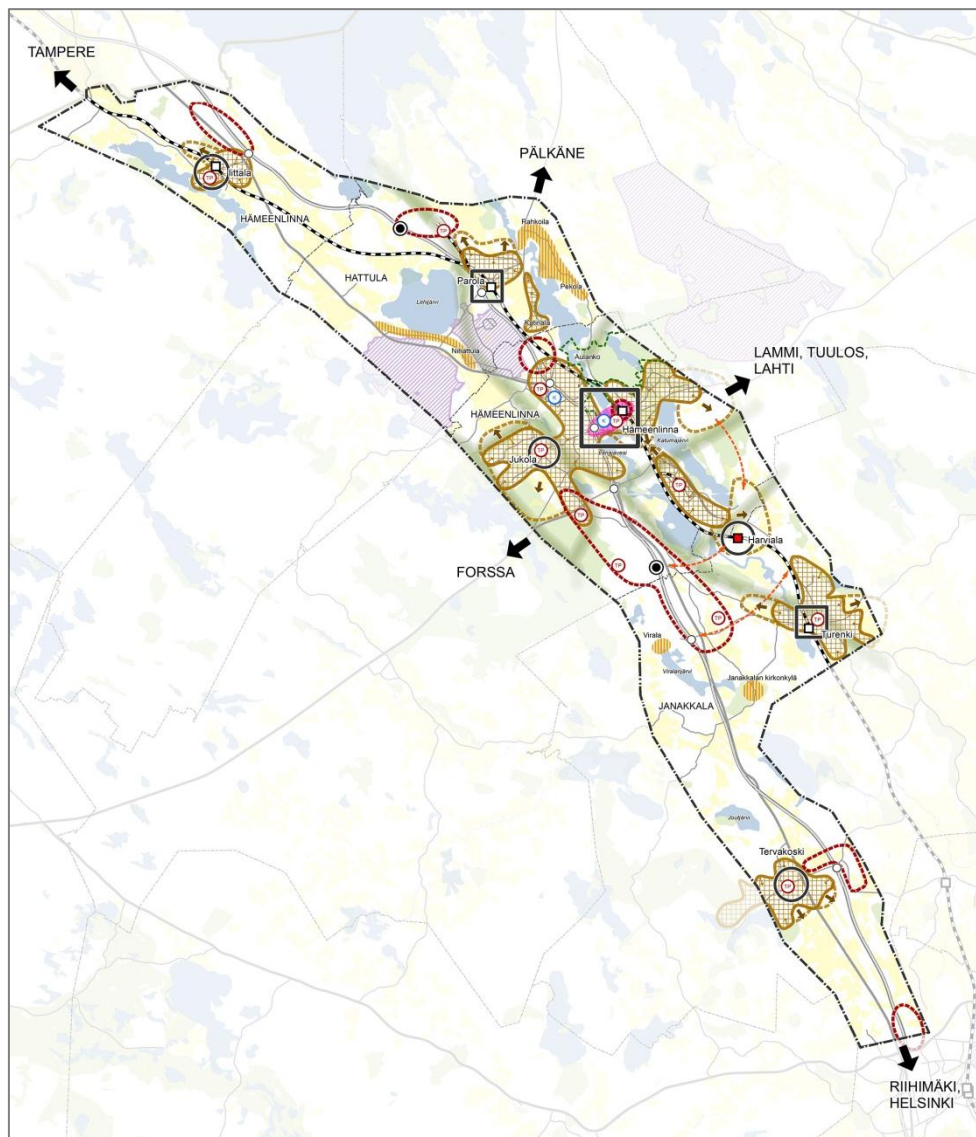


JANAKKALAN, HÄMEENLINNAN JA HATTULAN ALUEELLINEN RAKENNEMALLI 2040

HHT-VYÖHYKE

SELOSTUS

24.4.2014



Yhteystiedot

PL 50 (Jaakonkatu 3)
FI-01621 Vantaa
Finland
Kotipaikka Vantaa
Y-tunnus 0625905-6
Puh. +358 10 3311
Faksi +358 10 33 26600
www.poyry.fi

Pöyry Finland Oy

Copyright © Pöyry Finland Oy

Kaikki oikeudet pidätetään. Tätä asiakirjaa tai osaa siitä ei saa kopioida tai jäljentää missään muodossa ilman Pöyry Finland Oy:n antamaa kirjallista lupaa.

SISÄLLYSLUETTELO

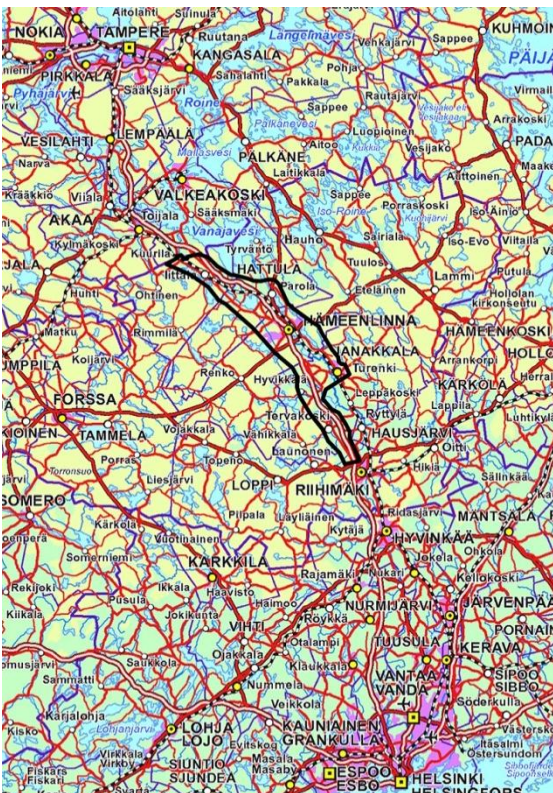
1	Tausta	1
2	Suunnittelun lähtökohdat.....	2
2.1	Väestö	2
2.2	Asutus	4
2.3	Rakennemallin mitoitus.....	5
2.4	Työpaikat	6
3	Suunnitteluprosessin vaiheet	8
4	Työn tavoitteet ja suunnitteluperiaatteet.....	9
5	Alueellisen rakennemallin sisältö	10
5.1	Keskusverkko	12
5.2	Asumisen vyöhykkeet	13
5.3	Työpaikkavyöhykkeet	15
5.4	Keskeiset liikenneratkaisut	17
5.5	Viherrakenne	19
6	Toteuttamisohjelma	20
7	Lähteet.....	22
Liite 1		23

1 Tausta

Helsinki–Hämeenlinna–Tampere-kasvukäytävä (HHT) on Suomen merkittävimpiä kasvukäytäviä. Alueelle sijoittuu kolmasosa koko maan väestöstä ja lähes 40 prosenttia työpaikoista sekä valtakunnan tuotannosta. Kasvukäytävillä nähdään olevan merkittävä potentiaali kehittämisvyöhykkeiden taloudelliselle kasvulle (esim. elinkeinoelämän verkostoituminen, vyöhykkeen osa-alueiden työnjako) ja kestäväan aluerakenteen edistämiseksi.

Tässä työssä tarkastellaan HHT-kasvukäytävän osaa, joka sijoittuu Hämeenlinnan kaupungin sekä Hattulan ja Janakkalan kuntien alueelle. Tarkastelussa on keskitytty erityisesti suunnittelualueen kuntien rajapintojen sekä alueellisten solmukohtien maankäytön kysymyksiin. Rakennemallin laatiminen alueelle on ajankohtaista keväällä 2013 aloitetun HHT-kasvukäytävän kehittämistyön ja kuntarakennemuutostusprosessin vuoksi. Seudullisen yhteistyön tarve on korostunut alueella, joka on hallinnollisesti pilkkoutunut useaan osaan.

Rakennemalli on suunnittelualueen kuntien yhteinen maankäyttöstrategia. Se kertoo työhön osallistuneiden kuntien yhteisen näkemyksen kehityskäytävän maankäytön päälinjojen periaatteista. Rakennemallilla pyritään pitkän aikavälin linjaratkaisujen tekemiseen sekä laaja-alaisen eri osapuolien välisen keskustelun käymiseen periaateratkaisuista ja arvovalinnoista. Maankäytön kehityskuvalla ei ole maankäyttö- ja rakennuslaissa tarkoitettuja oikeusvaikutuksia. Kehityskuvakartalla esitetyt merkinnät ovat symbolisia eikä niitä tule tulkita aluevarauksina. Rakennemallin tarkoituksena on kuitenkin määritellä tavoitteita ja suuntaviivoja tuleville kaavoitustöille.



Rakennemallin laadintaa ovat ohjanneet Hämeenlinnan kaupungilta kehitysjohtaja Tarja Majuri, tilaajapäällikkö Leena Roppola, kehittäispäällikkö Juuso Heinisuo, yleiskaava-arkkitehti Niklas Lähteenmäki sekä projektijohtaja Anna-Mari Ahonen, Hattulan kunnasta kehittämisjohtaja Janne Teeriaho sekä Janakkalan kunnasta yleiskaavasunnittelija Ismo Holstila. Pöyry Finland Oy:ssä työtä ovat laatineet Arto Ruotsalainen, Pasi Rajala, Heidi Ahlgren ja Inka Kytö.

Kuva 1. Suunnittelualueen sijainti osana HHT-vyöhykettä.

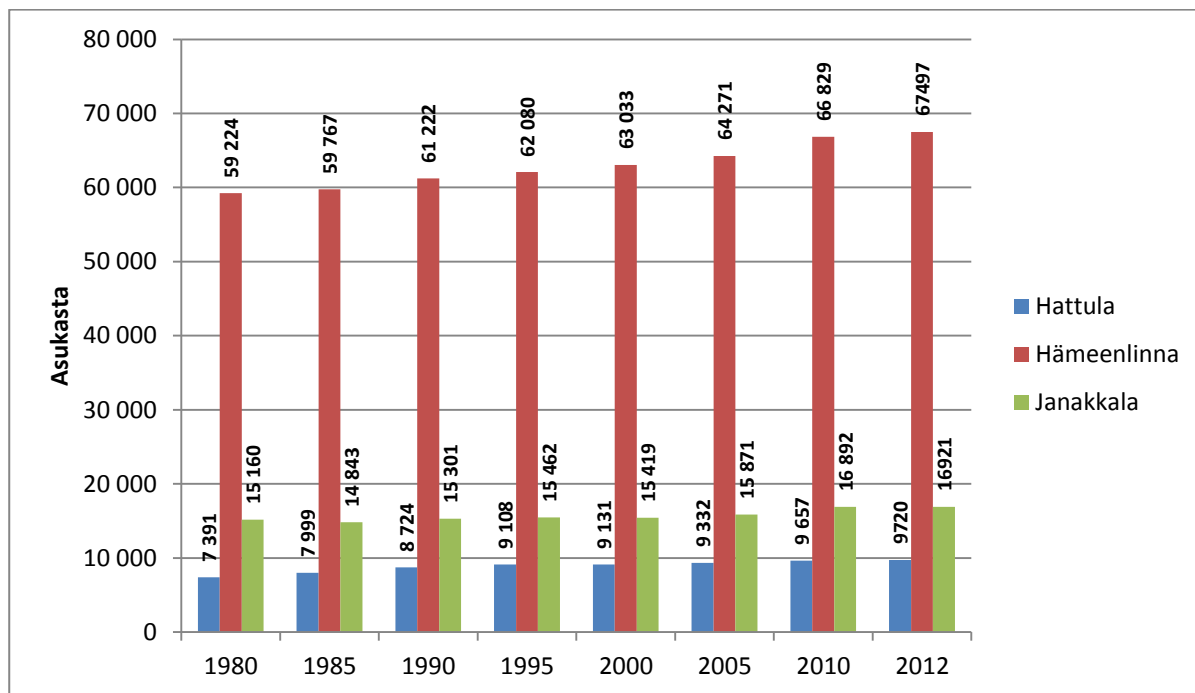
2 Suunnittelun lähtökohdat

Rakennemallin lähtökohtina ovat olleet suunnittelualueen kuntien strategiset suunnitelmat ja päätökset, valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet, maakunnalliset suunnitelmat, HHT-vyöhykkeeseen liittyvien kaupunkiseutujen suunnitelmat ja rakennemallille määritellyt aihekohtaiset tavoitteet. Työn alussa on tutkittu mm. alueen asutusta ja työpaikkoja, maakuntakaavan aluevarauksia, kaavoitettujen alueiden, luonnonsuojelu- ja pohjavesialueiden, maisema- ja kulttuuriympäristökohteiden sekä matkailukohteiden sijoittumista alueella. Osasta teemoja on laadittu karttatarkastelut, jotka on koottu kehityskuvaselostuksen liitteeksi (liite 1). Rakennemallityön väestö- ja mitoitusarkastelujen vertailukohtina pidettiin Kaupunkitutkimus TA Oy:n keväällä 2014 laatimia väestöprojektioita.

