



Hämeenlinnan keskustan liikenneselvitys

7.6.2023

Johdanto

Tässä työssä laadittiin liikenneselvitys Hämeenlinnan keskustan alueelle. Liikenneselvitys toimii työkaluna keskustavision päivittämiseen sekä pysäköintiohjelman laatimiseen. Työn lähtökohtina ovat Hämeenlinnan keskustavision 2035 (hyväksytty Hämeenlinnan kaupunginvaltuustossa 7.10.2019), Hämeenlinnan keskustan liikennesuunnitelma (2012), Hämeenlinnan keskustan pysäköintistrategia (2016), Hämeenlinnan keskustan kaupan palveluverkkoselvitys (raportin päivitys 2022), Hämeenlinnan kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma 2022-2026 (2021) sekä muut Hämeenlinnan aiemmat selvitykset ja suunnitelmat.

Hämeenlinnan aiempi keskustan liikenneselvitys ja pysäköintistrategia perustuivat ajatukseen keskitetystä pysäköintilaitoksesta. Hämeenlinnan kaupunginvaltuusto on päättänyt kokouksessaan 7.9.2020, että P-torin rakentamispäätökselle ei ole edellytyksiä, koska yksityisten toimijoiden sitoumuksia ei ole saatu, ja koska koronaviruksen vaikutus kaupungin talouteen ja yksityisten toimijoiden hankkeiden käynnistämiseen on jäänyt avoimeksi. Tämän työn keskeisin kysymys onkin, miten ratkaistaan keskustan pysäköinti ilman keskitettyä toriparkkia ja miten se vaikuttaa liikenneratkaisuun. Toisena päätavoitteena on löytää kaikille liikennemuodoille oikea paikka keskustassa ja määrittellä kaduille liikennemuotojen priorisointia tukevat

poikkileikkaukset. Liikenneselvitys toimii kokonaissuunnitelmana, jonka pohjalta lähdetään tekemään priorisointia ja tarkentamaan suunnittelua katujen saneerausten yhteydessä. Suunnitelmien toteutus tai toteutuksen aikataulu riippuu talousarviosta.

Työn on toteuttanut WSP Finland Oy. Työn ohjausryhmään kuuluivat:

<i>Tarja Majuri</i>	<i>Hämeenlinnan kaupunki</i>
<i>Niklas Lähteenmäki</i>	<i>Hämeenlinnan kaupunki (31.12.2022 asti)</i>
<i>Jari Mettälä</i>	<i>Hämeenlinnan kaupunki</i>
<i>Mikko Keränen</i>	<i>Hämeenlinnan kaupunki</i>
<i>Jenni Sabel</i>	<i>Hämeenlinnan kaupunki</i>
<i>Minna Aakkula</i>	<i>Hämeenlinnan kaupunki</i>
<i>Kim Venesjärvi</i>	<i>Hämeenlinnan kaupunki (14.12.2022 asti)</i>
<i>Jukka Järvinen</i>	<i>Hämeenlinnan kaupunki (15.12.2022 alkaen)</i>
<i>Ari Mielty</i>	<i>Hämeenlinnan pysäköinti oy</i>

Sisällysluettelo

1.	Lähtökohdat	4	4.3	Kävelyn edistäminen	24
1.1	Keskustan liikenneselvityksen tavoitteet	5	4.4	Pyöräliikenteen edistäminen	25
1.2	Mahdolliset keskustahankkeet	6	4.5	Pysäköintilaitoksen tarve ja vaihtoehdot	27
2.	Nykytila-analyysi	7	5.	Keskustan liikennesuunnitelma	28
2.1	Autoliikenteen verkko	8	5.1	Liikenteen tavoitetila	29
2.2	Pysäköinti	9	5.2	Katujen kehittämistarpeet	30
2.3	Jalankulku	10	5.2.1	Raatihuoneenkatu	31
2.4	Pyöräliikenne	11	5.2.2	Sibeliuksenkatu	34
2.5	Joukkoliikenne ja liityntäpysäköinti	12	5.2.3	Kasarmikatu	37
2.6	Liikenneturvallisuus	13	5.2.4	Hallituskatu	39
2.7	Yhteenveto	14	5.2.5	Lukiokatu	42
3.	Tavoitteet ja kehittämistoimenpiteet	15	5.2.6	Arvi Kariston katu / Viipurintie	44
3.1	Tavoitteiden määrittely työpajoissa	16	5.3	Linja-autoaseman uudet liikennejärjestelyt	46
3.2	Keskustan liikenteen tavoitetila 2040	17	5.4	Pysäköinnin kehittäminen	47
4.	Lähtökohdat suunnittelulle ja suunnitelmavaihtoehtojen vertailu	18	5.5	Katuympäristö	48
4.1	Keskustan kehittämisen teemat	19	6.	Yhteenveto	52
4.1.1	Esimerkkejä katutyypeistä	20	6.1	Ydintoimenpiteet	53
4.1.2	Alustavat liikenneverkkovaihtoehdot	21	6.2	Liikennesuunnitelman seuranta ja vaikutukset	54
4.1.3	Liikenneverkkovaihtoehtojen vertailu	22	6.3	Kehittämispolku	55
4.2	Joukkoliikennejärjestelyjen vaihtoehdot	23		Liitteet	56

A photograph of a cobblestone path lined with trees and buildings in the background. The path is made of grey cobblestones and is flanked by sidewalks. On either side of the path, there are several large, mature trees with bare branches, suggesting a late autumn or winter setting. In the background, there are several buildings, including a prominent one with a gabled roof and a tower-like structure. The sky is overcast and grey. A semi-transparent blue rectangular box is overlaid on the center of the image, containing the text "1. Lähtökohdat" in white.

1. Lähtökohdat

1.1 Keskustan liikenneselvityksen tavoitteet

Työssä päivitetään keskustan liikennesuunnitelma tukemaan uutta keskustavisiota sekä pysäköintiratkaisua. Liikennejärjestelmä huomioi kaikki kulkumuodot sekä uudet liikkumisen palvelut. Työ pohjautuu kestävän liikkumisen tavoitteisiin ja huomioi uusimmat ohjeet mm. pyöräliikenteen suunnittelusta.

Työn keskeisin kysymys on, miten ratkaistaan keskustan pysäköinti ilman keskitettyä toriparkkia ja miten se vaikuttaa liikennetarkaisuun.

- *Elinkeinoelämän kilpailukyvyyn vahvistaminen on olennainen osa keskustan liikenne- ja pysäköintiratkaisua. Palveluiden saavutettavuus tulee säilyä houkuttelevana.*
- *Arvioidaan, kuinka paljon pysäköintiä tullaan tarvitsemaan tavoitetilanteessa.*
- *Selvitetään millä muilla keinoilla kuin henkilöautolla voidaan parantaa keskustan palveluiden saavutettavuutta pysäköintipaikkojen ollessa rajalliset.*

Toisena päätavoitteena on löytää kaikille liikennemuodoille oikea paikka keskustassa ja määritellä kaduille liikennemuotojen priorisointia tukevat poikkileikkaukset.

- Keskustaan määritellään hitaan liikkumisen alue, jolla kadut toteutetaan hidaskatuina. Ajoratoja kavennetaan vähän, jotta saadaan jalankululle lisää tilaa. Kadunvarsipysäköintiä osin vähennetään, mutta samalla sitä selkeytetään. Katuvihreää lisätään, jotta liikkumisympäristö on viihtyisämpi. Pyöräilijät voivat ajaa hidaskaduilla samalla ajoradalla kuin autot, joten hidaskaduille ei tarvitse rakentaa erillisiä pyöräteitä. Se selkeyttää pyöräilyä ja parantaa pyöräilyn turvallisuutta liittymissä sekä vähentää katujen rakennuskustannuksia. Liikennesuunnitelma tukee liikenneturvallisuustavoitetta sekä liikenteen rauhoittamistavoitetta niin, että nopeusrajoitusta voidaan laskea alueellisesti 30 km/h. 30 km/h alueellisesta nopeusrajoituksesta ruutukaavakeskustan ja Hämeensaaren alueella on tehty päätös vuonna 2020.
- Pyöräliikennettä kehitetään niin, että keskustan ohiajaviin pyöräilijöiden ei tarvitse välttämättä pyöräillä keskustan läpi. Liikennesuunnitelmassa kuitenkin varmistetaan se, että myös keskustan läpi voi pyöräillä, sekä keskustan eri kohteiden saavutettavuus pyörällä. Pyöräteitit eivät mene vain keskustan läpi, vaan pyörällä voi saavuttaa keskustan kaikki kohteet.
- Työssä nostetaan esiin tavoitetilan lisäksi merkittävimmät kehitystarpeet.



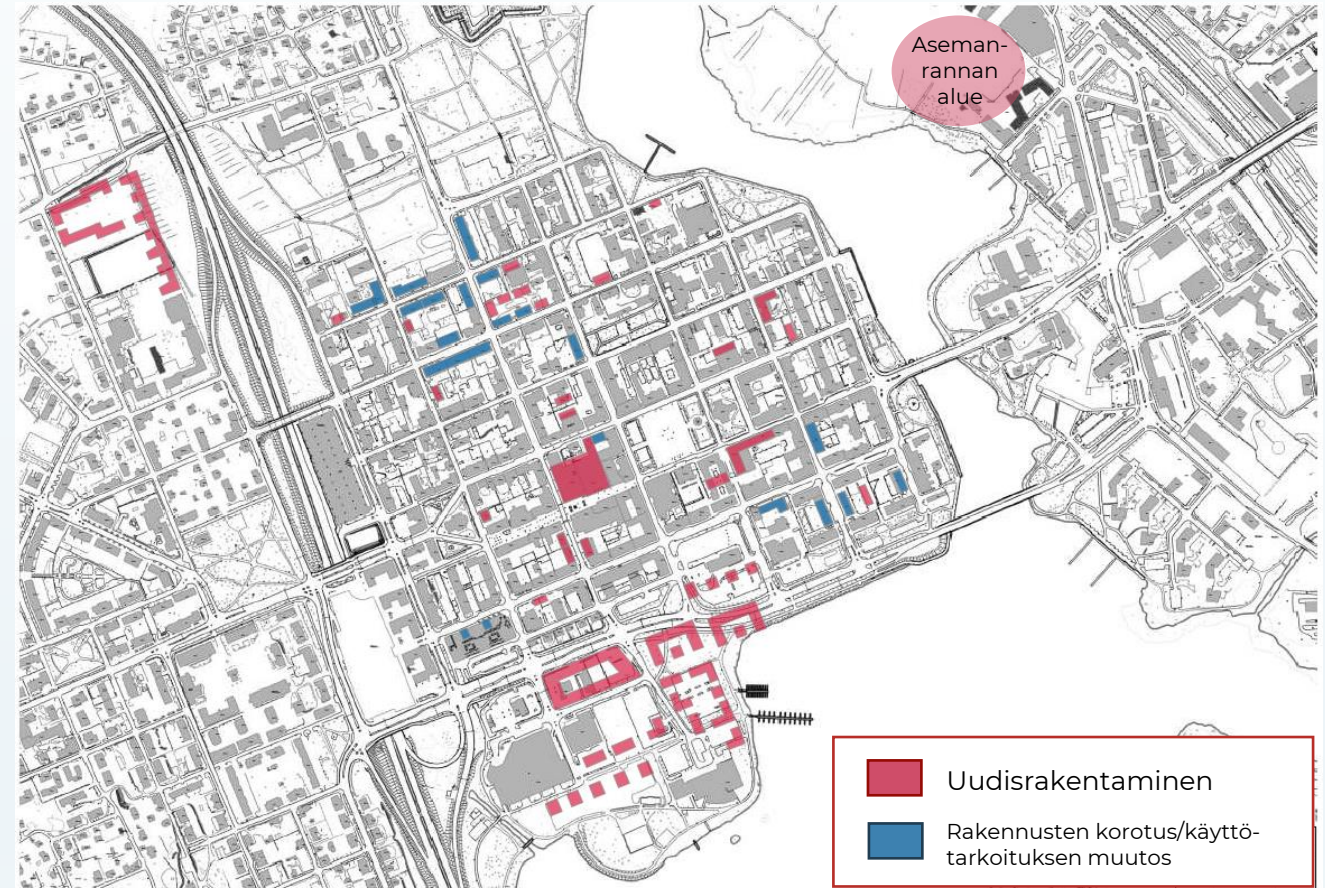
Suunnittelualue kattaa Hämeenlinnan keskustavision mukaisen aluerajauksen (Keskustavisiio 2035 (KV 7.10.2019))

1.2 Mahdolliset keskustahankkeet

Keskustaan tavoitellaan 4000 uutta asukasta vuoteen 2035 mennessä. Pitkällä aikavälillä asukasmäärän suunniteltu lisäys keskustaan on 6000 asukasta. Uusia työpaikkoja visiossa tavoitellaan noin 1100–1600 vuoteen 2035 mennessä. Keskustavisiotyössä nämä luvut ovat toimineet liikenneselvityksen lähtökohtana.

Ilman huojennuksia Hämeenlinnan pysäköintinormiin (1 ap/120 k-m² asumiselle), uusi maankäyttö edellyttäisi noin 3266 autopaikkaa.

Hämeenlinnan keskustan kaupallisessa selvityksessä on keskustan tavoitteelliseksi konseptiksi esitetty 14 000–23 000 kerrosneliön verran uutta tai uudistuvaa liiketilaa, sekä yksi suuri hotelli keskustaan.



Hämeenlinnan keskustan asuntorakentamisen mahdolliset hankkeet Lähde Hämeenlinnan kaupunki Jari Mettälä 29.12.2022.

2. Nykytila- analyysi



2.1 Autoliikenteen verkko

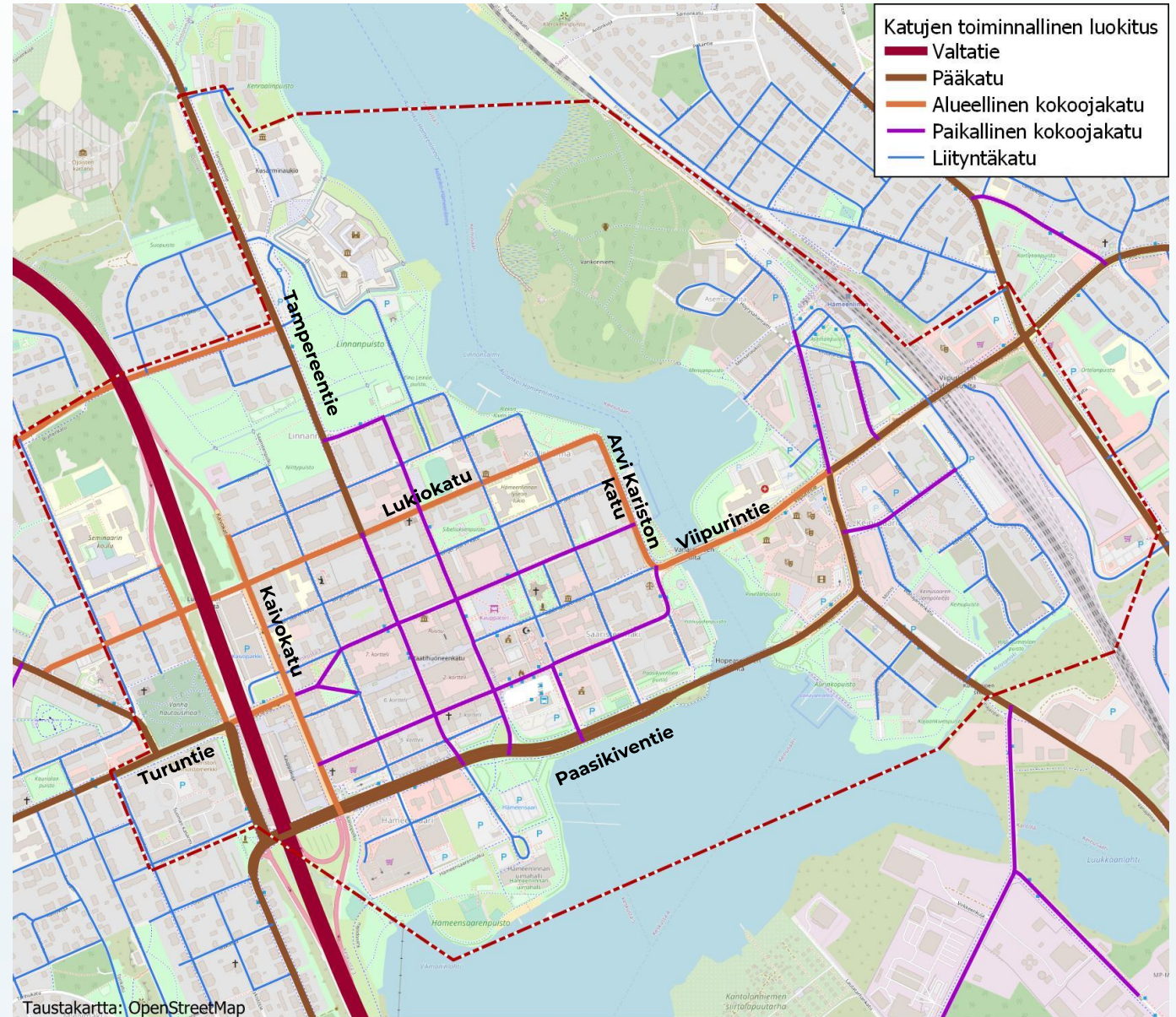
Keskustan tärkeimmät sisääntulo- ja ulosmenoväylät ovat pohjoisen suunnasta Tampereentie sekä moottoritien rampit Lukiokadulle, lännen suunnasta Turuntie, etelän suunnasta VT3-moottoritien rampit Paasikiventielle sekä idän suunnasta Viipurintien ja Paasikivientien sillat. Tampereen ja Helsingin välinen päärata ja Hämeenlinnan rautatieasema sijaitsevat keskustan itäpuolella. Keskustan ohittava itä-länsi-suuntainen liikenne kulkee Paasikiventiellä ja Lukiokadulla. Nämä kadut muodostavat yhdessä Kaivokadun kanssa keskustaa ympäröivän kehämäisen pääkatuverkoston.

Kaupungin vuosina 2019-2022 tekemien liikennelaskentojen mukaan Keskustan kehäkaduilla vuorokausiliikennemäärät ovat Paasikiventiellä noin 13 000–15 000, Lukiokadulla noin 8 500 ja Arvi Kariston kadulla noin 8000. Keskustaan tulee tai keskustasta lähtee liikennettä vuorokaudessa Viipurintien kautta noin 22 000 ajoneuvoa, ja Tampereentien kautta noin 8000 ajoneuvoa. VT3 ramppien kautta keskustaan saapuu noin 3000 ajoneuvoa kummastakin suunnasta, ja poistuu saman verran (Väylävirasto 2021).

Keskustan kehällä liittymät ovat pääasiassa valo-ohjattuina. Paasikiventie on muuta katuverkkoa maantiemäisempi, ja se toimii pääyhteytenä Hämeenlinnan itä- ja länsiosien välillä.

Keskustan kehän sisällä on selkeä ruutukaava, ja monet kadut ovat yksisuuntaisia. Liittymät ovat pääasiassa valo-ohjaamattomia. Katualueet ovat hyvin autopainotteisia leveine ajoratoineen ja kapeine jalkakäytävineen.

Nopeusrajoitus ruutukaavakeskustassa on nykyisellään 40 km/h. Lukiokadun pohjoispuolella sekä Hämeensaassa nopeusrajoitus on 30 km/h ja keskustan ohittavalla Paasikiventiellä 50 km/h. Alueellisen nopeusrajoituksen laskemisesta 30 km/h ruutukaavakeskustan ja Hämeensaaren alueella on tehty päätös vuonna 2020.



Katujen toiminnallinen luokitus Hämeenlinnan keskustan alueella (Hämeenlinnan kaupunki, hyväksytty yhdyskuntalautakunnassa 2015).

2.2 Pysäköinti

Tämä työ ei ota kantaa pyörien pysäköintiin vaan pelkästään henkilöautojen pysäköintiin.

Keskustassa on noin 1000 kadunvarsipysäköintipaikkaa. Ruutukaava-keskustassa Kauppatorin ympäristössä ja Palokunnankadulla pysäköinti on pääasiassa maksullista ja muilla alueilla pääasiassa aikarajoitettua. Kun mukaan lasketaan pysäköintialueet ja -laitokset, julkisia pysäköintipaikkoja on keskustassa noin 2000, Hämeensaarella noin 450 ja Keinusaarella noin 1800. Lisäksi keskustan alueella on satoja kauppakeskusten ja muiden yksityisten kiinteistöjen omia pysäköintipaikkoja. Kadunvarsipysäköinti hallitsee katukuvaa, ja pysäköintipaikat vievät runsaasti tilaa: keskustassa kadunvarsipysäköinti ja muut maanpäälliset julkiset pysäköintipaikat vievät tilaa noin 15 000 neliometriä. Hämeensaarella ja Keinusaarella ne vievät yhteensä saman verran lisää.

Hämeenlinnan visiotyössä pysäköintiä on tavoitteena siirtää kadunvarsilta keskitettyyn pysäköintiin. Hämeenlinnan keskustan alueella on kauppakeskusten yhteydessä olevien pysäköintilaitosten lisäksi kolme maksullista pysäköintitaloa: Kaivoparkki, Keinuparkki ja Pööli. Pysäköintitaloja operoi Hämeenlinnan pysäköinti Oy, joka operoi myös joitakin keskustan maksullisia maanpäällisiä pysäköintialueita.

Keskustassa on käytössä myös asukas- ja yrityspysäköintitunnukset. Varsinainen keskustan alue on pysäköintitunnuksella A (313 paikkaa) ja rautatieaseman alue tunnuksella B (78 paikkaa).

Pysäköinnin käyttöastelaskentojen (2019 ja 2020) mukaan keskustassa on hyvin paikkoja vapaana viikonloppuisin sekä arki-iltais. Arkipäivisin ruuhkaa on etenkin Paasikiventien varrella keskustan eteläosassa. Vuosien 2019 ja 2020 laskennoissa ei ole merkittäviä eroja, eikä tämän työn maastokäynneillä havaittu merkittäviä eroja nykytilan käyttöasteissa aiempiin laskentoihin nähden. Pysäköinnin kysynnän ei uskota lähivuosina kasvavan muuta kuin uusien palveluiden ja maankäytön kautta, mutta maantasopaikkojen määrä tulee tulevaisuudessa vähenemään merkittävästi linja-autoaseman luota ja Hämeensaarella uudisrakentamisen myötä.



