



Hyvinkään keskustaajaman LIIKENNEJÄRJESTELMÄSUUNNITELMA

Hyvinkään keskustaajaman liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteena on saattaa ajan tasalle vuonna 1989 valmistunut keskustan liikenne- ja ympäristösuunnitelma sekä vuonna 1993 laadittu tieverkko-suunnitelma. Keskeisinä tavoitteina työssä oli valtakunnallisten tavoitteiden mukaisesti vähentää henkilöautoriippuvuutta sekä edistää kävelyä ja pyöräilyä sekä joukkoliikennettä.

Liikennejärjestelmäsuunnitelma on laadittu vuorovai-
kutteisessa prosessissa keskustaajaman osayleiskaava-
työn kanssa. Liikennejärjestelmäsuunnitelma kattaa Hy-
vinkään keskustaajaman sekä sen eteläpuoliset laajentu-
misalueet. Työn yhteydessä tehtiin myös laajemman alu-
een kattavia tarkasteluja, mm. joukkoliikenteen tarkastelu
kattoi kuntaa laajemman työssäkäyntialueen.

Liikennejärjestelmä ja maankäyttö kytkeytyvät erot-
tamattomasti toisiinsa ja ainoastaan niiden vuorovaikut-
teisen suunnittelun ja yhteisen tavoiteasettelun kautta voi-
daan varmistaa molempien onnistunut suunnittelu. Maan-
käytön suunnittelu irrallisena prosessina voi johtaa liiken-
nejärjestelmässä ongelmiin, joiden korjaaminen on kallista
ja tehotonta. Toisaalta maankäyttöön sopeutumattomalla
liikennejärjestelmäratkaisulla voidaan pilata muilta osin
onnistunut maankäytön perusratkaisu.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman keskeinen lähtö-
kohta on eri kulkumuotojen hyvän työnjaon edistäminen.
Hyvinkäällä on hyvät edellytykset kehittyä edelleen kestä-
vän liikkumisen kaupunkina. Sijainti hyvien raideliikenne-
yhteyksien varrella, melko tiivis kaupunkirakenne ja hyvä
kevyen liikenteen verkosto antavat tähän hyvät valmiudet.

Kaupunki kasvaa ja asutus leviää

Hyvinkäällä asui vuoden 2009 päättyessä 45 270 asukasta ja siellä oli noin 17 600 työpaikkaa. Kaupungin asukkaista keskustaajamassa asui 91 %. Hyvinkään keskustaajama on hyvin kompakti. Suurin osa alueesta sijaitsee rautatieasema keskipisteenä piirretyn säteeltään 2,5 km ympyrän sisällä. Tiivis kaupunkirakenne helpottaa liikenteen järjestämistä ja mahdollistaa tehdä suuren osan matkoista kävellen ja pyöräillen.

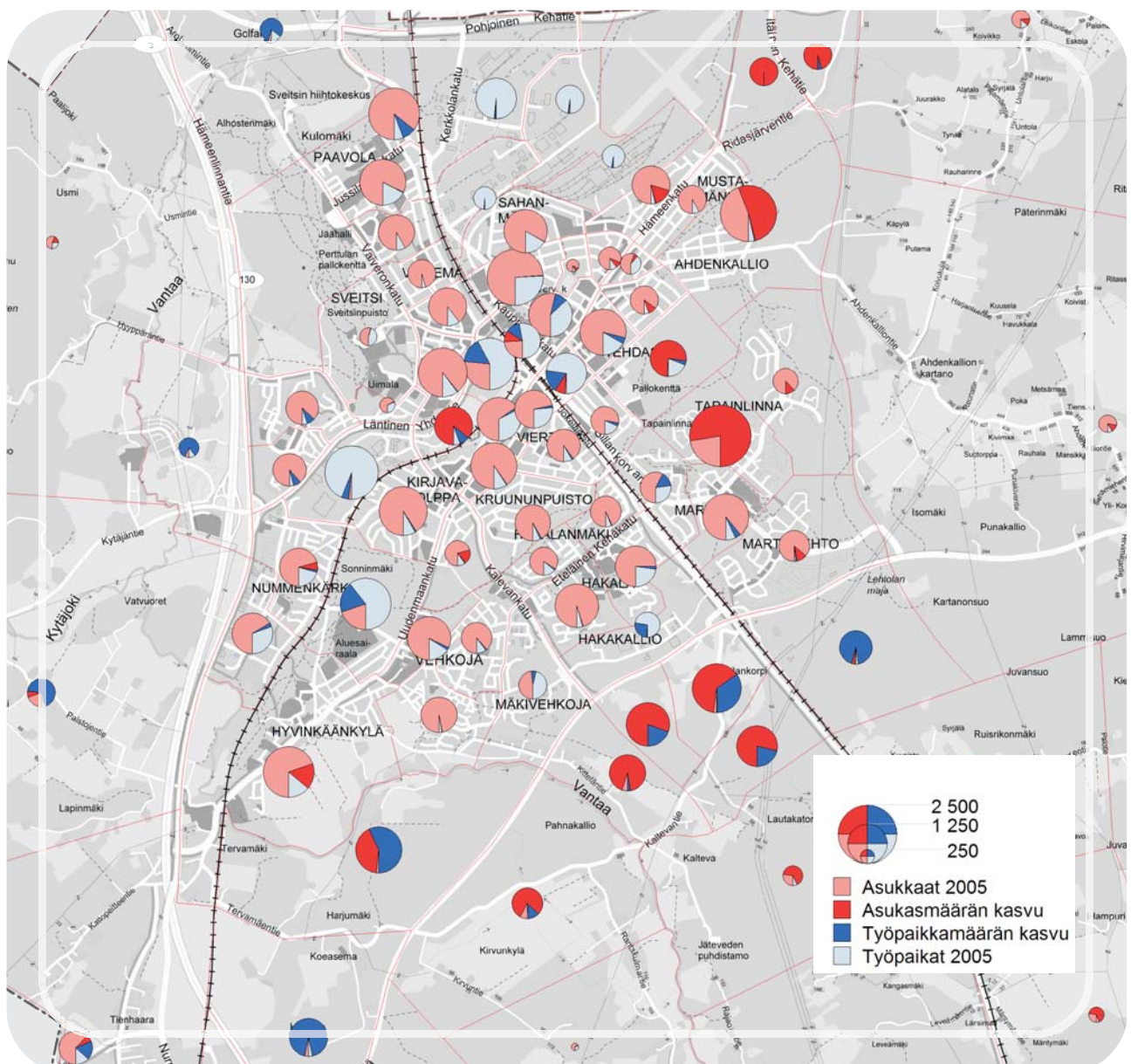
Keskustaajaman osayleiskaavan laidinnassa lähtökohdanna on ollut, että vuonna 2030 kaupungissa on yhteensä 53 300 asukasta. Tämä tarkoittaa 0,9 %:n vuosittaista asukasmäärän kasvua. Keskustaajaman osuus koko kaupungin väestöstä pysyy nykyisellä tasolla. Merkittävin uusi asuinalue on valtatie 25 eteläpuolella Yli-Jurvassa.

