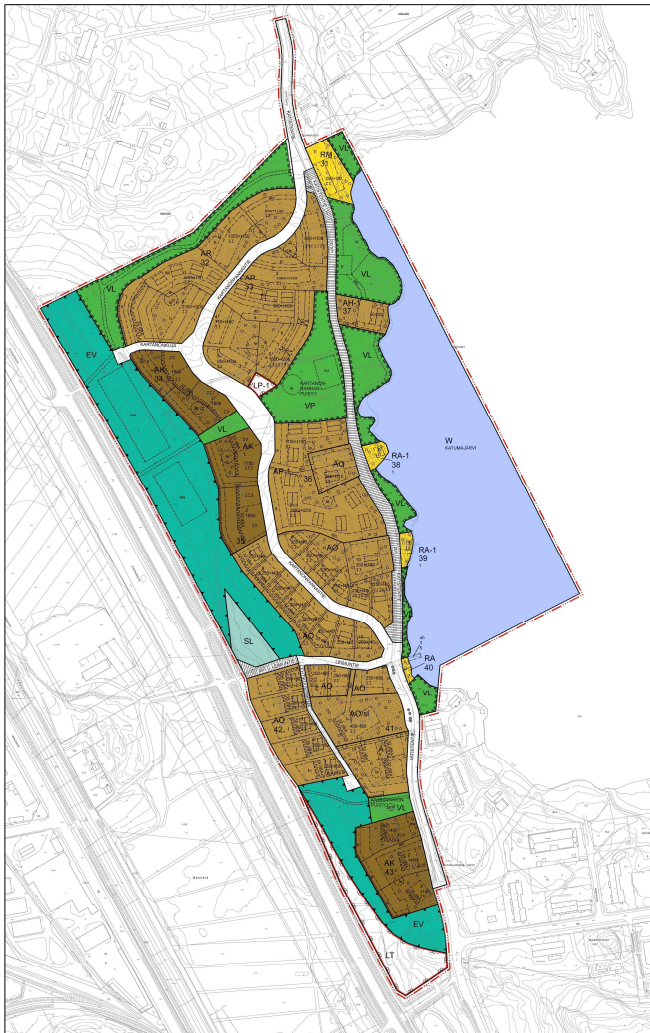


Kuva 7. Nykyinen kevyen liikenteen verkosto (sininen katkoviiva) ja ala-asteet.

Alueen läpi rakennetaan uusi kevyen liikenteen väylä kulkemaan kokoojakadun varressa ja myös nykyiset väylät säilyvät. Katuman koulusta on tehty lakkauttamispäätös, lähin ala-aste on siten Ortelan koulu, jonne uudelta alueelta tulee olla hyvät yhteydet. Kevyen liikenteen väylät rakennetaan liikenneturvallisuuden vuoksi jatkuviksi ja uuden kokoojakadun kevyen liikenteen väylät liitetään nykyiseen verkkoon.

3.3 Katistentien historiallisen arvon huomioiminen

Nykyiset asukkaat ovat toivoneet Katistentien säilyttämistä sorapintaisena ja läpiajon estämistä. Katistentiellä on myös historiallista arvoa, joten sorapinta säilytetään uuden Kartanonrannantien liittymien välillä. Katistentie erotetaan uudesta kokoojakadusta rakentamalla vaihettumisalueet luonnonkivestä asfaltti- ja sorapinnan välillä sekä pollareita katutilan kaventamiseksi. Läpiajon estämistä voidaan tehostaa puomeilla. Vanha Katistentie muuttuu samalla kevyen liikenteen väyläksi, jolla on tonteille ajo sallittu. Se palvelee myös virkistyskäyttöväylänä tulevaisuudessa. Kartumajärven läheisyys oletettavasti lisää käyttöä ulkoilureittinä. Historiallisen arvon vuoksi tien linjaus, leveys ja tasaus pyritään säilyttämään ja kaavassa on annettu erityisiä määräyksiä Katistentien suhteen. Kuvassa 8. kaavaluonnos. Katistentie oikealla (harmaa) ja uusi Kartanonrannantie vasemmalla.