Hämeenlinnan keskustan kadunvarsipysäköinnin alueet ja pysäköintilaitokset, Hämeenlinnan karttapalvelu.

2.3 Jalankulku

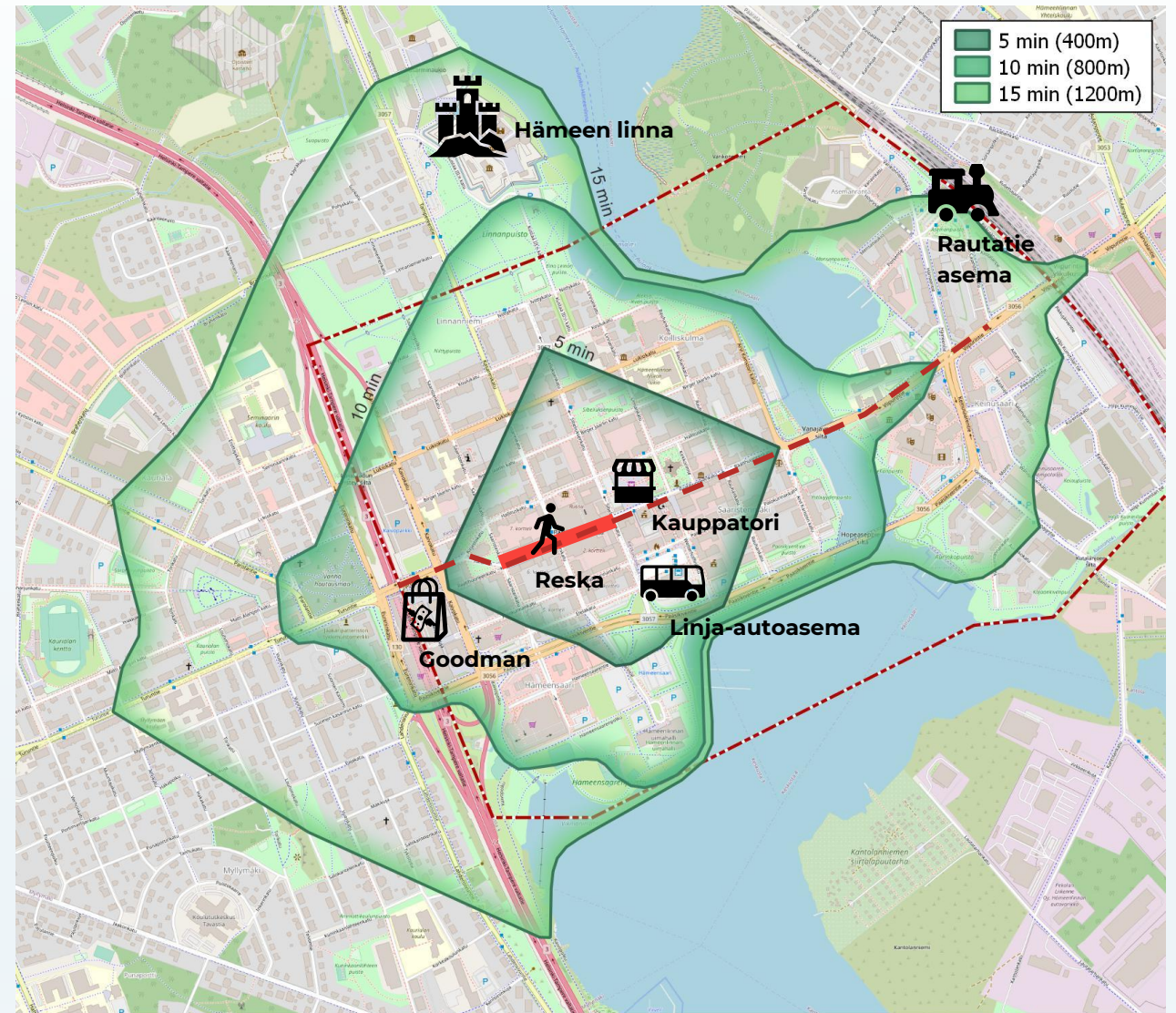
Hämeenlinnan keskusta on tiivis, ja siten kohteet on helppo saavuttaa kävellen. Ruutukaavakeskusta, mukaan lukien koko Raatihuoneenkatu ja linja-autoasema, on saavutettavissa Kauppatorilta viidessä minuutissa. Koko keskusta sekä kauppakeskus Goodman ovat saavutettavissa kymmenessä minuutissa ja Hämeen linna sekä koko rautatieaseman alue viidessätoista minuutissa.

Keskustan tärkein jalankulkuyhteys on kauppakeskus Goodmanilta Raatihuoneenkatua pitkin Viipurintielle. Jalankulkualueen painopiste on Kauppatorilla sekä Raatihuoneenkadun kävelykatuosuudella Reskalla. Hämeenlinnan aiemmassa visiotyössä tori on määritelty keskustan jalankulun solmukohtaksi, ja Linnankatua halutaan kehittää kävelypainotteisena katuna yhdistämään Linnanpuisto keskustaan.

Nykytilassa Hämeenlinnan keskusta on varsin autopainotteinen leveine ajoratoineen ja kapeine jalkakäytävineen, mikä heikentää jalankulun turvallisuutta eikä tee keskustasta houkuttelevaa asuinpaikkaa lapsiperheille.

Hämeenlinnan esteettömyysohjelmassa on katutilan osalta asetettu tavoitteeksi saavuttaa hyvä esteettömyyden perustaso keskustavision alueella, sekä keskeisille paikoille johtavilla reiteillä, pääkaduilla ja bussipysäkeillä. Nykyisellään keskustassa on kapeat jalkakäytävät ja pitkät suojatieyliitykset, jotka heikentävät jalankulkijan turvallisuutta. Esteettömiä suojateitä on ollut tarkoitus lisätä keskustaan ja pääkaduille esteettömyysohjelman (Hämeenlinnan kaupunki 2021) mukaisesti, mutta se ei ole toteutunut vielä. Muita esteettömyysohjelmassa keskustan alueelle suunniteltuja toimenpiteitä ovat pyöräilyn ja kävelyn erottaminen ja esteettömät liikennevalot, sekä itä-länsi ja pohjois-eteläsuuntaiset kunnossapidon laatukäytävät, joiden esteettömyys priorisoidaan talvikaudella.

Monet keskustan kaduista ovat melko jyrkkiä, minkä vuoksi jalankulku-reiteille tulee erityisesti miettiä keinoja esteettömyyden parantamiseksi.



Jalankulun 5/10/15 minuutin saavutettavuusalueet Kauppatorilta laskettuna, sekä merkittävimmät jalankulun kohteet.

2.4 Pyöräliikenne

Hämeenlinnan keskustaa ympäröivät miellyttävät puistoreitit, mutta itse ruutukaavakeskustan läpi ei kulje tällä hetkellä yhtäkään sujuvaa pyöräreittiä. Keskustan eri kohteet ovat haasteellisia saavuttaa pyörällä, koska pyöräilijä joutuu ajamaan usein autojen kanssa samalla ajoradalla tai jalkakäytävätasoisia yhdistettyjä väyliä pitkin. Pyöräily ei ole tällä hetkellä kovin turvallisen tuntuista leveillä ajoradoilla, ja katujen pintamateriaalit ovat usein epämukavia pyöräillä.

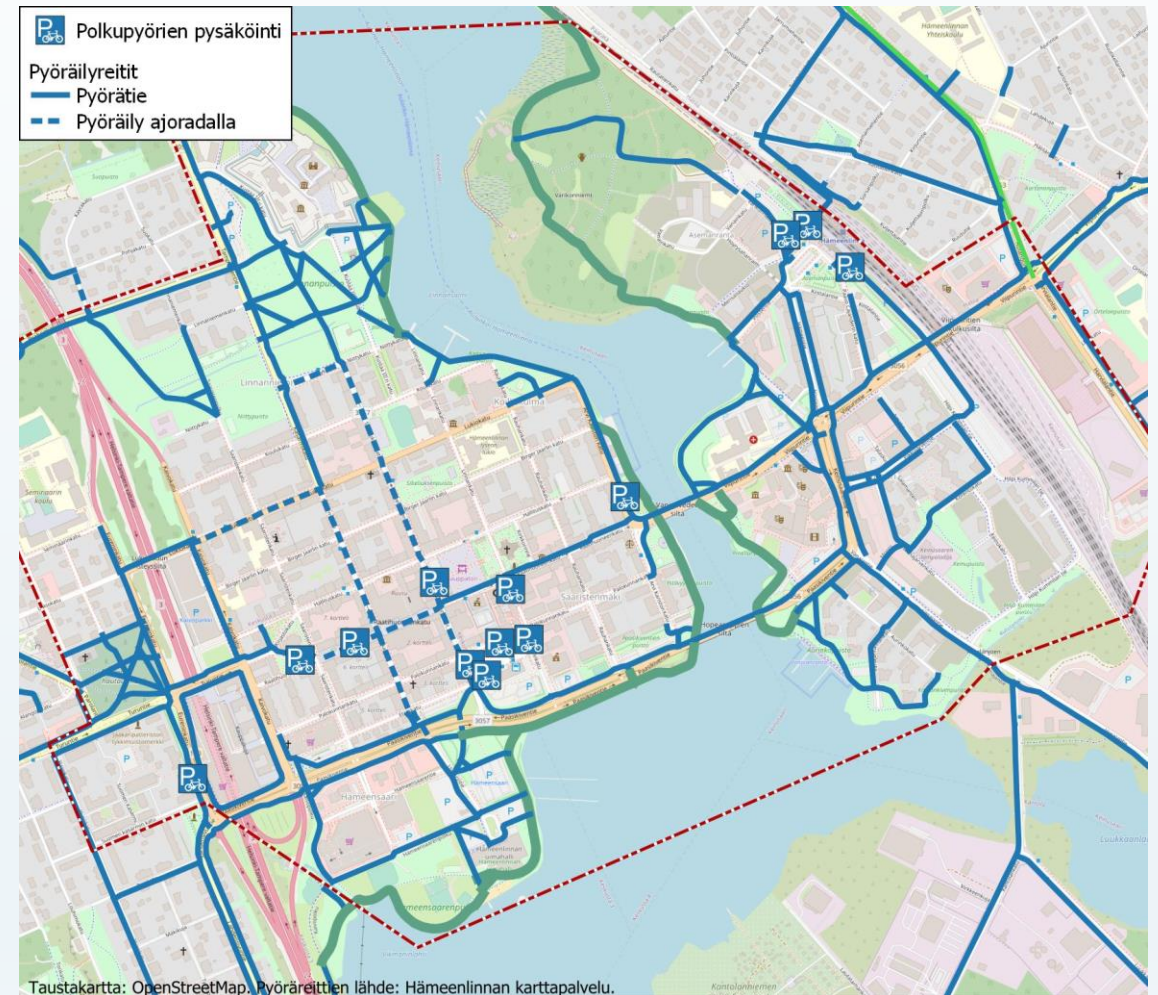
Pääpyöräreitit keskustaan saapuvat Tampereentietä, Turuntietä, Viipurintietä ja Kaivopolkua pitkin, mutta keskustan yhdistyminen ympäröiviin pyöräteihin on puutteellista. Keskustan ohitse itä-länsi-suunnassa pääsee Paasikiventien varressa kulkevaa yhdistettyä jalkakäytävää ja pyörätietä pitkin.

Keskustan läpi kulkee itä-länsi-suuntainen pyöräväylä Raatihuoneenkataa pitkin. Osa väylästä on yhdistettyä jalankulku- ja pyörätietä ja osa on kävelykatua. Kävelykadut eivät tyypillisesti sovi nopeaan pyöräilyläpiajoon. Pyöräilyn pääväylillä pyöräilyn tulisi olla kauttaaltaan eroteltu jalankulusta, eikä väylällä saisi olla epäjatkuvuuskohtia. Lukiokatu on nostettu aiemmissa selvityksissä toiseksi pyöräilyn itä-länsi-suuntaiseksi yhteystarpeeksi.

Pohjois-etelä-suunnassa pyöräilyn reiteiksi on Hämeenlinnan karttapalvelussa merkitty Sibeliuksenkatu ja Kasarmikatku, joissa pyöräily tapahtuu ajoradalla. Pyöräily ajoradalla voi sopia joissain tapauksissa pyöräilyn pääreiteille, kunhan ajoneuvoja on riittävän vähän, niiden nopeudet sovitettu pyöräilyn nopeuksiin eikä raskasta liikennettä juurikaan ole. Hämeenlinnan keskustassa autojen nopeusrajoitus on 40 km/h, mikä nostaa pyöräilijöiden riskiä joutua vakaviin onnettomuuksiin. Lisäksi ajoratojen päällyste on osin nupukiveä, joka on epämiellyttävää pyöräilyn kannalta.

Hämeenlinnan esteettömyysohjelmassa pyöräilyn ja kävelyn erottaminen keskusta-alueella oli nostettu toimenpiteeksi vuodelle 2021, mutta se ei ole toteutunut. Kaupunginhallitus päätti 13.2.2023, että etelä-pohjoissuuntaisen pyörätien kokeilua ei toteuteta Kasarmikadulla. Kaupunkirakennelautakunta päätti 12.10.2021 Keskustan pohjois-eteläsuunnan pyörätien yleissuunnitelmasta, että "Kaupunkirakennelautakunta ei hyväksy tehtyä suunnitelmaa sen saamasta vastustuksesta ja vallitsevasta kireästä taloustilanteesta johtuen."

Keskustassa on muutamia pyörien pysäköintipaikkoja, jotka on merkitty oheiseen karttaan. Runkolukittavia paikkoja on Kauppatorilla, Reskalla ja linja-autoasemalla sekä kauppakeskus Goodmanin luona. Uusina liikkumismuotoina keskustan liikenteeseen vaikuttavat myös sähköpotkulaudat ja muu mikroliikkuminen, jotka asettavat vaatimuksia mm. pyöräteiden laadun ja pysäköinnin suhteen.



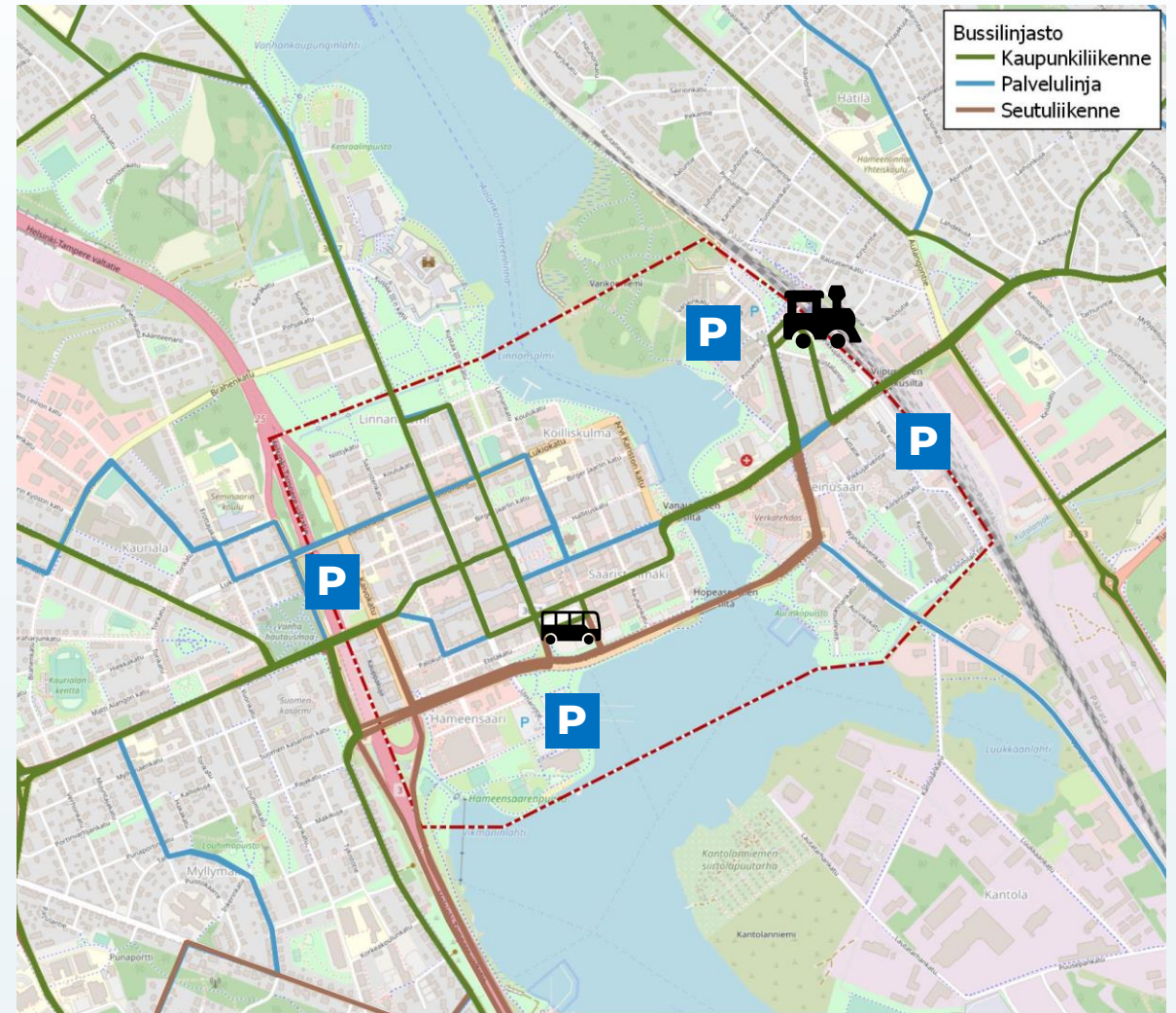
Hämeenlinnan keskustan pyöräilyreitit sekä polkupyörien pysäköintialueet Hämeenlinnan karttapalvelun mukaan.

2.5 Joukkoliikenne ja liityntäpysäköinti

Hämeenlinna on merkittävä pendelöintikaupunki, josta kuljetaan töihin linja-autolla ja junalla mm. pääkaupunkiseudulle ja Tampereelle. Etenkin etelän suunnan tiheä ja nopea junatarjonta on erittäin kilpailukykyinen vaihtoehto henkilöautolle työmatkaliikenteessä.

Hämeenlinnan joukkoliikennejärjestelmä muodostuu keskustaajamassa liikennöivistä kaupunkiliikenteen linjoista, keskustaajamassa kutsuohjautuvasti liikennöivästä palvelulinjasta, keskustan ja kyläkeskusten välillä liikennöivistä seutuliiikenteen linjoista sekä kylien sisällä liikennöivistä kyläbussista. Kaupunkiliikenteen ja seutuliiikenteen bussit pysähtyvät kaikki linja-autoasemalla ja rautatieasemalla, mutta moottoritieillä Tampere–Helsinki-väliä ajavista kaukoliikenteen busseista kaikki eivät kierrä linja-autoasemalle. Onnibus pysähtyy vain Eureninkadulla ja Kaivokadulla.

Rautatieaseman liityntäpysäköintiä palvelevat aseman vieressä sijaitseva pysäköintilaitos Pööli, jossa on 600 maksullista paikkaa, sekä Viipurintien eteläpuolelle sijoittuva Rataparkki, johon mahtuu noin 350 autoa. Linja-autoaseman paikat ovat lyhyellä aikarajoituksella, ja linja-autoasemaa lähin liityntäpysäköintiin sopiva pysäköintialue on Hämeensaaren maksullinen pysäköintialue, johon on asemalta matkaa n. 300 m. Onnibussilla pohjoisen suuntaan kulkeville Kaivoparkki on lähes pysäkkien vieressä.



