

Kanakouluntie 1 asemakaavamuutos 2557, Kankaantausta

Liikennetarkastelu

1. Sijainti

Kanakouluntie 1 asemakaavamuutoksen alue sijaitsee kaupunginosassa 20. Kankaantaka, Virvelintien ja Kanakouluntien yhtymäkohdassa, kadun itäpuolella. Alue sijaitsee 2,0 km:n etäisyydellä Hämeenlinnan linja-autoasemasta, 2,3 km:n etäisyydellä kauppatorista ja 3,4 km:n etäisyydellä Hämeenlinnan rautatieasemasta. Se sijoittuu jalankulkukaupungin (2km) rajalle ja voidaan luokitella myös autokaupungin alueeksi.

Uudeksi käyttötarkoitukseksi suunnitellaan kerrostalo- ja rivitalomuotoista asumista sekä niihin liittyviä sisäisiä pysäköintialueita. Suunnittelualueen sisällä ei ole asemakaavoitettuja katuja, vaan kaikki ajo yhteydet ovat alueen sisäisiä väyliä.

2. Liikenteen nykytila ja kehittämistarpeet

Liikenneverkko

Virvelintien ja Kanakouluntie ovat toiminnalliselta luokitukseltaan paikallisia kokoojakatuja. Näihin liittyvät kadut ovat tonttikatuja. (Yhdyskuntalautakunnan päätös 17.11.2015) Molemmilla mainituilla kaduilla on kuitenkin paljon pientalojen suoria tonttiliittymiä. Myös asemakaavamuutosalue liittyy suorilla tonttiliittymillä paikalliseen kokoojakatuun.

Jalankulun ja pyöräilyn verkko

Virvelintiellä kulkee ajoradasta reunakivellä erotettu 3,5 metrin levyinen yhdistetty jalankulku- ja pyöräilyväylä Ansionmäentien liittymän ja Kanakouluntien mutkan välillä. Väylä ei kuulu Hämeenlinnan kaupungin pyöräilyn tavoiteverkkoon. Kanakouluntiellä ei ole erillistä jalankulun eikä pyöräilyn väylää. Jalankulku- ja pyöräilyväylän toteuttaminen Kanakouluntielle olisi hyvä tutkia tulevaisuudessa, jotta väylä jatkuisi loogisesti koko paikallisen kokoojakadun matkalla.



Kuva 1. Pyörätien päättyminen Virvelintien suunnasta.



Kuva 2. Pyörätien alkaminen Kanakouluntien suunnasta.

Jalankulku- ja pyöräilyväylän alkamis/päättymiskohtaan muodostuu ylityspaikka, jossa ei maastohavaintojen perusteella toimita aina liikennesääntöjen mukaisesti vaan sekä jalankulkijat että pyöräilijät käyttävät satunnaisesti kadun eri puolia, mikä voi olla autoliikenteen kannalta yllättävä tekijä. Väylän jatkamista Kanakouluntielle olisi tästäkin syystä hyvä tutkia tulevaisuudessa. Lähtökohtaisesti myös jo uuden asumisen määrä (n. 8000 k-m²) aiheuttaa tarpeen erillisen jalankulkuväylän toteuttamiselle.

Palveluiden saavutettavuus

Kankaantaan päiväkotia on saavutettavissa uudelta asumisen alueelta kävellen rauhallisen ja kapean Linnunrata-kadun kautta, etäisyys n. 300 m ja autoliikenteellä Virvelintien ja Kankaantaustantien kautta, etäisyys n. 400 m. Lähin alakoulu sijaitsee (linnuntietä mitattuna) n. 1,5km:n päässä ja lähin yläkoulu sijaitsee tällä hetkellä väistötiloissa (linnuntietä mitattuna) n.800 m:n päässä. Uusien asukkaiden koulureitit ovat vastaavat kuin tällä hetkellä alueella asuvilla lapsilla. Muut palvelut ovat hyvin saavutettavissa kaupungin keskustassa.

Nopeusrajoitukset

Alueella on voimassa 40 km/h-alueellinen nopeusrajoitus. Nopeusrajoitusta ei ole tarpeen muuttaa. Mikäli Kanakouluntielle ei ole mahdollista toteuttaa jalankulku- ja pyöräilyväylää, niin kadulle olisi hyvä tarkastella muita toimenpiteitä jalankulun ja pyöräilyn turvallisuuden parantamiseksi.

Linja-autoreitit ja pysäkit

Lähimmät uutta asumista palvelevat linja-autoliikenteen pysäkit ovat

- Lahdensivunttiellä (Linja 2), etäisyys pysäkillä n. 600m
- Kankaantaustantiellä (Linja 13), etäisyys Visamäen suuntaan johtavalle pysäkillä n. 400m, mutta pysäkkiparin puuttuessa etäisyys keskustan suunnan pysäkillä on n. 800-1000m
- Kanakoulunttiellä on lisäksi palvelulinja 7.:n pysäkki.