Hyvinkään nykyinen keskustaajama tukee hyvin kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen kehittämistä. Yli-Jurvan alueesta voi muodostua autokaupunkivyöhykettä, jossa joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edellytykset heikkenevät. Kannattavan joukkoliikenteen lähtökohta on, että alue toteutetaan riittävän tehokkaasti. Yli-Jurvan alueen tulevien asukkaiden saaminen joukkoliikenteen

käyttäjiksi on haasteellinen tehtävä alueen sijainnan ja kilpailukyisen joukkoliikennetarjonnan näkökulmasta etupainotteisesti toteutuvan maankäytön vuoksi. Tulevan rautatieaseman sijainti on nyt laadittavien maankäyttösuunnitelmien eteläpuolella Palopurossa.

Uusilla työpaikka-alueilla on potentiaalisia joukkoliikenteen käyttäjiä, mutta alueiden laajuus ja matala tehokkuus vaikeuttavat joukkoliikenteen tehokasta järjestämistä. Valtatie 25 varrella pääradan tuntumassa olevien uusien työpaikka-alueiden hyvä puoli on niiden läheisyys nykyiseen kaupunkirakenteeseen, mikä helpottaa työmatkaliikenteen järjestämistä joukko- ja kevyellä liikenteellä.

Suunnittelualueen länsiosassa sen pohjois- ja eteläreunassa sijaitseville alueille on hyvin vaikea järjestää tehokas ja taloudellinen työmatkaliikenne, koska alueet ovat selkeästi irti kaupunkirakenteesta. Valtatie 25 keskikohdalla oleville alueille on vaikeaa järjestää liikennettä nykyisellä tieverkolla. Kaunisnummen työpaikka-alue on kuitenkin mahdollista liittää katuverkkoon siten, että joukkoliikenne saadaan toimivaksi.



Toimivat verkostot, autoilu kasvussa

Hyvinkään sijainti valtakunnan pääliikenneverkkoihin nähden on erinomainen: kaupungin keskusta on pääradalla olevan aseman ympärillä. Kaupungin läpi kulkee myös vain tavaraliikennettä palveleva Hangon rata. Hyvinkään keskustaajamaa rajaa lännessä moottoritietasoinen valtatie 3 ja etelässä valtatie 25, joka on osa tieyhteyttä Kehä V.

Kaupungin katuverkon rungon muodostavat moottoritietä keskustaan johtava Läntinen yhdystie, valtatieltä 25 keskustaan johtavat Kalevankatu, Jokelankatu ja Sillankorvankatu, Riihimäen suunnasta tuleva Pohjoinen yhdystie sekä diagonaalisesti keskustaajaman läpi kulkeva Uudenmaankatu - Hämeenkatu.

Keskustaajaman ajoneuvoliikenteen verkolla ei ole vakavasti ruuhkauttavia kohtia. Korkeimmat kuormitukset ja suurimmat viivytykset ovat ydinkeskustassa katujaksolla Uudenmaankatu, Keskusaukio - Hämeenkatu, Torikadun liittymä. Tällä osuudella myös kevyen liikenteen määrät ovat suuria.

Pyöräilyolosuhteet kaupungissa ovat hyvät: joka puolelle kaupunkia pääsee helposti ja nopeasti pyörällä. Kevyen liikenteen verkko on melko yhtenäinen. Puutteita on aivan keskustassa, jossa ongelmana on Uudenmaankadun puuttuva pyörätie sekä kevyen liikenteen väylän kapeus ja kapasiteetti-ongelmat Kauppalankadun Hämeenkadun puoleisessa päässä ja Torikadulla. Lisäksi joitakin asuinalueilta osa yhteydestä keskustaan ja kouluille on puutteellisia.

Kevyen liikenteen väylien kunto on pääosin hyvä. Näitä väyliä kunnossapidetään vierellä olevan kadun kunnossapitoluokan mukaan. Niille ei siis ole omaa väylän tärkeyteen liittyvää luokitusta, mistä aiheutuu paikoittain ongelmia.

Hyvinkään joukkoliikennejärjestelmä koostuu busseilla ajettavasta paikallis- ja palvelulinjaliikenteestä, vakiovuoro- ja pikavuoroliikenteestä sekä lähijunaliikenteestä.

Paikallisliikenteen linjat ovat kaikki säteittäisiä linjoja, joilla toinen päätepysäkeistä on rautatieasemalla. Linjat ajetaan kuitenkin pääsääntöisesti heilurilinjoina. Tavoitteena on, että kaikista suunnista on suora yhteys keskustaan Hämeenkadulle. Reittipoiikkeamien määrä on melko suuri, mikä heikentää järjestelmän selkeyttä. Lähdöt ovat pääsääntöisesti 15 ja 45 yli tasatunnein.