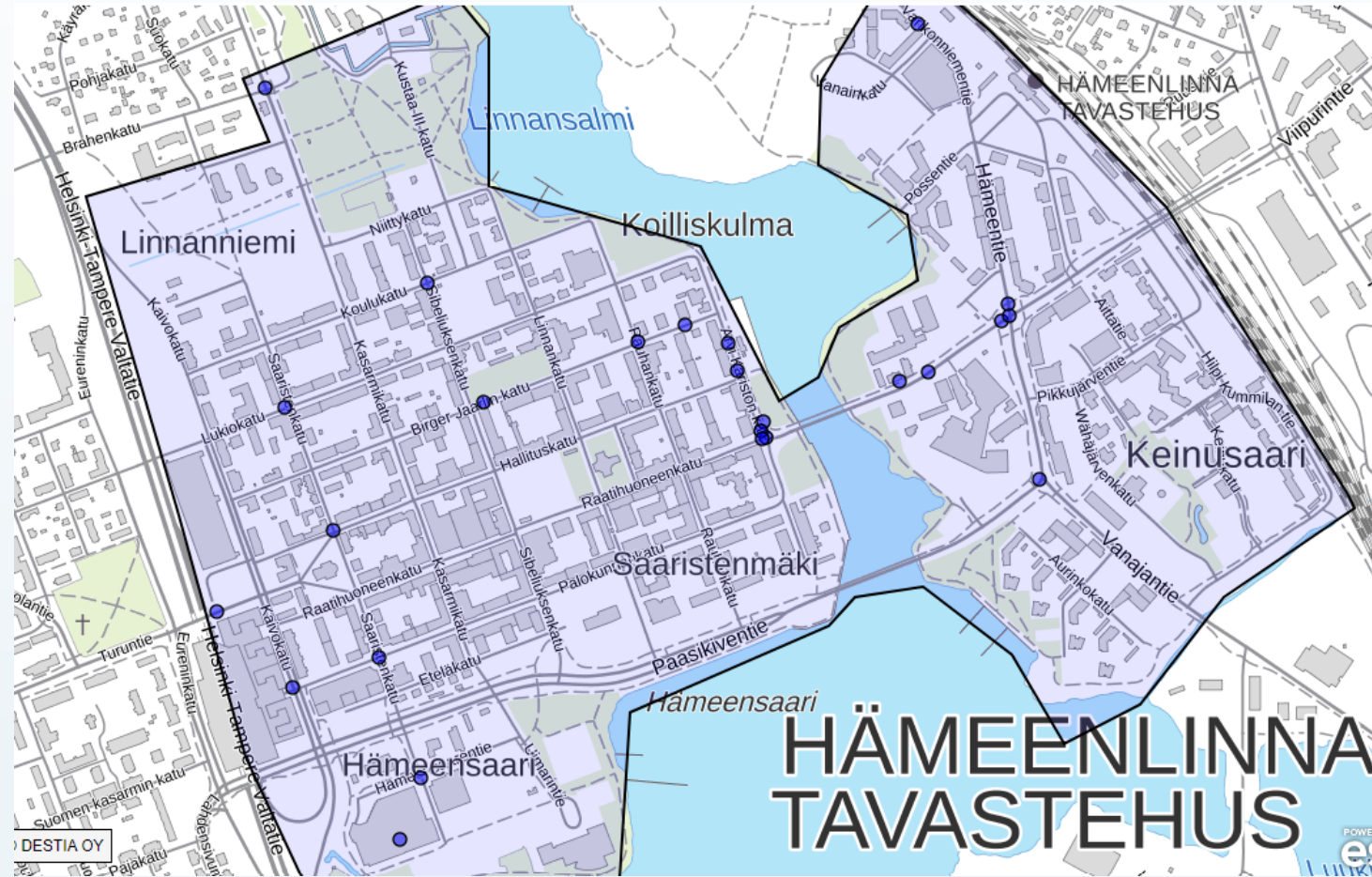
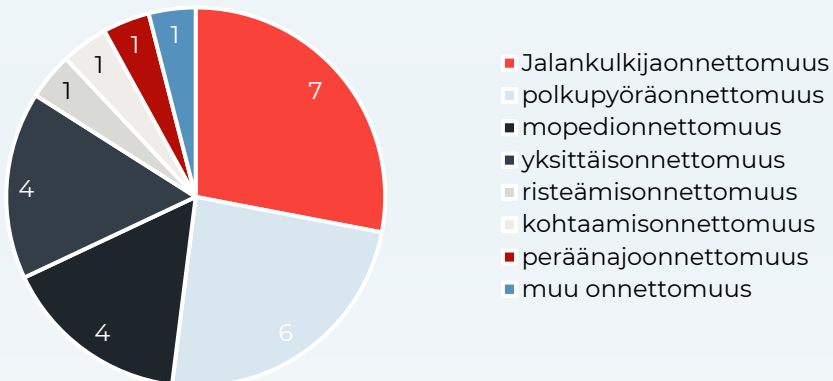
Hämeenlinnan keskustan bussilinjat, linja-autoasema, rautatieasema sekä liityntäpysäköintialueet.

2.6 Liikenneturvallisuus

Suunnittelualueella Hämeenlinnan keskustassa tapahtui vuosina 2017–2021 yhteensä 25 poliisin tietoon tullutta henkilövahinko-onnettomuutta. Näistä yli puolet (52 %) oli jalankulku- tai pyöräilyonnettomuuksia. Tilastoinnin haasteet jalankulun ja pyöräilyn osalta voivat vaikuttaa tuloksiin. Vaarallisimpana liittymänä voidaan pitää Arvi Kariston kadun ja Viipurintien liittymää, jossa on tapahtunut eniten henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia. Merkittävä määrä onnettomuuksia tapahtui myös Hämeentien ja Viipurintien liittymässä.

Hämeenlinnan seudun kestävä ja turvallisen liikkumisen suunnitelmassa on asetettu yhdeksi tavoitteeksi jalankulun ja pyöräliikenteen turvallisuuden merkittävä parantuminen. Suunnitelmassa on asetettu keskeisiksi toimenpiteiksi erotella kävely ja pyöräily toisistaan rautatieasemalla, laskea taajamien nopeusrajoitus 30 km/h, suosia yksisuuntaisia pyöräliikenteen järjestelyjä tiheimmillä taajama-alueilla ja rauhoittaa liikennettä merkittävästi koulujen ympäristöissä. Myös moottoriajoneuvoliikenteen turvallisuuden parantaminen ja vastuullisen liikennekulttuurin edistäminen on mainittu tavoitteena suunnitelmassa. Tavoitteen mukaisesti moottoriajoneuvoliikennettä pyritään ohjaamaan pääkaduille, ja keskustoissa ja tonttikaduilla ympäristöä kehitetään rauhallista liikennettä suosivaksi. Hämeenlinnassa toimii poikkihallinnollinen liikenneturvallisuusryhmä, johon kuuluu laajasti eri sidosryhmiä. Ryhmä kokoontuu säännöllisesti kaksi kertaa vuodessa.

Onnettomuudet 2017-2021



Henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet suunnittelualueella v.2017-2021. Tiedot on haettu Destia Oy:n ILITU-palvelusta.



2.7 Nykytilan yhteenveto

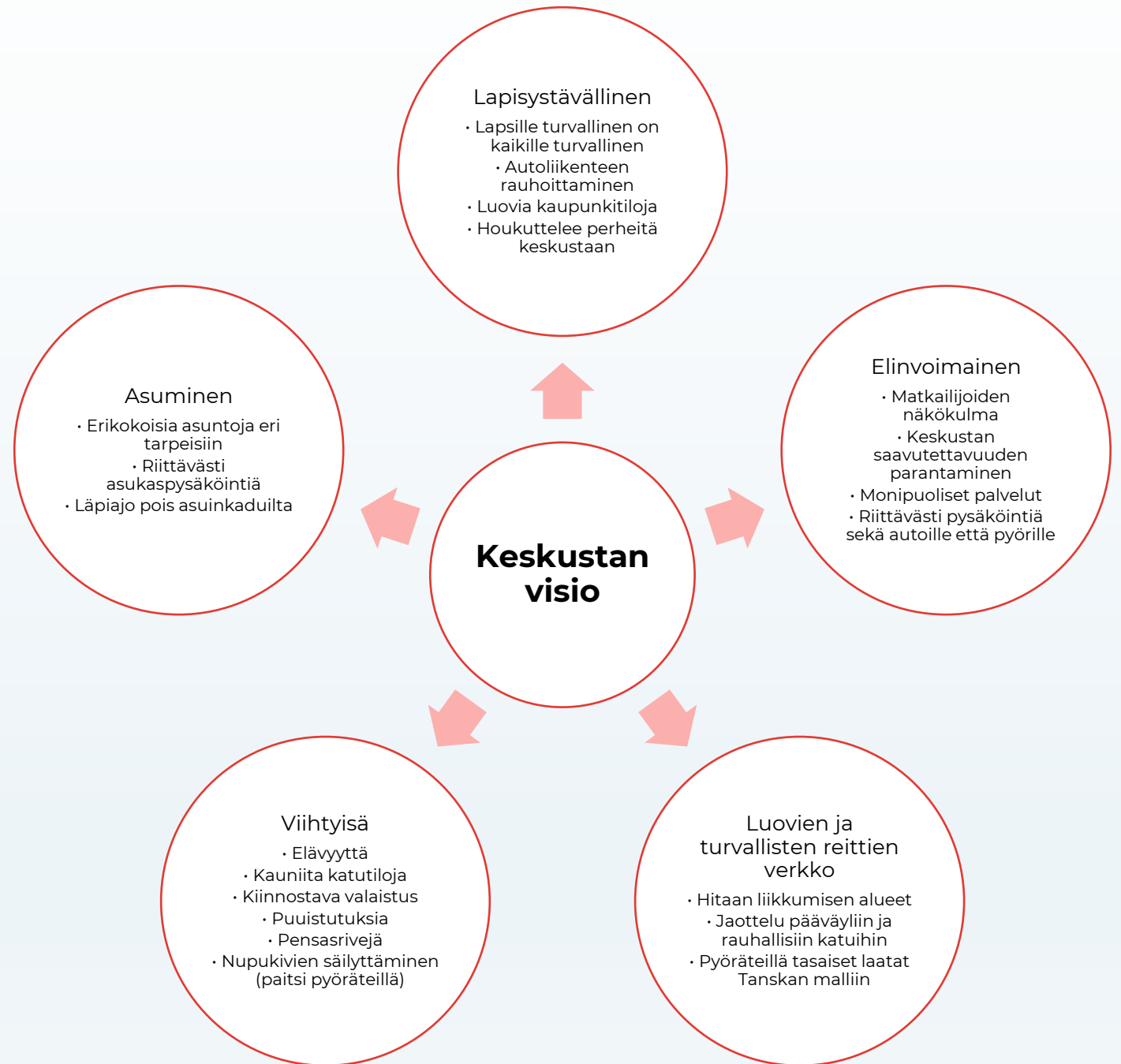
- Hämeenlinnan keskusta on varsin henkilöautopainotteinen. Jalkakäytävät ovat nykyisellään kapeita, ja katukuvaa hallitsevat leveät ajoradat, joita kadunvarsipysäköinti leventää entisestään. Keskustan vilkkaimpina pääkatuina toimivat Lukiokatu, Arvi Kariston katu, Viipurintie ja Paasikiventie, jotka myös rajaavat ydinkeskustaa moottoritien kanssa toimien samalla keskustan kehänä. Keskustasta puuttuu pohjois–etelä-suuntainen jalankulun ja pyöräliikenteen yhteys, ja sujuvia pyöräväyliä keskustan sisällä ei ole. Keskustan eri kohteiden saavuttaminen pyörällä vaatii kehittämistä.
- Hämeenlinnan keskustalla on tiiviin kaupunkirakenteen ja lyhyiden välimatkojensa puolesta suuri potentiaali kasvattaa kävelyn ja pyöräilyn osuutta. Kävelykadut tutkitusti kasvattavat sen varressa olevien liiketilojen myyntiä ja edistävät näin keskustan elinvoimaisuutta. Historialliset rakennukset ja puistot katukuvassa tarjoavat myös mielenkiintoista nähtävää jalankulkijalle. Kunnollisten jalankulku- ja pyöräteiden rakentaminen vaatii kuitenkin tilaa, mikä vaatii osin kadunvarsipysäköinnin vähentämistä.
- Hämeenlinna on erinomaisella sijainnilla kahden suuren kaupungin välissä, ja tiheät juna- ja linja-autoyhteydet mahdollistavat sujuvan pendelöinnin Tampereen ja Helsingin suuntiin. Rautatieaseman läheisyyteen on rakennettu suuri pysäköintitalo liityntäpysäköintiä varten, ja paikallisliikenteen linjat kulkevat molemmille asemille. Linja-autoasema sijaitsee ydinkeskustassa, ja rautatieasema on noin kilometrin päässä ydinkeskustasta. Rautatieasemalta on tarve kehittää sujuva ja viihtyisä jalankulun yhteys ydinkeskustaan Viipurintietä ja Raatihuoneenkatua pitkin.

3. Tavoitteet ja kehittämistoimenpiteet



3.1 Tavoitteiden määrittely työpajoissa

Keskustan tavoitetilaa määriteltiin sekä päättäjille pidetyssä visiotyöpajassa että sidosryhmille ja asukkaalle pidetyssä ajatusjalostamossa, jossa keskityttiin konkreettisempiin kehittämisajatuksiin. Päättäjien työpaja pidettiin osana kaupunkikehitystyöryhmän kokousta syyskuun 2022 alussa, ja asukkaiden ja sidosryhmien työpaja pidettiin Teamsin välityksellä lokakuun 2022 alussa. Keskeisimmät ajatukset keskustan visiosta ja näkökulmista keskustan kehittämisessä on esitetty oheisessa kuvaajassa sekä seuraavalla sivulla luvussa 3.2.





3.2 Keskustan liikenteen tavoitetila 2045

Osana kaupunkikehitystyöryhmän kokousta syyskuussa 2022 pidettiin työpaja, jossa päätöksentekijät pohtivat keskustan liikenteen tavoitetilaa vuonna 2045. Työskentelyn alussa kiteytettiin visio ja sen jälkeen toimenpiteet vision saavuttamiseksi. Tulokset on esitetty alla.

Visio: Kaikilla liikennemuodoilla saavutettava lapsiystävällinen keskusta, joka on vihreä ja elinvoimainen

- Keskustaan tehdään liikenteen kokonaissuunnitelma ja toteuttamisohjelma, jota lähdetään toteuttamaan vaiheittain ja tarkentamaan ratkaisuja
 - *Keskustaa kehitetään kaikille soveltuvaksi (lapsiperheet, ikäihmiset) ympäristöksi, jossa kadut ovat turvallisia hidaskatuja puu- ja pysäköintikaistoineen.*
 - *Edistetään Hämeenlinnan hiilineutraaliustavoitteita ja luodaan keskustaa, jossa suurin osa liikkumisesta tehdään jaloin, mutta autollakin pääsee ja kaduille jää pysäköintitilaa.*
- Joukkoliikenne
 - *Paikallisliikenteen linjaa kehitetään suuremmaksi keskustassa, mutta keskustan saavutettavuus tulee säilyä hyvänä.*
 - *Kaukoliikenteen pysäkkiterminaali sijoitetaan keskustaan sellaiseen paikkaan, jossa on palveluita lähellä ja yhteys paikallisliikenteeseen.*
- Kävelyn ja pyöräilyn kehittäminen
 - *Hitaan liikkumisen alue ja viihtyisät hidaskadut määritetään.*
 - *Pyöräilyn yhteyspuutteet poistetaan ja kivikatujen pyöräilyolosuhteita parannetaan.*
- Katutilojen viihtyisyyden lisääntyminen ja katutilan uudelleen jako
 - *Toteutetaan osasta kaduista viihtyisiä hidaskatuja, joilla saa edelleen ajaa autoilla, mutta ajokaistoja kavennetaan.*
 - *Kaduille lisätään puita/katuvihreää ja parannetaan jalkakäytäviä. → Ratkaisut tarkentuvat katukohtaisissa suunnitelmissa.*

Liikenneturvallisuus

Hämeenlinnan kaupungin tekemän päätöksen mukaisesti nopeusrajoitus ruutukaavakeskustassa lasketaan 30 km/h, mitä tuetaan liikennettä rauhoittavilla toimenpiteillä kuten muuttamalla katuja hidaskaduiksi

Liikenne- ja pysäköintiratkaisut tukevat keskustan kaupallista vetovoimaa

A photograph of a cobblestone street lined with bare trees and light-colored buildings. The street is paved with grey cobblestones and runs straight into the distance. On either side, there are tall, leafless trees with intricate branch structures. The buildings are light-colored, possibly white or pale yellow, with multiple windows. A few cars are parked on the right side of the street. The sky is overcast and grey. A semi-transparent blue banner is overlaid across the middle of the image, containing white text.

4. Lähtökohdat suunnittelulle ja suunnitelmavaihtoehtojen vertailu

4.1 Keskustan kehittämisen teemat

Keskustan rauhoittaminen

Autoliikennettä rauhoitetaan Hämeenlinnan ruutukaavakeskustassa, jotta keskustasta tulee entistä viihtyisämpi ja turvallisempi liikkumis- ja oleskelualue. Keskustan rahoittaminen tukee myös tavoitetta lapsiystävällisestä Hämeenlinnasta. Osa keskustan keskeisistä alueista muutetaan hitaan liikkumisen alueeksi, jossa kadut ovat hidaskatuja. Katujen muuttaminen hidaskaduiksi tarkoittaa seuraavia käytännön muutoksia:

- Katujen nopeusrajoitus on 30 km/h
- Pysäköinti jäsennellään kadun suuntaisesti merkityille paikoille, jolloin kadunvarsipysäköinti-paikkojen määrä vähenee hieman.
- Viihtyisyyttä parannetaan lisäämällä katuvihreää ja oleskelumahdollisuuksia. Katuvihreän lisääminen parantaa myös hulevesien hallintaa.
- Jalankulkijoiden turvallisuutta parannetaan kaventamalla ajoratoja ja korottamalla liittymiä, jolloin autojen ajonopeuden laskevat.
- Pyöräily tapahtuu ajoradalla kaikilla hidaskaduilla.

Pyöräilyolosuhteiden parantaminen keskustassa

- Uudet pyöräilyn pääreitit sujuvoittavat keskustan läpikulkupyöräilyä
- Hidaskaduilla pyöräily on miellyttävämpää ja turvallisempaa kuin nykyisillä ajoradoilla

Pysäköinnin keskittäminen

- Pysäköinnin keskittäminen pysäköintilaitoksiin ja pysäköintikaduille

Rautatieaseman kytkeminen keskustaan:

- Joukkoliikenneyhteys linja-autoaseman ja rautatieaseman välillä

Hämeenlinnan kytkeminen keskustaan

- Hämeen linnan alue kytketään vahvemmin osaksi kävelykeskustaa uusilla hidaskaduilla



Shared space katu, Kööpenhamina, Tanska



Tampere, Aleksis Kiven katu, hidaskatukokeilu

4.1.1 Esimerkkejä katutyypeistä



Hidaskatu

Hidaskaduilla on perinteinen tilanjako, mutta katu on rakennettu geometrialtaan sellaiseksi, ettei siellä ole luontevaa ajaa yli 30 km/h nopeuksia ja autoilijan on tarkkailtava ympäristöään. Pyöräilijät ajavat kadulla tavallisesti ajoradalla, ja pyöräily voidaan sallia yksisuuntaisella kadulla molempiin suuntiin. Reunakivet ovat yleensä matalat, ja jalankulkijan on helppoa ja turvallista ylittää katu mistä vain. Pysäköinti on sallittu vain merkityillä paikoilla. Suomessa hidaskatuja on toteutettu mm. Tampereelle, Turkuun ja Ouluun.



Kävelykatu

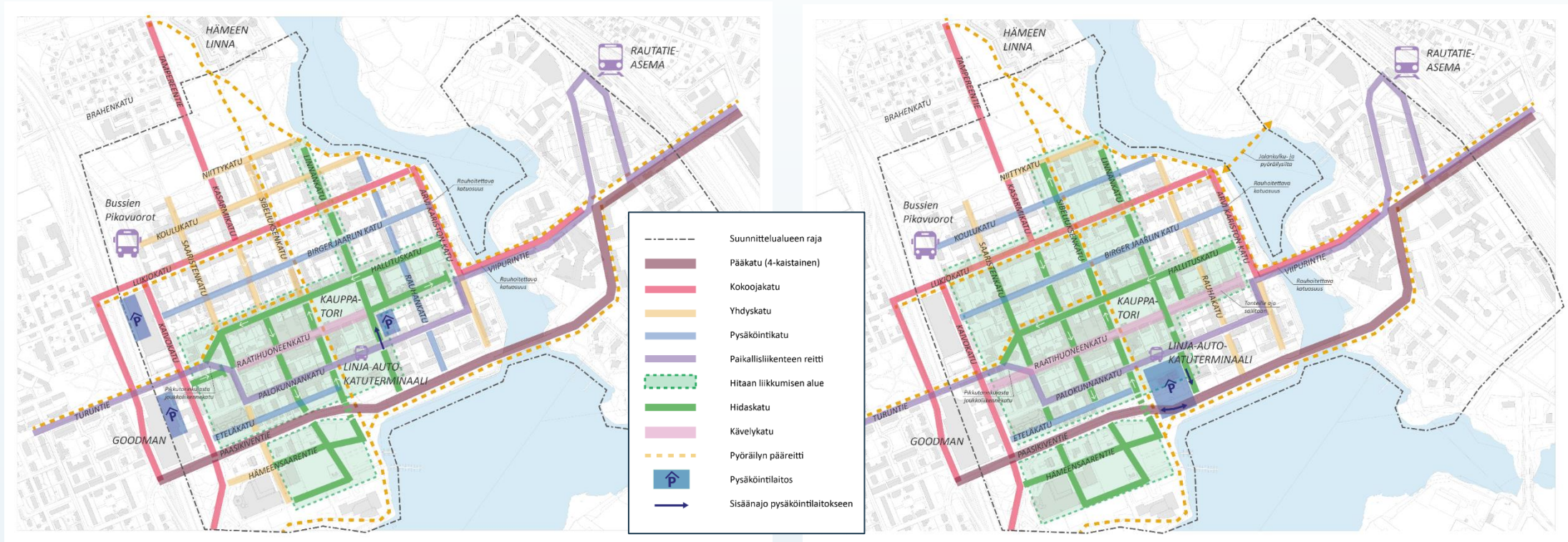
Kävelykatu on jalankululle ja oleskelulle varattu katu, mutta myös polkupyörällä ajo on kävelykaduilla sallittua. Kävelykadulla nopeus tulee sovittaa jalankulun mukaiseksi, joten se ei sovi nopeaksi pyöräilyn pääreitiksi. Moottoriajoneuvoille sallitaan tarvittaessa huoltoajo kiinteistöille, mutta se on usein rajattu tiettyyn aikaan päivästä.



Pysäköintikatu

Pysäköintikadut ovat suhteellisen vähäliikenteisiä tonttikatuja, joiden pääasiallinen tarkoitus on palvella alueen pysäköintiä. Pysäköinti on yleensä pysäköintikaistoilla molemmin puolin katu.

4.1.2 Alustavat liikenneverkko vaihtoehdot



VE1 Maltillinen muutos kohti kävelypainotteista keskustaa

- Tiivis hitaan liikuttamisen alue

VE2 Kunnianhimoisen muutos kohti kävelypainotteista keskustaa

- Laaja hitaan liikuttamisen alue
- Kävelykadun jatkaminen
- Hämeen linnan alueen kytkeminen osaksi kävelykeskustaa



4.1.3 Liikenneverkko vaihtoehtojen vertailu

Keskustan liikenteen kehittämisen tavoitteiden pohjalta keskustan liikenneverkosta muodostettiin kaksi alustavaa vaihtoehtoa, jotka eroavat toisistaan toimenpiteiden laajuuden suhteen. Liikenneverkkojen kartat esitettiin edellisellä sivulla.