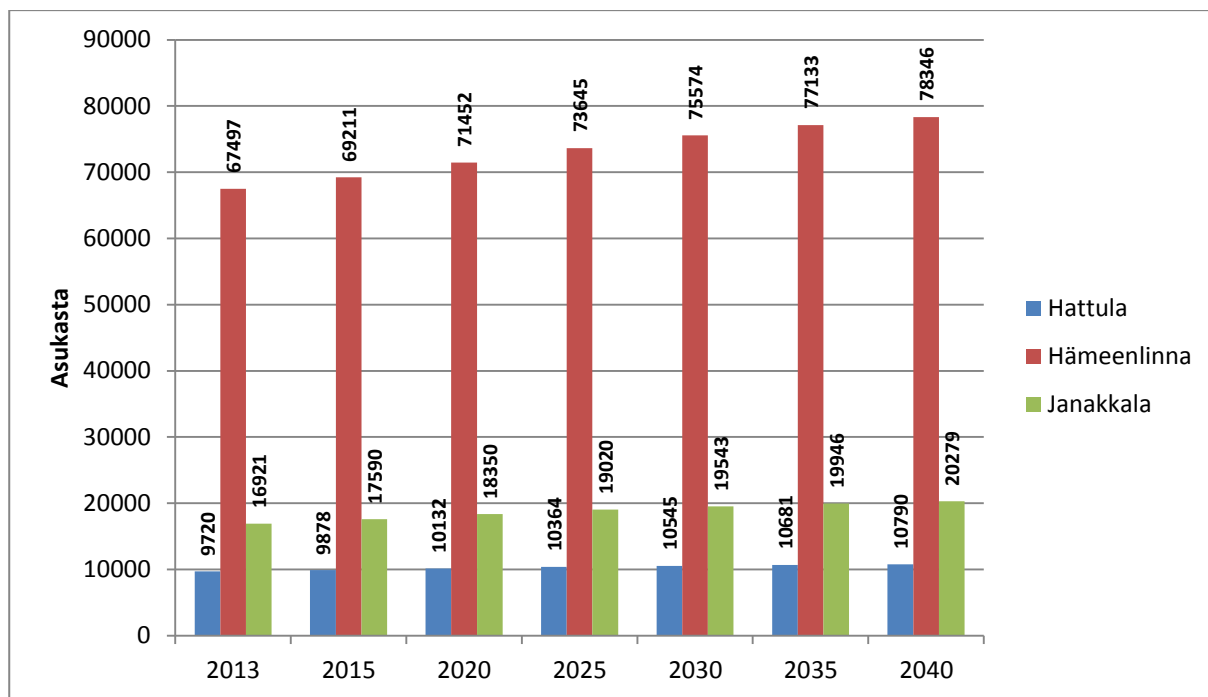
2.1 Väestö

Suunnittelualue ulottuu kolmen kunnan, Hämeenlinnan, Hattulan ja Janakkalan alueelle. Väestöpohjaltaan suurin kunnista on Hämeenlinna. Kaikissa kunnissa väkiluku on kasvanut joillakin tuhansilla viime vuosikymmeninä. Vuonna 1980 Hämeenlinnassa asukasluku oli noin 60 000, Hattulassa 7 400 ja Janakkalassa 15 100. Vuonna 2012 asukkaita oli Hämeenlinnassa noin 67 500, Hattulassa 9 700 ja Janakkalassa 16 900 (Kuva 2).

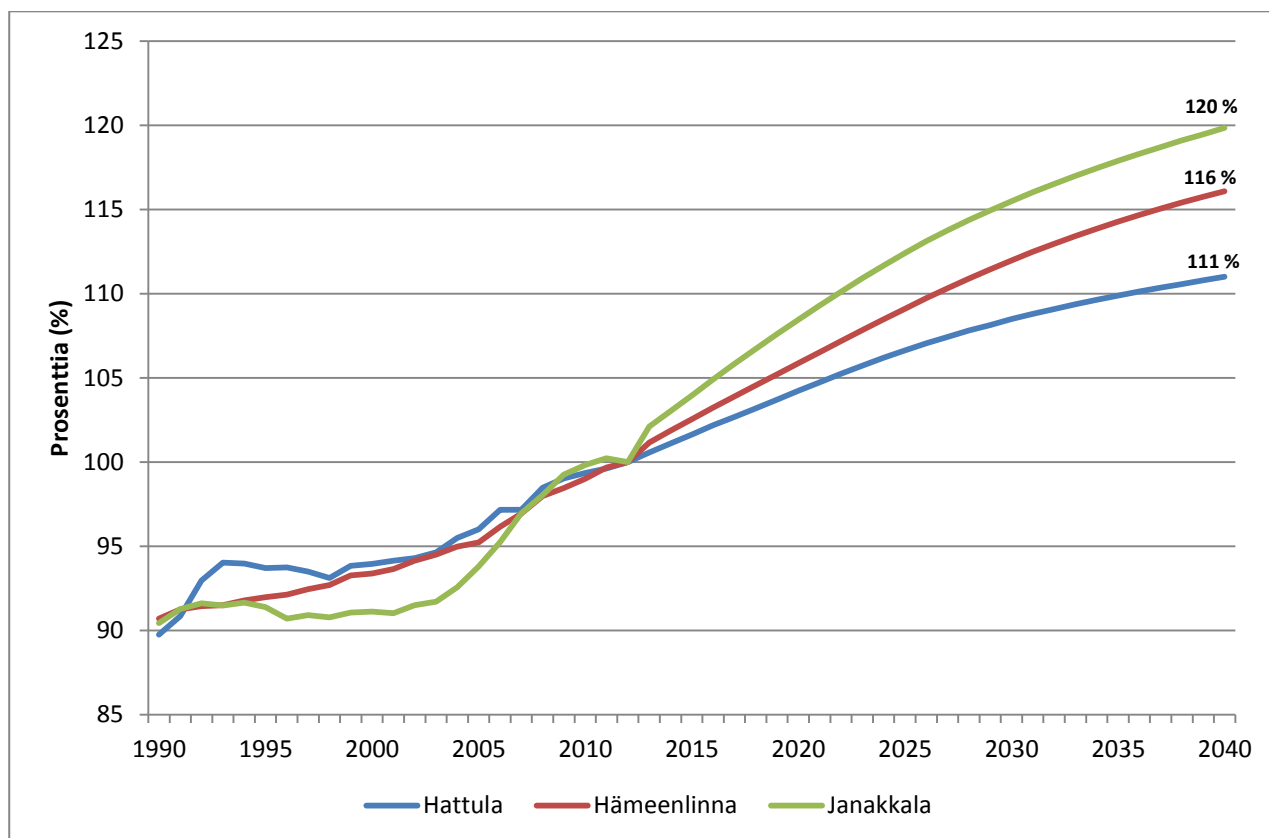
Tilastokeskuksen (2012a) väestöennusteen mukaan tasainen väestökasvu tulee jatkumaan: vuonna 2040 Hämeenlinnassa olisi noin 78 300 asukasta, Hattulassa 10 800 ja Janakkalassa 20 300 (Kuva 3). Ennusteen mukaan vuoden 2012 tilanteeseen verrattuna väkiluku kasvaisi vuoteen 2040 mennessä suhteellisesti eniten Janakkalassa (noin 20 prosenttia). Hämeenlinnassa kasvu olisi noin 16 prosenttia ja Hattulassa 11 prosenttia (Kuva 4). Tilastokeskuksen väestöennusteet ovat ns. demografisia trendilaskelmia, joissa lasketaan mikä olisi alueen tuleva väestö, jos viime vuosien väestönkehitys jatkuisi samanlaisena.



Kuva 2. Suunnittelualueen kuntien väestökehitys 1980-2010 (Tilastokeskus 2012a).



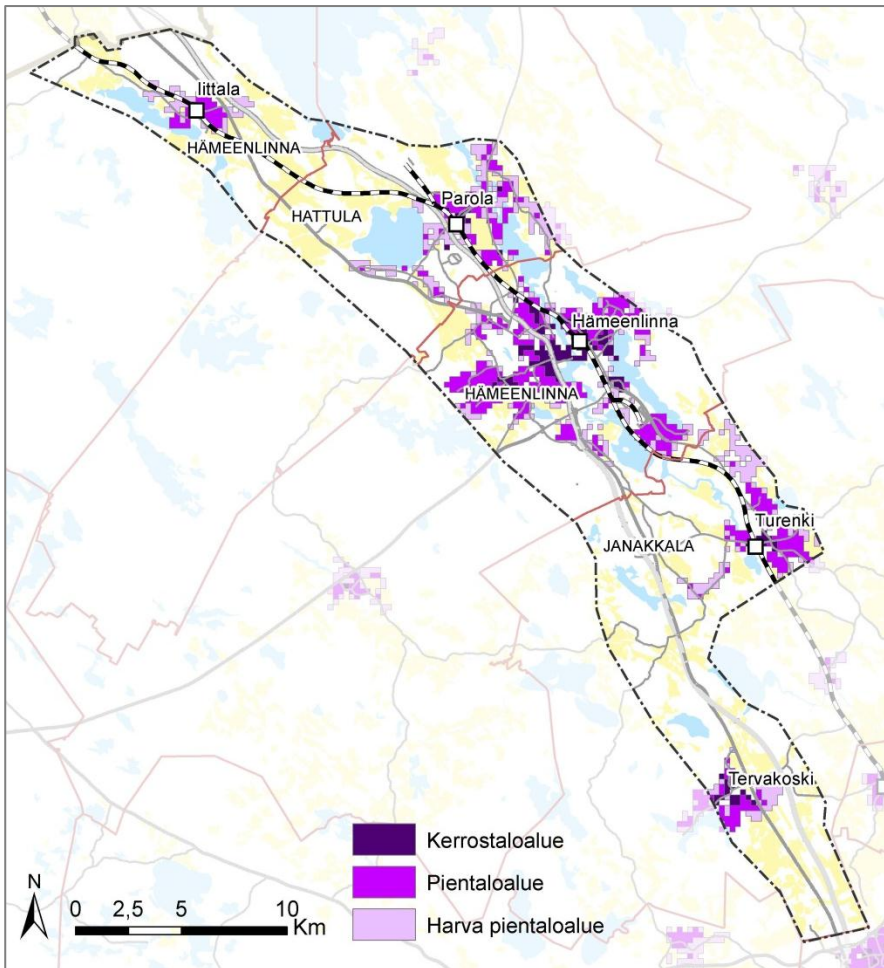
Kuva 3. Suunnittelualueen kuntien väestöennuste vuoteen 2040 saakka (Tilastokeskus 2012a).



Kuva 4. Suunnittelualueen kuntien suhteellinen väestönkehitys vuoden 2012 tilanteeseen verrattuna (2012=100 %) (Tilastokeskus 2012a).

2.2 Asutus

Suunnittelualueen asutus on nykyisin keskittynyt voimakkaasti Hämeenlinnan keskuksen ympäristöön. Janakkalassa tärkeimpiä asutuskeskuksia ovat Turenki ja Tervakoski, Hattulassa Parola ja Hämeenlinnan pohjoisosassa Iittala. Asutus on pientalovoittoista. Kerrostaloasutusta on lähinnä Hämeenlinnassa, vähäisessä määrin muissa merkittävimmissä keskuksissa (Kuva 5).



Kuva 5. Suunnittelualueen asutuksen sijoittuminen ja tyyppi vuonna 2010 (Syke 2014).

Taulukko 1. Tärkeimpien taajamien asukasmäärät pyöristettynä vuonna 2012 (Tilastokeskus 2012b).