Keskustaajaman ulkopuolista joukkoliikennettä palvelevat lähijunat sekä bussien vakio- ja pikavuorot. Lähijunia liikennöi Helsingin ja Riihimäen suuntaan pääsääntöisesti kahdesti tunnissa, yhteensä vähän yli 40 junaa arkipäivisin. Yhteydet Tampereen suuntaan ovat pääosin Riihimäellä vaihdollisia.

Linja-autojen vakiovuoroliikenne Hyvinkäältä Helsingin suuntaan on kohtalaisen vilkasta. Keskimääräisenä arkivuorokautena Uudenmaankadun kautta lähtevillä Helsingin suunnan vakiovuoroilla on noin 320 matkustajaa. Muut suunnat ovat vähäisempiä ja yhteensä niihin tehdään noin 170 matkustajaa arkivuorokauden aikana.

Paikallisliikenteen nykyinen terminaali rautatieaseman läheisyydessä on osin ahdas, ja tilanne pahenee kun linjojen määrä tulevaisuudessa kasvaa. Myös kaukoli-

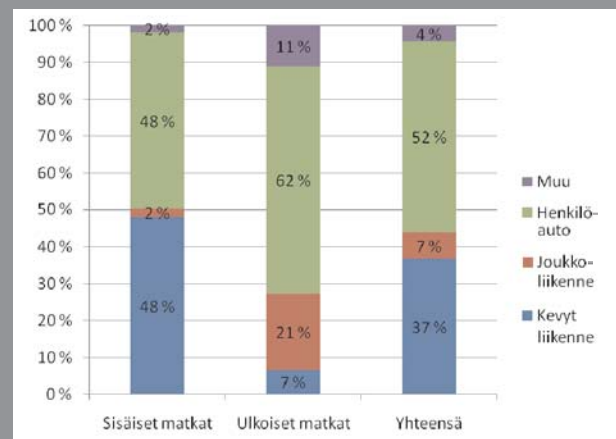
kenteen terminaali Linjalan kiinteistö edellyttää remontoitua.

Keskimäärin hyvinkääläiset tekevät noin 3,1 matkaa vuorokaudessa. Matkoista lähes 73 % oli Hyvinkään sisäisiä matkoja. Hyvinkään ja muiden kuntien välisistä matkoista valtaosa tehtiin pääkaupunkiseudun kuntiin, Riihimäelle, Tuusulaan tai Nurmijärvelle.

Hyvinkääläisten matkoista noin 52 % tehdään henkilöautolla, 7 % joukkoliikenteellä ja 37 % kevyellä liikenteellä. Henkilöauton kulkutapaosuus on valtakunnallista keskiarvoa (59 %) pienempi, joukkoliikenteen osuus likimain sama (7 %) ja kevyen liikenteen osuus matkoista valtakunnallista keskiarvoa (31 %) suurempi.

Eri kulkutapojen työnjako on hyvin erilainen Hyvinkään sisäisillä matkoilla ja muihin kuntiin suuntautuvilla matkoilla. Kaupungin sisäisistä matkoista 48 % tehdään kävellen ja pyöräillen. Osuus on yhtä suuri kuin henkilöautolla tehtyjen matkojen. Joukkoliikenteen osuus on sitä vastoin hyvin pieni. Hyvinkään ulkopuolelle suuntautuvilla matkoilla henkilöauton kulkutapaosuus on 62 % ja joukkoliikenteen 21 %.

Hyvinkään paikallisliikenteen matkustajamäärät ovat viime vuosina jonkin verran vähentyneet samanaikaisesti, kun asukasmäärä on kasvanut. Matkustajakäytön perusteella paikallisliikennettä käytetään eniten 40-60 -vuotiaiden keskuudessa. Sen sijaan 30-39-vuotiaiden ryhmässä käyttö on vähäisintä.



Liityntäpysäköintiä varten aseman läheisyydessä on noin 310 pysäköintipaikkaa autoille ja 810 paikkaa polkupyörille. Ne ovat nykyisin käytössä yli 100 %:sti. Paikkatarpeen arvioimiseksi kehitetyn mallin mukaan Hyvinkäällä on tarvetta noin 180 lisäauto paikalle. Liityntäpysäköinnin tärkeyttä kuvastaa myös se, että hyvinkääläisten työmatkoista noin 25 % suuntautuu pääkaupunkiseudulla.

Henkilöautotiheys (henkilöautoja/1000 asukasta) on kasvanut nopeasti: vuonna 2000 henkilöautotiheys oli 422, kun vuoden 2009 lopussa vastaava luku oli jo 505. Hyvinkäällä henkilöautotiheys on jonkin verran koko maan keskiarvoa pienempi, mutta selkeästi Uudenmaan keskiarvon yläpuolella.



Tavoitteena kestävä liikkuminen

Liikennejärjestelmän kehittämisen keskeinen tavoite on moottoriliikenteen tarpeen vähentäminen sekä sosiaalisesti ja ympäristöllisesti kestävä liikuminen edistäminen.

Kuljettavan matkan pituus on yksi keskeinen tekijä kulkumuodon valinnassa. Hyvinkään tiivis kaupunkirakenne ja lyhyet etäisyydet luovat hyvän perustan kevyen liikenteen kulkumuoto-osuuden lisäämiselle. Kävelyn ja pyöräilyn lisääntymistä edistetään mm. laatuikäväajattelulla eli liikenneympäristön turvallisuuden parantamisella, yhtenäisellä kevyen liikenteen väylästäöllä, reittien selkeydellä ja sujuvuudella sekä tiedottamisella ja markkinoinnilla.

Paikallisliikenteen palvelutaso on hyvä keskustaajaman alueella. Palvelutasoa voidaan vielä parantaa ohjaamalla täydennysrakentamista paikallisliikenteen nykyiselle palvelualueelle, ottamalla uudet asuin- ja työpaikka-alueet heti rakentamisen alkuvaiheessa paikallisliikenteen piiriin ja säilyttämällä yhdyskunta-rakenne eheänä.