Molemmissa vaihtoehtoissa keskustan liikennettä on pyritty rauhoittamaan muuttamalla keskustan katuja hidaskaduiksi. Vaihtoehdossa 1 on esitetty nykytilaan nähden maltillinen muutos kohti kävelypainotteista keskustaa. Siinä hitaan liikkumisen alueeksi rauhoitetaan ydinkeskustan kadut Kauppatorin ympäristössä, Hämeen linnalle johtava Linnankatu ja osa Hämeensaarta. Vaihtoehdossa 2 esitetään laaja, lähes koko ydinkeskustan kattava hitaan liikkumisen alue sekä pidennetty kävelykatu.

Autoliikenteen pääkatuna toimii molemmissa vaihtoehtoissa osuus Turuntie–Paasikiventie–Viipurintie. Pääkatua tukevat kokoojakadut, joita ovat Kaivokatu, Lukiokatu, Tampereentie, Arvi Kariston katu ja Viipurintie. Nämä kadut muodostavat keskustaa ympäröivän kehän, jolle nopeampi, keskustan läpikulkeva autoliikenne keskitetään.

Joukkoliikenne on molemmissa vaihtoehtoissa keskitetty reitille Turuntie–Palokunnankatu–Viipurintie. Uusi linja-autoliikenteen solmukohta on sijoitettu nykyisen linja-autoaseman läheisyyteen joko Palokunnankadun terminaaliin tai Pikkutorinkujalle.

Pysäköinti tapahtuu molemmissa vaihtoehtoissa pysäköintilaitoksissa ja pysäköintikaduilla. Pysäköintikatuina toimivat vaihtoehdossa 1 Birger Jaarlin katu, Rauhankatu ja Eteläkatu sekä vaihtoehdossa 2 Koulukatu, Birger Jaarlin katu ja Eteläkatu.

Pyöräilyn pääreiteiksi on molemmissa vaihtoehtoissa esitetty Lukiokatu, Sibeliuksenkatu sekä Hallituskatu–Raatihuoneenkatu–Viipurintie. Pääreittien lisäksi pyöräily luonnistuu hidaskatujen ajoradoilla.

Kävelykatu sijoittuu Raatihuoneenkadulle. Vaihtoehdossa 1 kävelykatu ulottuu Saaristenkadulta Linnankadulle ja vaihtoehdossa 2 koko Raatihuoneenkatu toimii kävelykatuna.

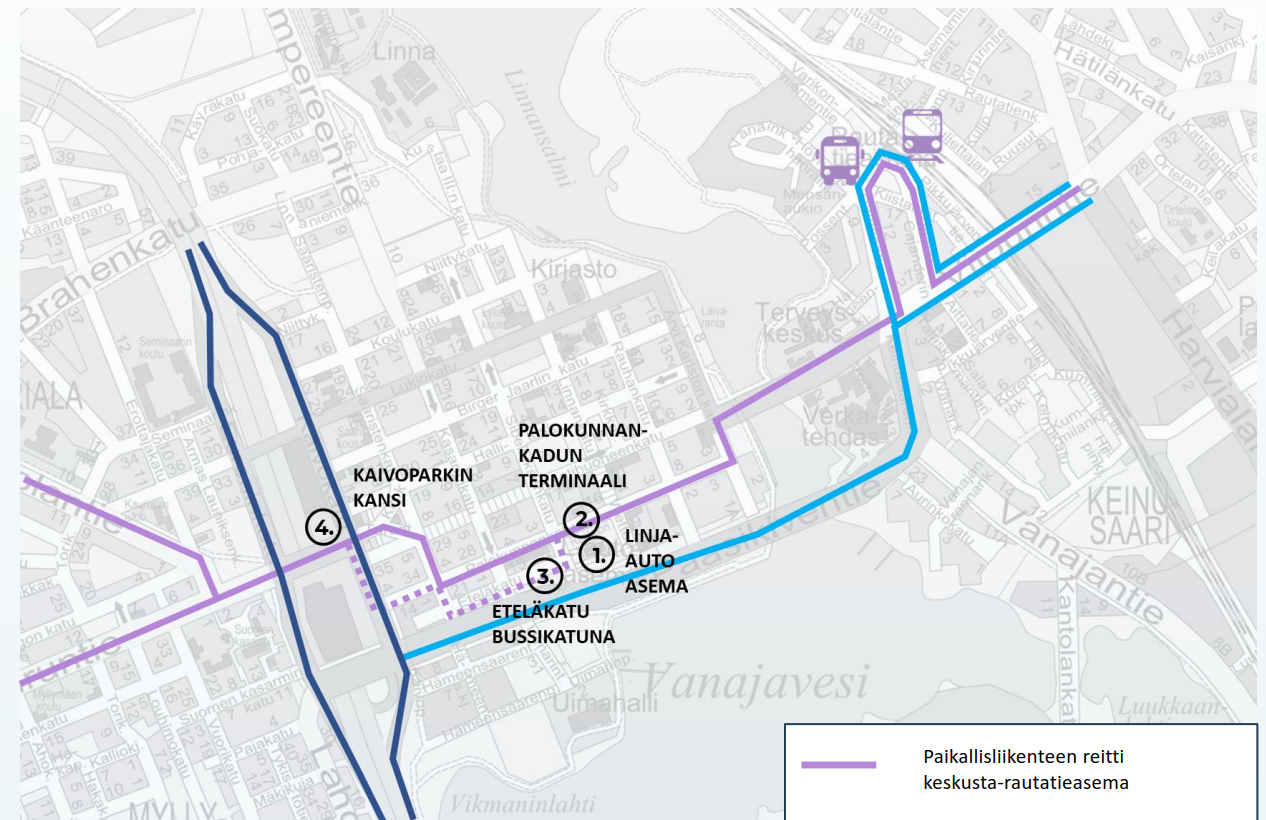
4.2 Joukkoliikennejärjestelyjen vaihtoehdot






Uudelle linja-autoasemalle vertailtiin neljää vaihtoehtoa keskustassa, jotka sijoituivat nykyisen linja-autoaseman kohdalle, Palokunnankadulle, Eteläkadulle ja Kaivoparkin kannelle.

Asukkaille ja sidosryhmille suunnatussa työpajassa kaksi työryhmistä piti sijaintia nykyisen linja-autoaseman läheisyydessä Palokunnankadulla hyvänä. Näin aseman keskeinen sijainti ei juuri muutu, mutta tilaa linja-autoasemalta saadaan vapautettua muuhun käyttöön. Kolmas työryhmistä piti parhaana sijaintina Kaivoparkin kantta, jossa moottoritietä kulkeva pikavuoroliikenne muutenkin pysähtyisi.

Kaikkia vaihtoehtoja jatkosuunniteltiin vielä tarkemmin parhaan ratkaisun löytämiseksi.

Työpajassa paikallisliikenteen reittiä Palokunnankadulla pidettiin yleisesti hyvänä. Myös seutuliikennettä ehdotettiin kulkeväksi samaa reittiä pitkin. Muitakin paikallisliikenteen bussireittejä keskustaan ehdotettiin.



-  Paikallisliikenteen reitti keskusta-rautatieasema
-  Vaihtoehdot paikallisliikenteen reitit
-  Seutuliikenne
-  Pikavuoroliikenne Vt3
-  Linja-autoaseman vaihtoehdot sijainnit
 - 1. Linja-autoasema
 - 2. Palokunnankadun terminaali
 - 3. Eteläkatu bussikatuna
 - 4. Kaivoparkin kansi

4.3 Kävelyn edistäminen

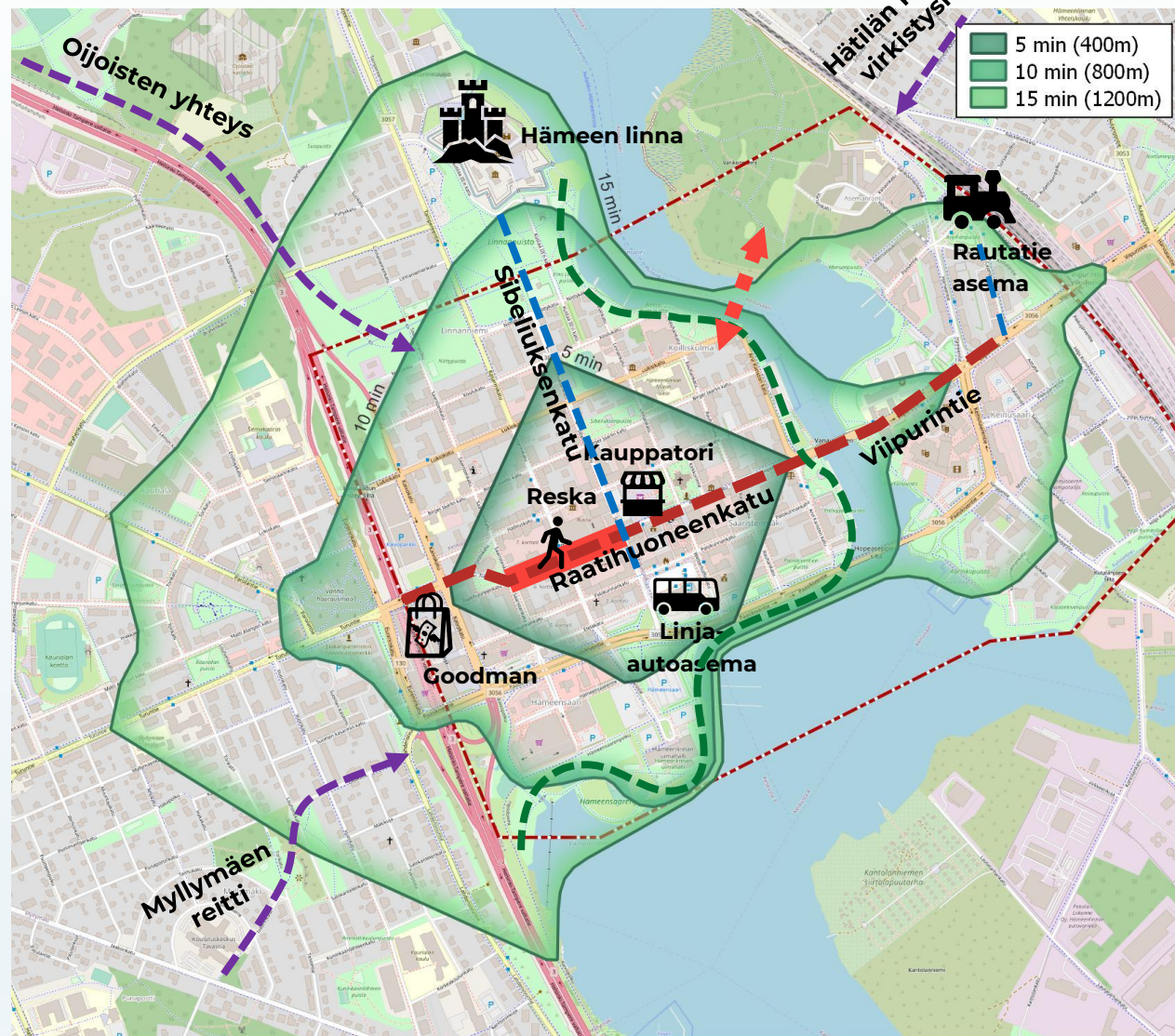
Hämeenlinnan kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman mukaan koko Hämeenlinnan keskustavision alue on määritelty kävelyn huipputason erikoisalueeksi, jossa tavoitteena on turvallinen, sujuva, suora ja helppo kävelyreitti, sekä hemmotteleva ja viihtyisään oleskeluun kannustava kävely-ympäristö. Huipputason kriteeristöön kuuluu mm. kävelyn priorisointi ja sille tilan antaminen, ajonopeuksien alentaminen 20-30 km/h, reittien huolellinen valaistus, merkittävä matkakohteiden opastus ja esteettömyyden erikoistason käyttäminen mahdollisuuksien mukaan.

Sibeliuksenkatu ja Viipurintie on kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassa määritelty keskustan sisällä kehitettäviksi reiteiksi. Lisäksi keskustaan luoteesta moottoritien vartta saapuva Ojoisten yhteys, keskustaan lounaasta saapuva Myllymäen reitti ja Varikonniemeen koillisesta saapuva Hätilän koulu- ja virkistysreitti on määritelty kehittämistarpeiksi. Asemanrannan kävely- ja pyöräily silta Linnansalmen yli on määritelty yhteystarpeeksi.

Nykytilassa Hämeenlinnan keskustan jalankulun itä-länsisuuntainen pääyhteys kulkee Kauppakeskus Goodmanilta Raatihuoneenkata ja Viipurintietä pitkin Rautatieasemalle. Raatihuoneenkadun osuus Saaristenkadulta Sibeliuksenkadulle, eli Reska, on Hämeenlinnan ainoa kävelykatu.

Vaihtoehdossa 1 kävelykatua jatketaan Kauppatorin ohi Linnankadulle asti, ja vaihtoehdossa 2 koko Raatihuoneenkata muutetaan kävelykaduksi.

Muulla jalankulun turvallisuutta parannetaan muuttamalla nykyisiä perinteisiä tonttikatuja hidaskaduiksi. Jalankulun turvallisuus paranee hidaskatujen ja autoilun hidastamisen myötä.



Jalankulun nykyiset ja tavoitteelliset pääyhteydet.

4.4 Pyöräliikenteen edistäminen

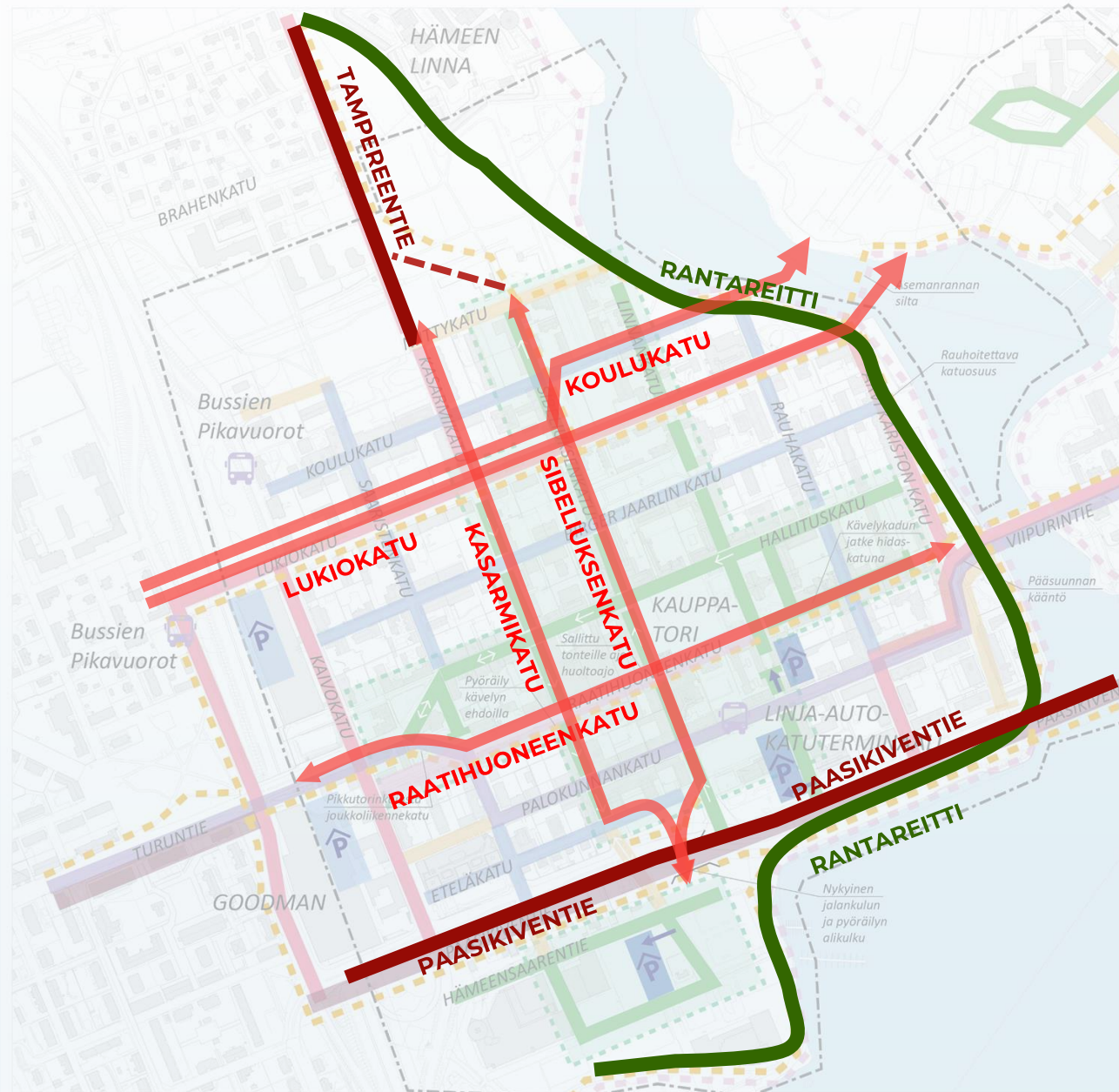
Nykytilanteessa keskustan saavutettavuus sekä keskustan läpiajo pyöräillen on osin epämukavaa, koska keskustasta puuttuvat pyöräilyn pääväylät. Hämeenlinnan kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassa Raatihuoneenkatu ja Sibeliuksenkatu on määritelty pääreiteiksi tai sen yhteystarpeiksi jalankulun ehdoilla, ja Lukiokatu on määritelty alueitin yhteystarpeeksi.

Tässä työssä on tutkittu eri vaihtoehtoja itä-länsi-suuntaisen ja pohjois-etelä-suuntaisen pääväylän toteuttamiseksi. Nykyisin keskustan pyörätiet kiertävät keskustaa mm. rantareitillä, minkä lisäksi Raatihuoneenkatu, josta osa on kävelykatua, toimii suosituimpana pyöräilyväylänä keskustan läpi.

Pääväyliä pitkin keskustan läpiajo onnistuu lyhyintä reittiä ja myös keskustakohteiden saavutettavuus paranee, kun ytimeen pääsee pääväylää pitkin. Pääväylältä on helppo liittyä hidaskatuverkolle, jota pitkin on sujuvaa ja turvallista pyöräillä päämäärään. Samoin keskustasta lähdettäessä pyörällä on helppo ajaa hidaskatuja pitkin pyöräilyn pääväylälle ja jatkaa sitä pitkin keskustan ulkopuolelle. Tällöin pyöräily on helppoa, selkeää ja turvallista.

Pyöräilyn pääreittien linjaamiseksi tutkittiin useita vaihtoehtoja. Pohjois-etelä-suunnassa vaihtoehtoina olivat Sibeliuksenkatu ja Kasarmikatu. Itä-länsi-suunnassa vaihtoehtoina olivat Lukiokatu, yhdistelmä Lukiokatu-Koulukatu ja Raatihuoneenkatu. Koulukadun pyöräreitti hylättiin siksi, ettei nupukiveä voida poistaa historiallisten arvojen vuoksi. Keskustan läpi kulkevien vaihtoehtojen lisäksi keskustan eteläpuolella toimii pääreittinä Paasikiventie.

Pyöräilyn investointitarpeiksi kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassa ruutukaavakeskustan alueella on määritelty Sibeliuksenkatu ja Linnanpuisto, Raatihuoneenkatu ja Lukiokatu, sekä muualla keskustavision alueella mm. Hämeensaaren pääreitti, silta välillä Lukiokatu-Asemanranta, Hämeentie ja Viipurintien alikulku.



Tutkittuja pyöräilyn pääreitin vaihtoehtoja keskustassa. Pääreitti keskustaan voi kulkea rantoja pitkin tai Paasikiventien ja Tampereentien reunassa



Pyöräilyn pääreitin vaihtoehdot

Vertailun perusteella pyöräilyn reitteinä keskustan kehän sisällä esitettiin kehitettäväksi ensisijaisesti Sibeliuksenkatua ja Lukiokatua. Sibeliuksenkatu oli esitetty kehitettävänä pääreittinä myös kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassa. Sibeliuksenkatua kehitetään hidaskatuna, jolla pyöräily on sallittu molempiin suuntiin. Kadun poikkileikkausratkaisussa mahdollistetaan kadun muuttaminen pyöräkaduksi myöhemmin pyöräilymäärien kasvaessa. Lukiokatua kehitetään pyöräilyreittinä, joka kytkeytyy uuteen jalankulku- ja pyöräilysiltaan. Koulukadun historiasta kertova mukulakiveys tulee säilyttää, joten Koulukatua ei voida kehittää asfalttipäällysteisenä pyöräilyn pääreittinä.

Sekä Sibeliuksenkatu että Kasarmikatu ovat keskeisiä katuja, joita pitkin pyöräilyreitti saadaan jatkumaan luontevasti keskustan tärkeimpien kohteiden läheisyydestä. Kasarmikatu todettiin huonommaksi vaihtoehdoksi, koska pääpyöräreitti olisi haastavaa järjestää sujuvasti kadun eteläpäässä Eteläkadun alikulun kohdalla sekä pohjoispäässä ahtaassa Kasarmikadun ja Lukiokadun risteyksessä. Lisäksi Kasarmikadulla on nykytilanteessa Sibeliuksenkatua enemmän kadunvarsipysäköintipaikkoja, joita olisi jouduttu vähentämään pyöräily-yhteyden vuoksi.

Lukiokadun etuna on, että se mahdollistaa nopean keskustan

ohittavan pyöräilyn ja pyöräväylä yhdistyy luontevasti suunniteltuun uuteen jalankulku- ja pyöräilysiltaan. Pyöräilyn kannalta heikkouksena on Lukiokadun kapeus välillä Sibeliuksenkatu–Linnankatu ja mäkisyys välillä Sibeliuksenkatu–Arvi Kariston katu. Ahtaat ja mäkit kohdat olisi mahdollista ohittaa linjaamalla reitti osittain Koulukadun kautta. Koulukatu ei kuitenkaan sovellu asfalttipäällysteiseksi pyöräilyn pääreitiksi, sillä Koulukadulla tulee säilyttää sen historiasta kertova mukulakiveyspäällyste. Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmaan nähden Lukiokadun merkitys pyöräreittinä kasvaa.

