

MIEMALAN ALUE

AK 2575

Liikenneselvitys

Hämeenlinnan kaupunki, kaupunkirakennepalvelut,

Infran suunnittelu / TNorr

28.4.2025

Sisällysluettelo

1	Lähtökohdat	1
2	Liikenteen nykytilanne	3
2.1	Ajoneuvoliikenne	3
2.2	Jalankulku- ja pyöräily	4
2.3	Joukkoliikenne.....	5
2.4	Liikenneturvallisuus	6
3	Uuden maankäytön liikenne	6
3.1	Uuden kaavan tuottama liikenne.....	6
3.2	Liikennejärjestelyt	7
3.3	Liikenteen toimenpidetarpeet	8
4	Liikenteellisten vaikutusten arviointi	9
	LÄHTEET	10

1 Lähtökohdat

Suunnittelualue sijaitsee Hämeenlinnassa Miemalan kaupunginosassa noin 6,5 kilometriä keskustasta etelään. Suunnittelualue on nykytilassa isoimmalta osin rakentamatonta peltoaluetta. Olemassa olevia asuintontteja suunnittelualueella on kaksi kappaletta. Alueella ei ole voimassa olevaa asemakaavaa. Hämeenlinnan kaupunki on käynnistänyt suunnittelualueen asemakaavan laatimisen. Miemalan kaupunginosa on pientalovaltainen asuinalue ja vajaan kilometrin päässä suunnittelualueesta sijaitsee Miemalan alakoulu. Tavoitteena on sijoittaa alueelle lisää erillispientalotontteja sekä muutamia rivitalotontteja. Alustavassa luonnoksessa alueelle kaavoitetaan ensimmäisessä vaiheessa uutta asumista yhden rivitalotontin ja 21 omakotitalotontin verran ja ne tulevat sijaitsemaan Miemalantien pohjoispuolella. Suunnittelualueelle on varattu tilaa myös viheralueille.

Tässä raportissa tarkoitus on tarkastella uuden maankäytön vaikutusta alueen liikennejärjestelyiden toimivuuteen. Tarkoituksena on varmistaa alueen liikenteen sujuvuus ja turvallisuus. Tämän työn rinnalla tehdään lisäksi Miemalan alakoululle liikenneturvallisuusselvitys. Kuvassa 1 on esitetty uusien asuinalueiden sijoittuminen Miemalan alueelle ja kuvassa 2 on alustava kaavaluonnos Miemalantien pohjoispuolen suunnittelualueesta.



Kuva 1 Suunnittelualue Miemalassa



Kuva 2 Alustava kaavaluonnos

2 Liikenteen nykytilanne

Tässä luvussa on käsitelty suunnitteilla olevan uuden kaava-alueen ja sen lähialueen maanteiden ja katujen liikenteen nykytilannetta.