Yhtenä tärkeänä joukkoliikenteen kehittämiskohtana on liityntäliikenne. Liityntämatkojen houkuttelevuuteen vaikutetaan riittävien ja tasokkaiden pysäköintipaikkojen tarjoamisella niin henkilöautoille kuin polkupyörillekin sekä paikallisliikenteen sujuvien vaihtoyhteyksien luomisella paikallisjuniin ja kaukoliikenteen linja-autoille.

Edellisten lisäksi työssä oli seuraavat tavoitteet:

- Kävelyn ja pyöräilyn kulkumuoto-osuutta lisätään. Parannetaan mahdollisuuksia käyttää kevyttä liikennettä lähiliikumisessa sekä matkoilla rautatieasemalle ja kaupalliseen keskustaan. Varmistetaan väylien käytettävyys läpi vuoden tehostamalla ja kohdistamalla kunnossapitoa ja talvihoitoa.
- Pitkämatkaisen bussiliikenteen, paikallisliikenteen ja rautatieliikenteen yhteistoimintaa kehitetään tuomalla terminaalit lähelle toisiaan.
- Parannetaan kevyen liikenteen turvallisuutta täydentämällä nykyistä väylästäöllä ja korjaamalla tunnistettuja ongelmakohteita. Liikenneturvallisuutta parannetaan erityisesti koulumatkareiteillä.
- Parannetaan liikenneturvallisuutta toteuttamalla ydinkeskusta jalankulun ja pyöräilyn ehoilla.
- Liikennejärjestelmää kehittämällä vähennetään liikenteestä ilmastolle, ilmanlaadulle ja luonnolle aiheutuvia haittoja.
- Turvataan yritysten toimintaedellytykset varmistamalla sujuvat yhteydet päätie- ja rataverkkoon.

Liikenne pääväylästä kasvaa

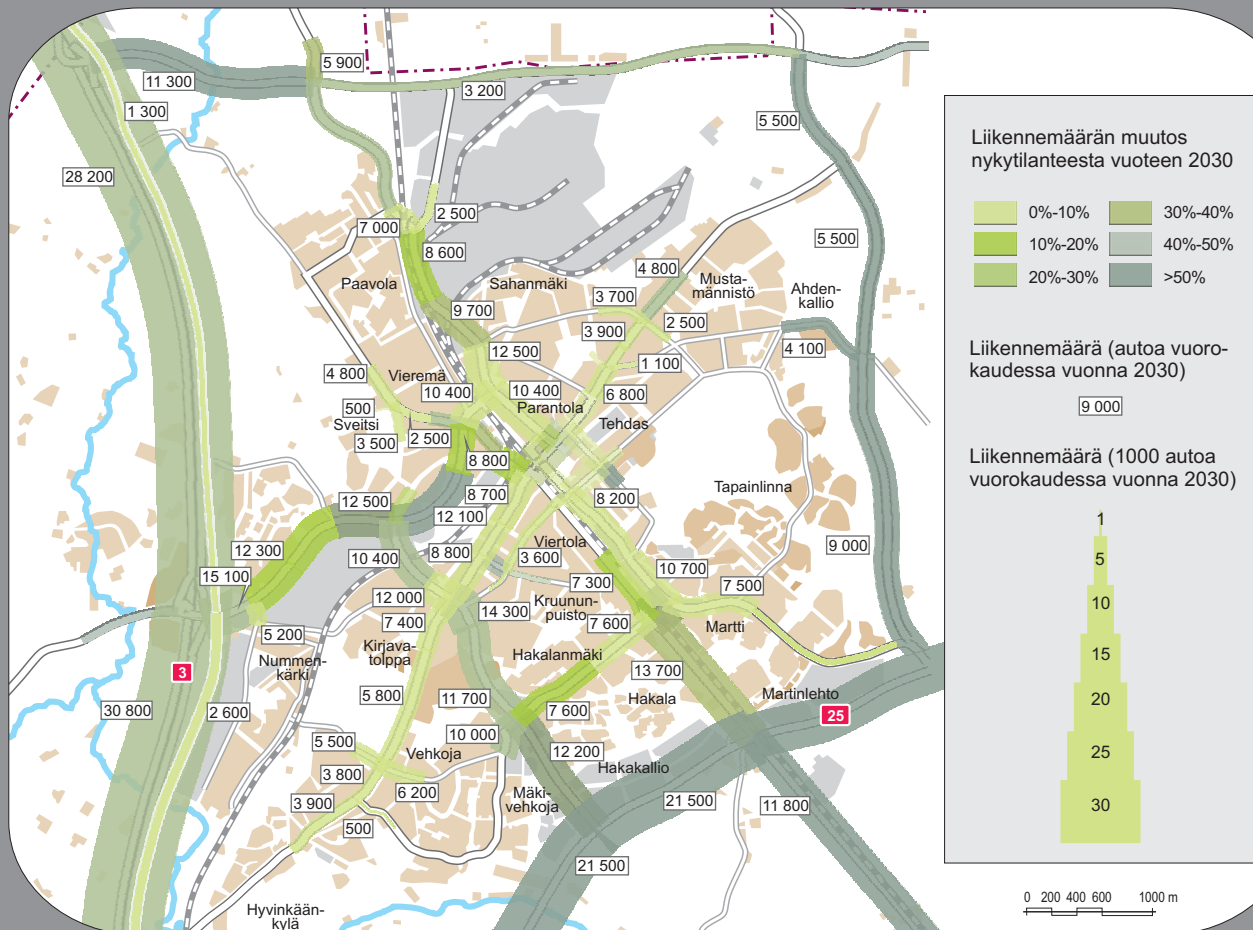
Liikennejärjestelmäsuunnitelman yhteydessä laadittiin autoliikenteen perusennuste vuodelle 2030. Ennusteen pohjana olivat Hyvinkään keskustaajaman yleiskaava-alueen maankäyttötiedot sekä tiedot autonomistuksesta. Kaupungin asukasmäärä kasvaa mallin perustilanteena olevasta vuodesta 2005 vuoteen 2030 noin 22 % ja työpaikkamäärä 17 %. Merkittävimmät asukasmäärän lisäykset sijoittuvat valtatie 25 eteläpuolelle Yli-Jurvan ja Palopuron alueille, joille tulee yhteensä noin 4 500 uutta asukasta. Asukasmäärä kasvaa merkittävästi myös Martin alueella sekä Hämeenkadun koillispuolella Ahdenkallion alueella ja lentoaseman itäpuolella. Keskustaajaman reunilla on autoliikenteen ennusteita laadittaessa uusien asuinalueiden oletettu kuuluvan palvelutaajaman tyydyttävän joukkoliikennepalvelun piiriin, mikä vaikuttaa alueen autonomistukseen ja autoliikenteen tuotoksiin.