Linja 2:n reitti: Aulanko - Hätilä - rautatieasema - keskusta - Visamäki

Linja 13:n reitti: Miemala - Kankaantausta - Tavastia - keskusta - rautatieasema - Hätilä - Laaniitty

Linjan 2 vuoroväli arkisin on 30 minuuttia ja linjan 13 vuoroväli arkisin on 60 minuuttia, ja pysäkit ovat kohtuullisella etäisyydellä. Näin ollen uusi asuminen on kohtuullisen hyvin saavutettavissa joukkoliikenteellä.

Pysäköinti katuverkolla

Pysäköinti on sallittu Virvelintien itäreunalla välillä Ansionmäentie - Karhunlukontie ja kielletty kadun vastapuolella. Kanakouluntielle pysäköinti on kielletty välillä Kankaantaustantie - Rinnetie. Liittyvillä kapeilla tonttikaduilla ei pääosin ole merkittynä pysäköintikieltoja, koska katujen kapeus ohjaa pysäköimään tonttien sisäpuolella. Karhunlukontielle sijaitsevan päiväkodin yhteydessä on käytetty pysäköintirajoituksia. Kaupunki on viime vuosina saanut palautetta Virvelintien pysäköinnistä Ansionmäentien puoleisessa päässä. Muihin katuosuuksiin ei ole kohdistunut pysäköinnin muutostoiveita.



Kuva 3. Tonttikatu Linnunrata



Kuva 4. Päiväkodille johtava tonttikatu Karhunlukontie

Liikenneturvallisuus

Suunnittelualueella ei ole tapahtunut poliisin tietoon tulleita liikenneonnettomuuksia vuosina 2014 - 2018. Alueelta ei ole juurikaan tullut palautetta ylinopeuksista. Virvelintiellä ja/tai Kanakouluntiellä pyritään toteuttamaan kaupungin toimesta nopeusmittaus nopeusnäyttötaulujen avulla kevään 2019 aikana.

Virvelintien sivukaduille (Nuuttilantie, Nikkiläntie, Karhunlukontie) ei ole osoitettu väistämisvelvollisuutta kärkikolmioin. Kuitenkin Virvelintien varressa kulkee jalankulku- ja pyörätie, jonka käyttäjien turvallisuus liittymäalueilla paranisi kärkikolmioiden asettamisella. Toimenpide ei oletettavasti lisäisi Virvelintien ajonopeuksia, koska kadun liikennekulttuuri on jo nykyisellään sellainen, että kapeammat sivukadut oletetaan väistämisvelvollisiksi. On otettava huomioon, että Kanakouluntien sivukaduilla (Linnunrata, Rinnetie) ei myöskään ole kärkikolmioita.

Paikallisina kokoojakatuina Virvelintie ja Kanakouluntie eivät ole hidastetöyssykohteita. Virvelintien pohjoisosassa voidaan tutkia, onko liikenteen rahoittamista mahdollista toteuttaa kadunvarsipysäköinnin vuorottelulla kadun eri puolilla siten, ettei se aiheuta näkemäesteitä eikä merkittävästi haittaa kadun kunnossapitoa.

Uuden asumisen tonttiliittymät ovat tulossa Virvelintien ja Kanakouluntien lähes 90-asteen mutkaan. Näkemien parantamiseksi tulee mahdollinen katualueella sijaitseva kasvillisuus poistaa myös jo rakennettujen tonttien osalta. Käytännössä katualue tulee mitata ja velvoittaa tontinomistajia poistamaan mahdollinen katualueen puolelle ulottuva kasvillisuus. Myös rakennusjärjestyksen mukainen kasvillisuuden korkeus olisi hyvä tarkistaa.



Kuva 5. Virvelintien ja Kanakouluntien mutka Virvelintien suunnasta

Lähtökohtaisesti paikallisilla kokoojakaduilla ei sallita kadunvarsipysäköintiä tai sallitaan korkeintaan pysäköintitaskuissa, joita Virvelintielle ei asemakaavan mukaisen katualueen puitteissa voida toteuttaa. Kanakouluntielle ei voida toteuttaa pysäköintitaskuja, koska ensi sijaisesta olisi tutkittava tilankäyttöä jalankulku- ja pyöräilyväylän toteuttamiseksi.