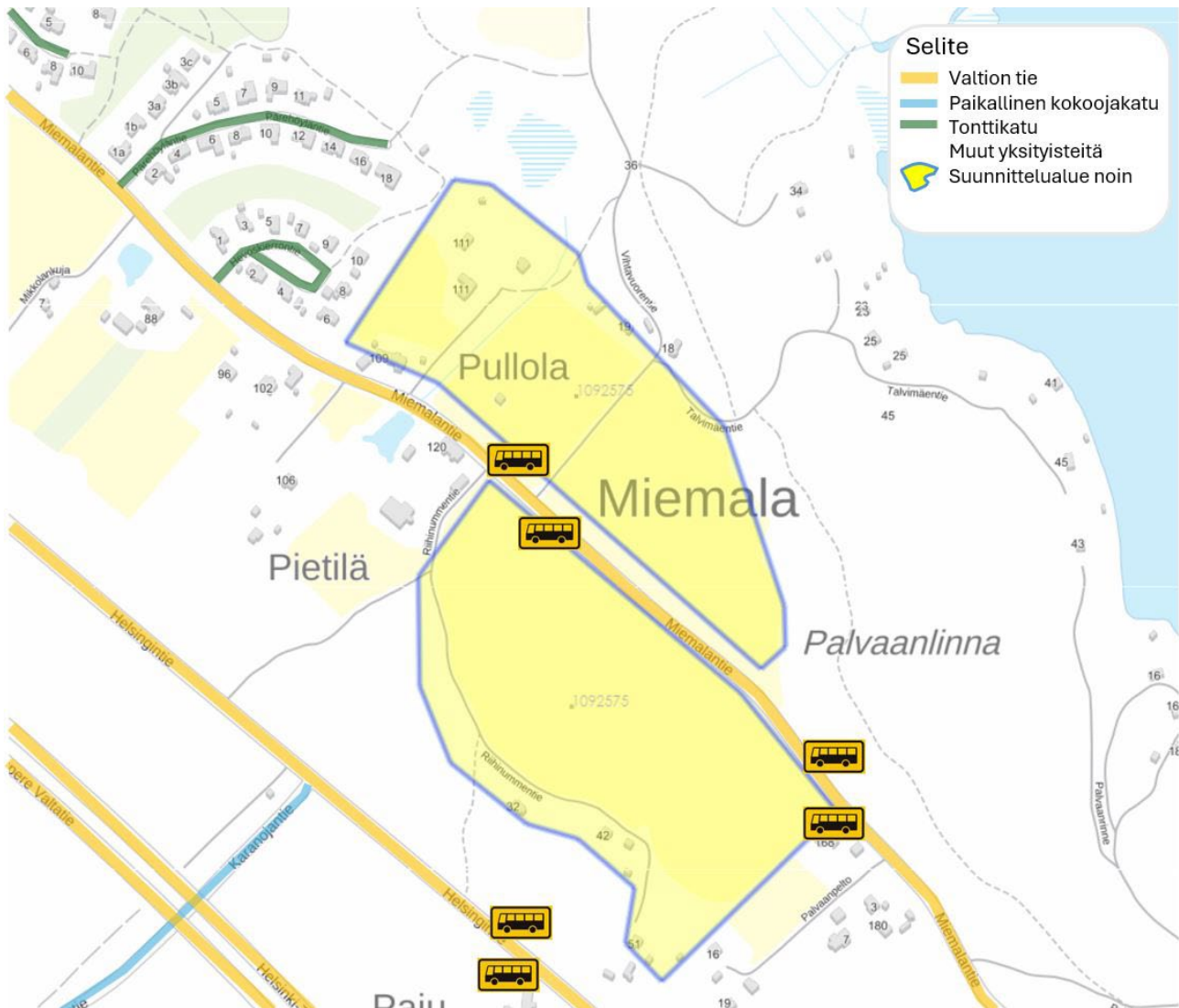
2.1 Ajoneuvoliikenne

Henkilöautolla alue on saavutettavissa hyvin. Suunnittelualueen välissä kulkee Miemalantie (mt 13841), joka on valtion maantie ja luokiteltu yhdystieksi. Miemalantie on merkitty voimassa olevaan yleiskaavaan historialliseksi tielinjaksi. Miemalantien ajorata on noin 6,00–6,50 metriä leveä. Miemalantie alkaa Helsingintieltä (mt 130) ja päättyy Turenkiin johtavalle Rastilantielle (mt 13842). Liikenteellisesti Miemalan kaupunginosa hyötyy valtateiden 3 ja 10 läheisyydestä, jotka tarjoavat hyvät yhteydet sekä etelä-pohjois- että itä-länsisuuntaan. Nykytilassa taajama alkaa Miemalantiella Hämeenlinnan suuntaan suunnittelualueen keskivaiheilla. Nopeusrajoitus Miemalantiella taajaman ulkopuolella on 60 km/h ja taajamassa suunnittelualueen kohdalla 50 km/h. 40 km/h nopeusrajoitusalue vaihtuu suunnittelualueen pohjoispuolella. Miemalantiella on tievalaistus.