Pääpyöräilyreitti Raatihuoneenkadulla nykyisellä kävelykadulla mahdollistaisi nopean kulkemisen aivan ydinkeskustan läpi suhteellisen tasaista reittiä pitkin. Kävelykatu asettaa kuitenkin omat haasteensa sujuvan ja nopean pyöräreitin toteuttamiseksi, jonka vuoksi Raatihuoneenkatua ei alustavasti esitetty kehitettävän varsinaisena pääreittinä. Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassa kohta on asetettu investointikohteeksi, ja pyöräilijöille on tarkoitus osoittaa pintamateriaaleilla kulkureitti kävelykadulla. Myös Raatihuoneenkadun loppuosa, joka on nykyisin yhdistettyä väylää, on asetettu ohjelmassa parannuskohteeksi. Näillä muutoksilla Raatihuoneenkatukin voisi toimia merkittävänä pyöräreittinä.

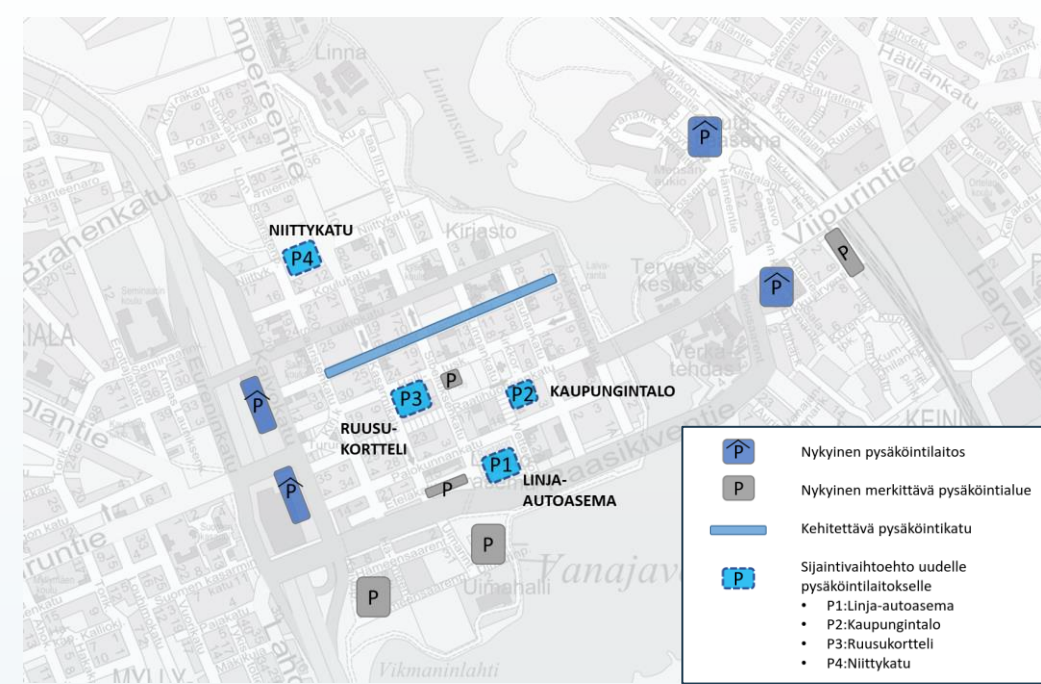
4.5 Pysäköintilaitoksen tarve ja vaihtoehdot

Uudelle pysäköintilaitokselle tutkittiin neljää vaihtoehtoa keskustassa, jotka sijoittuivat linja-autoasemalle, kaupungintalolle, Ruusu-kortteliin ja Niittykadulle.

Asukkaiden ja sidosryhmien työpajassa kaksi ryhmistä piti kaupungintaloa parhaimpana sijaintina ja kolmas linja-autoasemaa. Työpajoissa keskusteltiin lisäksi myös kadunvarsipysäköinnistä ja uuden pysäköintilaitoksen tarpeesta. Pysäköintikatujen ja hidaskatujen yhdistelmää pidettiin hyvänä ratkaisuna ja alemmassa kuvassa on esitetty työpajassa esitetyt pysäköintikadut sinisellä ja punaisella kohteet, joissa pysäköinti voisi vähentää ja lisätä tilalle katuvihreää.

Keskustan liikkumista halutaan kehitettävän kestävämpään suuntaan, jolloin siinä yksi keskeinen tekijä on pysäköintipolitiikka; pysäköintipaikkojen määrä sekä niiden hinta.

- Käyttöastelaskentoihin ja liikenteen trendeihin perustuen keskustaan suuntautuvien asiakasliikenteen määrät henkilöautolla eivät tule juurikaan Hämeenlinnassa lisääntymään ellei keskustaan synny uutta tätä lisäävää palvelua.
- Uutta maankäyttöä on keskustaan suunniteltu merkittävästi ja näiden asukkaiden ja työpaikkojen autopaikat tulee saada keskustaan järjestettyä joko tontille tai velvoitepaikkona keskitetylle pysäköintialueelle.
- Linja-autoasemalta, Paasikiventien varrelta ja Hämeensaaresta puolestaan tulee uuden maankäytön tieltä poistumaan maantasaautopaikkoja, jotka tulee korvata, jotta uusille asukkaille ja asiointipysäköintiin riittää jatkossakin pysäköintipaikkoja. Hämeensaaren uuden maankäytön autopaikat on päätetty sijoittaa Hämeensaaren rakenteellisesti, mutta tämä ei palvele ydinkeskustan palveluita.
- Parhaiten keskustaa palvelisi joko P1 Linja-autoasema tai P2 Kaupungintalo
- P3 Ruusukortteli on kaupallinen hanke, johon ei ole mahdollista sovittaa yleistä pysäköintiä. Siksi vaihtoehto hylättiin jatkotarkastelusta.



5. Keskustan liikennesuunnitelma



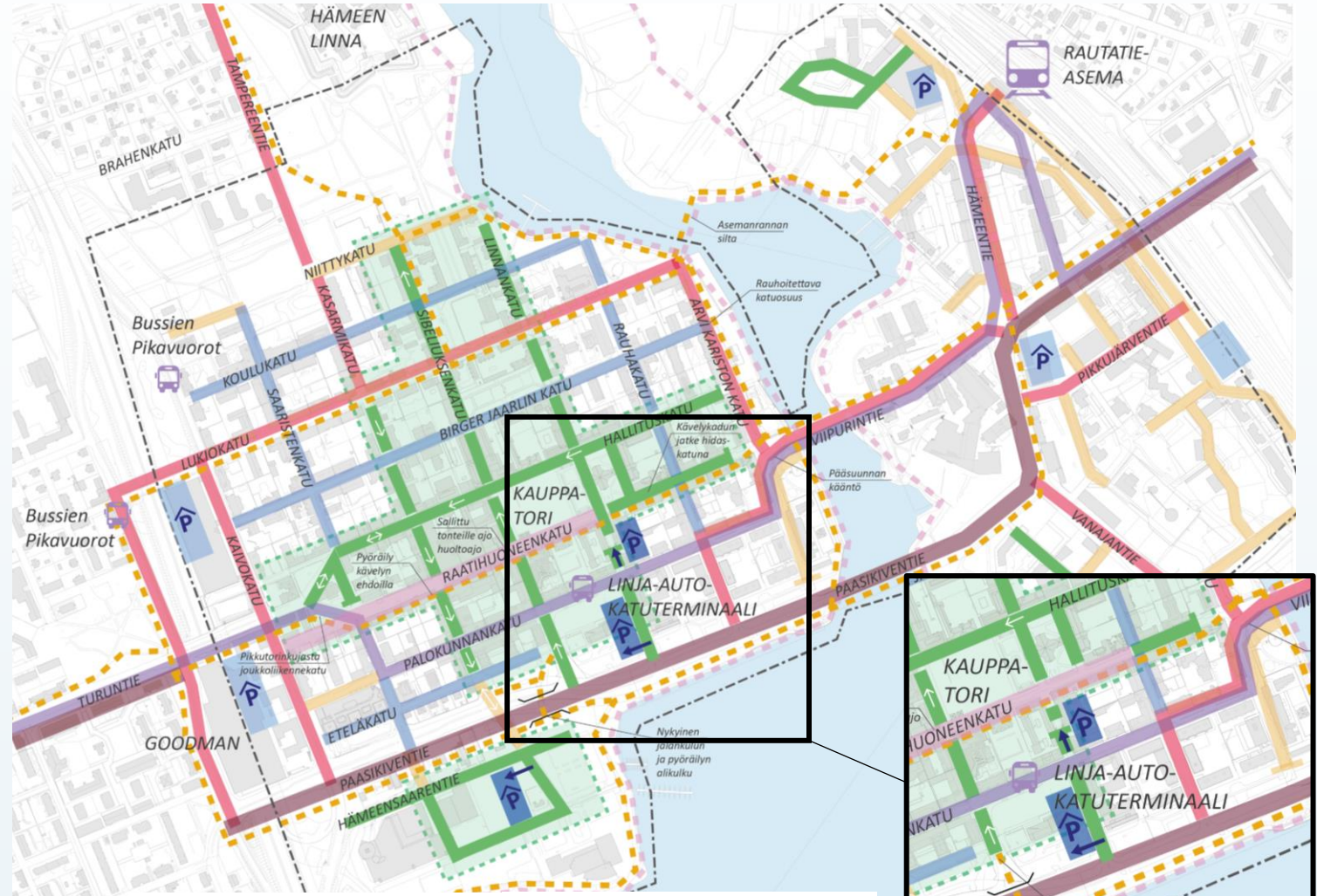
5.1 Liikenteen tavoitetilä

Työpajojen, sekä ohjausryhmässä käydyn keskustelun pohjalta keskustan liikenne-ratkaisuksi päädyttiin esittämään alustavasta vaihtoehdosta 2 muokattua vaihtoehtoa.

Alustavista vaihtoehdoista poiketen, Raatihuoneenkatu päädyttiin pitämään yhtenä pyöräilyn pääreitteinä. Jatkosuunnittelussa ratkaistaan, jatketaanko Raatihuoneenkadun kävelykatua Linnankadulle vai Rauhankadulle asti. Jatkosuunnittelussa ratkaistaan myös säilytetäänkö Sibeliuksenkadun ja Paasikiventien liittymä nykyisellään vai katkaistaanko se autoliikenteeltä.

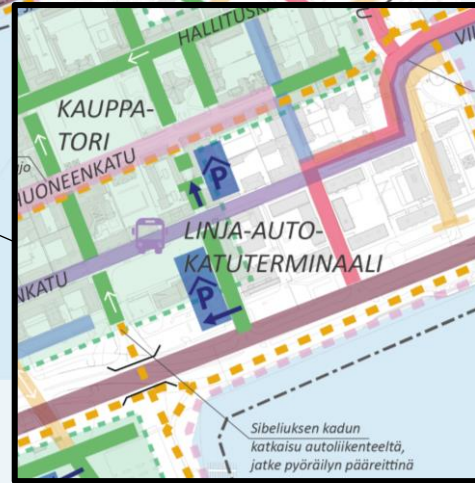
Pysäköintilaitos mahdollistetaan sekä linja-autoasemalle että kaupungintalolle ja laitokseen ajo tapahtuu eteläpuolelta niin, ettei se lisää liikennettä ydinkeskustaan. Lisäksi keskustan elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä varmistetaan säilyttämällä hidaskaduillakin kadunvarsipysäköintiä.

Tarkemmat katukohtaiset periaatteet on kuvattu seuraavilla sivuilla ja lopulliset tarkemmat ratkaisut määritetään tulevilla yleissuunnitelmissa ja katusuunnitelmissa. Tämä ratkaisu toimii keskustavisiotyön ja jatkosuunnittelun lähtökohtana ja kokonaisratkaisuna.



Liikenteen kehittämiskaavio 2045

	Suunnittelualueen raja		Hidaskatu (pysäköintitasku)
	Pääkatu (4-kaistainen)		Kävelykatu
	Kokoojkatu		Tärkeä jalankulun virkistysreitti
	Tonttikatu		Pyöräilyn pääreitti
	Pysäköintikatua (pysäköintikaistat)		Nyk. pysäköintilaitos
	Joukkoliikenteen pääreitti		Uusi pysäköintilaitos
	Hitaan liikkumisen alue		Sisäänajo pysäköintilaitokseen



Vaihtoehtoinen ratkaisu

5.2 Katujen kehittämistarpeet

Pääkadut (Turuntie, Paasikiventie, Viipurintie)

Pääkaduilla mahdollistetaan autoliikenteen sujuva eteneminen.

Kokoojakadut (Lukiokatu, Kaivokatu, Arvi Kariston katu, Vanajantie, Pikkujärventie, Hämeentie)

Kokoojakaduilla mahdollistetaan autoliikenteen sujuva eteneminen.

Pysäköintikadut (Koulukatu, Saaristenkatu, Birger Jaarlin katu, Eteläkatu, Rauhankatu)

Pysäköintikaduille on mahdollistettu kaupungin kadunvarsipysäköinti. Pysäköinti järjestetään yhtenäisinä pysäköintikaistoina, jotta paikkoja on tarjolla mahdollisimman paljon.

Joukkoliikenteen pääreitti (Turuntie–Palokunnankatu)

Joukkoliikenteen pääreittiä suoritetaan nykyisestä. Reittiä ajavat sekä kaupungin läpi kulkeva paikallisliikenne että seutuliikenne. Pääreitti yhdistää toisiinsa linja-autoaseman ja rautatieaseman, mikä helpottaa vaihtamista kulkuneuvosta toiseen. Joukkoliikennekadun mitoituksessa huomioidaan joukkoliikennekaluston vaatiman tilan tarve erityisesti Pikkutorinkujan kohdalla, mikä vaatii tarkempaa jatkosuunnittelua.

Hidaskadut (Kasarmikatu, Sibeliuksenkatu, Linnankatu, Hallituskatu, Hämeensaarentie)

Hidaskaduilla rauhoitetaan erilaisin keinoin autoliikenteen nopeuksia sekä erityisesti panostetaan katu ympäristön laatuun ja viihtyisyyteen. Hidaskadut edistävät jalankulkua ja ovat matalien reunakivien ansiosta esteettömiä. Ympäristön viihtyisyyttä lisäävät muun muassa katuvihreä, oleskelupaikat, leveät jalankulkutilat ja miellyttävät materiaalivalinnat. Pyöräilijän paikka on hidaskaduilla ajoradalla, jossa liikkuminen on matalien nopeuksien ansiosta turvallista. Hidaskaduille sijoitetaan kadunvarsipysäköintiä puiden väleihin pysäköintitaskuina.

Kävelykatu (Raatihuoneenkatu)

Raatihuoneenkatua kehitetään entistä pidempänä ja laadukkaampana kävelykatuna, johon myös Kauppatori ja kirkko luontevasti yhdistyvät. Raatihuoneenkatu toimii myös keskustan keskeisenä pyörätieyhteytenä, jossa erotetaan pyöräily kävelystä osoittamalla tila pyöräilylle. Pyöräily-yhteys ei kuitenkaan vastaa pyöräilyn laatukäytävää.

Pyöräilyn pääreitit (Lukiokatu, Arvi Kariston katu, Paasikiventie, Viipurintie)

Pyöräilyn pääreitit pyritään toteuttamaan uusien ohjeiden mukaan laadukkaasti, ja ne sijoittuvat keskustan kehälle. Pääreittien toteuttamisessa panostetaan pyöräilyn sujuvuuteen. Yhtenäiset pyöräreitit mahdollistavat nopean saapumisen keskustaan pyöräillen ja palvelevat keskustan läpikulkuliikennettä.

5.2.1 Raatihuoneenkatu

Raatihuoneenkatu on nykytilassa kävelykatu Saaristenkadulta Sibeliuksenkadulle asti. Yhtenäinen kävelykatu katkeaa Kasarmikadulla, jossa autoliikenne on pääsuuntana. Kävelykatuosuuden jälkeen katu jatkuu nykyisin itään päin yksisuuntaisena tonttikatuna, jonka ajoradan pohjoispuolella kulkee jalankulku- ja pyöräväylä.

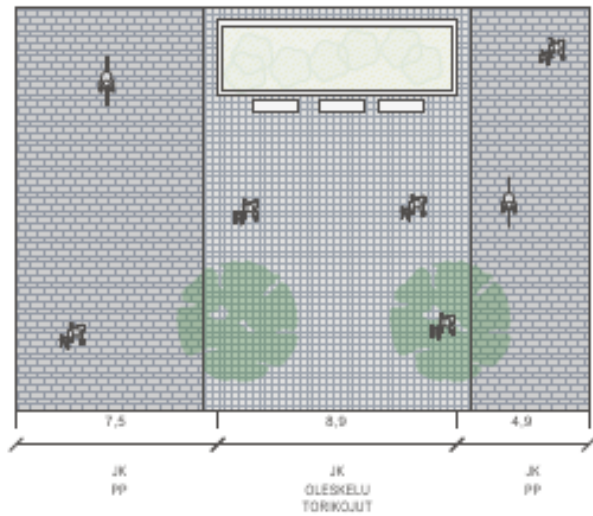
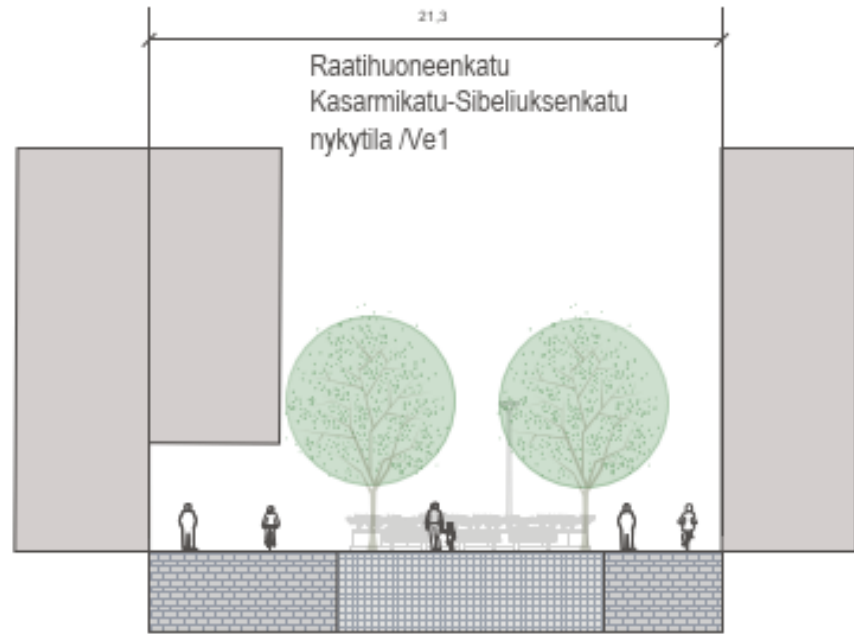
- Kävelykatua jatketaan Linnankadulle, mikä rauhoittaa Torin ympäristöä ja Sibeliuksenkatua
- Kävelykatuosuutta parannetaan niin, että keskelle katua rakennetaan pyörätie. Näin saadaan varmistettua laadukas itä-länsisuuntainen pyörätieyhteys keskustaan sekä keskustan läpi.
- Raatihuoneenkatua jatketaan Linnankadusta itään päin hidaskatuna tai pyöräkatuna, jolla ajorata on keskellä hieman leveämpänä. Pyöräily tapahtuu sekaliikenteenä ajoradalla.
- Autoilun läpiajo estetään Arvi Kariston kadulle
- Katuympäristöltään Raatihuoneenkadusta tehdään erityisen korkeatasoinen. Koko katutila on kivetty ja kadun kalusteet tukevat kadulle ominaista tunnelmaa. Tavoitteena on, että Raatihuoneenkatu houkuttelee liikkumisen lisäksi myös oleskelemaan.



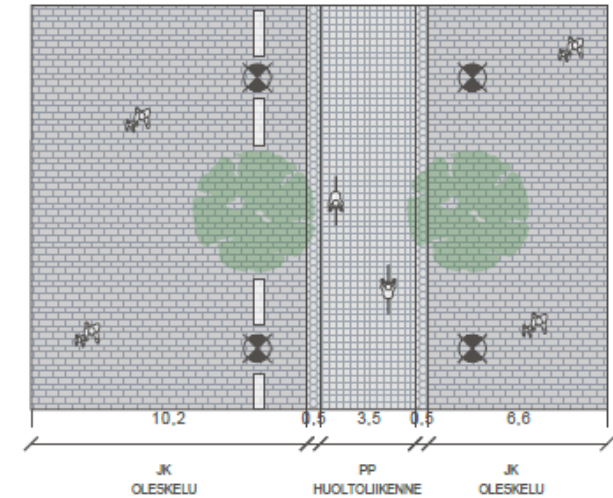
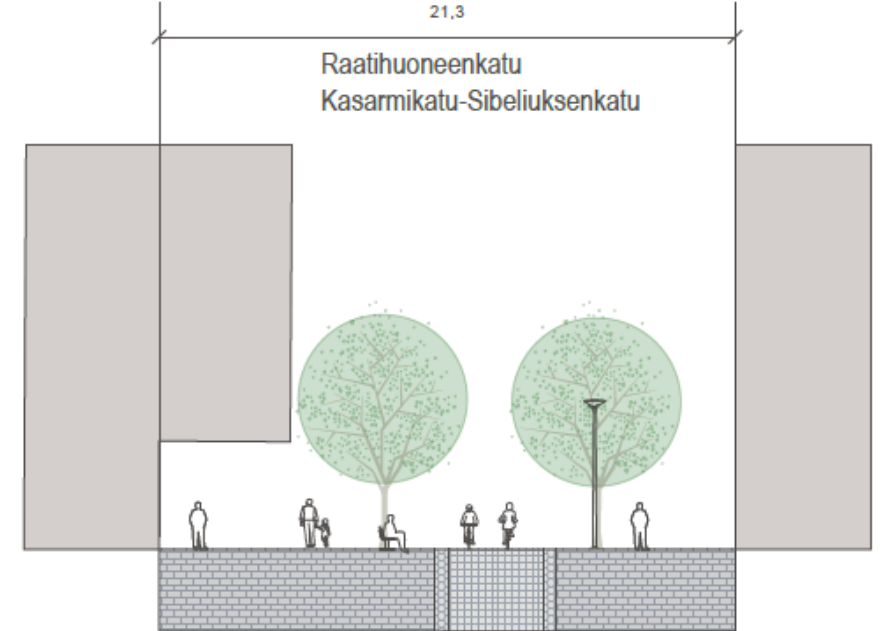
Raatihuoneenkatu nykytilassa Sibeliuksenkadulta itään.