Virvelintien ylitse on merkitty suojatiet katuliittymiin. Ne johtavat puistokäytäviä pitkin Lahdensivuntien suuntaan, mutta näkemät ovat kasvillisuuden takia huonot. Tarpeeton suojatie Virvelintien ja

Karhunlukontien liittymästä tulee poistaa ja heikkojen näkemien vuoksi muiden suojateiden läheisyydessä ei tule sallia pysäköintiä.



Kuva 6. Virvelintien ja Karhunlukontien liittymä, jossa on tarpeeton vain yhdelle tontille johtava suojatie Virvelintien ylitse.

Liikennemäärät, liikennetuotos ja liikenteen toimivuus

Kyseessä on paikallinen kokoojakatu ja siihen liittyvät tonttikadut, joilla ei nykytilanteessa ole liikenteellisiä toimivuusongelmia. Suunnittelualueen liikenne on kadun varren asukkaiden liikennettä sekä jonkin verran myös läpiajoliikennettä. Nykyistä liikennemäärää arvioitiin tekemällä yksittäinen tunnin liikennelaskenta keskiviikkona 20.2.2019 klo 7.00 - 8.00. Liikennelaskennan perusteella voidaan karkeasti arvioida, että Virvelintien ja Kanakouluntien mutkakohdassa kokoojakadun keskimääräinen vuorokausiliikennemäärä on noin 380 - 460 ajon/vrk (olettaen, että aamuhuipputunnin liikennemäärä on 10 - 12 % vuorokauden liikennemäärästä).

Liikennelaskennan aikana poikkileikkauksen ohitti 14 jalankulkijaa ja kaksi pyöräilijää. Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden määrät on hyvä laskea uudelleen toukokuussa, koska tulos ei ole erityisesti pyöräilijöiden osalta edustava selvityksen laatimishetkellä helmikuussa.

Uuden asuinalueen tuottama liikennemäärä paikalliselle kokoojakadulle on asuntorakentamisen rakennusoikeudesta (AK 7200 k-m² ja AR 780 k-m²) laskettuna noin 205 ajoneuvoa/vrk (sisältää asukasliikenteen ja vierailuliikenteen). Mitoittavassa iltahuipputunnin tilanteessa klo 16 - 17 tämä tarkoittaa 26 uutta ajoneuvoa katuverkolle (jos iltahuipputunti 12,6% vuorokausiliikenteestä). Uuden maankäytön liikennetuotos laskettiin Ympäristöministeriön Liikennetarpeen arviointi maankäytön suunnittelussa -oppaan (2008) perusteella.

Tällä liikenteen lisäyksellä ei ole vaikutusta Virvelintien ja Kanakouluntien liikenteen toimivuuteen. Toimivuus on arvioitu autoliikenteen vyöhykkeenä, jossa henkilöautoliikenteen osuus tehdyistä matkoista on 74%. Todellisuudessa jalankulkukaupungin (2km) rajalla osuus tehdyistä matkoista on todennäköisesti tätä pienempi. Toki nykyisten pientalojen asukkaiden kannalta liikenteen vähäinenkin lisääntyminen voidaan kokea nykytilanteen heikentymisenä.

Uuden asumisen tuottama pysäköintipaikkatarve

Paikalliselle kokoojakadulle ja olemassa oleville kapeille pientalojen asuntokaduille ei ole suotavaa ohjata uuden rakentamisen pysäköintiä eikä alueella ole yleisen pysäköinnin lisäämistarvetta, joten uuden asumisen asukas- ja vieraspysäköinti tulee toteuttaa tontin sisäisesti.

Asemakaavaluonnoksen pysäköintivelvoite on vähintään yksi autopaikka

- AK-korttelialueen 100 k-m² kohti ja
- AR-korttelialueen 85 k-m² kohti.

Kaavaluonnoksessa kerrosneliömäärät ovat AK: 7 200 k-m² ja AR: 780 k-m², ja vastaavat autopaikkojen määrät ovat siten AK: 72 kpl ja AR: 9 kpl. Kerrostaloasuntoja on tulossa 127 kpl ja rivitaloasuntoja 9 kpl.

Arviointia: Mikäli kerrostaloasuntoja on 127 ja autopaikkoja on 72 kpl, tarkoittaa se, että

- 72 asunnolla on yksi autopaikka, mutta toiselle tai sitä useammalle autolle ei ole paikkaa
- 55 asunnolla ei ole autopaikkaa, eikä sitä ole mahdollista järjestää yleisiltä alueilta

Arviointia: Mikäli rivitaloasuntoja on 9 ja autopaikkoja on 9 kpl, tarkoittaa se, että

- jokaisella rivitaloasunnolla on yksi autopaikka, eikä lisä- tai vieraspaikkoja ole mahdollista järjestää yleisiltä alueilta

Lisäksi kaupungin liikennesuunnittelu on esittänyt vieraspysäköintivelvoitteen lisäämistä asemakaavaan. Kaavoittaja on esittänyt velvoitetta vähintään yksi vieraspaikka/ 20 asuntoa. Ilmoitetulle 127 asunnolle tämä tarkoittaisi edellä mainitulla normilla 6 vieraspaikkaa. Rivitaloasunnoille ei ole osoitettu vieraspaikkavelvoitetta.