Ensivaiheessa kaavoitetaan Miemalantien pohjoispuoleinen osa. Alueella kulkee sorapäällysteinen kiinteistöille johtava Vihtavuorentie -niminen yksityistie, jolla nopeusrajoitus on 30 km/h sekä tievalaistus. Lisäksi Miemalantien eteläpuoleisella suunnittelualueella kulkee Riihinummentie -niminen sorapäällysteinen yksityistie, jolla nopeusrajoitus on 50 km/h. Suunnittelualueella ei ole erillisiä väyliä jalankulkijoille ja pyöräilijöille.

Miemalantien liikennemäärät olivat vuonna 2023 Väylän mukaan suunnittelualueen pohjoisosassa noin 770 ajoneuvoa vuorokaudessa ja suunnittelualueen eteläosassa enää noin 280 ajoneuvoa. Raskaan liikenteen osuus on vajaa 5 % Miemalantien liikenteestä. (Väylävirasto, 2023). Tonttikatujen ja yksityisteiden liikennemäärät eivät ole tiedossa, mutta niiden arvellaan olevan tyypillisesti vähäisiä.

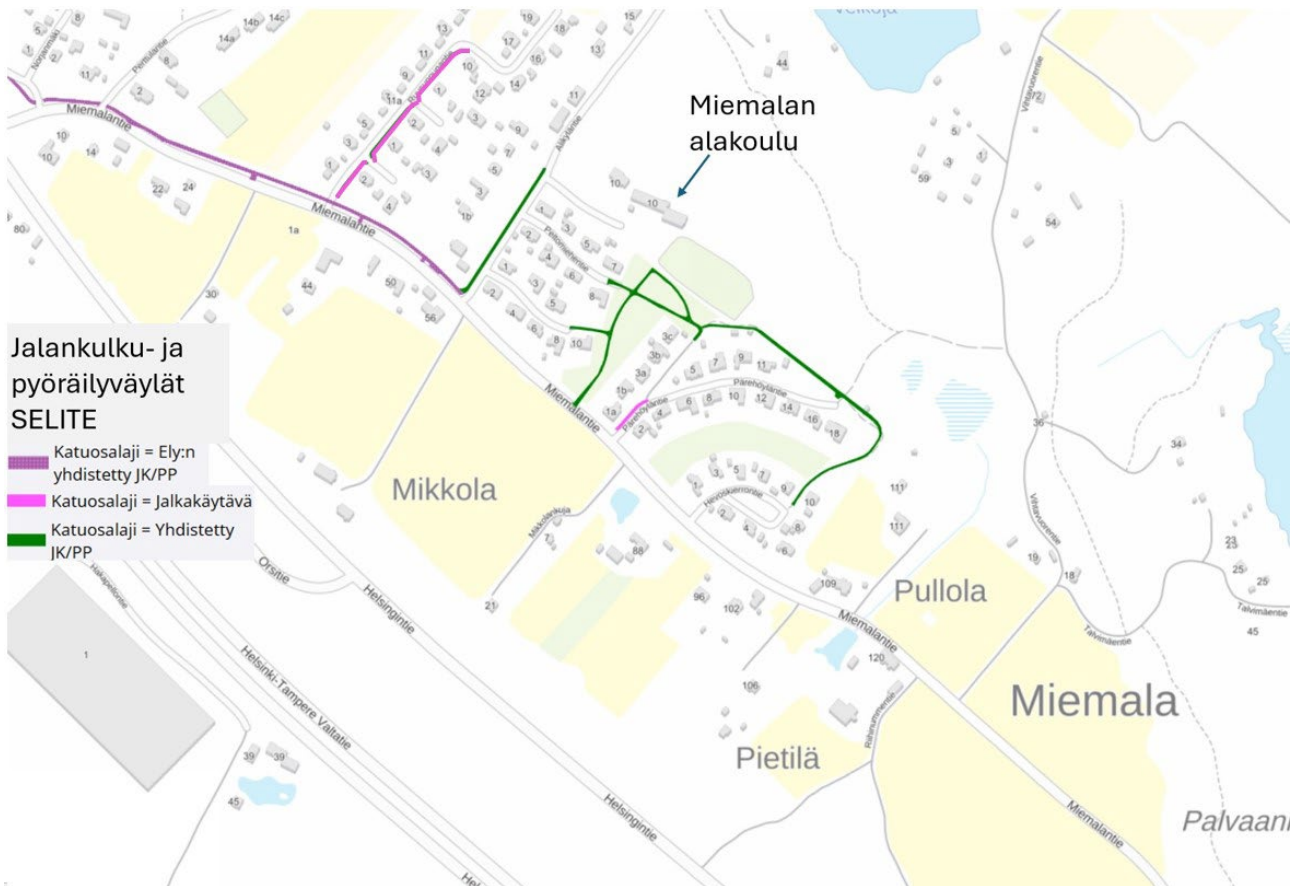
Kuvassa 3 on esitetty suunnittelualueen ja sen lähiympäristön liikenneverkko.