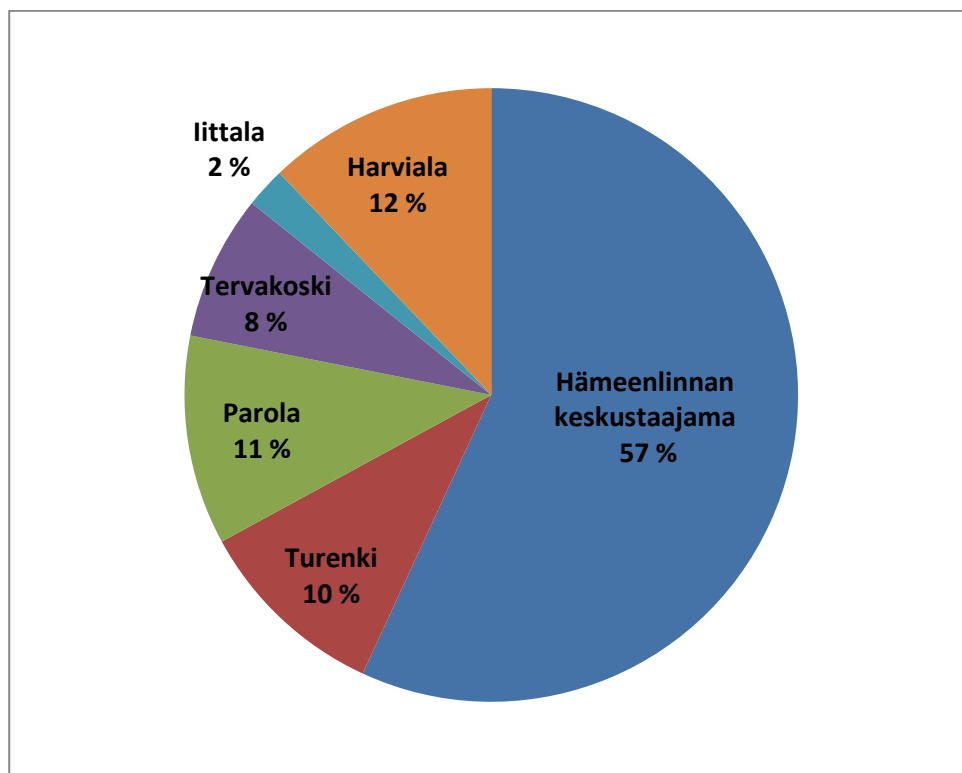
Taajama	2012
Hämeenlinnan keskustaajama	49 500
Turenki	7 800
Parola	670
Tervakoski	4 200
Iittala	2 400

2.3 Rakennemallin mitoitus

Rakennemallin mitoituksen mukaan asuntorakentamistarve alueella vuoteen 2040 mennessä on yhteensä noin 2 034 000 k-m². Mitoitus noudattaa Kanta-Hämeen 1. vaihemaakuntakaavan mitoitusperiaatteita ja se perustuu seuraaviin tekijöihin:

- Väestönkasvun aikaansaama asuntorakentamistarve on noin 650 000 k-m² (oletuksena, että kuntien väestöstä 88 % asuu suunnittelualueella)
- Asumisväljyyden kasvu on noin 734 000 k-m² (laskettu nykyiselle suunnittelualueen väkimäärälle ja 10 neliön asumisväljyyden kasvulla)
- Asuntokannan poistuma vuoteen 2040 saakka on noin 650 000 k-m² (keskimäärin 0,5 % poistuma vuositasonalla)
- Kokonaismitoitus on hyvin lähellä Kaupunkitutkimus TA Oy:n keväällä 2014 laatimia väestöprojektioita

Asuntorakentamisen volyymin jakautumista on tarkasteltu keskuksittain karkealla tasolla. Rakennemallin arvion mukaan asuntorakentamisesta reilusti yli puolet (57 %) keskittyy Hämeenlinnan keskustaajamaan. Loput volyymista jakautuu muiden keskusten kesken seuraavan kuvan (Kuva 6) mukaisesti. Harvialaan on osoitettu asuntorakentamista noin 5000 uuden asukkaan mukaisesti (ks. myös luku 5.1)

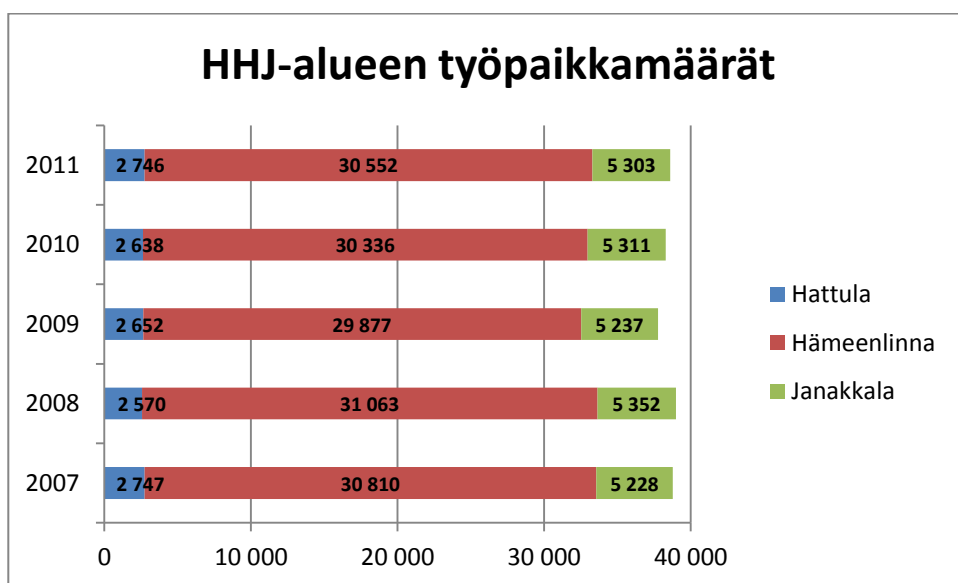


Kuva 6. Asuntorakentamisen volyymin jakautuminen.

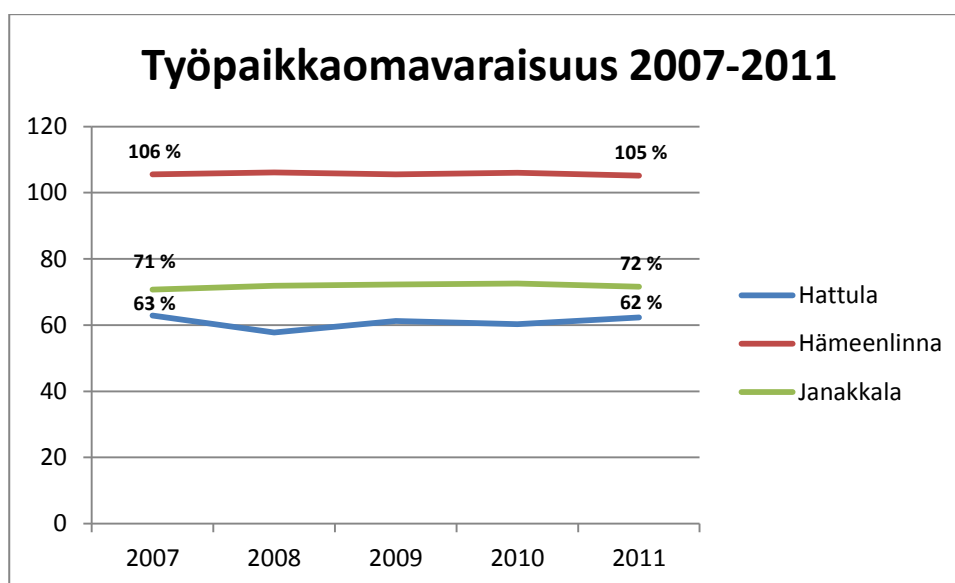
2.4 Työpaikat

Hämeenlinnan kunnan alueella oli vuonna 2011 noin 30 550 työpaikkaa. Janakkalan työpaikkamäärät olivat noin 5 300 ja Hattulan noin 2 750. Valtaosa näistä työpaikoista keskittyy suunnittelualueelle, jossa kuntien suurimmat keskukset sijaitsevat. Ylivoimaisesti suurin työpaikkakeskittymä sijoittuu Hämeenlinnan keskustaaajan ympäristöön. Työpaikkojen kokonaismäärässä tai kuntakohtaisessa jakautumisessa ei viime vuosien aikana ole tapahtunut suurta vaihtelua (Kuva 7).

Hämeenlinnassa työpaikkaomavaraisuus on yli 100 %, mikä tarkoittaa sitä, että alueen työpaikkojen määrä on suurempi kuin alueella asuvan työllisen työvoiman määrä. Hattulassa työpaikkaomavaraisuus on viime vuosina ollut hieman yli 60 % ja Janakkalassa hieman yli 70 % (Kuva 8).

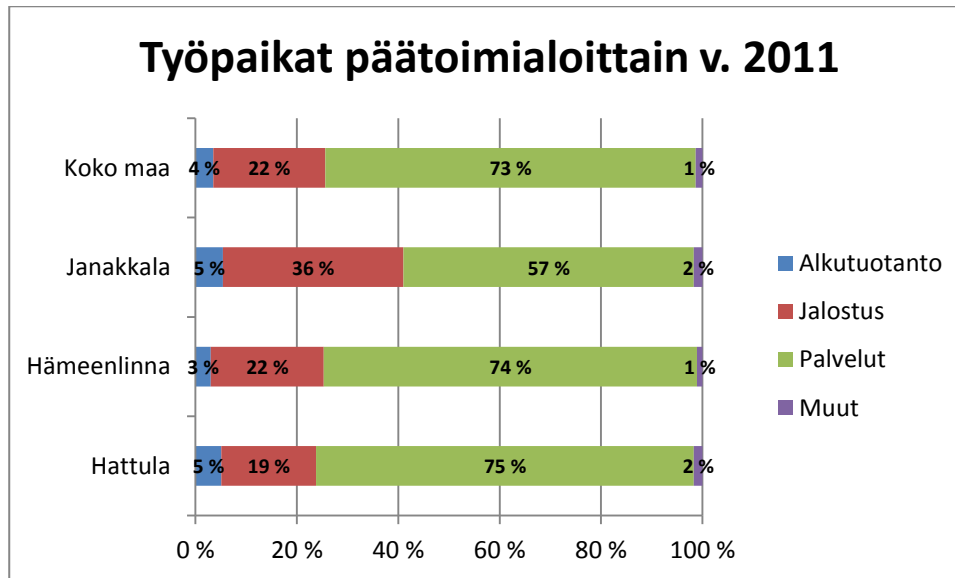


Kuva 7. Työpaikkamäärät Hattulan, Hämeenlinnan ja Janakkalan alueella (Tilastokeskus 2012c).



Kuva 8. Työpaikkaomavaraisuus Hattulan, Hämeenlinnan ja Janakkalan alueella (Tilastokeskus 2012c).

Suunnittelualueen kunnat ovat elinkeinorakenteeltaan hyvin palveluvaltaisia. Hämeenlinnan ja Hattulan elinkeinorakenteet vertautuvat koko maan elinkeinorakenteeseen. Janakkalassa on koko maahan ja muihin suunnittelualueen kuntiin verrattuna suhteellisesti enemmän työpaikkoja jalostussektorilla.

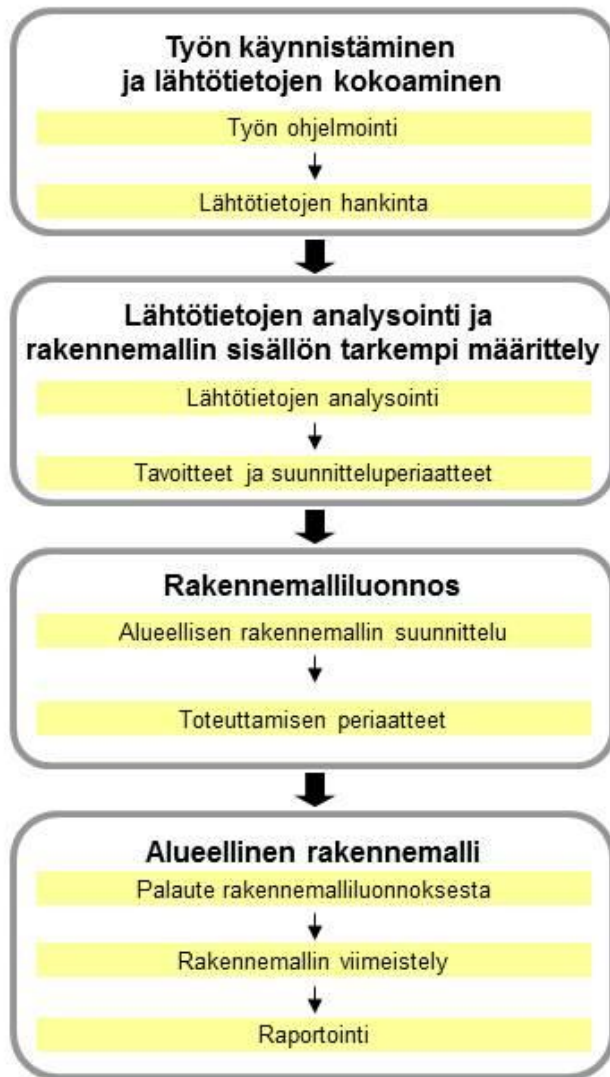


Kuva 9. Työpaikkojen jakautuminen päätoimialoittain (Tilastokeskus 2012c).