Esimerkkikuvia kävelykadusta, jolla on osoitettu oma tila pyöräilylle (Växjö, Ruotsi).





- Oleskelu vietään kadun keskeltä kadun reunoille, jotta pyöräilylle ja huoltoliikenteelle voidaan muodostaa sujuva väylä kadun keskelle.





Raatihuoneenkatu nykytilanteessa



Visiokuva Raatihuoneenkadusta tavoitetilanteessa

5.2.2 Sibeliuksenkatu

Sibeliuksenkatu on nykytilassa yksisuuntainen autopainotteinen katu, jossa on kaksi kapeaa ajokaistaa samaan suuntaan ja pysäköintiä kadun molemmin puolin. Katu johtaa Paasikiventielle keskustaan ja torille yksisuuntaisena. Tilaa autoille on usean kaistan leveydeltä, vaikka ajo on vain yhteen suuntaan. Leveä ajorata kannustaa suuriin nopeuksiin keskusta-alueella lisäten onnettomuusriskiä mm. suojateillä. Pyöräily kadulla on nykytilassa ajoradalla, mutta nupukivien vuoksi Sibeliuksenkatu ei ole mukava eikä houkutteleva pyöräilyreitti.

Katutilaa on tarve jäsenellä liikennemuodoille tasapuolisemmin, mikä tehdään muuttamalla katu hidaskaduksi. Autoille säilytetään yksi ajokaista, kadulle lisätään puita ja jalkakäytäviä levennetään. Vastasuuntaan ajavalle pyöräliikenteelle toteutetaan pyöräkaista, mikä mahdollistaa kadun muuttamisen pyöräkaduksi tulevaisuudessa. Nupukivet säilytetään ajoradalla, mutta pyöräkaistalle vaihdetaan katuympäristöön sopiva tasainen kiveys. Pysäköinti sijoitetaan erilliselle pysäköinti- ja viherkaistalle, joka jäsentee katutilaa ja tekee siitä viihtyisämmän. Kaistalle sijoitetaan puustutuksia viihtyisyyden parantamiseksi. Katuosuuksilla, joissa on leveämpi katutila, kadunvarsipysäköintiä sijoitetaan molemmin puolin katua. Kapeilla osuuksilla sitä on vain toisella puolella katua.

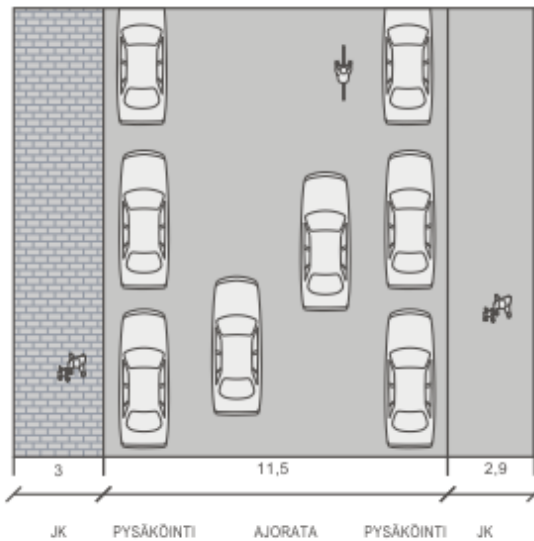
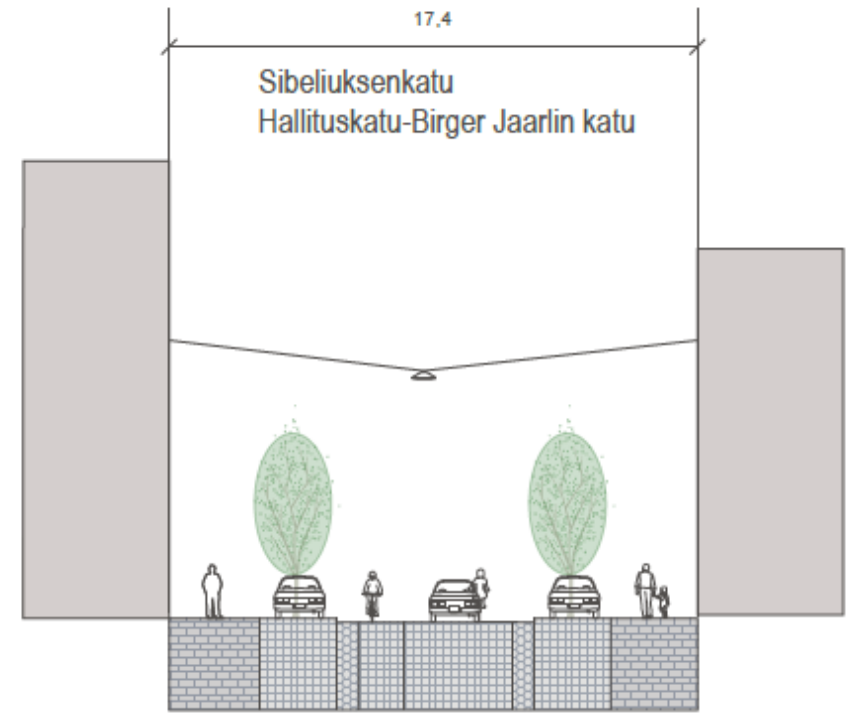
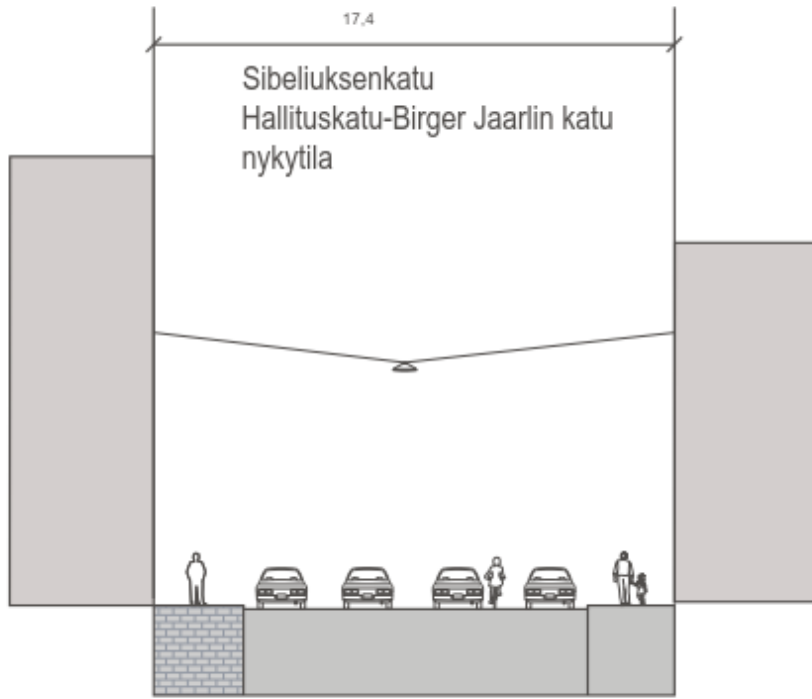
Sibeliuksenkadun liittymät tulee erityisesti tarkastella jatkosuunnittelussa turvallisuuden kannalta.



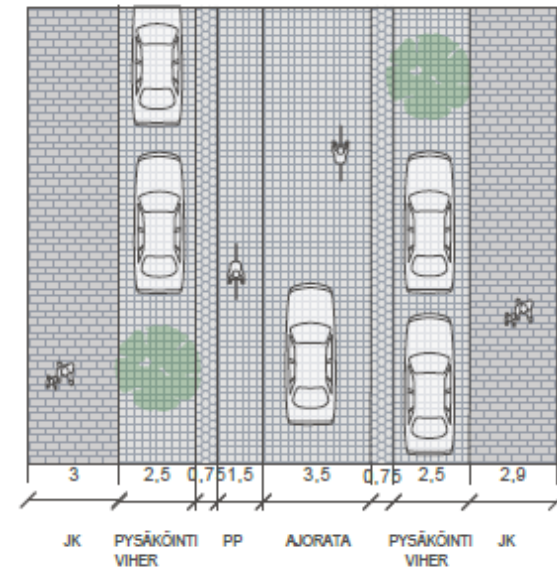
Sibeliuksenkatu nykytilassa



Esimerkkikuva pyöräkaistasta tasisella, pyöräilyyn soveltuvalla kiveyksellä.



- Pysäköinti erotellaan omille kaistoilleen, ja pysäköintikaistalle tuodaan puustutuksia.
- Ajourataa kavennetaan, ja vastakkaiseen suuntaan tuodaan pyöräkaista.
- Jatkosuunnittelussa järjestettävissä huolto- ja jakeluliikenteelle pysäköintitilaa





Sibeliuksenkatu nykytilanteessa



Visiokuva Sibeliuksenkadusta tavoitetilanteessa

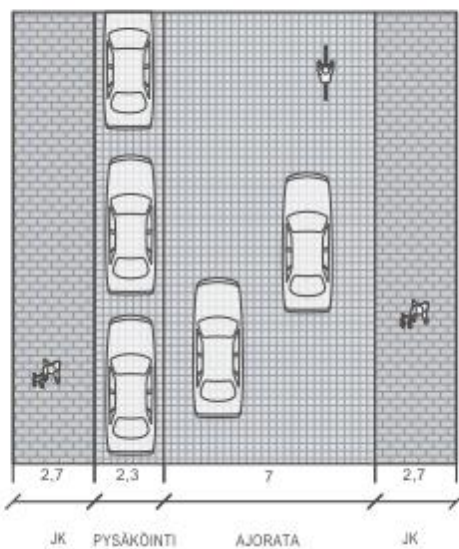
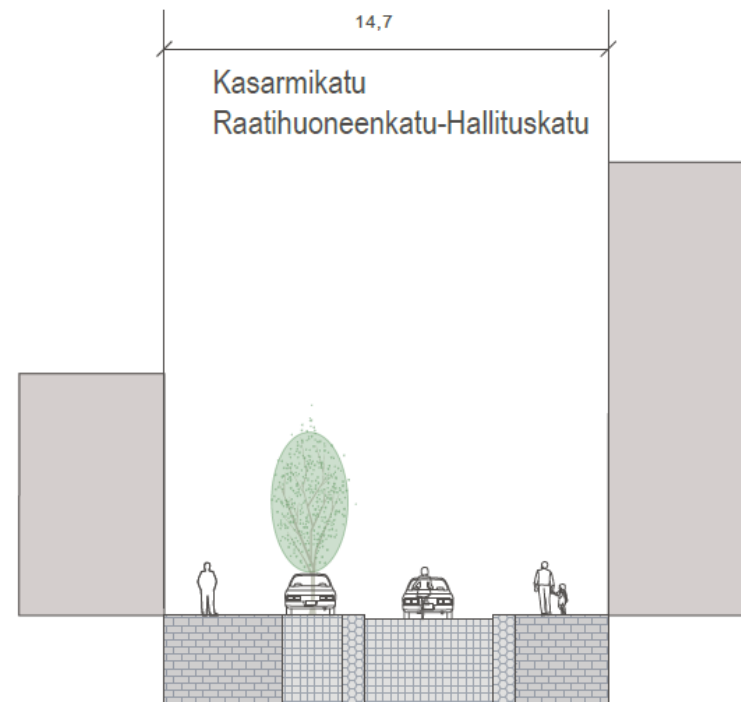
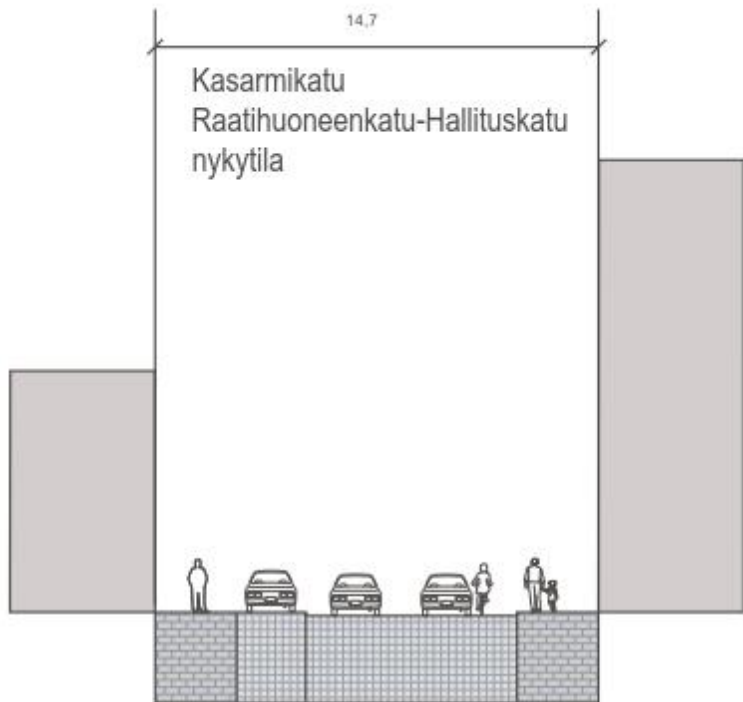
5.2.3 Kasarmikatu

Kasarmikatu toimii keskustan pohjoisena sisääntuloväylänä Tampereentien jatkeena sekä Sibeliuksenkadun parina. Kasarmikatu on nykytilassa autopainotteinen katu, jossa on kaksi kapeaa ajokaistaa samaan suuntaan ja pysäköintiä kadun molemmin puolin. Leveä ajorata kannustaa liian suuriin nopeuksiin keskusta-alueella lisäten onnettomuusriskiä mm. suojaiteilla, ja pitkät kahden kaistan ylittävät suojatiet ovat liikenneturvallisuusongelma. Pyöräily kadulla on nykytilassa ajoradalla, mutta nupukivien vuoksi se ei houkuttele pyöräilemään.

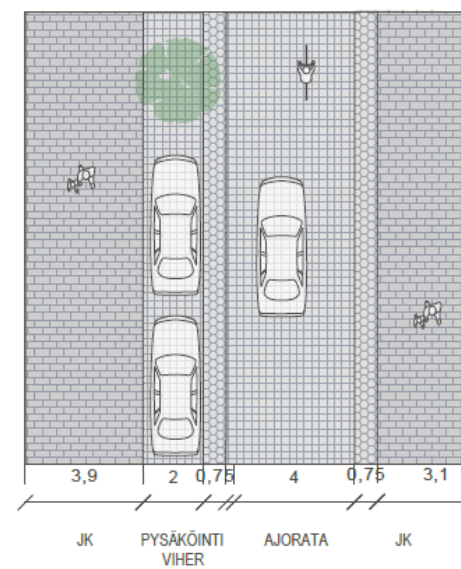
Sibeliuksenkadun tavoin Kasarmikatu muutetaan keskustan hidaskaduksi, jossa säilyy kadunvarsipysäköintiä. Autoille säilytetään yksi ajokaista, ja lisää tilaa annetaan jalankululle sekä katuvihreälle. Pysäköinti sijoitetaan erilliselle pysäköinti- ja viherkaistalle, joka jäsentee katutilaa ja tekee siitä viihtyisämmän. Kaistalle sijoitetaan puustutuksia viihtyisyyden parantamiseksi. Pyöräilyn mukavuutta voidaan parantaa päällystämällä osa nupukiveyspäällysteisestä ajoradasta ympäristöön sopivalla tasaisella kiveyksellä.



Kasarmikatu nykytilassa



- Ajourataa kavennetaan, jotta jalkakäytävälle saadaan lisää tilaa.
- Pysäköintikaistalle tuodaan puustutuksia.
- Jatkosuunnittelussa järjestettävissä huolto- ja jakeluliikenteelle pysäköintitilaa



5.2.4 Hallituskatu

Hallituskatu on nykyisin yksisuuntainen pysäköinti- ja joukkoliikennekatu, jossa bussit ajavat Turuntieltä Kasarmikadulle asti kahteen suuntaan.

Hallituskatu muutetaan hidaskaduksi. Kadun varrelle jätetään kadunvarsipysäköintiä mm. liike-elämän tarpeisiin. Kirjastokatu sekä Saaristenkatu–Kasarmikatu-osuus toteutetaan kaksisuuntaisena ja avataan kaikelle liikenteelle parantamaan saavutettavuutta. Loput kadusta päädyttiin jättämään suunnitelmassa yksisuuntaiseksi pysäköintipaikkojen säästämiseksi.

Kadulle toteutetaan puurivit pysäköintikaistalle lisäämään vihreyttä. Pääosin pysäköintirivit pysyvät nykyisissä kohdissa vaihdellen yksi- tai kaksirivisinä.

Kadun liittymiin tulee kiinnittää jatkosuunnittelussa huomioita, koska katu on osittain kaksisuuntainen, sekä jatkossa sitä risteää Sibeliuksenkadulla ja Kasarmikadulla kaksisuuntainen pyöräliikenne. Erityisesti Hallituskadun ja Kasarmikadun liittymä tulee suunnitella niin, että Hallituskatua itään päin ajavat autoilijat ymmärtävät, että kaksisuuntaisuus päättyy Kasarmikatuun. Jatkosuunnittelussa voidaan tutkia myös koko kadun muuttamista kaksisuuntaiseksi, vaikka se poistaisi enemmän pysäköintipaikkoja. Kaksisuuntaisuus parantaisi kirkon ja torin saavutettavuutta.

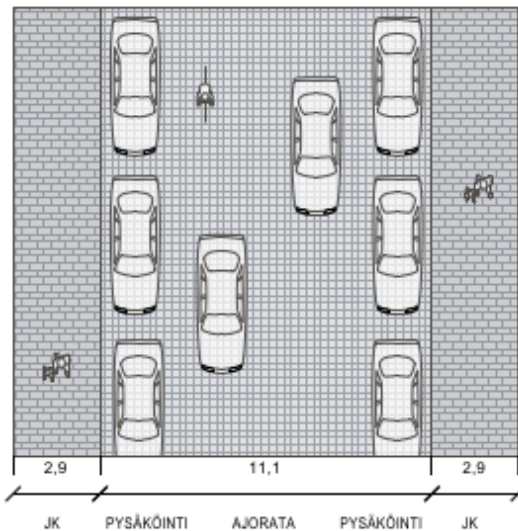
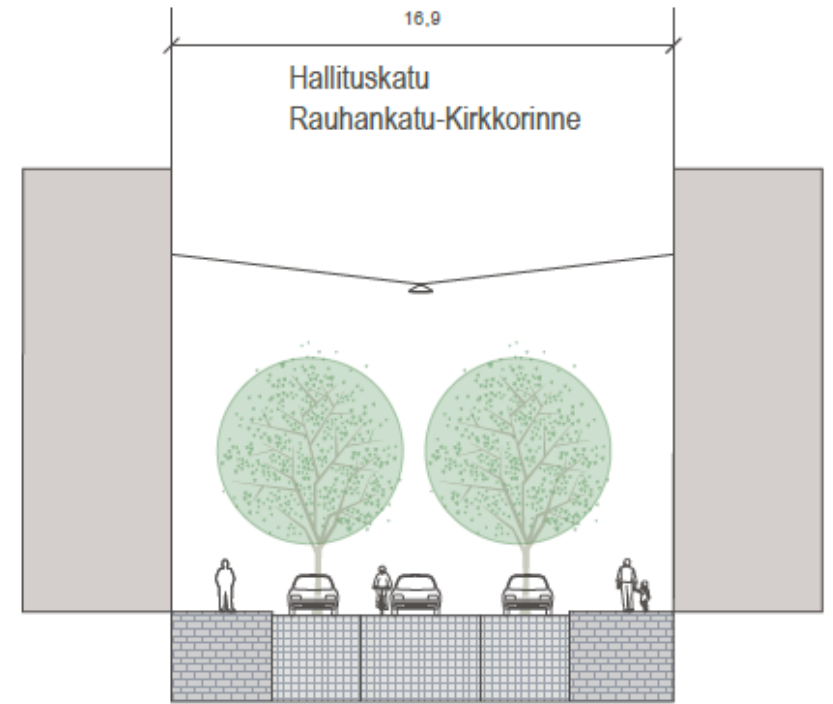
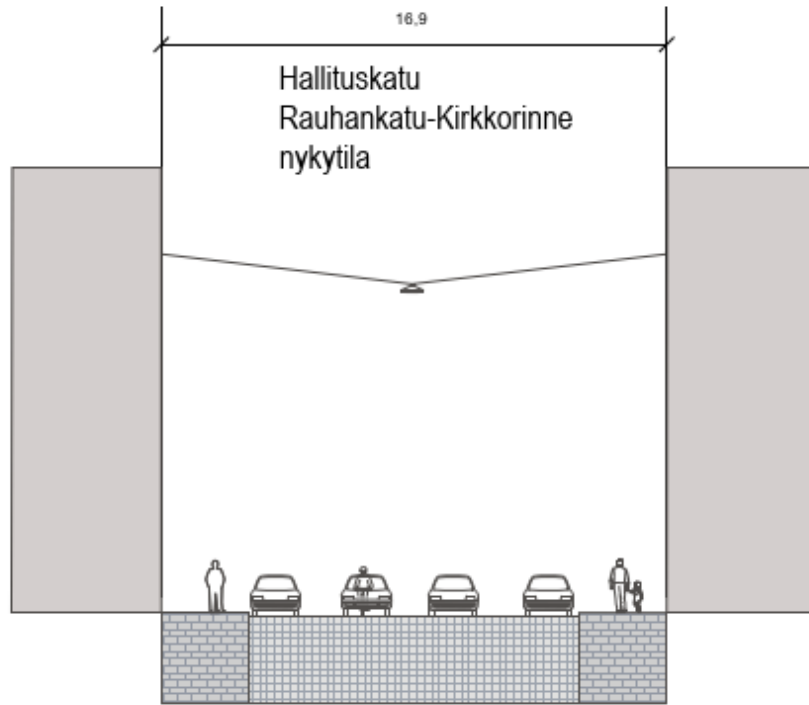
Pyöräilyn sallimisesta molempiin suuntiin päätetään jatkosuunnittelussa. Pyöräilyn pääreitti kulkee viereistä Raatihuoneenkätua, jolloin kaksisuuntaisen pyöräilyn salliminen Hallituskadulla ei ole välttämätöntä verkoston kannalta.