Kuva 3 Suunnittelualueen ja lähiympäristön liikenneverkko

2.2 Jalankulku- ja pyöräily

Keskustan suunnasta Miemalan alueelle johtaa maantien 130 varrella yhdistetty jalankulku- ja pyörätie Ilomäentielle asti. Ilomäentie on sorapintainen yksityistie, jossa jalankulkijat ja pyöräilijät käyttävät samaa tilaa ajoneuvojen kanssa noin 300 metrin matkalta. Miemalantiellä yhdistetty jalankulku- ja pyöräilyväylä jatkuu Ilomäentieltä Alikyläntielle asti. Hämeenlinnan kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassa on tunnistettu yhteystarve ELY:n hallinnoimilla alueella Miemalantiellä sekä maantiellä 130 välillä Ilomäentie - Miemalantie. Miemalan alueella on viheralueita, joissa kulkee valaistuja puistoväyliä. Näitä reittejä kulkee mm. alakoululaiset. Kuvassa 4 on esitetty Miemalan alueen jalankulku- ja pyöräilyväylät.



Kuva 4 Jalankulku- ja pyöräilyväylät

2.3 Joukkoliikenne

Miemala on osa Hämeenlinnan joukkoliikenneverkkoa. Suunnittelualueen lähimmät joukkoliikenteen pysäkit sijaitsevat Miemalantiellä, josta liikennöi seutuliikenne aina Turenkiin, Tervakoskelle ja Riihimäelle asti. Paikallisliikenteen linja nro 13 liikennöi Miemalaan Alikyläntien kohdalle asti. Paikallisliikenteen linja ja seutuliikenteen linjat liikennöivät yhteensä noin 1-3 kertaa tunnissa. Hämeenlinnan rautatieasema sijaitsee noin 7,5 kilometrin päässä ja on linja-autolla saavutettavissa noin 30 minuutissa. Linja-autoasema sijaitsee noin 6 kilometrin päässä.

Joukkoliikenne liikennöi Miemalassa myös tulevaisuudessa ja paikallisliikenteen linja tulee kulkemaan uudelle kaava-alueelle. Tulevaisuudessa saattaa olla, että paikallisliikenne liikennöi Miemalasta uuden katuyhteyden myötä Moreeniin ja/tai Moreenista Miemalaan. On myös mahdollista, että Miemalan joukkoliikenne voitaisiin liikennöidä tulevaisuudessa pelkästään seutuliikenteen linjoilla. Miemalan kehittyessä joukkoliikenteen linjoja ei ole syytä ainakaan vähentää.

2.4 Liikenneturvallisuus

Miemalassa ei ole tapahtunut yhtään poliisin tietoon tullutta liikenneonnettomuutta vuosien 2019-2023 aikana. Lähimmät onnettomuudet ovat sattuneet valtatiellä 3 ja seututiellä 130. (Ramboll Finland Oy, 2024).