3 Suunnitteluprosessin vaiheet

Alueellinen rakennemalli laadittiin neljässä vaiheessa:

1. Työn käynnistäminen ja lähtötietojen kokoaminen
2. Lähtötietojen analysointi ja rakennemallin tavoitteiden tarkempi määrittely
3. Rakennemalliluonnoksen suunnittelu
4. Lopullinen rakennemalli



Kuva 10. Alueellisen rakennemallin laadintaprosessi.

Työtä on ohjannut ohjausryhmä, joka on koostunut Hämeenlinnan kaupungin, Hattulan ja Janakkalan kuntien sekä Hämeen liiton edustajista. Ohjausryhmä on kokoontunut työn laadinnan aikana viisi kertaa. Lisäksi alueellisen rakennemallin laadinnan yhteydessä on järjestetty seutuneuvottelukunnalle työpaja. Työpajassa (maaliskuu 2014) käytiin läpi rakennemalliluonnosta eri teemojen pohjalta.

4 Työn tavoitteet ja suunnitteluperiaatteet

Alueelliselle rakennemallille määriteltiin työn alkuvaiheessa yleistavoitteet sekä kehityskäytävän eri osia koskevat tavoitteet. Kehityskäytävän eri osat käsittävät pääradan vyöhykkeen, valtatie 3 vyöhykkeen ja muut päätieyhteydet sekä keskukset ja palvelut.

Yleistavoitteet

- Hattula–Hämeenlinna–Janakkala -vyöhykkeen tarkastelu ja suunnittelu yli kuntarajojen: kilpailukykyä alueelle osana laajempaa HHT-kehityskäytävää alueen sijaintia ja ominaispiirteitä hyödyntäen
- Keskusten kehittäminen ja vahvistaminen
- Liikenneyhteyksien parantaminen
- Elinkeinoelämän toimintaedellytysten tukeminen: monipuolisia profiloituvia alueita erilaisten yritysten tarpeisiin
- Raja-alueiden maankäytön kehittäminen seudullisen kokonaisuuden puitteissa
- Luodaan edellytykset monipuoliselle asumiselle
 - Keskusta-asuminen
 - Asemaseudut
 - Pientaloalueet
 - Maaseutumainen asuminen

Pääradan vyöhyke

- Raideliikenteen tehokas hyödyntäminen osana joukkoliikennejärjestelmää
- Pääradan lisäraiteiden hyödyntäminen henkilöliikenteessä ja teollisuuden tarpeisiin

Valtatie 3 vyöhyke ja muut päätieyhteydet

- Eritasoliittymien tarve ja työpaikka-alueiden kehittymisen tukeminen
 - Moreeni, Merve, Kirstula jne.
 - Työpaikka-alueiden profilointi
- Toimivat rinnakkaistieyhteydet
- Poikittaisliikenteen (mm. 10-tie) sujuvuus ja siihen liittyvän maankäytön kehittäminen
- Mt 130 varren maankäytön kehittäminen
- Liittyminen laajempaan HHT-vyöhykkeeseen ja alueen ulkopuoliseen kehitykseen

Keskukset ja palvelut

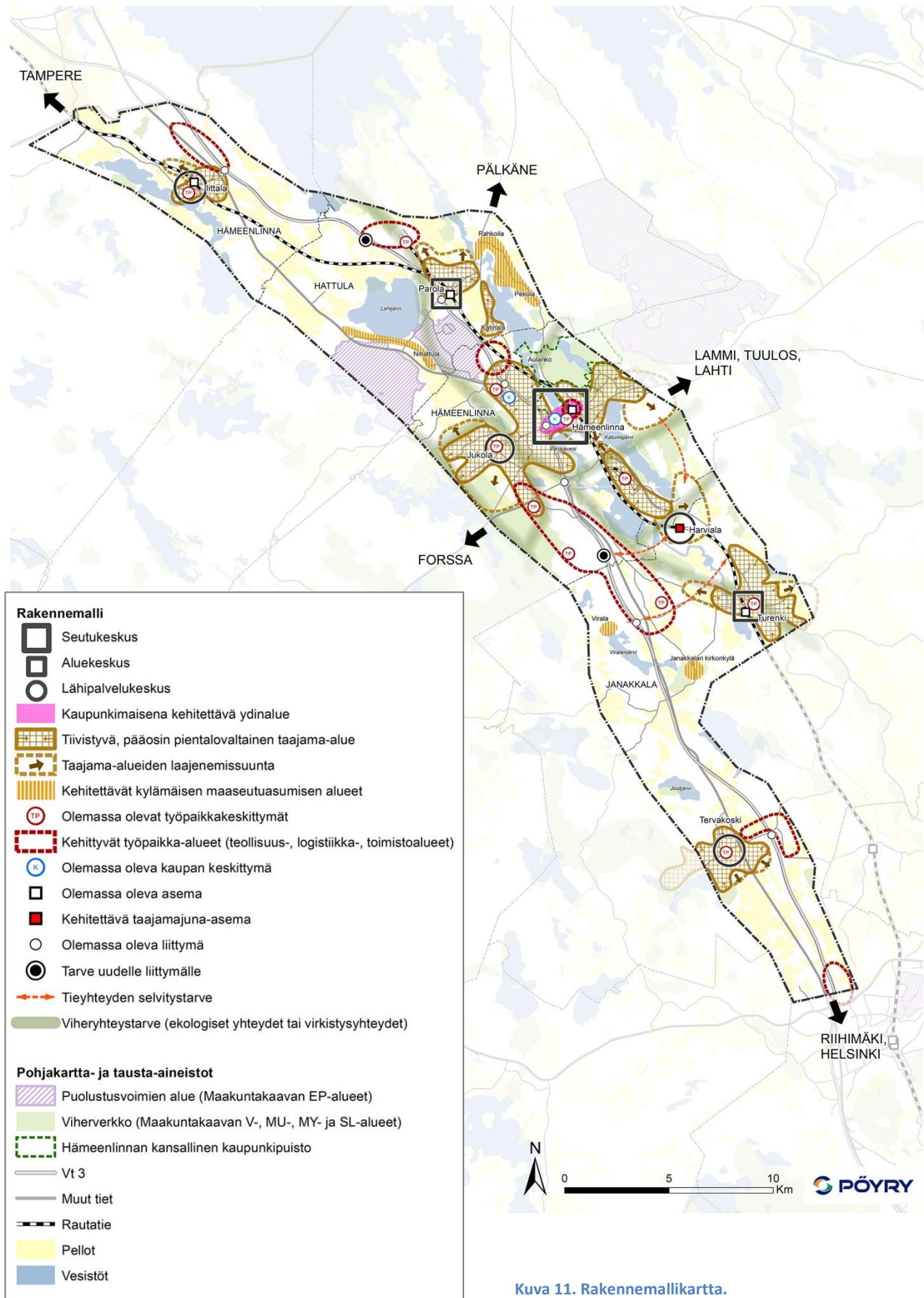
- Määritellään keskusten kehittämisperiaatteet ja profiilit (asuminen, työpaikat, palvelut)
- Osoitetaan keskusten kehittämisen suhde muun alueen kehittämiseen (kaupunki/maaseutu)
- Määritellään asemanseudut ja niiden kehittämistavoitteet
- Osoitetaan alueen palveluverkko (keskusluokitus tavoitteellisen palvelutarjonnan perusteella) ja sen suhde vyöhykkeen aluerakenteen kehitykseen
- Keskukset työpaikka-alueina

5 Alueellisen rakennemallin sisältö

Rakennemallissa on tehty kokonaistarkastelu HHT-vyöhykkeen aluerakenteesta.

Rakennemallikartalla on esitetty mm.:

- Keskusverkko
 - Seutukeskus, aluekeskukset, lähipalvelukeskukset
- Asumisen vyöhykkeet
 - Kaupunkimaisena kehitettävä ydinalue
 - Tiivistyvät, pääosin pientalovaltaiset taajama-alueet
 - Taajama-alueiden laajenemissuunnat
 - Kehitettävät kylämäisen maaseutuasumisen alueet
- Työpaikkavyöhykkeet
 - Olemassa olevat työpaikkakeskittymät
 - Kehittyvät työpaikka-alueet
 - Olemassa olevat kaupan keskittymät
- Keskeiset liikennematkaiset
 - Olevat rautatieasemat
 - Kehitettävät taajamajuna-asemat
 - Olevat liittymät
 - Liittymätarpeet
 - Tieyhteyksien selvitystarpeet
- Viheralueverkoston runko
 - Viheryhteystarpeet



5.1 Keskusverkko

Rakennemallissa on kuvattu alueen tavoitteellinen keskusverkko vuonna 2040. Keskusverkon suunnittelun perusteena hyödynnettiin mm. alueen väestömääriä ja väestöennusteita sekä nykyisten työpaikkojen ja palveluiden sijoittumista.

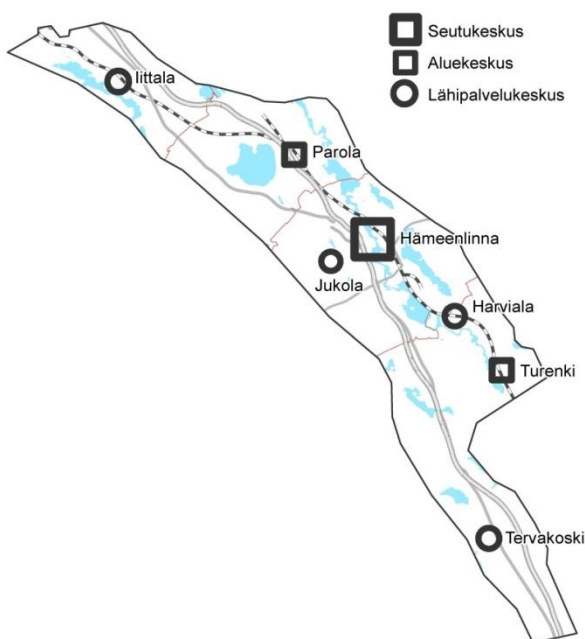
Seutukeskuksena on osoitettu Hämeenlinna. Seutukeskukseen keskittyy monipuolisesti erikoiskauppaa, työpaikkoja (toimisto), julkisia ja yksityisiä palveluja sekä kulttuuri- ja vapaa-ajanpalveluja. Maankäyttö on tiivistä ja tarjolla on monipuolisia asumisratkaisuja. Seutukeskuksessa on mahdollista asioida eri kulkumuodoilla ja nopeat junayhteydet etelään ja pohjoiseen tekevät siitä helposti saavutettavan pidemmänkin etäisyyden päästä.

Aluekeskuksina on osoitettu Parola ja Turenki. Aluekeskukset ovat nykyisin ja tulevaisuudessa keskuksia, jotka tarjoavat monipuolista asumista, myös kerrostaloasumista, työpaikkoja ja julkisia palveluita. Joukkoliikennedytydet seutukeskukseen Hämeenlinnaan ovat hyvät.

Lähipalvelukeskuksina on osoitettu Iittala, Tervakoski ja Jukola. Ne toimivat julkisten ja kaupallisten peruspalveluiden keskittyminä palvelten myös ympäröivää maaseutua.

Edellä mainittujen lisäksi Harviala on osoitettu rakennemallissa uutena lähipalvelukeskuksena. Sen kehittäminen tukeutuu rautatiesaisakkeen käyttöönottoon lähiliikenteessä (taajamajuna). Alueen rakentamisen tulee olla tulevaisuudessa tarpeeksi tehokasta, jotta asukaspohjasta saadaan riittävä aseman avaamiseksi taajamajunan käyttöön. Arvion mukaan uuden lähiliikenteen seisakkeen avaaminen edellyttää vähintään 5000 asukkaan keskittymää aseman ympäristöön. Alueen suunnittelussa on tärkeää yhdistää ympäristön kulttuurihistorialliset arvot ja luontoarvot riittävän tehokkaaseen rakentamiseen.