Hallituskatu
nykytilanteessa

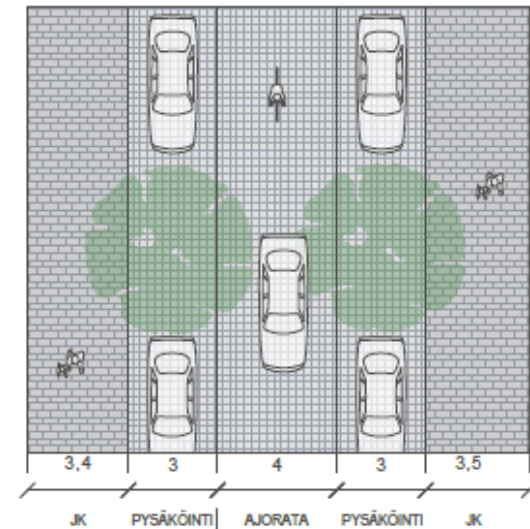


Esimerkkikuva
hidaskadusta puu-
/viherkaistoilla





- Ajoinaavaa kaventaa, jotta jalkakäytävälle saadaan lisää tilaa.
- Pysäköinti siirretään omille kaistoilleen, ja niille tuodaan puustutuksia.
- Jatkosuunnittelussa järjestettävissä huolto- ja jakeluliikenteelle pysäköintitilaa





Hallituskatu nykytilanteessa
Arvi Kariston kadulta torin suuntaan



Visiokuva Hallituskadusta tavoitetilanteessa

5.2.5 Lukiokatu

Lukiokatu on kokoojaku, ja osa keskustan ohittavaa kehää. Lukiokadulla on 7,5–13 metriä leveä ajorata ja kapeat jalkakäytävät. Pysäköintiä on useimmissa kortteleissa kadun molemmin puolin. Kaikissa kadun liittymissä Saaristenkatua lukuun ottamatta on liikennevalot, joihin kadun muutokset tulevat vaikuttamaan myös.

Lukiokatu on autoilun kehäkatu, ja lisäksi sen kautta kulkee liikennesuunnitelmassa yksi pyöräilyn pääväylistä. Kadun länsiosassa pyöräväylän rakentaminen onnistuu helposti, mutta itäosassa Sibeliuksenkadun ja Arvi Kariston kadun välinen osuus vaatii tarkempaa suunnittelua kadun kapeuden ja mäkisyyden vuoksi. Pyöräilyn pääreitit viemistä Koulukadulle korkeuserojen välttämiseksi tutkittiin myös, mutta se hylättiin kadun nupukiven ja kulttuurihistoriallisten arvojen vuoksi.

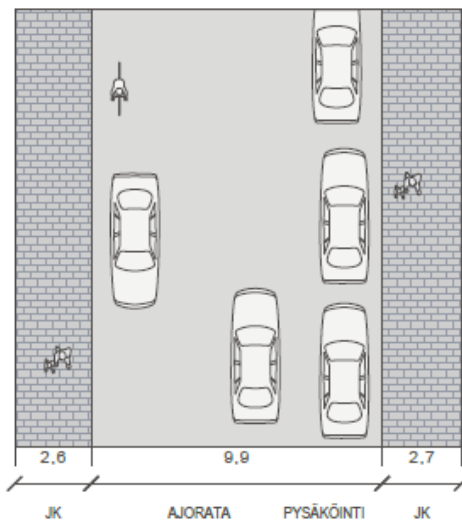
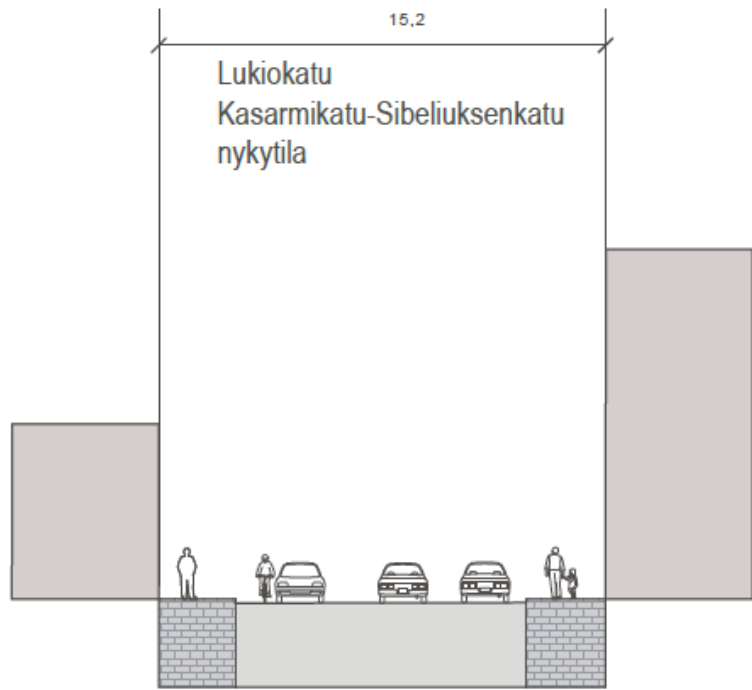
Kaventamalla aavistuksen kaikkien kulkutapojen väyliä, erityisesti Sibeliuksenkadun ja Rauhankadun välillä, pyöräväylä on mahdollista toteuttaa Lukiokadulle. Kapean tilan johdosta pyöräreitti tulee toteuttaa yksisuuntaisina pyöräteinä molemmin puolin katua. Pitkällä tähtäimellä Lukiokadun merkitys pyöräilyn pääväylänä kasvaa, kun Asemanrannan jalankulku- ja pyöräilyilta toteutuu myöhemmin tulevaisuudessa, ja suunnittelussa onkin keskeistä kytkeä pyöräilyn pääreitti siltaan.

Pyöräilyn ja jalankulun turvallisuuden parantamiseksi tulevaisuudessa Lukiokadulle ohjautuvaa autoliikennettä tulee pyrkiä rauhoittamaan ohjaamalla keskustan läpi kulkeva itä-länsisuuntainen autoliikenne tehokkaammin Paasikiventielle ja tekemällä järjestelyjä ajonopeuksien hillitsemiseksi, kuitenkin säilyttäen pelastusliikenteen ja muun raskaan liikenteen reitti. Turvallisuuden parantaminen on erityisen tärkeää siksi, että katu on osa koulureittiä.

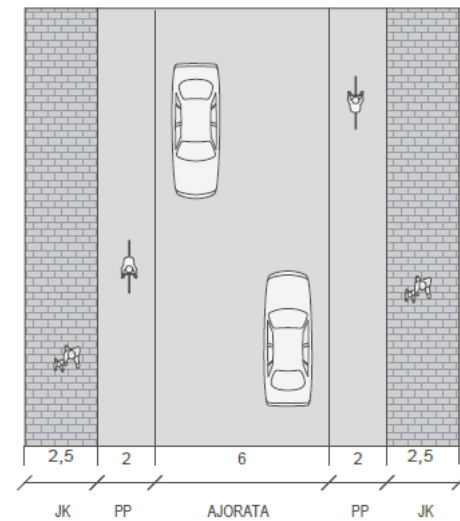
Turvallisuuden kannalta Lukiokadun ja Arvi Kariston kadun mutka on ongelmallinen, jos itään päin kulkeva pyöräliikenne ylittää Arvi Kariston kadun suoraan. Tässä selvityksessä ratkaisuksi on esitetty ohjata itään päin ajavat pyöräilijät kääntymään ensin Arvi Kariston kadulle ja ajamaan sen länsipuolta Birger Jaarlin kadun liittymään. Kaaviokuva liittymän pyöräväylistä on esitetty kohdassa 5.2.6. Arvi Kariston katu ja Viipurintie.



Lukiokatu nykytilassa



- Kaikkien kulkutapojen tilaa kavennetaan hieman
- Lisätään yksisuuntaiset pyörätiet molemmin puolin katua



5.2.6 Arvi Kariston katu ja Viipurintie

Arvi Kariston katu ja Viipurintie toimivat keskustan kehänä ja kokoojakatuina jatkossakin, mutta kehitystarpeena on rauhoittaa Viipurintietä ohjaamalla keskustan ohittavaa liikennettä entistä enemmän Paasikiventielle.

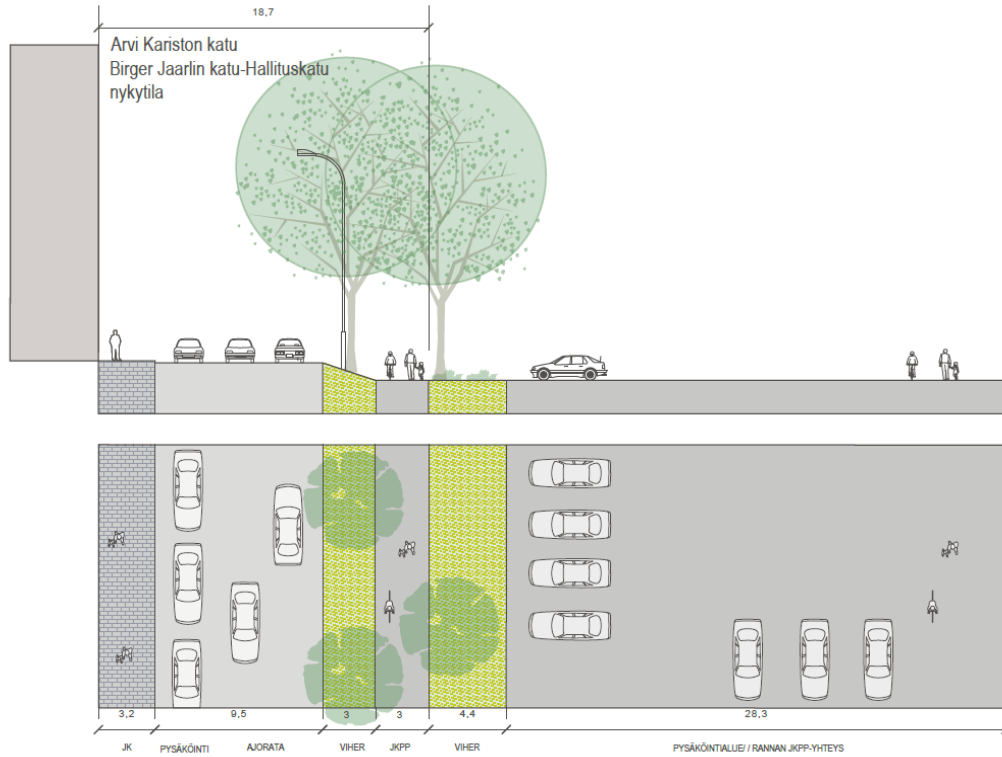
Arvi Kariston kadun liittymiä parannetaan, ja niihin tehdään rauhoittamistoimenpiteitä. Raatihuoneenkadun liittymä korotetaan ja katkaistaan autoliikenteeltä, ja autoilun pääsuunta ohjataan etelään Palokunnankadulle, mikä tukee joukkoliikennettä ja lisää liikenneturvallisuutta.

Lukiokadulta saapuvien pyöräilijöiden turvallisuuden varmistamiseksi Lukiokadulta saapuvaa yksisuuntaista pyöräväylää jatketaan Arvi Kariston kadun mutkan yli Birger Jaarlin kadun liittymään saakka. Liittymään tehdään pyöräilijöille ylitys Arvi Kariston kadun yli Laivarannan puolelle. Tällöin Lukiokatua itään ajavat pyöräilijät eivät ylitä Arvi Kariston katua suoraan, mikä parantaa heidän turvallisuuttaan. Kadun itäpuolella oleva varsinainen pyöräilyn pääreitti jatkuu kaksisuuntaisena Lukiokadulla Asemanrannan siltaan asti.

Viipurintien ajorataa esitetään kavennettavaksi Hämeentien liittymään saakka, jolloin saadaan parannettua kävely- ja pyöräily-yhteyttä keskustan ja rautatieaseman välillä.

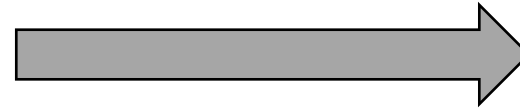


Arvi Kariston katu nykytilassa



VE 1 (Suositeltu ratkaisu)

- Ajorataa kavennetaan
- Levennetään viherluiskaa
- Nykyisestä jalankulku- ja pyörätiestä tehdään kaksisuuntainen pyörätie ja jalankulku ohjataan rantaan
- Vaatii uudet puuistutukset

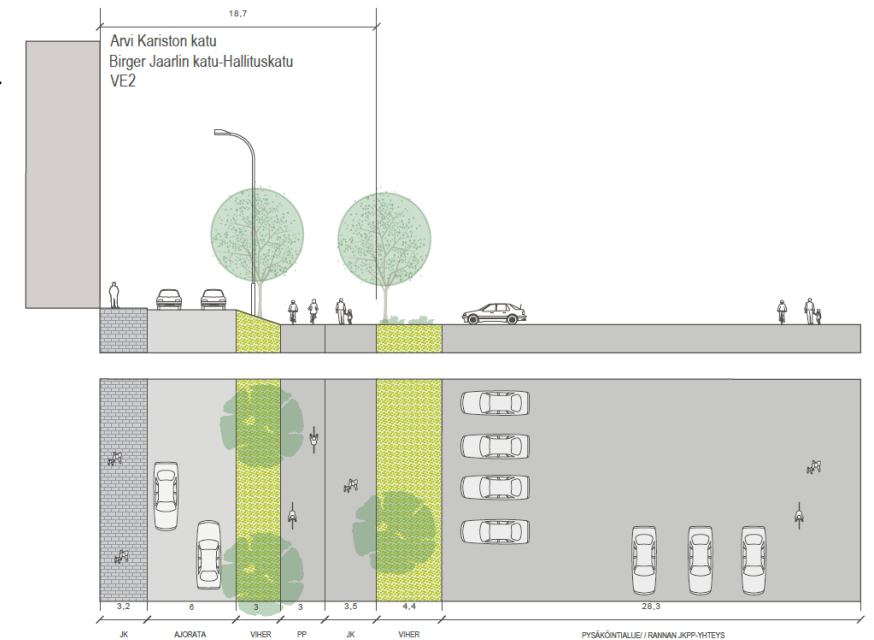
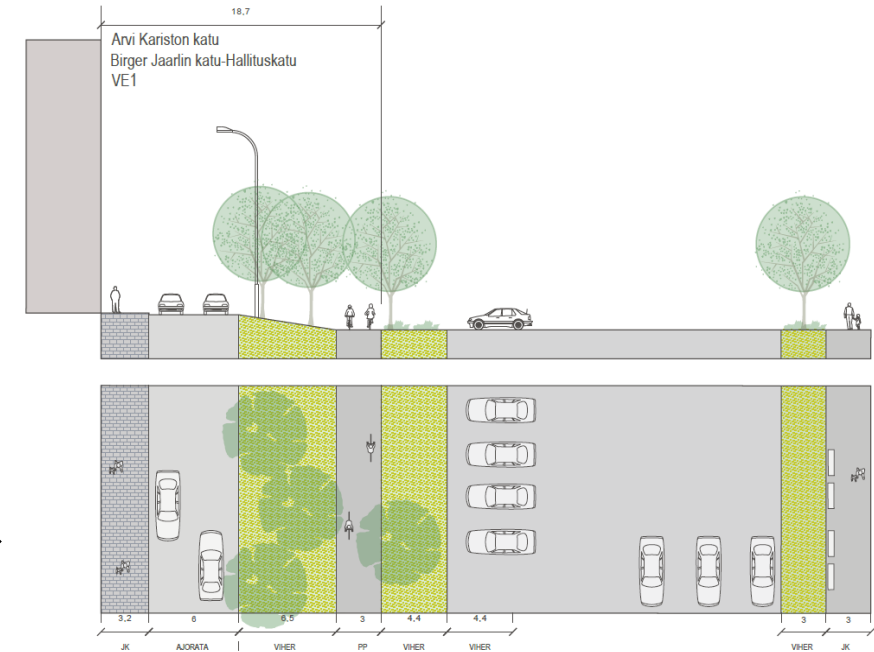


TAI



VE 2

- Ajorataa kavennetaan
- Nykyisestä jalankulku- ja pyörätietä levennetään niin, että reittien laatutaso paranee nykyisestä
- Vaatii uudet puuistutukset



5.3 Linja-autoaseman uudet liikennejärjestelyt

Linja-autoaseman sijainteja vertailtiin tilavarauksen suhteen vielä tarkemmin Palokunnankadulla, Eteläkadulla ja Kaivokadulla. Vertailut on esitetty liitteessä 1.

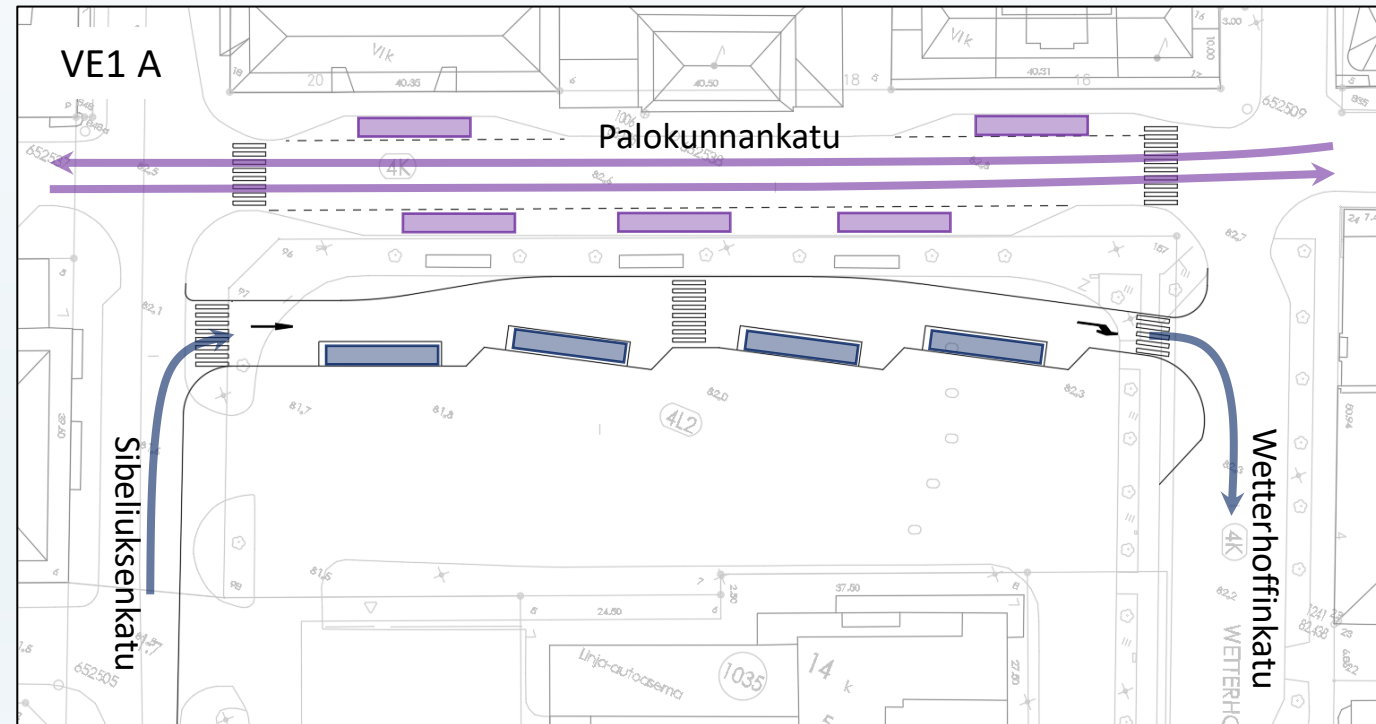
Vertailun tuloksena parhaana vaihtoehtona nähtiin Palokunnankadulle sijoittuva vaihtoehto. Vertailussa versiona käytettiin kaukoliikenteelle erillistä nykyiselle linja-autoaseman aukiolle sijoittuvaa ratkaisua. Yksinkertaisimpana versiona kaukoliikenteen järjestelyt oltaisiin voitu järjestellä Palokunnankadulle eteläreunan pitkää pysäkkialuetta hyödyntäen. Paikallis- ja seutuliikenne voisi nykyisillä vuoromäärillä toimia lyhyemmällä pysäkkialueella, jolloin kaukoliikenteelle varattaisiin toinen pääty pysäkkialueesta. Kaukoliikenteen pysäkkitoiminnot vievät matkatavaroiden purun/lastauksen takia paikallisliikennettä enemmän aikaa, joten sen käyttämän pysäkkialueen tulee olla paikallisliikenteestä erotettu.

Palokunnankadun vaihtoehdossa etuina nähtiin sen hyvä kytkeytyvyys paikallisliikenteeseen sekä matkustajalle on mahdollista toteuttaa miellyttävät odotustilat ja palvelut.

Eteläkadun vaihtoehdossa ainoana etuna Palokunnankadun vaihtoehtoon oli se, että se vapauttaisi koko linja-autoaseman torin muuhun käyttöön. Vaihtoehto on kuitenkin matkustajien kannalta selvästi vähemmän epäviihtyisä ja vaihtoyhteydet paikallisliikenteeseen huononee. Myös tilallisesti kaavailtu tontti on ahdas.

Kaivokadun vaihtoehto oli käytettävissä olevan tilan puolesta kaikkein tiukin, tai se olisi edellyttänyt hyvin kalliita kansiratkaisuja. Maantasoversio edellyttää tasoerojen takia hissi/porrasratkaisuja ja matkustajien odotustiloista oli hankala saada viihtyisät. Vaihtoehdossa kaukoliikenne myös joutuisi ajajelemaan varsin ruuhkaisessa katuverkossa Kaivokadun sekä Turuntien ympäristössä ja aseman liikenne risteää pysäköintilaitosten liikenteen kanssa.