Miemalan alueella on havaittu joitakin liikenteen ongelmia. Paikallisliikenteen linja-autoilta puuttuu kääntöpaikka: nykytilanteessa linja-autot joutuvat kääntymään Alikyläntien ja Miemalantien risteyksessä, mikä edellyttää peruuttamista koululaisten koulumatkareitillä. Jalankulku- ja pyöräilyväylässä on epäjatkuvuuskohtia: Ilomerentien yksityistiellä jalankulku- ja pyöräilyväylä katkeaa. Miemalantien varren jalankulku- ja pyöräilyväylä ei jatku Alikyläntien kohdalta Janakkalan suuntaan.

Miemalan koulun liikenneturvallisuusselvityksessä käsitellään laajemmin Miemalan koulumatkojen turvallisuutta sekä tarvittavia toimenpiteitä.

3 Uuden maankäytön liikenne

Tässä luvussa on käsitelty kaavoitettavan alueen tuottamaa liikennettä ja liikennejärjestelyjä. Alustavien suunnitelmien mukaan uuden kaava-alueen kohdalle, Miemalantien eteläpuolelle, on tulossa myös uutta pientalo- ja rivitaloasumista. Alue tulee olemaan hiukan isompi kuin nyt kaavoitettava pohjoisosa. Kulku uudelle kaava-alueelle tapahtuu Miemalantien kautta.

3.1 Uuden kaavan tuottama liikenne

Uuden kaavan tuottamaa liikennettä on laskettu Ympäristöministeriön julkaiseman Liikennetarpeen arviointi maankäytön suunnittelussa – oppaan avulla. (Ympäristöministeriö, 2008). Miemalantien ykkösvaiheen asemakaava-alueelle on tulossa rakennusoikeutta 7080 k-m² (mukana myös talousrakennukset). Alue on noin 110 asukkaan uusi asuinalue ja sen synnyttämää liikennettä arvioitiin seuraavin oletuksin:

- keskisuuri 45 000 – 80 000 asukkaan kaupunkiryhmä
 - taajamien lievealue, jossa kohtuullinen joukkoliikennetarjonta
-

- henkilöauton kulkutapaosuus on 81 %, joukkoliikenteen 2 %, polkupyörällä ja jalan yhteensä 11 %.
- Henkilöauton kuormitusaste on 1,58 henkilöä/auto
- vierailumatkat lisäävät määrää 22 %

Ennusteen mukaan suunnittelualueen tuottama liikenne olisi noin 144 ajoneuvoa vuorokaudessa.

Miemalantien eteläpuoleiselle alueelle ei ollut vielä tiedossa tämän liikenneselvityksen laatimisen vaiheessa tarkkaa rakennusoikeuden määrää tai arviota asukkaiden määrästä.

3.2 Liikennejärjestelyt

Suunnittelualueella Miemalantien pohjoispuolella tavoitteena on säilyttää olemassa oleva Vihtavuorentie, kaavoittaa se kaduksi ja parantaa sitä. Lisäksi uuden kaava-alueen luonnossuunnitelmassa on kaksi uutta tonttikatua. Suunnittelualueen katujen pääasiallinen käyttäjäkunta koostuu rakentuvan asuinalueen asukkaista ja käyttäjistä. Vihtavuorentie jatkuu suunnittelualueen ulkopuolella yksityistienä. Tonttikadut toteutetaan päätyvinä ja kaavassa huomioidaan kääntöpaikkatarve, joka mitoitetaan henkilöautolla eteenpäin ajaen ja kuorma-autolla peruuttaen. Asuinalueen tonttikatujen ajoradat toteutetaan 5,5–6,0 metrisiksi, jolloin kadunvarsipysäköinti on mahdollista kadun toisella puolen. Kaava-alueen kaduille asetetaan korkeintaan 30 km/h nopeusrajoitus.