Suunnittelualueen palveluverkko, etenkin ns. dynaamisten lähipalveluiden osalta, selvitetään ja suunnitellaan yksityiskohtaisemman suunnittelun vaiheessa. Tällöin voidaan ennustaa eri osa-alueiden väestön lukumäärässä ja ikärakenteessa tapahtuvat muutokset ja arvioida niiden vaikutukset esim. päivähoidon, peruskoulutuksen ja vanhusten tukipalveluiden järjestämiseen.



Kuva 12. Rakennemallin keskusverkkoluokitus.

5.2 Asumisen vyöhykkeet

Asumisen vyöhykkeitä määriteltäessä on tarkasteltu mm. asutuskeskusten ja asuntotyyppien sijoittumista suunnittelualueella. Rakennemallissa asuinalueiden tyypit on luokiteltu kaupunkimaisena kehitettävään ydinalueeseen, tiivistyviin pientalovaltaisiiin taajama-alueisiin, taajama-alueiden laajenemisvyöhykkeisiin sekä kylämaisiin maaseutuasumisen alueisiin.

Rakennemallin mitoituksen mukaan asuntorakentamistarve suunnittelualueella vuoteen 2040 mennessä on yhteensä noin 2 000 000 k-m². Rakennemallissa osoitettujen taajama-alueiden laajennusten pinta-ala on noin 25 km², mikä vastaa noin 2 500 000 k-m². Lisäksi keskuksissa on tiivistämiskapasiteettia.

Kaupunkimaisena kehitettävä ydinalue

Olemassa oleva, tiivis kaupunkimainen rakentaminen keskittyy nykyään pääasiassa Hämeenlinnan keskustan alueelle. Myös jatkossa Hämeenlinnan keskustaa on tarkoitus kehittää kaupunkimaisena ydinalueena, joka tarjoaa monipuolisesti erilaisia asumismahdollisuuksia. Erityisesti keskusta tarjoaa kerrostaloasumista sekä pieniä asuntoja ja vuokra-asuntoja. Keskusta-asumisessa on huomioitava kuitenkin monipuolisuus. Nykytrendin mukaisesti esimerkiksi nuoret perheet saattavat hakeutua kaupungin keskustaan asumaan, joten myös tilavampia asuntoja tulisi olla tarjolla. Keskustan kehittämisalueita ovat mm. Engelinranta, Vanajanranta, Varikonniemi, Asemanseutu sekä varsinainen ruutukaavakeskusta, jonka täydennysrakentamisen periaatteiden määrittely on käynnistymässä.

Tiivistyvät, pääosin pientalovaltaiset taajama-alueet

Nykyisiä taajama-alueita on tarkoitus edelleen tiivistää. Tiivistyvien, pääosin pientalovaltaisten taajama-alueiden pääkeskittymä on sijoittunut laajalle vyöhykkeelle Hämeenlinnan keskustan ympäristöön. Lisäksi Tervakosken, Turengin, Parolan ja Iittalan alueet ovat merkittäviä taajama-alueita. Näistä kolme viimeistä tukeutuvat asemaan. Asemanseudut ovat aluerakenteellisesti merkittäviä painopistealueita ja niiden kehittämiseen tulisi kiinnittää jatkossa erityistä huomiota.

Taajama-alueiden laajenemissuunnat

Olemassa olevat taajamat tulevat laajenemaan. Rakennemallissa taajama-alueiden laajenemissuuntia on osoitettu seuraaville alueille:

- Tervakosken etelä- ja kaakkoisosat
- Turengin itäpuoli ja Turengintien pohjoispuolinen vyöhyke
- Harviala-Äikäälä
- Siiri
- Keinusaari
- Luolaja
- Tertti
- Iittalan Turkinmäki
- Parolan pohjoispuoliset alueet

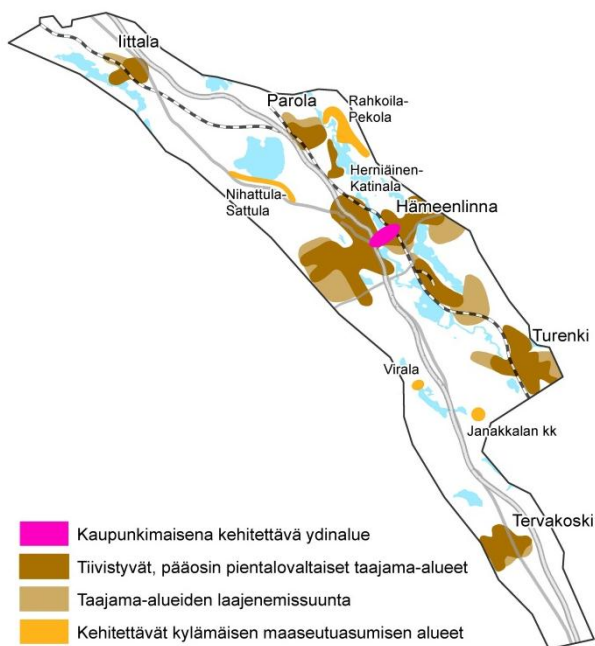
Kehitettävät kylämäisen maaseutuasumisen alueet

Maaseutumaisen asumisen sijoittumisessa on tutkittu palveluita (mm. kyläkoulujen toimintaa), kylien etäisyyttä keskuksiin, liikenneyhteyksiä ja yhdyskuntarakenteen kehittämismahdollisuuksia sekä kylien houkuttelevuutta asuinalueina.

Kehitettävänä kylämäisen maaseutuasumisen alueina on esitetty:

- Janakkalan kirkonkylä
- Virala
- Rahkoila–Pekola vyöhyke
- Nihattula–Sattula

Muut maaseutualueet ovat voimakkaamman kehittymisen ulkopuolella. Maaseudulla on tavoitteena keskittää uusi rakentaminen pääosin olemassa olevien kylien yhteyteen ja sitä kautta ohjata hajakenttämistä ja hillitellä yhdyskuntarakenteen hajautumista.



Kuva 13. Rakennemallin asumisen vyöhykkeet.

5.3 Työpaikkavyöhykkeet

Olemassa olevia työpaikkakeskittymiä on suunnittelualueella sijoittunut Tervakosken, Turengin, Hämeenlinnan, Iittalan ja Jukolan keskusten yhteyteen. Nämä alueet tarjoavat erityisesti palvelualan työpaikkoja ja myös jatkossa niitä kehitetään palvelutyöpaikkojen keskittymänä. Kaupan keskittymistä voidaan mainita erityisesti Tiiriö ja Hämeenlinnan keskus. Teollisuus- ja logistiikkapainotteisempia työpaikkakeskittymiä ovat Rastikankaan, Moreenin, Karanojan tai Merven alueet.

Rakennemallissa kehitettävänä keskusten ulkopuolisina työpaikka-alueina on osoitettu seuraavia vyöhykkeitä:

Rastikangas–Moreeni

Rastikankaan yritysalue sijaitsee Janakkalassa Turengintien varressa. Alueella sijaitsee nykyisellään mm. Lidlin jakelukeskus. *Moreenin* teollisuuspuistoon on nykyisin keskittynyt logistiikka-, metalli- ja ympäristöalan yrityksiä. Näiden alueiden väliin jää Karanojan jätteenkäsittelylaitos.

Rakennemallissa edellä mainitut alueet muodostavat laajan yhtenäisen työpaikkavyöhykkeen, joka jatkuu luoteis-kaakosuunnassa valtatie 3 ja maantien 130 yli. Aluetta kehitetään ensisijaisesti raskaan teollisuuden, logistiikan ja pienyritystoiminnan keskittymänä. Raskaan liikenteen järjestämiseksi tulee varautua uuden eritasoliittymän rakentamiseen. Tarkemmassa suunnittelussa on syytä pohtia osa-alueittain alueen sisäisiä toimintoja sekä niiden toteuttamisjärjestystä. Alueen sisälle osoitettavien työpaikkakeskittymien väliin voidaan jättää ekologisia yhteyksiä.

Merve

Alueella sijaitsevat nykyisellään mm. Onninen Oy:n teräslogistiikkakeskus ja N-Teräs Oy:n terästukku sekä joitakin pienempiä yrityksiä. Alueelle suunnitellaan mm. raakapuutermiinalin sijoittamista. Toteutuessaan termiinali korvaisi Hämeenlinnan ja Toijalan toiminnassa olevat raakapuutermiinit. Merveä kehitetään raskaan teollisuuden, logistiikan, pienyritystoiminnan sekä palveluiden keskittymänä. Olemassa oleva pistoraide mahdollistaa raskaat kuljetukset jo nykyisellään. Alueen kehittyessä ja liikennemäärien kasvaessa tulee varautua uuden eritasoliittymän rakentamiseen.

Hämeenlinnan aseman ympäristö

Hämeenlinnan rautatieasema kuului vuoteen 1915 saakka Hämeenlinnan maalaiskuntaan ja edelleen rautatieasema sijaitsee hieman erillään Hämeenlinnan hallinto- ja liikekeskustasta. Aseman ympäristössä on potentiaalia työpaikka-alueen kehittämiseksi. Sijainti henkilöliikenteen solmukohdassa tukee erityisesti toimisto- ja asiantuntijavetoista työskentelyä.

Kirstula

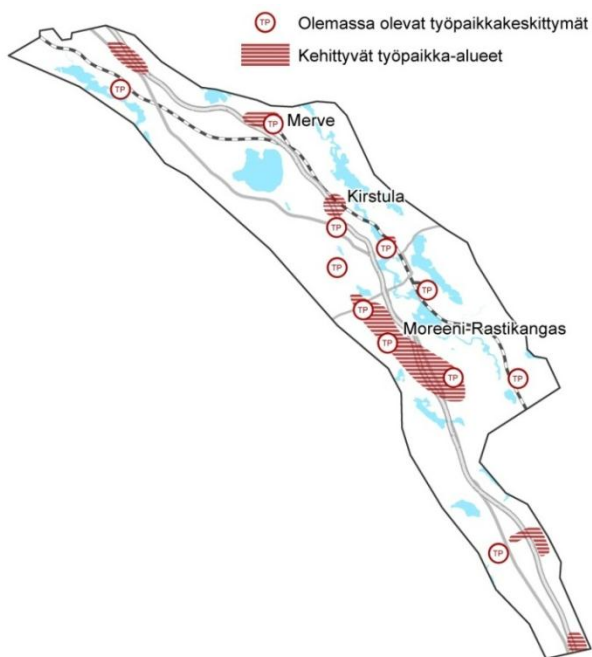
Kirstulan alueen merkittävin hanke on alueelle suunniteltu autokaupan keskus. Sunny Car Centerin on kaavailtu toimivan autoliikkeiden ja huoltotilojen keskittymänä, joka tarjoaa autoiluun ja liikkumiseen liittyviä palveluja. Tulevaisuudessa Kirstulan kolmio voi toimia monipuolisena yritysalueena myös muulle tilaa vievälle kaupalle.

littalan liittymän pohjoispuoliset alueet

littalan keskuksen pohjoispuolelle moottoritien ja valtatie 130 varrelle on osoitettu työpaikkavyöhyke. Aluetta voidaan kehittää lähinnä teollisuus- ja logistiikka-alueena.

Janakkala

Janakkalassa uusia työpaikkavyöhykkeitä on osoitettu Tervakosken liittymän ympäristöön sekä Janakkalan etelärajalle. Kunnan etelärajalla aluetta kehitetään yhtenäisenä työpaikkavyöhykkeenä Riihimäen puolen työpaikkakeskittymän kanssa.



Kuva 14. Rakennemallissa osoitetut olemassa olevat ja kehittyvät työpaikkavyöhykkeet.

5.4 Keskeiset liikenneratkaisut

Suunnittelualueen liikenne tukeutuu alueen läpi kulkevaan pääraataan asemineen sekä valtatiehen 3 liittymineen. Myös valtatie 10 sekä maantie 130 ovat tärkeitä päätieyhteyksiä.