Työpaikkamäärät kasvavat selkeästi eniten keskustassa, missä ne ovat pääasiassa palvelujen ja kaupan työpaikkoja. Valtatie 25 tuntumaan on tulossa noin 700 työpaikkaa, joista suurin osa valtatie 3 läheisyyteen. Nämä työpaikat ovat teollisuus- ja logistiikkatoimialoilla, joiden osalta liikennetuotosten arvioiminen on huomattavasti vaikeampaa. Ennusteiden tarkentaminen on mahdollista jatkossa alueiden maankäyttösuunnitelmien tarkentuessa ja alueille sijoittuvan toiminnan ollessa tiedossa.

Iltahuipputunnin autoliikenteen matkamäärä kasvaa perusennusteessa vuoteen 2030 noin 23 %. Kunnan sisäisten matkojen kasvu on hieman ulkoisen liikenteen kasvua pienempää ja niiden osuus kaikista iltahuipputunnin automatkoista putoaa nykyisestä noin 60 %:sta noin 56 %:iin. Ulkoinen liikenne kasvaa kunnan sisäisiä matkoja voimakkaammin erityisesti kuntien välisen työmatkaliikenteen kasvun seurauksena. Ennusteessa voimakkaimmin kasvaa läpikulkuliikenne, jonka kasvu on lähes 50 %. Läpikulkuliikenne on pääosin valtateilla 3 ja 25.

Alla olevassa kuvassa on esitetty ennustetut liikennemäärät liikenneverkolle, jossa nykytilanteeseen verrattuna on oletettu itäinen ohikulkutie toteutetuksi. Katuverkkoon on tehty lisäksi muutoksia valtatie 25 eteläpuolella olevien uusien alueiden kytkemiseksi liikenneverkkoon.

Nykytilanteesta liikennemäärät kasvavat kaikilla sisääntulokaduilla. Suurinta kasvu on etelän suunnasta uusilta kasvavilta asuinalueilta keskustaan johtavalla Jokelankadulla. Liikenteen kasvua keskustan katuverkolla vähentää itäinen ohikulkutie, jolle siirtyy keskustan koillispuolella sijaitseville alueille suuntautuvaa liikennettä. Liikenneverkko kuormittuu ennustetilanteessa tasapainoisesti. Ennustetilanteessa kuormitus kasvaa varsinkin keskustakorttelia ympäröivillä Hämeenkadulla, Torikadulla ja Suokadulla, joiden toimivuus heikkenee iltahuipputunteina.



Kehittäminen painottuu uusille alueille

Ensisijaisesti toteutettavat toimenpiteet ja hankkeet

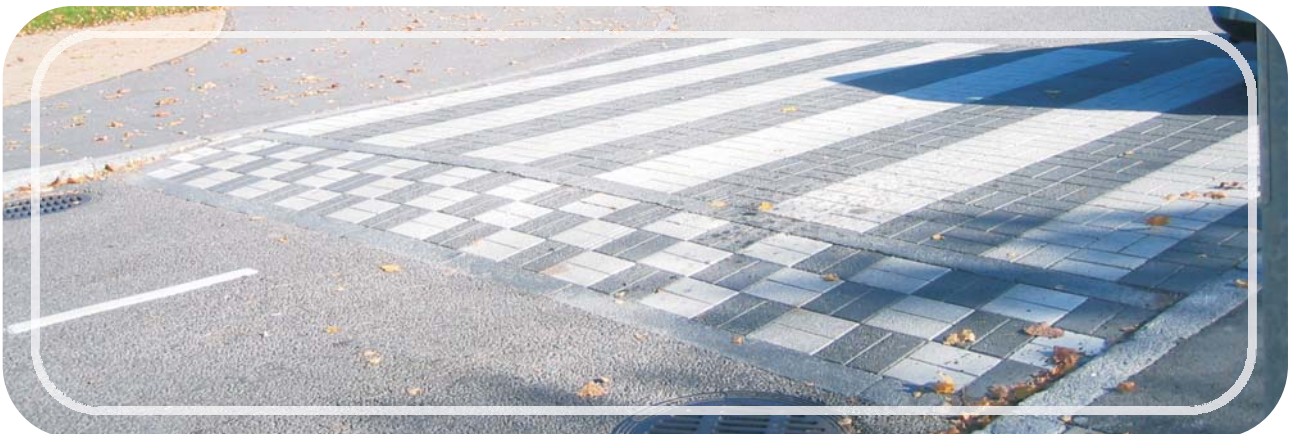
- Pyöräilytyöryhmän toiminnan käynnistäminen
 - Joukko- ja kevyen liikenteen markkinointimateriaalin laatiminen ja jakelun koordinointi
 - Kevyen liikenteen väylästön parannustarpeiden analysointi ja toteuttaminen
 - Pyöräilynormien ottaminen mukaan rakennusjärjestykseen ja kaavamääräyksiin
 - Kevyen liikenteen palautejärjestelmän kehittäminen
 - Liikennejärjestelmän seurantaryhmän käynnistäminen
- P1 Pyörätien rakentaminen Uudenmaankadulle molemmiin puolin keskusaukion ja vanhan kirkon välille
- P2 Pyörätien rakentaminen Kauppalankadulle Urheilukadun ja Donnerinkadun välille
- P3 Pyörätien rakentaminen Hämeenkadulle Torikadun ja Erkylänkadun välille
- P4 Rautatieaseman ja ydinkeskustan pyöräpysäköinnin parantaminen
- J1 Hämeensillan joukkoliikenneterminaali liikennejärjestelyineen
- Pysäkkiympäristöjen parantaminen (esim. esteettömien pysäkkien toteuttaminen)
 - Joukkoliikenteen liikennevaloetuuksien toteuttaminen
 - Kattavan joukkoliikenteen aikataulukirjan kokoaminen
 - Matkakorttien yhteensopivuuden edistäminen
- A1 Liityntäpysäköintipaikkojen lisääminen
- A2 Seittemänmiehenkadun liikennejärjestelyt
- A4 Nummenkärjen uudet liikenneyhteydet
- A13 Itäinen ohikulkutie
- A14 Valtatie 25, Jokelantien ja Kalevankadun liittymien parantaminen