Alue on Hämeenlinnan keskustaan nähden erittäin hyvin pyöräliikenteen saavutettavissa. Näin ollen tarjoamalla riittävästi laadukkaita pyöräpysäköintimahdollisuuksia voidaan vähentää tarvetta ns. kakkosauton hankintaan. Laadukkuus tarkoittaa esteetöntä ja lukittavaa sisätila, jossa osa paikoista on toteutettu runkolukituksella. Myös luomalla yhteiskäyttöautopaikkoja ja -sopimuksia on mahdollista vähentää kakkosauton tarvetta.

Kerrostaloissa pyöräpaikkanormin olisi hyvä olla vähintään 1 pyöräpaikka/ 30 k-m² tai 1 pyöräpaikka/ asunto. Lisäksi vähintään 50 % polkupyöräpaikoista tulisi sijoittua lukittavaan lämpimään sisätilaan, joka on esteettömästi saavutettavissa ja jossa osa paikoista on runkolukittavia.

Tonttiliittymien määrä

Lähtökohtaisesti yhdelle tontille voidaan toteuttaa yksi ajoneuvoliittymä ja tämän lisäksi tontilla saa olla yksi ajoneuvokäyttöön soveltumaton jalankulkuliittymä. Tonttiliittymät tulisi sijoittaa siten, että kokoojakatua ylittävä jalankulku ja pyöräliikenne olisi mahdollisimman etäältä havaittavissa kadun molemmista suunnista. Uuden asumisen tonttiliittymät sijoittuvat liikenneturvallisuuden kannalta heikosti kadun sille puolelle, jossa ei ole jalankulku- ja pyöräilyväylää ja kadun ylityspaikat tulevat sijaitsemaan jyrkässä mutkassa. Autoliikenteen näkemät ovat hyvät ulkokaarten puolella. Nykyisillä tonteilla sisäkaarten puolella autoliikenteen näkemät ovat heikommat.

3. Suositukset ja jatkosuunnittelu

Virvelintien pysäköintiä tarkistetaan edellä esitetyn mukaisesti kadun pohjoispäässä aiemmin saadun palautteen perusteella. Tämä ei ole suoranaista seurausta asemakaavan muutoshankkeesta.

Asuinalueen kapeiden tonttikatujen pysäköintiin on määriteltävä rajoitukset, jotta kerrostalon ja rivitalojen pysäköinti ei ohjaudu näille kaduille. Kaduilla on mahdollista ottaa käyttöön pysäköinnin voimassaoloajat, aikarajoitukset tai kokeilla asukastunnuspysäköintiä. Kaikki pysäköintimuutokset ovat heikennystä alueen asukkaille, jotka ovat tottuneet pysäköimään kaduilla vapaasti. Uusista pysäköintijärjestelyistä on tehtävä erilliset liikenteen ohjaussuunnitelmat.

Alueen liikenne- ja pysäköintijärjestelyjen näkökulmasta uusilla tonteilla tulisi lisätä asukas- ja vieraspysäköintipaikkojen määrää siten, että tonteilla olisi vähintään 1 autopaikka kerrostaloasuntoa kohti ja rivitaloasunnoilla 2 autopaikkaa asuntoa kohti. Myös rivitaloasunnoilla tulisi olla vierasautopaikkoja. Tarvetta ns. kakkosauton hankintaan voidaan vähentää tarjoamalla riittävästi laadukkaita pyöräpysäköintimahdollisuuksia. Asemakaavan velvoitteita olisi hyvä tarkistaa näiltä osin.

Kanakouluntielle olisi hyvä tutkia jalankulku- ja pyöräilyväylän toteuttaminen tulevaisuudessa, jotta väylä jatkuisi loogisesti koko paikallisen kokoojakadun matkalla. Tarpeen tähän aiheuttaa myös jo uuden rakentamisen määrä.

Linja-autoliikenteen tarjonnan parantamiseksi tulisi Kankaantaustantielle toteuttaa yksi puuttuva keskustan suunnan pysäkki.

Virvelintien ja Kanakouluntien mutkakohdassa tulee poistaa mahdollinen katualueella näkemäesteenä oleva kasvillisuus.

Laatinut:

Liikennesuunnittelija Minna Aakkula

Hämeenlinnan kaupunki, Kaupunkirakennepalvelut