Rata

Suunnittelualueen läpi kulkee pääraataan kuuluva Riihimäki–Tampere-rata. Toimivia rautatieasemia sijaitsee Hämeenlinnassa, Parolassa, Turengissa sekä Iittalassa.

Hämeenlinnan rautatieasema on yksi Suomen vanhimpia rautatieliikennepaikkoja. Asemalla pysähtyvät kaikki Helsingin ja Tampereen väliä liikennöivät henkilöjunat lukuun ottamatta Pendolino-junia. *Iittalan, Parolan ja Turengin rautatieasemilla* pysähtyvät kaikki Helsinki–Tampere-väliä liikennöivät taajamajunat. Liikenteen kannalta aseman ympäristöjen kehittämisessä tulisi huomioida erityisesti liityntäliikenteen ja -pysäköinnin tehokas järjestäminen. Liityntäliikenteen sujuvoittaminen on tehokas tapa parantaa joukkoliikenteen saavutettavuutta.

Harvialan asema on osoitettu rakennemallissa uutena kehitettävänä taajamajuna-asemana. Alueen suunnittelussa on otettava huomioon ympäröivä maankäyttö laajemmin. Aluetta tulee kehittää kuntien yhteistyössä. Uuden aseman edellytyksenä on monipuolinen ja riittävän tehokas maankäyttö. Arvion mukaan uuden lähiliikenteen seisakkeen avaaminen edellyttää vähintään 5000 asukkaan keskittymää aseman ympäristöön.

Pääradan läheisyydessä tulee varautua radan laajennukseen ja lisäraiteiden vaatimaan tilantarpeeseen. Päärataa liittyy suunnittelualueella myös kaksi pistoraidetta, Merven ja Rautaruokin pistoraiteet. Pistoraiteiden olemassa olo tukee erityisesti raskaan teollisuuden sijoittumista kyseisille työpaikkavyöhykkeille. Pistoraiteiden mahdollisuuksia tulee tutkia jatkosuunnittelun yhteydessä tarkemmin.

Valtatie 3

Valtatie 3 yhdistää suunnittelualueen pohjoisessa Tampereeseen ja etelässä Helsinkiin. Suunnittelualueella sijaitsee nykyisin seitsemän olemassa olevaa moottoritie liittymää: Iittala, Parola, Ojoinen, Turuntie, Hattelmala, Virala ja Tervakoski.

Merven liittymä on osoitettu uutena liittymätarpeena. Liittymä muodostaisi yhteyden Merven alueelta valtatielle 3. Logistiikkapainotteisella alueella pääradan läheisyys ja pistoraide mahdollistavat tehokkaat junakuljetukset. Alueen kehittyessä ja kuljetusmäärien kasvaessa autokuljetuksille tarvitaan kuitenkin vaihtoehtoinen reitti. Nykyinen tieyhteys alueelle kulkee Parolan keskustan kautta. Esimerkiksi Liikenneviraston selvityksessä (*Kärkinen, Wallin & Lintusaari 2013*) todetaan liittymästä seuraavaa: ”Jos uutta liittymää ei toteuteta, kulkee Merven teollisuusalueen liikenne Parolan keskustan läpi. Liittymän puuttuminen haittaa uusien toimintojen sijoittumista Merven alueelle ja muodostaa lisäksi suuren riskin alueen koulujen ja päivähoitoyksiköiden liikenneturvallisuudelle.”

Myös *Moreenin liittymä* on osoitettu rakennemallissa uutena liittymätarpeena. Liittymä muodostaisi yhteyden Hämeenlinnan laajenevalta yritysalueelta valtatielle 3 ja seututielle 130. Esimerkiksi Painokankaan-Karanojan liikenneselvityksen (2010) mukaan uuden liittymän toteuttamiseen on syytä

varautua. Liikenneviraston selvityksessä (Kärkinen, Wallin & Lintusaari 2013) todetaan, että uusi liittymä on ajankohtainen vasta, kun alueen maankäyttö on kasvanut huomattavasti nykyisestä.

Kirstulan alueelle ei ole osoitettu liittymätarvetta. Tätä ratkaisua perustelevat mm. alueen asemakaavoituksen yhteydessä laadittu alueellinen liikenneselvitys (Pöyry Finland Oy 2011), jonka mukaan alueelle suunnitellun autokauppakeskuksen rakentaminen ei oleellisesti vaikuta Kirstulan liikenteelliseen toimivuuteen.

Valtatie 10 ja maantie 130

Valtatie 10 kulkee suunnittelualueen läpi itä-länsi-suunnassa. Se yhdistää suunnittelualueen lännessä Forssaan ja idässä Lammiin, Tuulokseen ja valtatie 12 kautta edelleen Lahteen. Valtatien 10 kehittämistä Hämeenlinnan kohdalla on tutkittu esimerkiksi Uudenmaan ely-keskuksen selvityksessä (2011). Selvityksessä on ehdotettu parannuksia liittymäjärjestelyihin useissa kohteissa Hämeenlinnan kohdalla (mm. Kahiliston eritasoliittymä, Katisten kiertoliittymä, Viipurintien liittymä, Katuman kiertoliittymä ja Vanajan eritasoliittymä). Ehdotukset tulee huomioida tarkemman tason suunnittelussa.

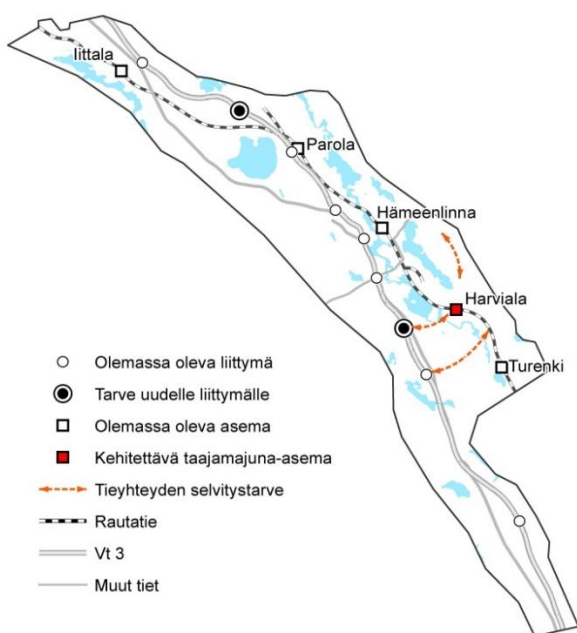
Maantie 130 kulkee valtatie 3 kanssa rinnakkain. Maankäytön kehittämistä varten tulee mm. tien liittymäjärjestelyt selvittää jatkosuunnittelun yhteydessä (Hämeen liitto 2013).

Tieyhteyden selvitystarpeet

Harvialan ja Hämeenlinnan Siirin välille on osoitettu rakennemallissa tieyhteyden selvitystarve. Siirin alueen ja Äikääjän/Harvialan alueiden rakentuessa liikenne ei voi todennäköisesti tukeutua vain nykyisiin yhteyksiin. Yhteystarve tulisi ratkaista yleiskaavalla.

Harvialan ja valtatie 3 välille on osoitettu tieyhteyden selvitystarve. Yhteyden tarpeellisuus tulee selvittää alueen tarkemman suunnittelun yhteydessä raja-alueen kuntien yhteistyönä.

Harvialantien ja Turengintien (Turengin ohitustie) välille on osoitettu tieyhteyden selvitystarve. Yhteys vaatii jatkotutkimuksia.



Kuva 15. Rakennemallissa osoitetut keskeiset liikennetarkoituksut.

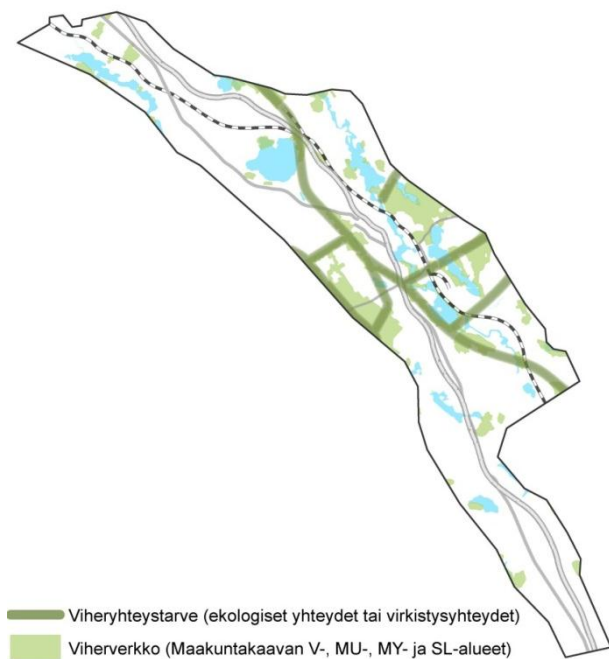
5.5 Viherrakenne

Rakennemallissa on osoitettu viher- ja virkistysalueet (maakuntakaavan MU¹, MY², VL³, VR⁴ ja SL⁵ alueet). Sen lisäksi suunnitelmassa on nostettu esiin seudun tärkeimmät viheryhteydet. Viheryhteydet on määritelty yleispiirteisesti maakuntakaavan sekä ilmakuva- ja karttatarkasteluiden perusteella.

Viheryhteydet ovat viheralueita yhdistäviä olemassa olevia tai tavoitteellisia yhteyksiä, jotka yhdessä laajempien viher- ja virkistysalueiden kanssa muodostavat seudun viheralueverkoston rungon. Viheryhteydet toimivat ekologisina käytävinä⁶ ja mahdollisesti myös toiminnallisina virkistysyhteyksinä.

Jatkotoimenpiteenä tulisi alueen viheryhteyksistä tehdä tarkempi selvitys ja suunnitelma, jossa viheralueverkoston toimivuutta tarkastellaan niin ulkoilureittien muodostaman kulkuverkoston kuin ekologisten verkostojenkin näkökulmasta. Osoitetut viheryhteydet tulee säilyttää kaupunkirakenteen sisällä yhtenäisinä. Rakennemallissa osoitetun Harvialan uudella asuinalueella ekologisen yhteyden säilymistä alueen eteläpuolen Natura-alueilta itäosan metsiin tulee tarkastella tarkemman suunnittelun yhteydessä.

Tavoitteena on, että viheryhteydet yhdessä mm. kansallisen kaupunkipuiston ja ympäröivien Natura-alueiden kanssa luovat vyöhykkeelle kattavan verkoston, jolla on arvoa ekologisina yhteyksinä, asumisviihtyisyyden lisääjänä ja seudullisena vetovoimatekijänä.



Kuva 16. Rakennemallissa osoitettu viherrakenne.

¹ MU= Maa- ja metsätalousvaltainen alue, jolla on erityistä ulkoilunohjaamistarvetta.

² MY= Maa- ja metsätalousvaltainen alue, jolla on erityisiä ympäristöarvoja

³ VL= Lähivirkistysalue

⁴ VR= Retkeilyalue

⁵ SL= Luonnonsuojelualue

⁶ Ekologinen käytävä: ekologisella käytävällä tarkoitetaan yhtenäistä viheryhteyttä eri alueiden välillä. Käytävät mahdollistavat eläinten, kasvien, sienten ja ihmisten siirtymisen luontoalueelta toiselle.

6 Toteuttamisohjelma

Rakennemalli on suunnittelualueen kuntien yhteinen strateginen suunnitelma, joka kertoo kuntien näkemyksen suunnittelualueen maankäytön päälinjoista. Suunnitelman toteutuminen edellyttää tarkempaa jatkosuunnittelua ja eri toimijoiden yhteistyötä.

Seuraavaan taulukkoon (Taulukko 2) on teemakohtaisesti koottu rakennemallin edellyttämät toimenpiteet.

Taulukko 2. Rakennemallin toteutumisen edellyttämät toimenpiteet.