Miemalantielle ei esitetä uudessa kaavassa uusia ajoneuvoliittymiä. Liittyminen Miemalantiehen onnistuu siten, että näkemät ovat LVM:n asetus näkemäalueista (65/2011) mukaiset. Liittymäpaikka on suora.

Miemalantieltä puuttuu erillinen väylä jalankulkijoille ja pyöräilijöille välillä Alikyläntie - Vihtavuorentie. Kaavassa on huomioitu jkpp-yhteyden tilantarve siltä osin, kuin se on mahdollista. Miemalantielle suunnitelluun katualueeseen jää haastava kapea kohta jalankulku- ja pyöräily-yhteyden kannalta Miemalantie 109:n kohdalle, koska kiinteistö on rakentunut lähelle Miemalantietä eli maantien suoja-alueelle.

Joukkoliikenne tulee kulkemaan jatkossakin Miemalantiellä. Miemalantien pysäkeiltä kaava-alueelle on lyhyt matka.

3.3 Liikenteen toimenpidetarpeet

Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden ja liikenneturvallisuuden parantamiseksi on tunnistettu tarve rakentaa Miemalantien puuttuvalle osuudelle jalankulku- ja pyöräilytie suunnittelualueelle asti palvelemaan työmatkaliikennettä, opiskelijoiden ja koululaisten koulumatkoja sekä vapaa-ajan liikkujia. Lisäksi pohjoisosan suunnittelualueelta tulisi olla valaistu ja kunnossapidetty puistokäytävä, joka liittyy alueen olemassa olevaan puistokäytävään. Se on tulevaisuudessa alakoululaisille lyhin ja liikenneturvallisin reitti uudelta kaava-alueelta alakoululle.

Lisäksi Moreenin teollisuusalueelle rakentuvalle Moreenikadulle on jätetty asemakaavassa suojaviheralueen (EV) kautta mahdollisuus lyhyempään jalankulku- ja pyöräily-yhteyteen moottoritien alikulun kautta Moreenin ja Miemalan välille. Tämä yhteys osuu Miemalan kakkosvaiheen kaavoitettavalle alueelle, ja se tulisi ottaa huomioon viimeistään siinä vaiheessa, kun toista vaihetta kaavoitetaan.

Joukkoliikenteen pysäkkien laatua on syytä parantaa ja toteuttaa pysäkit ajantasaisten suunnitteluohjeiden mukaisiksi. Turvallisemmat ja laadukkaammat pysäkit tekevät joukkoliikenteen käytöstä helpompaa ja houkuttelevampaa. Paikallisliikenteen linja-auton kääntöpaikkatarve tulee ratkaista tässä yhteydessä. Jos paikallisliikenteen linja kääntyy jatkossakin Miemalassa ympäri, linja-autolle tulee varata turvallinen kääntöpaikka. Sitä ei voi toteuttaa tonttikaduille eikä risteyskiin (pl. liikenneympyrä). Tiehallinnon linja-autopysäkkien suunnitteluvaiheen ohjeessa kääntöpaikasta on ohjeistettu seuraavaa: *”kääntöpaikkaa ei tule sijoittaa melu- ja pakokaasupäästöistä häiriintyvien kohteiden kuten asuinrakennusten, päiväkotien tai koulujen tai niiden pihojen välittömään läheisyyteen. Sopivana suojaetäisyytenä näihin pidetään 50 metriä”*. (Tiehallinto, 2003)

Taajama-alueen alkamiskohta tulee merkitä ennen suunnittelualueetta, ja Miemalantien nopeusrajoitusta tulee laskea suunnittelualueen kohdalla. Lisäksi Miemalan alueen tonttikatujen nopeusrajoituksia tulee yleisesti laskea.