Tämän vertailun perusteella suositeltava vaihtoehto pienentää kaukoliikenteen tarvitseman ajotilan linja-autoaseman aukiosta paljon nykyistä pienemmäksi vapauttaen tilaa merkittävästi muuhun kehitettävään käyttöön ja täydennysrakentamiselle. Vaihtoehdossa kaukoliikenne saapuu Paasikiventietä kääntyen joko Saaristenkadulta Palokunnankadun kautta Sibeliuksenkadulle tai Kasarmikadulta Eteläkadun kautta Sibeliuksenkadulle, josta on kääntymisen aukion pohjoisosassa olevalle 1-suuntaiselle bussikadulle. Bussikadulle on esitetty neljä hammastettua lähtölaituria aukion puolelle. Kaukoliikenteen poistuminen tapahtuu Wetterhoffinkadun kautta Paasikiventielle. Linja-autoaseman sijainnista ja tilatarpeista tulee laatia erillinen tarkempi selvitys.



Linja-autoaseman ehdotettu ratkaisu

5.4 Pysäköinnin kehittäminen

Tässä suunnitelmassa hidaskaduille jätetään kadunvarsipaikkoja, mutta niitä vähennetään nykyisestä ns. maksimitilanteesta. Hidaskaduilla katuvihreälle ja puille tehdään lisää tilaa, minkä seurauksena autopaikat vähenevät. Jäävät autopaikat jäsenellään hidaskaduille selkeämmin. Lisäksi keskustaan muodostetaan muutamia "pysäköintikatuja", joissa autopaikat maksimoidaan ja ne tukevat suurempia pysäköintilaitoksia.

Kehittämissuunnitelmaa ei sidota mihinkään pysäköintiratkaisuun vaan pysäköinti on keskustan elinvoimaisuutta tukeva palvelu. Kehittämissuunnitelmassa pysäköintiin ajo tapahtuu keskustan kehältä joko pysäköintilaitoksiin tai -kaduille. Saavutettavuuden näkökulmasta pysäköintitalon tulee sijaita suhteellisen lähellä kävelykatua sekä uuden maankäytön alueita, joita molempia sen tulee palvella. Tähän sopii niin linja-autoaseman kuin kaupungintalon kortteli, kunhan pysäköintiajo toteutetaan kehältä eikä torin tai kävelykadun alueita, jotka halutaan rahoitettavan.

- Johtopäätöksenä on, että kadunvarsipysäköintiä voi keskustasta vähentää hidaskaduilta ilman, että elinvoimaisuus kärsii
- Keskusta tarvitsee uuden pysäköintitalon lähelle kävelykatua, joka palvelee niin palveluita kuin uutta maankäyttöä. Kehittämissuunnitelmaan sopii niin linja-autoaseman kuin kaupungintalon korttelit pysäköintitalolle. Karkea arvio tämän kokoluokasta on 400-600 ap. Uuden maankäytön pysäköintitarve on tätä suurempi. Suurin osa siitä sijoitetaan tonteille, minkä lisäksi yleinen pysäköintilaiton velvoitepysäköinteineen antaa joustavuutta ja täydennysrakentamiselle mahdollisuuksia etenkin ydinkeskustan osalta.

Kadunvarsipysäköinnin määrä tarkentuu tarkemmissa katusuunnitelmissa, mutta kehittämissuunnitelma ohjaa autopaikkojen vähentämiseen hidaskaduilta ja niiden korvaamiseen rakenteellisesti. Tätä tukee myös autoilun sähköistyminen ja latausmahdollisuuksien toteuttaminen pysäköintitaloihin ja -alueisiin. Kadunvarsille tämä on kallista ja vaatisi Hämeenlinnan kaupungin osallistumista niihin.

Jakelu- ja huoltoliikenne

Huoltoliikennettä helpotetaan toteuttamalla Raatihuoneenkadulle pyöräilylle ja huollolle tarkoitettu ajoväylä, säilyttäen kuitenkin Saaristenkadun nykyinen ajoeste kävelykadun alussa. Huoltoliikenteen ja jakeluliikenteen pysäköintiä tulee ohjata kävelykadulla niin, että se tapahtuu ruuhka-aikojen ulkopuolella tiettyinä lyhyinä ajanjaksoina. Muilla kaduilla voidaan joitain kadunvarsipysäköintipaikkoja varata huoltoliikenteen käyttöön.



5.5 Katuympäristö

Tämän työn yhteydessä pidetyissä työpajoissa viihtyisyys on määritelty yhdeksi viidestä tärkeimmästä tavoitteesta. Katuympäristöjen laadukkaisiin materiaali-, kaluste- ja kasvillisuusvalintoihin sekä yksityiskohtiin panostamalla voidaan merkittävästi vaikuttaa katujen viihtyisyyteen ja tunnelmallisuuteen.

Hämeenlinnan ydinkeskusta sijoittuu maisemallisesti hienoon paikkaan Vanajaveden äärelle. Ydinkeskustan pohjoispuolella sijaitseva Hämeen linna puistoineen on kaupungin tunnistettava maamerkki ja tunnelman luoja. Vanajaveden ranta ja Hämeen linnan alue kuuluvat Hämeenlinnan kansallisen kaupunkipuiston alueeseen. Myös osa ydinkeskustan katuverkostosta on osa kansallista kaupunkipuistoa. Näillä katuosuuksilla Lukiokadulla, Koulukadulla ja Linnankadulla tulee erityisesti kiinnittää huomiota katuympäristöön ja vaalia niiden nykytilaa.

Katuverkoston selkeys

Tässä työssä on laadittu liikenteen kehittämiskaavio ja luotu tavoitteita erityyppisten katujen kehittämiselle. Katuympäristön ratkaisuilla voidaan tukea asetettuja liikenteellisiä tavoitteita. Samantyyppisten katualueiden yhtenäinen ulkoasu tekee katuverkostosta helpommin hahmotettavan.

Katuverkoston laadukkaimmat materiaalit, näyttävimmät istutukset ja hienoimmat kadun kalusteet tulisi sijoittua kävelykadulle ja hidaskaduille.

Keskustan omaleimaiset piirteet

Hämeenlinnan katuympäristöjen kehittämisessä tuodaan esiin juuri Hämeenlinnan keskustalle ominaisia piirteitä, jotka erottavat sen muista kaupungeista. Hämeenlinnalle ominaisia, tunnistettavia piirteitä ovat kaupungin keskustaa halkova Vanajavesi sekä keskustassa sijaitseva Hämeen linna. Liikenteen kehittämiskaaviossa nämä alueet on liitetty vahvemmin osaksi keskustan reittiverkostoa. Jatkosuunnittelussa katuympäristöjen materiaali-, kaluste- ja kasvillisuusvalinnoilla voidaan tuoda vahvemmin esiin yhteyttä vesistöön ja linnaan.



Näkymä Vanajavedelle Ystävydenpuistosta.



Näkymä Kustaa III:n kadulta kohti Hämeen linnaa.



Tunnelmallisten katukiveysten vaaliminen

Monet keskustan kaduista ovat nykytilanteessa luonnonkiveyspäällysteisiä. Kiveykset luovat kaduille tunnelmaa, kertovat alueen historiasta ja lisäävät katualueiden viihtyisyyttä. Siksi nykyiset katukiveykset tulee jatkosuunnittelussa pyrkiä säilyttämään. Mikäli kiveyksiä joudutaan purkamaan, olisi hyvä tutkia mahdollisuuksia kiven uudelleen käyttöön sopivammassa kohteessa. Kiveyspinnat tukevat erityisesti kävelykadun ja hidaskatujen tunnelmaa.

Pyöräilylle osoitetuilla alueilla luonnonkiveykseen yhdistetään pyöräilyyn paremmin soveltuvia kiveysmateriaaleja. Tarkoitukseen sopivat pinnaltaan sileät ja tasaiset luonnonkivet ja betonikivet.

Vehreyden lisääminen

Katuvihreän eli katualueen kasvillisuuden lisääminen tarjoaa väriä ja vaihtelua katuympäristöön. Uusilla hidaskaduilla on osoitettu katupuulle tilaa kadunvarsipysäköinnin lomaan. On suositeltavaa käyttää ainakin merkittävimmillä alueilla kookkaita taimia, jotta katupuut tarjoaisivat kaupunkiin vihreää ilmettä mahdollisimman nopeasti. Katupuiden lisäksi kadulle voidaan jatkosuunnittelussa sijoittaa esimerkiksi pensasistutuksia, köynnöspylväitä ja näyttäviä kausi-istutuksia.

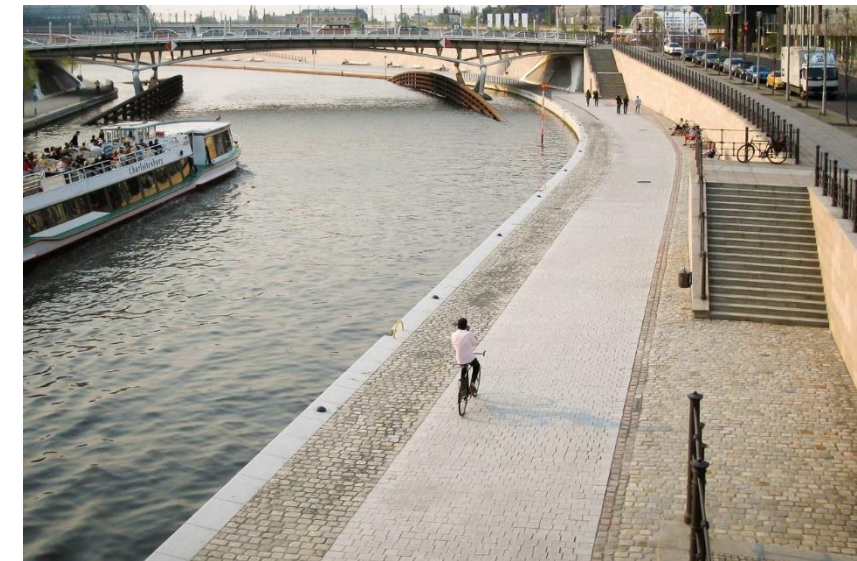
Katupuut voidaan istuttaa kadun viheralueille tai kiveytyille alueille kantavaa kasvualustaa hyödyntäen. Jatkosuunnittelussa määritellään tarvittavat kasvualustat ja kantavat kasvualustat. Mikäli katualueille jatkosuunnittelussa mahtuu suurempia viheralueita, on syytä tutkia, voidaanko niitä hyödyntää hulevesien käsittelyssä.

Oleskelupaikkojen lisääminen

Katuympäristön viihtyisyyttä parantavat kadun varteen sijoitetut oleskelupaikat, joille voi pysähtyä levähtämään tai viettämään aikaa. Jatkosuunnittelussa oleskeluun houkuttelevia penkkejä, istuinryhmiä sekä penkki-pöytä-yhdistelmiä voidaan sijoittaa erityisesti kävelykadulle ja rauhallisille hidaskaduille.



Kiveys Tukholmassa (kuvan lähde: Landezine)



Kiveys Berliinissä (kuvan lähde: Landezine)

Katuympäristö – esimerkkikuvat 1/2



Esimerkki hidaskadulle soveltuvista kiveyksistä ja istutuksista Tukholmasta (kuvan lähde:Landezine)



Esimerkki hidaskadulle soveltuvista kiveyksistä ja istutuksista Tukholmasta (kuvan lähde:Landezine)

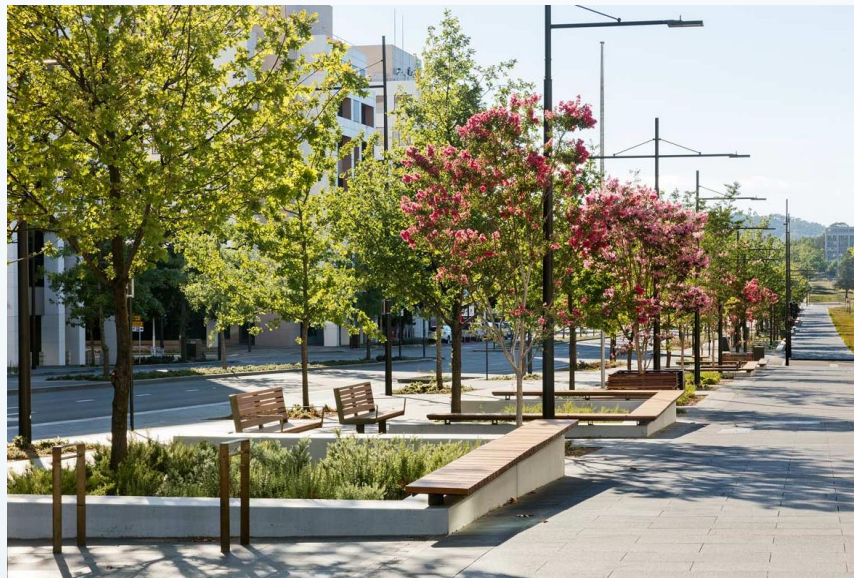


Esimerkki hidaskadulle soveltuvista kiveyksistä Odensesta (kuvan lähde: Kalle Vaismaa)

Katu ympäristö – esimerkkikuvat 2/2



Esimerkki monimuotoisista istutuksista ja yksilöllisistä kalusteista sekä taideaiheista Tukholmasta (kuvan lähde: Landezine)



Esimerkki kadun varteen sijoittuvasta monipuolisesta kasvillisuudesta ja oleskelupaikoista Canberrasta (kuvan lähde: Landezine)



Esimerkki katupuuistutuksista ja kiveyspinnoista (kuvan lähde: Archilovers, Le Albere, Italia)

6. Yhteenveto

A scenic view of a paved walkway along a body of water, with a bridge in the background and trees on the right. A blue semi-transparent box is overlaid on the image, containing the text '6. Yhteenveto'. The walkway is paved with light-colored bricks and has a black metal railing on the left side. The water is calm and reflects the sky. The bridge is a concrete structure with a metal railing. There are several trees on the right side, some with yellow leaves, suggesting autumn. A white van is parked on the right side of the image. A street sign is visible on a pole near the van. A tall street lamp is on the left side of the image.

6.1 Ydintoimenpiteet

- Ydinkeskustaan toteutetaan hitaan liikkumisen alue, jolla kadut toteutetaan hidaskatuina. Ajoinajoratoja kavennetaan vähän, jotta saadaan jalankululle lisää tilaa. Kadunvarsipysäköintiä osin vähennetään, mutta samalla sitä selkeytetään. Katuvihreää lisätään, jotta liikkumisympäristö on viihtyisämpi. → Tuetaan keskustan liikkumista kestävämpään suuntaan.
- Keskustan ohittava itä-länsi-suuntainen autoliikenne ohjataan entistä tehokkaammin Paasikiventielle. Edelleen Arvi Kariston katu ja Lukiokatu ovat osa keskustan kehää, mutta niille ohjataan vähemmän autoja. Viipurintien länsipäässä liittymä korjataan niin, että pääsuunta ohjataan etelään päin ja edelleen Palokunnankadulle.
- Keskustan ohittava pyöräliikenne ohjataan pyöräilykehälle, mutta myös keskustan läpi pääsee pyöräilemään sujuvasti Raatihuoneenkatua ja Sibeliuksenkatua pitkin. Pyöräilijä voi käyttää eri kaduilla samaa reittiä molempiin suuntiin, sillä yksisuuntaisilla kaduilla hyväksytään vastasuuntainen pyöräily. Sitä varten rakennetaan pyöräkaista vastasuuntaan ajaville pyöräilijöille.
- Pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden turvallisuutta parannetaan. Pyöräilijät ajavat hidaskaduilla samalla ajoradalla kuin autot, joten hidaskaduille ei välttämättä tarvitse rakentaa erillisiä pyöräteitä. Se selkeyttää pyöräilyä ja lisää pyöräilyn turvallisuutta liittymissä. Jalkakäytävillä voidaan antaa lisää leveyttä, ja suojaiteiden pituus osin lyhenee, koska ajoradat kapenevat. Nopeusrajoitus lasketaan hitaan liikkumisen kaduilla 30 km/h:iin.
- Jalankulkuyhteyksiä kehitetään eri kävelyalueiden välillä. Kävelyalueita ovat mm. Tori, Kauppakeskus Goodman, Hämeensaari ja Hämeen linnan alue.
- Joukkoliikennettä selkeytetään ohjaamalla bussit Palokunnankadulle ja rakentamalla keskustaterminaali Palokunnankadulle Sibeliuksenkadun ja Wetterhoffinkadun väliselle osuudelle.
- Autopysäköintiä selkeytetään ohjaamalla se hidaskaduilta rakenteelliseen pysäköintiin. Kadunvarsipysäköintiä selkeytetään, ja keskustaan toteutetaan 1-2 pysäköintilaitosta, joihin ajo on keskustan kehältä, mutta kehittämissuunnitelma ei tukeudu mihinkään pysäköintilaitokseen.
- Edellä mainitut toimenpiteet parantavat keskustan viihtyisyyttä, vetovoimaisuutta, esteettömyyttä ja turvallisuutta. Liike-elämän kukoistus ja asumisen viihtyisyys ovat avainasemassa Hämeenlinnan keskustassa.



6.2 Liikennesuunnitelman seuranta ja vaikutukset

Liikennejärjestelmän kehittäminen on luonteeltaan jatkuva, pitkän aikavälin vuorovaikutteinen prosessi, jossa sovitetaan yhteen eri toimijoiden ja eri hallinnonalojen tarpeita, tavoitteita ja toimenpiteitä. Seurannan tavoitteena on varmistaa, että liikennejärjestelmää kehitetään laaditun suunnitelman mukaisesti pitkäjänteisenä kokonaisuutena. Seuranta pyritään toteuttamaan pääsääntöisesti siten, että suuri osa seurantatiedoista saadaan vuosittain julkaistavista tilastoista tai eri tahojen ylläpitämistä rekistereistä.

Suositteluvia seurantamenetelmiä ovat:

- Automaattiset laskurit pyöräilyn, autoilun ja jalankulun määrien kehityksen seuraamiseksi.
- Pysäköintilaskennat kadunvarsipysäköinnin käyttöasteen seuraamiseksi.
- Poliisin, vakuutusyhtiöiden ja Tilastokeskuksen onnettomuustilastojen seuraaminen.
- Käyttäjäkyselyjen toteuttaminen asukkaille ja liike-elämän edustajille esim. koetusta liikkumisen turvallisuudesta ja esteettömyydestä.
- Keskustan vetovoimaa voi seurata myös tilastoimalla keskustan asuntojen hintojen kehitystä ja toteuttamalla keskustan kauppiaalle kyselyitä asiakasmäärien ja myynnin kehityksestä.
- Joukkoliikenteen käyttöasteen seuranta sekä tyytyväisyyskyselyn toteuttaminen mm. käyttäjille ja kuljettajille.

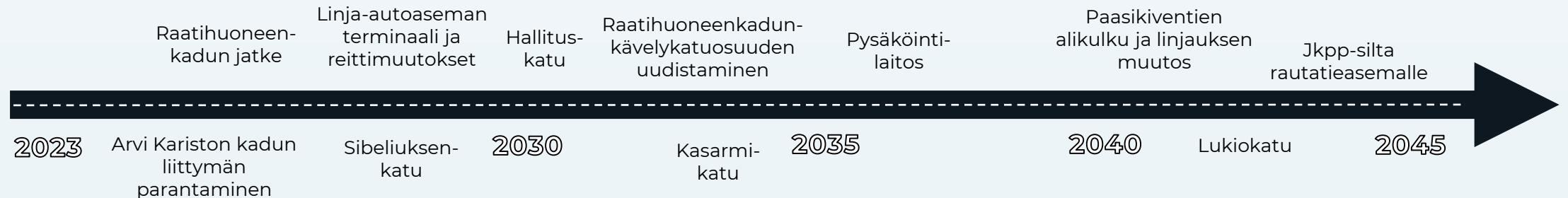
Vaikutusten arviointi

Keskusta toimii kaupunkien käyntikorttina ja Hämeenlinnaan esitetty ”Kaikilla liikennemuodoilla saavutettava lapsiystävällinen keskusta, joka on vihreä ja elinvoimainen” tuo paljon muutoksia nykytilanteeseen. Suunnitelman vaikutuksia ovat ainakin:

- + Jalankulkuolosuhteet ja esteettömyys paranevat
- + Jalankulun ja pyöräilyn turvallisuus paranee
- + Koko keskustan saavutettavuus, sekä eri kohteiden saavutettavuus keskustan sisällä paranee pyörällä
- + Keskustan viihtyisyys ja vetovoimaisuus paranevat
- + Keskustaterminaalin toteuttaminen selkeyttää joukkoliikenteen käyttöä
- + Joukkoliikennekatu sujuvoittaa bussiliikennettä keskustassa
- + Pysäköinti selkeytyy
- + Liikkeiden saavutettavuus pyöräillen paranee ja autoillen pysyy lähes samanlaisena kuin nykytilanteessa
- Autoilta vähenee tilaa, kun ajoratoja kavennetaan
- Kadunvarsipysäköinti vähenee osittain
- Kävelymatka torilta joukkoliikenneterminaaliin pitenee
- Katujen kunnossapidon kustannukset saattavat nousta hieman

6.3 Kehittämispolku

- Keskustan katuverkkoa kehitetään määrätietoisesti kohti tavoitevuoden 2045 visiota: "Kaikilla liikennemuodoilla saavutettava lapsiystävällinen keskusta". Vision mukaisessa tilanteessa keskustan kadut ovat kaikille kadunkäyttäjille (asukkaat, turistit, lapsiperheet, ikäihmiset jne.) turvallisia hidaskatuja puu- ja pysäköintikaistoiheen.
- Vision toteuttaminen vaatii poikkeuksellisen merkittävää taloudellista panostusta keskustan katurakenteiden uusimiseen ja lisärahoitusta infrainvestointeihin.
- Toteutuksesta on tarpeen laatia konkreettinen kehittämissuunnitelma, jossa määritellään tarkemmalla tasolla toimenpiteiden vaiheistus, ajoitus ja rahoitus.
- Janalla on esitetty alustava kehittämisjärjestys kohti tavoitevuotta 2045





Liitteet

1. Linja-autoaseman vaihtoehtoiset suunnitelmat ja paikallisliikenteen reitin siirto Saaristenkadulle.
2. Kehittävien katujenpoikkileikkaukset (1:200)