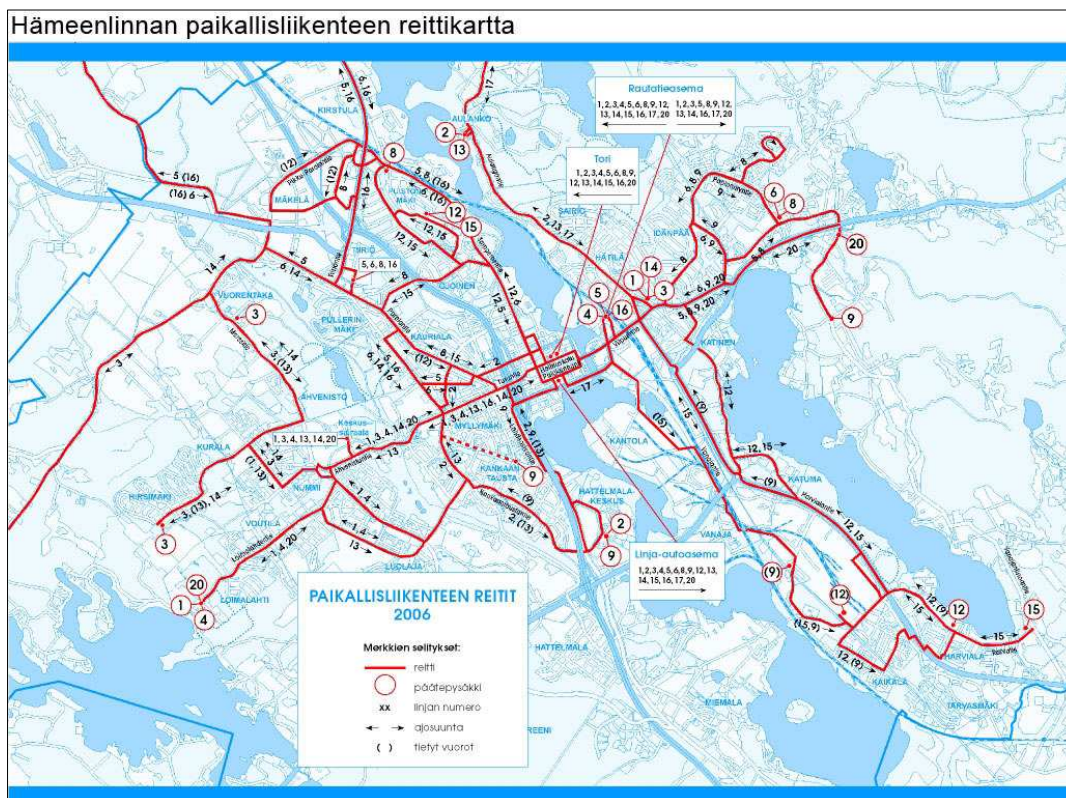


Kuva 8. Kaavaluonnos

4. Joukkoliikenne Kartanonrannan alueella

Alueen läpi kulkevat nyt linja-autot reittiä Katumantie- Katistentie. Kartanonrannan alueella liikennöi sekä Vekka Liikenne (paikallisliikenne) että Lehdon Liikenne (seutuliikenne). Parola-Hämeenlinna-Turenki-reitille ollaan suunnittelemassa paikallis-, ja seutuliikenteen yhdessä toteuttamaa joukkoliikenteen laatukäytävää, jolla parannetaan joukkoliikenteen saavutettavuutta ja sujuvuutta. Tällöin seutuliikenne siirtyisi 10-tielle ja Kartanonrannan alueen läpi ajaisi ainoastaan paikallisliikenteen bussi kerran tunnissa suuntaansa.

Bussireittien siirtoa vt 10:lle esitettiin Kartanonrannan asukastilaisuudessa. Kaikkia bussireittejä ei voida liikenneturvallisuuden vuoksi siirtää vt10:lle, koska kohdalle tarvittaisiin kevyen liikenteen alikulku. Alikulun rakentaminen tulisi maaperäolosuhteiden vuoksi huomattavan kalliiksi, eikä sille luultavammin löydy rahoittajaa. Joukkoliikenne tulee olla Katisten ja Kartanonrannan asukkaiden saavutettavissa, joten luontevin vaihtoehto on paikallisbussiliikenne uudella kokoojakadulla, Kartanonrannantiellä.