Vuonna 2020 on laadittu maanteiden 130 ja 292 liikenneselvityksen päivitys (WSP, 2020), jossa on arvioitu 130 tien ja Miemalantien toimenpidetarpeita. Toimivuutta on arvoitu maankäytön kehittymisellä, jossa Miemalan asuinalue on suunniteltu kehittyvän 27 000

kerrosneliömetrimäärän verran lisää vuoteen 2030 mennessä ja vuoteen 2050 mennessä noin 52 000 k-m². Liikenteen toimivuutta on arvioitu iltaruuhkatunnin aikana ennustevuosina 2030 sekä 2050. Vuonna 2030 130 -tien ja Miemalantien risteyksen toimivuus on arvioitu nykyisinkin järjestelyin hyväksi tai suhteellisen hyväksi. Turvallisuussyistä toimenpidesuosituksena olisi siirtää nykyinen risteys tuleva Mt 130 länsipuolen tonttiliittymähaara etäämmäksi risteystä. Lisäksi olisi suositeltua turvallisuuden kannalta ryhmittymiskaista mt 130:ltä pohjoisesta vasemmalle Miemalantielle maankäytön kasvaessa. Valo-ohjausta ei tarvita, mutta siihen kannattaa varautua. Vuonna 2050 tilanteessa toimenpidesuosituksia ei ole (vuoden 2030 tilanteen lisäksi). Risteyksessä voi olla hetkittäin 1–3 auton lyhytaikaisia jonoja odottamassa kääntymistä.

4 Liikenteellisten vaikutusten arviointi

Suunnittelualue kytkeytyy hyvin nykyiseen ajoneuvoliikenteen verkkoon ja uudessa kaava-alueessa on huomioitu esiin nousseet liikenteen toimenpidetarpeet.

Nyt suunnitteilla oleva uusi kaava-alue kokonaan toteutuessaan lisäisi alueen liikennemääriä arviolta noin 144 ajoneuvoa vuorokaudessa. Uudet asuinkorttelit aiheuttavat lisää liikennettä Vihtavuorentielle, Miemalantielle ja sitä kautta Helsingintielle. Myöhemmin kaavoitettava Miemalantien eteläpuolen alue voinee kasvaa ainakin 20 000 km², ennen kuin turvallisuuden vuoksi Miemalantien ja maantien 130 risteyksessä suositellaan toimenpiteitä.

Kaavan myötä maltillisesti kasvavat liikennemäärät eivät itsessään muodosta tarvetta Miemalantien parantamiselle, mutta Miemalantien jkpp-väylää on tarve jatkaa uudelle kaava-alueelle asti.

Joukkoliikenteen käyttäjien ei odoteta tässä vaiheessa kasvavan niin paljoa, että se vaatisi alueelle joukkoliikenteen linjojen lisäämistä. Tulevat uudet joukkoliikenteen käyttäjät odotetaan mahtuvan nykyisille linjoille. Joukkoliikenteen käyttäjien, kävellen ja pyöräilen liikkuvien olosuhteet paranevat, kun kaavan myötä paranee mahdollisuudet kehittää Miemalantien joukkoliikennepysäkkien laatua sekä jalankulku- ja pyöräily-yhteyksiä.

LÄHTEET

Ramboll Finland Oy. (2024) Onnettomuudet kartalla, poliisin tilastot. Haettu 16.12.2024 osoitteesta <https://mobilityanalytics.ramboll.com/onn/poliisi/>

Tiehallinto. (2003) Linja-autopysäkit
<https://ava.vaylapilvi.fi/ava/Julkaisut/Tiehallinto/pdf/2100015-02lautopys.pdf>

Väylävirasto. (2025) Liikennemääräkartat. Haettu 14.4.2025 osoitteesta
<https://vayla.fi/vaylista/aineistot/kartat/liikennemaarakartat>

WSP. (2020) Maanteiden 130 ja 292 liikenneselvityksen päivitys. <https://www.hameenlinna.fi/wp-content/uploads/2022/06/Maanteiden-130-ja-292-liikenneselvityksen-paivitys-2020.pdf>

Ympäristöministeriö. (2008) Liikennetarpeen arviointi maankäytön suunnittelussa. Suomen ympäristö 27/2008. Helsinki: Edita