TEEMA	TOIMENPIDE
ASUMISEN VYÖHYKKEET	- Hämeenlinnassa rakennemallia toteutetaan ensi vaiheessa uudistamalla kaupungin yleiskaava. Yleiskaavan yhteydessä määritellään tarkemmin nykyisen rakennetun ympäristön tiivistämis- ja täydentämisperiaatteet sekä kaupunkirakenteen uudistamisen lähtökohdat. Lisäksi otetaan kantaa rakenteen laajenemissuuntiin ja uusiin maankäytöllisiin avauksiin. - Asumisen eri vyöhykkeiden toteuttaminen etenee alueesta ja vyöhykkeen luonteesta johtuen eri tavoin eri alueilla. Alueet edellyttävät toteutuakseen yleiskaavoitusta ja taajamissa asemakaavoitusta. - Hämeenlinnan kaupunkimainen ydinalue on asemakaava-alueita, jonka uudistaminen tapahtuu asemakaavoja vaiheittain muuttamalla. Työ on jo osittain käynnissä mm. Vanajanrannan, Aulangontien, Myllymäen tai Hätilän alueilla. - Janakkalassa rakennemallia lähdetään toteuttamaan noudattamalla tonttutuotanto-ohjelman ja kaavoituskatsauksen toimenpiteitä (Turengin itäosien yleiskaava I, Rastila-Rastikangas oyk, Harvialan oyk, Tervakosken eteläosien oyk). - Hattulassa rakennemallia toteutetaan tiivistämällä ja laajentamalla olevia taajama-alueita Hattulan keskeisten alueiden osayleiskaavan mukaisesti.
PALVELUT	- Rakennemallia toteutetaan keskittämällä palveluita pääasiassa keskusverkkokohteisiin (seutu-, alue- ja lähipalvelukeskukset). Lisäksi palveluita tulee säilyttää nykyisellä tasolla myös niillä kyläalueilla, joilla palveluja on jo olemassa ja joilla on palvelujen säilymiseen hyvät edellytykset. Palvelujen säilymistä edistää uudisrakentamisen keskittäminen palvelukeskusten läheisyyteen ja palvelujen saavutettavuuden parantaminen eri kulkumuodoilla. - Palveluverkon suunnittelussa otetaan huomioon seudullisesti päätettävät periaatteet.
ASEMANSEUDUT	- Rakennemallia toteutetaan litalan, Parolan, Hämeenlinnan, Turengin ja Harvialan asemanseutuja tiivistämällä. - Harvialan yleiskaavoitus tulee tehdä kuntien yhteistyönä ja suunnitella asemanseutu riittävän tiiviinä ja yhtenäisenä kokonaisuutena, ml. tie- ja katuverkon suunnittelu sekä alueen kokonaismitoitus. Sopivana vähimmäistavoitteena voidaan pitää 5 000 asukasta/työpaikkaa aseman

	vaikutusalueella.
TYÖPAIKKAVYÖHYKKEET	• Keskusten ulkopuolella erityisesti Moreeni–Rastikankaan, Merven, Kirstulan, Iittalan liittymän pohjoispuolisten alueiden ja Janakkalan työpaikka-alueita kehitetään teollisuus- ja logistiikkapainotteisina alueina. Hämeenlinnan aseman ympäristöä kehitetään toimisto- ja asiantuntijavetoisena alueena. • Moreeni–Rastikangas -vyöhykkeen yleiskaavoitus tulee tehdä kuntien yhteistyönä.
LIIKENNEHANKKEET	• Varaudutaan Harvialan taajamajunaseisakkeen käyttöön ottoon pitkällä aikavälillä. • Harvialan tieyhteystarpeen selvittäminen tulee tehdä kuntien ja ELY-keskuksen yhteistyönä. • Siiri-Äikään tieyhteystarve ratkaistaan Hämeenlinnan yleiskaavatyön yhteydessä. • Varaudutaan kahden uuden moottoritie liittymän (Merve, Moreeni) toteuttamiseen pitkällä aikavälillä • Raideliikenteen kehittämiseen liittyvät selvitykset ja edunvalvonta niin henkilö- kuin tavaraliikenteen osalta
VIHERYHTEYSTARPEET	• Laaditaan tarkempi selvitys ja suunnitelma alueen viheryhteystarpeista.

7 Lähteet

Hämeen liitto (2013). Kanta-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelma. Luonnos 17.9.2013.

Kaupunkitutkimus TA Oy (2014). Hämeenlinnan kaupungin alueelliset väestöprojektiot 2013 – 2030, Janakkalan väestöprojektiot 2013 – 2030, Hattulan väestöprojektiot 2013 – 2030.

Kärkinen, T. Wallin, K. & Lintusaari, M. (2013). Ympäröivän maankäytön kytkeminen moottoritien liikennekäytävään. Case valtatie 13. *Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 27/2013*.

Kohateam Oy 2011. Valtatien 3 uusi eritasoliittymä Merven alueella Hattulassa. Työraportti 30.9.2011.

Painokankaan-Karanojan liikenneselvitys.

<https://www.hameenlinna.fi/pages/400544/LiikenneselvitysPainokangas.pdf>

Pöyry Finland Oy (2011). Sunny Car Center, alueellinen liikenneselvitys.

Syke (2014). Oiva-paikkatietoaineistot.

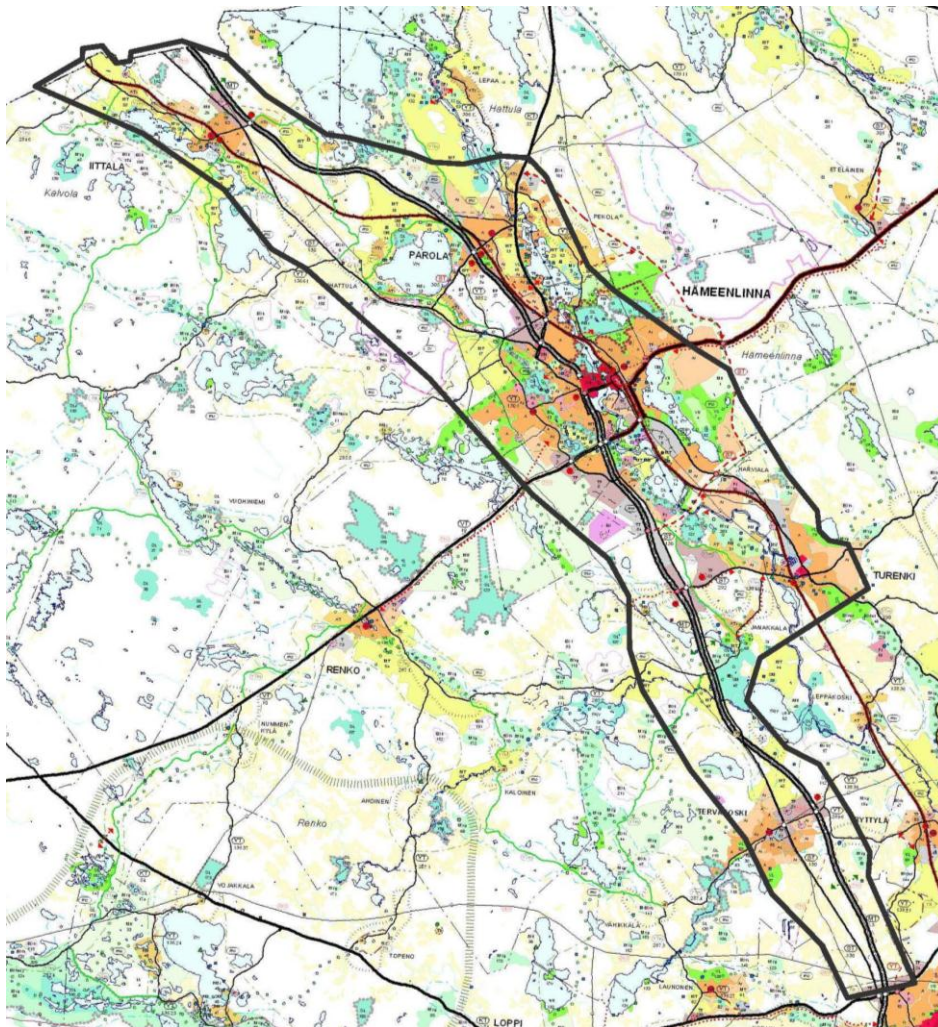
Tilastokeskus (2012a). Väestöennuste. <http://www.stat.fi/til/vaenn/index.html>

Tilastokeskus (2012b). Taajamat väkiluvun ja väestötiheyden mukaan 31.12.2012. http://193.166.171.75/Dialog/varval.asp?ma=159_vaerak_tau_341_fi&ti=Taajamat+v%E4kiluvun+ja+v%E4est%E4ntiheyden+mukaan+31%2E12%2E2012&path=../Database/StatFin/vrm/vaerak/&lang=3&multilang=fi

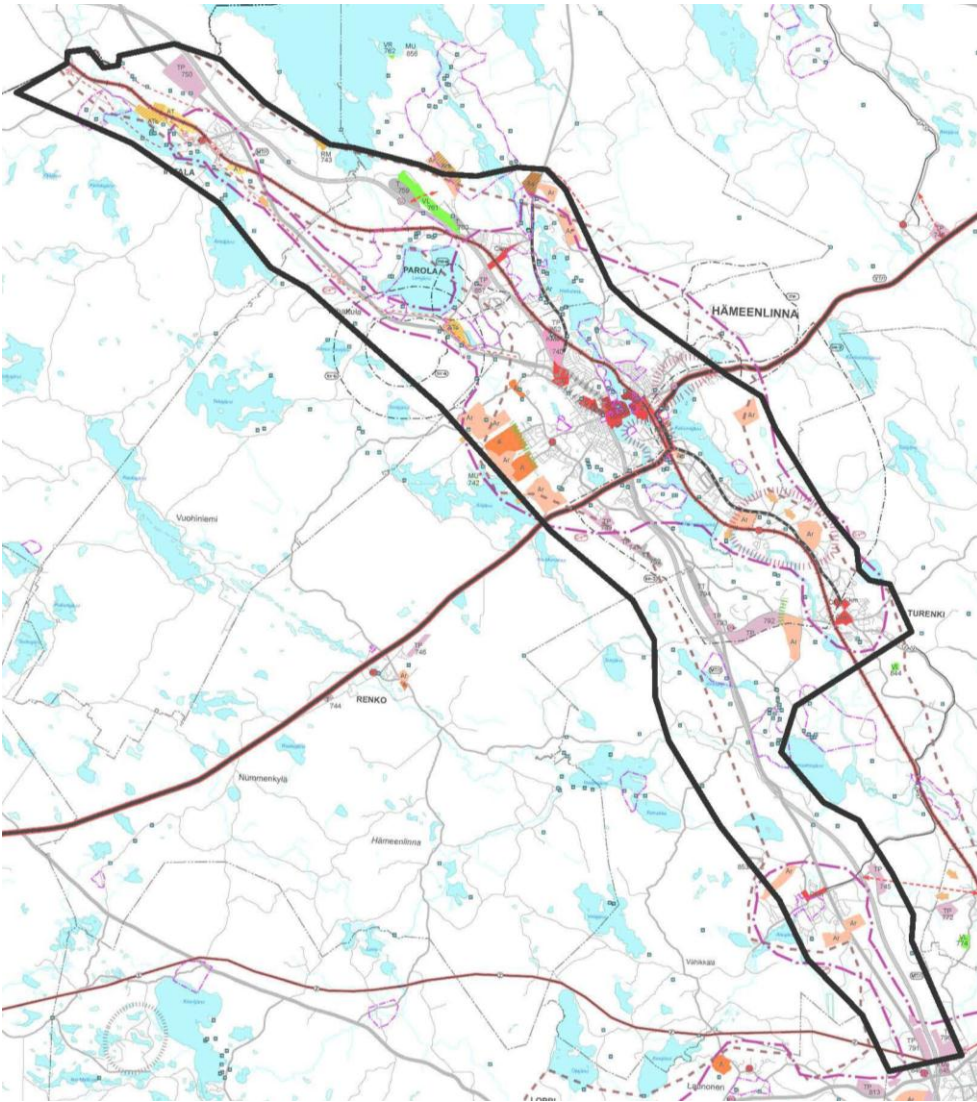
Tilastokeskus (2012c). Työssäkäynti. <http://tilastokeskus.fi/til/tyokay/index.html>

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (2011). Valtatien 10 kehittäminen Hämeenlinnan kohdalla. Lähtökohtien tarkistus 14.11.2011.