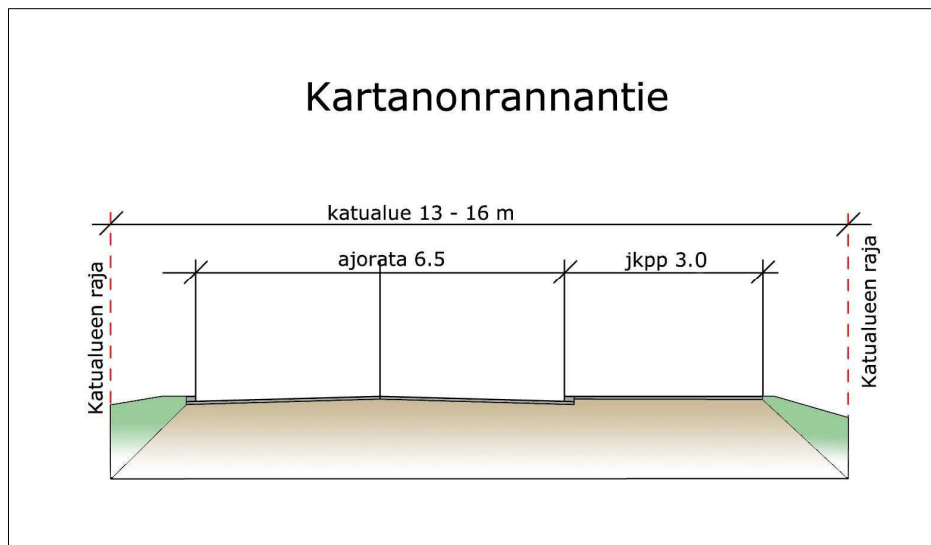
Kuva 8. Hämeenlinnan paikallisliikenteen reittikartta

5. Yhteenveto kaduista

- Turvallinen katuverkko ja liittymät
- Ei liittymiä vt 10:lle
- Läpikulku Katistentietä pitkin estetään
- Katistentie säilytetään sorapintaisena. Katistentien etelä- ja pohjoispäät asfaltoidaan kokoojakadun alkuun asti ja poikkileikkaus näillä osuuksilla on kuten alueen kokoojakadulla.
- Kevyen liikenteen raittien on oltava turvallisia ja jatkuvia. Kevyen liikenteen raitit tulisi pääsääntöisesti rakentaa päällystettyinä.

Kartanonrannantie

- Nopeusrajoitus on 30 km/h, kokoojakatu, jolle tulee kuitenkin tonttiliittymiä.
- Katualueen leveys on kaavassa 13 -16 m ja 22 – 34 m.
- Kadun poikkileikkaus: Kokoojakatu 6.5/linja-auto , JKPP 3.0
- Kadulle tulee säännöllinen linja-autoliikenne, alueen keskellä on yksi bussipysäkki.
- Läpiajoa ja nopeuksia hillitään vaakageometrian ja hidasteiden avulla.



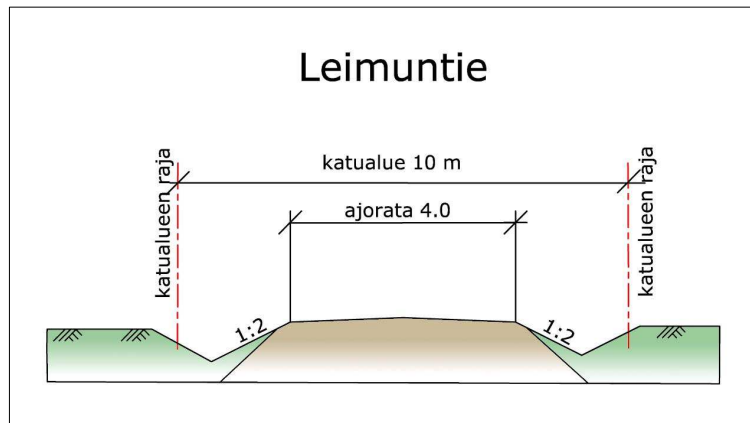
Kuva 9. Kartanonrannantien tyyppipoikkileikkaus

Kartanonkuja

- Katualueen leveys 11 m, tonttikatu, ei bussiliikennettä.

Leimuntie

- Katualueen leveys on kaavassa n. 10 m.
- Katu säilyy pääosin nykyisessä linjauksessa, näkemäalue Kastistentielle tultaessa huomioitava.
- Leimuntien ajoneuvoliittymä vt10:lle poistuu



Lehtikuusenkuja

- Katualueen leveys on kaavassa n. 6 m eli nykyistä vastaava
- Katu säilyy nykyisessä linjauksessa
- Kadun päässä on varaus kääntöpaikalle