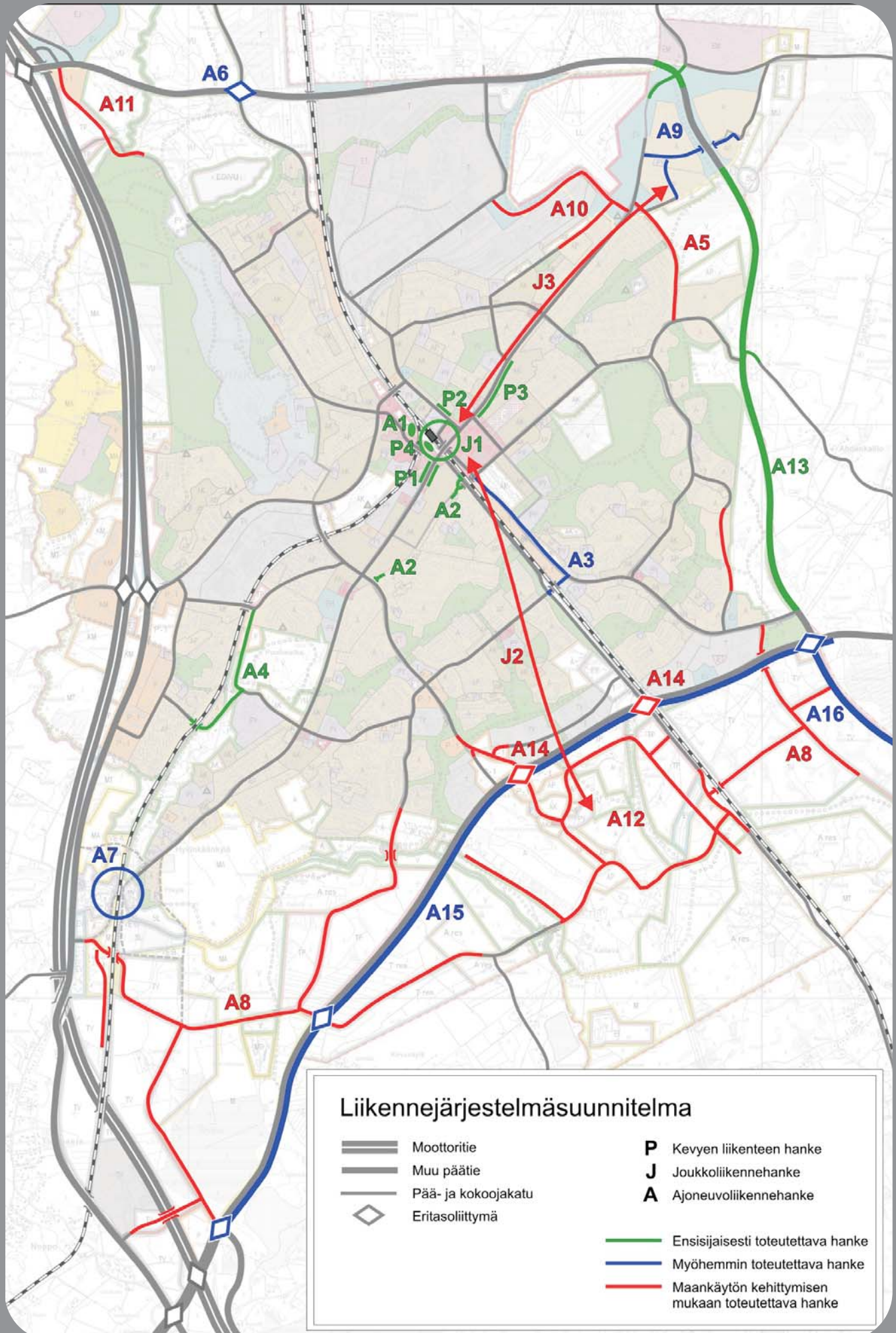
Maankäytön kehittyessä toteutettavat toimenpiteet ja hankkeet

- Hämeenkadun alkupään perusparannus kävelypaikoitteiseksi
- J2 Yli-Jurvan alueen joukkoliikenneyhteys
- J3 Nummenmäen alueen joukkoliikenneyhteys
- A5 Nummenmäen kehäkatu
- A8 Uusien työpaikka-alueiden yhteydet (auto ja kevyt liikenne)
- A9 Nummenmäen alueen liikennejärjestelyt (auto ja kevyt liikenne)
- A10 Lentokentän kehätien ja Pajatien jatkeet
- A11 Arolammintien työpaikka-alueen liikenneyhteys
- A12 Yli-Jurvan alueen liikenneyhteydet (auto ja kevyt liikenne)

Myöhemmin toteutettavat toimenpiteet ja hankkeet

- Kevyen liikenteen viitoitus suunnitelma ja sen toteutus
 - Muut pyöräpysäköinnin parantamiskohteet pyöräpysäköintisuunnitelman mukaan
 - Kaupunkipyörät
- A3 Eteläisen kehäkadun kehittäminen osuudella Jokelantie - Sillankorvankatu ja Sillankorvankadun kehittäminen osuudella Eteläinen kehäkatu - Suokatu
- A6 Pohjoisen kehätien ja Pohjoisen yhdyntien liittymän kehittäminen ja liikenneturvallisuuden parantaminen
- A7 Uudenmaankadun lounaispään järjestelyt
- A15 Valtatien 25 kehittäminen
- A16 Itäinen radanvarsitie







Ydinkeskustassa useita vaihtoehtoja

Keskustassa tarkasteltiin useita vaihtoehtoisia liikennejärjestelyjä, joissa muuttujina olivat paikallis- ja kaukoliikenteen terminaalien sijainti sekä keskustan kävelyalueen laajuus.