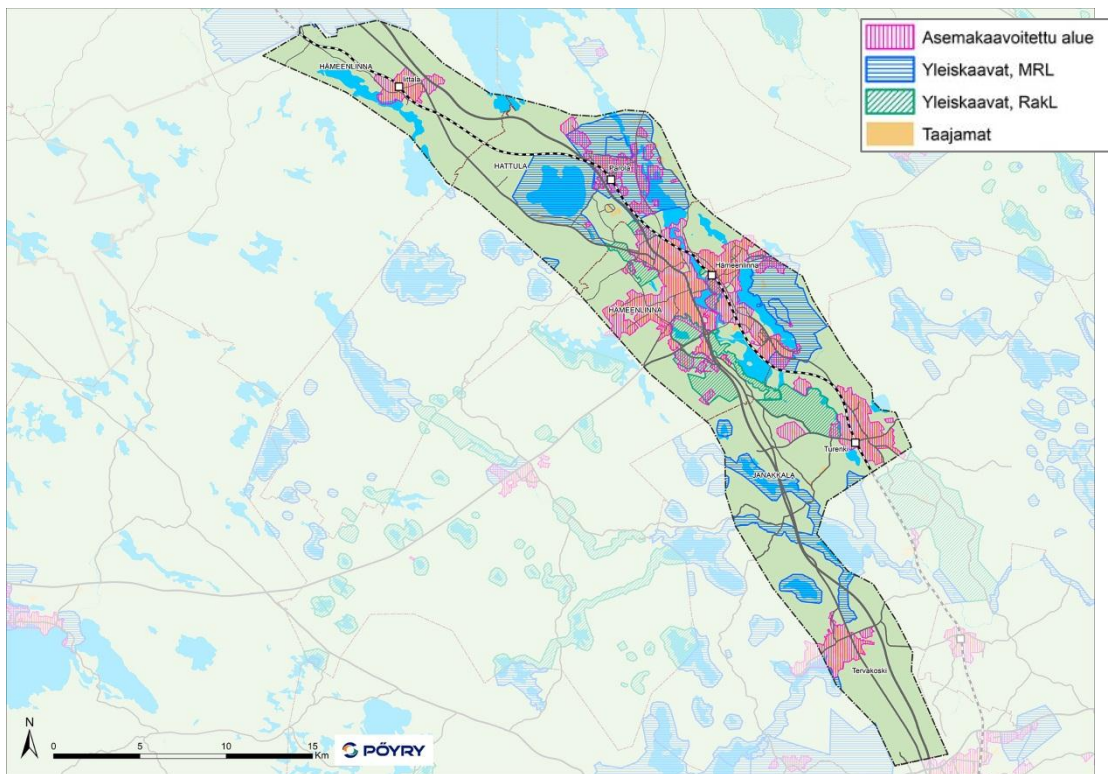
Liite 1



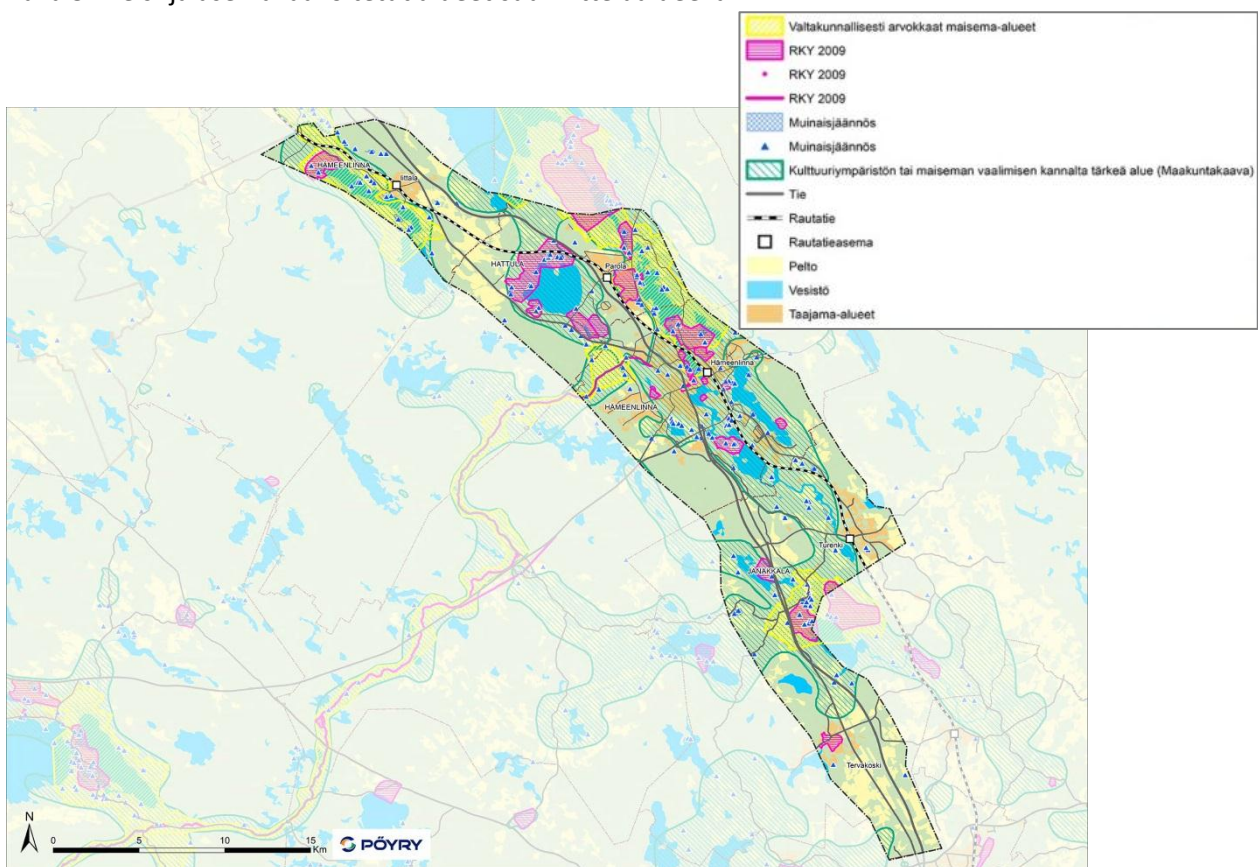
Kuva 1. Ote Kanta-Hämeen maakuntakaavasta 2006 ja suunnittelualueen raja.



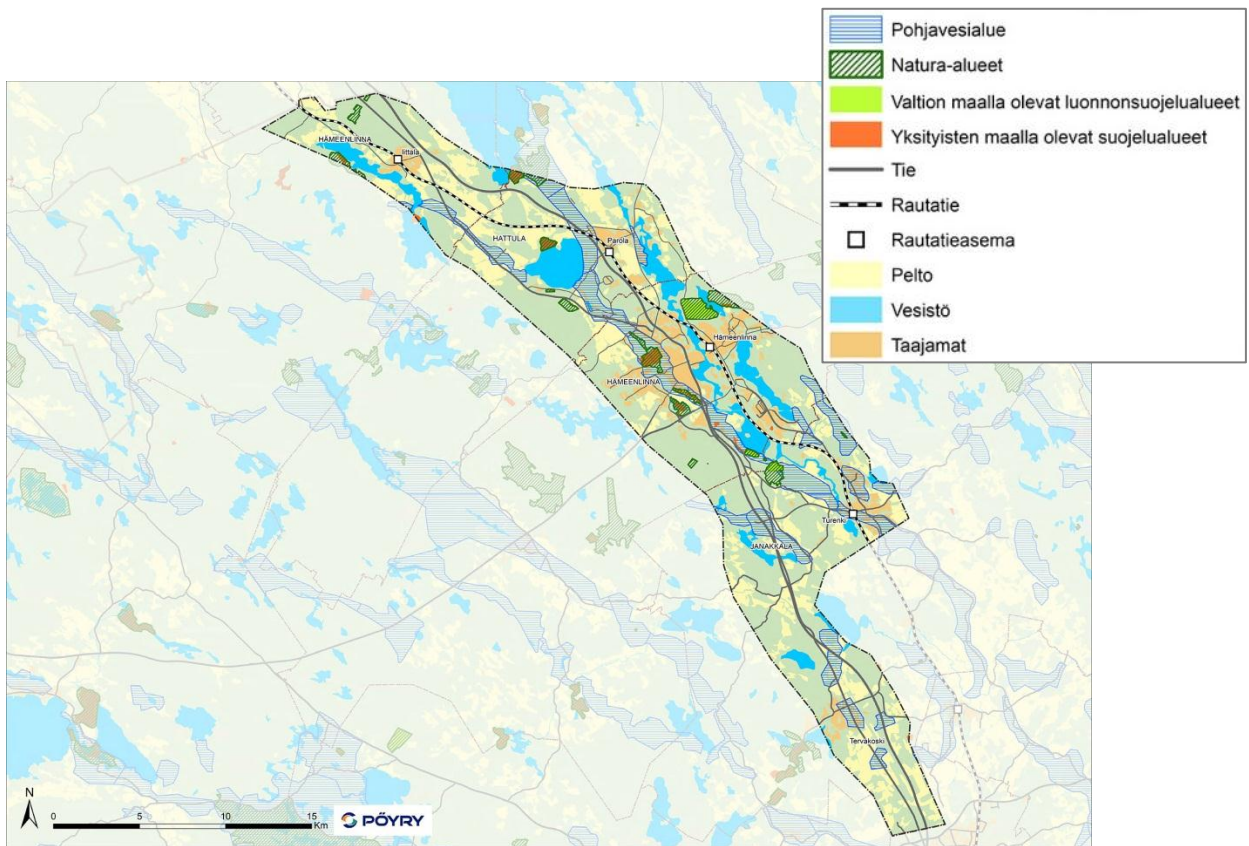
Kuva 2. Ote Kanta-Hämeen 1.vaihemaakuntakaavasta ja suunnittelualueen raja.



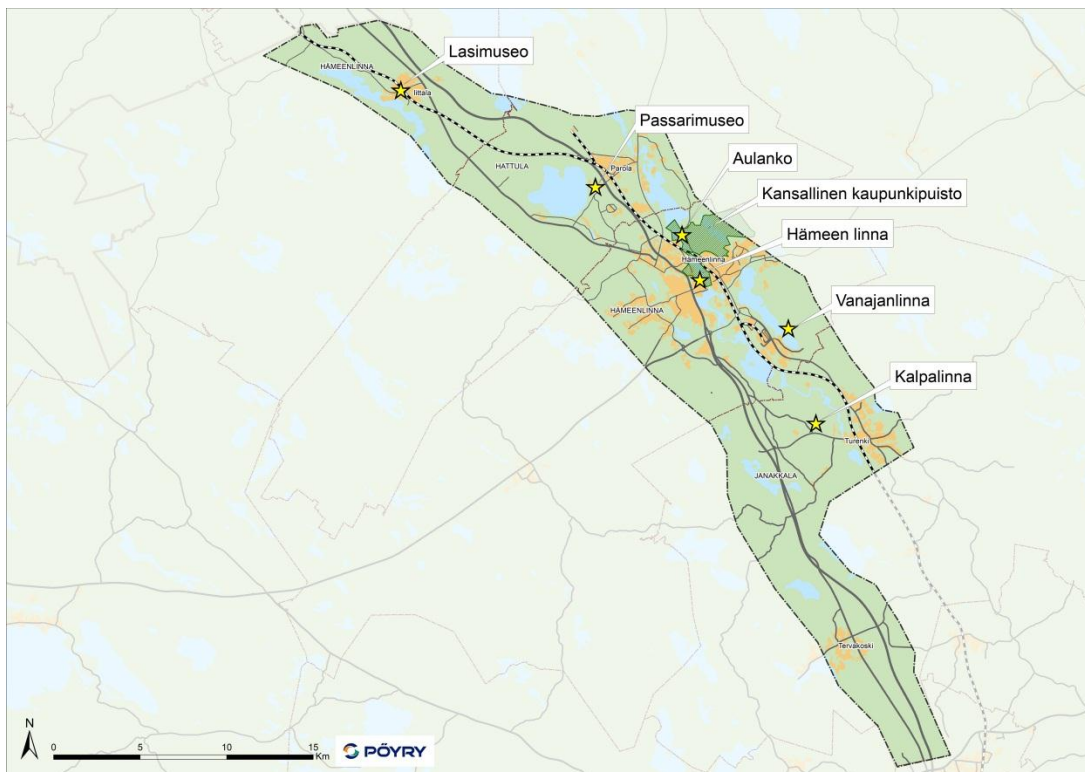
Kuva 3. Yleis- ja asemakaavoitetut alueet suunnittelualueella.



Kuva 4. Maiseman ja kulttuuriympäristön arvohteet suunnittelualueella.



Kuva 5. Luonnonsuojelu ja pohjavesialueet suunnittelualueella.



Kuva 6. Suunnittelualueen merkittäviä matkailukohteita.