Vaihtoehto 0+

Nykyistä paikallisliikenteen terminaalialueita laajennetaan lisääntyvän bussiliikenteen tarpeiden mukaiseksi. Tavoitteena on parantaa myös saattoliikenteen ja liityntäpysäköinnin olosuhteita. Suunnittelua vaikeuttaa se, että asemansa on valtakunnallisesti arvokas kulttuuriympäristö ja säilytettävä alue. Terminaalien laajentuminen nykyisellä paikalla ei ole mahdollista.

Laajennustarpeen aiheuttaa Yli-Jurvan uuden alueen linjasto. Lisäksi tarpeeseen vaikuttaa se, minkä verran palvelutasoa halutaan parantaa linjastoa kehittämällä. Linjaston kehittämisessä on haluttu pitää kiinni nykyisestä aikataulukanteesta, jolloin kaikkien linjojen kesken on vaihtomahdollisuus terminaalissa.

Vaihtoehto A1

Hämeensilta toimii paikallisliikenteen terminaalina ja henkilöautoliikenne sillalla on kielletty. Kaukoliikenteen bussiterminaalina on rautatieaseman yhteydessä nykyisen paikallisliikenteen terminaalien paikalla.

Järjestely asettaa suuria vaatimuksia keskustan kehän liikenteelliselle toimivuudelle. Merkittäviä liikenteellisiä ongelmia keskustan kehän liittymissä ei ennusteiden mukaan kuitenkaan ole. Toimivuus edellyttää, että Jokelankadun ja Seitsemänmiehenkadulta tulevan rampin molem-

mat päät ovat valo-ohjattuja. Seitsemänmiehenkadun läpiajoliikenteen vähentämiseksi katu on katkaistu Kalevankadun liittymästä.

Edellisen alavaihtoehdona tarkasteltiin myös ratkaisua, jossa kaukoliikenteen bussiterminaalina sijaitsee siltakanalla Hämeensillan eteläpuolella.

Vaihtoehto A2

Tässä vaihtoehdossa paikallisliikenteen terminaalina on toteutettu kannelle Hämeensillan eteläpuolelle. Sillalla on henkilöautoliikennettä varten I+I kaista. Kaukoliikenteen terminaalina voi olla joko nykyisellä paikallaan tai sitten rautatieaseman yhteydessä.

Edellisen alavaihtoehdona tarkasteltiin mahdollisuutta toteuttaa sekä paikallis- että pitkän matkan bussiliikenteen terminaalit kannelle Hämeensillan eteläpuolelle. Kannella tulisivat myös Matkahuollon tilat sekä sen asiointiliikenne.

Jälkimmäisessä tapauksessa siltakansi on mittava ja sen rakennuskustannukset muodostuvat hyvin suuriksi.

Vaihtoehto B

Tähän vaihtoehtoon sisältyy Urheilukadun uusi silta sekä joukkoliikenneterminaalina sillan länsipuolelle. Terminaalina liittyy tiiviisti alueen maankäytön suunnitteluun. Terminaalina palvelee sekä paikallis- että pitkämatkaista bussiliikennettä.

Riihimäenkadun varren rakentamisessa on ratkaistava joukkoliikenneterminaalien lisäksi myös liityntäpysäköinnin laajentaminen. Nykyiset liityntäpysäköintipaikat ovat päisin täysin käytössä.

Liikenneverkkoja jäsenellään

Liikenneverkkojen kehittämiseen käytettävissä olevat taloudelliset voimavarat ovat hyvin rajalliset. Niiden käytön optimoimiseksi ja liikennejärjestelmän toimivuudesta saatavan hyödyn maksimoimiseksi on tarpeen määritellä keskeiset katuosuudet ja kevyen liikenteen väylät, joiden korkeatasoisuus ja yhtenäisyys turvataan ensisijaisesti.

Ajoneuvoliikenteelle muodostetaan katuverkolle kolme kehämäästä yhteyttä: ulkokehä, välikehä ja keskustan kehä. Näiden roolia ja asemaa katuverkossa korostetaan mm. muokkaamalla niiden katutilaa ja säätämällä katuverkon nopeusrajoituksia kehäiä tukevasti. Yksityiskohtaiset toimenpiteet suunnitellaan osana katuverkon tarkempaa suunnittelua.

Ulkokehä tarjoaa pitkämatkaiselle liikenteelle sujuvat yhteydet ilman tarvetta ajaa kaupungin keskustan läpi. Ulkokehän puuttuva osuus, Itäinen kehätie, on olennainen osa kehäyhteyttä ja siksi sen toteuttaminen on tärkeää.

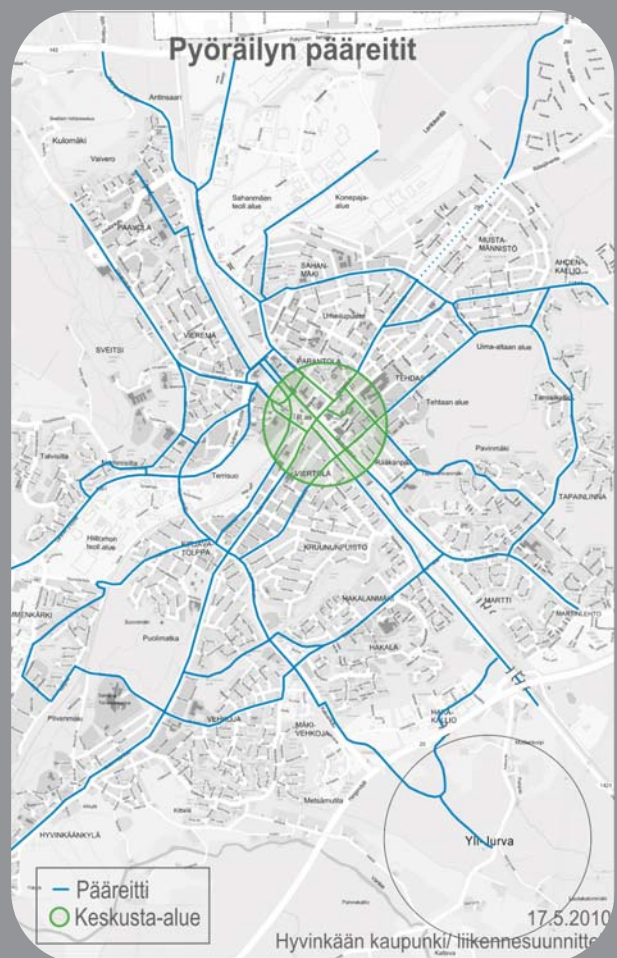
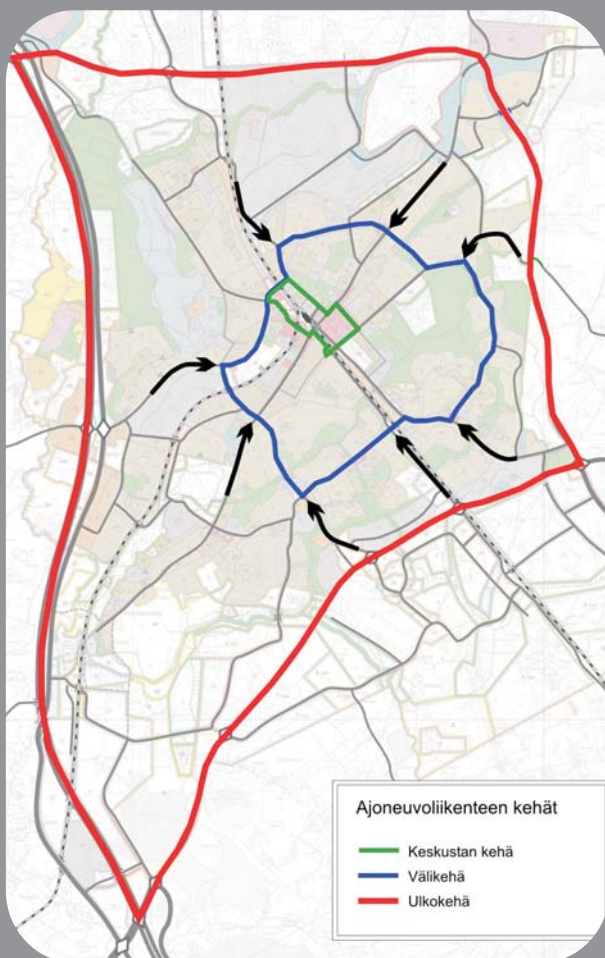
Välikehä poistaa tarvetta ajaa keskustan läpi matkoilla kaupungin sisällä tai pääväylille. Keskittämällä liikennettä yhdelle reitille voidaan muita katuja rauhoittaa läpikulkuliikenteeltä.

Keskustan kehän tärkein rooli on toimia eri suunnista tulevien autojen yhteytenä keskustassa oleviin pysäköintitiloihin. Tavoitteena on, että keskustan kehän sisäpuolella pääpaino on jalankulussa ja pyöräilyssä.

Kevyen liikenteen verkon investointi- ja kunnossapitotoimenpiteiden priorisoimiseksi ja laadukkaan yhteyden turvaamiseksi jokaiselle asuinalueelle Hyvinkään kevyen liikenteen verkko luokitellaan pääreitteihin ja paikallisreitteihin. Tavoitteena on, että jokaiselta asuinalueelta keskustaan ja suurimmille työpaikka-alueille johtaa pääreittitasoinen kevyen liikenteen väylä. Nämä pääreitit on suunnattu erityisesti työ-, opiskelu- ja asiointimatkojen tarpeisiin.

Pääreitit ovat laadukkaita, valaistuja ja turvallisia kevyen liikenteen väyliä, joiden risteämiset ajoneuvoliikenteen kanssa on hoidettu mahdollisimman turvallisesti. Tarkemmat kriteerit pääreiteille ovat:

- väylän leveys on 3,5 m, poikkeustapauksissa 3,0 m
- pääreitit ovat valaistuja
- pääreitit ovat parhaassa talvihoitoluokassa
- pääreitit ovat päällystettyjä ja päällyste on tasainen
- pääreiteillä ei ole näkemäesteitä etenkin liittymäalueilla, alikuluissa ja mutkissa.
- kevyen liikenteen väylä kulkee pysäkin takaa.
- reunakivet ovat viistottuja, minimivaatimus on, että pyörätien kohdan reunakivi on alas laskettu.
- risteämiset autoliikenteen kanssa hoidetaan turvallisesti joko suoja- ja suojatietä, keskisaarekkeella, hyvällä valaistuksella, korotetulla suoja- ja suojatietä/liittymäalueella, liikennevaloilla tai eritasoijärjestelyllä.



Kaupungin kasvu lisää liikennettä

Yleiskaavaluonnoksessa väestönkasvu painottuu keskustan reuna-alueille. Ydinkeskustassa merkittävä uusia asuinalue on Hangon ratapiha. Keskustan reuna-alueilla sijaitsevat kasvavat asuinalueet Lentokentän itäpuolella, Tapainlinnassa ja Yli-Jurvassa sijaitsevat pääosin vielä kevyen liikenteen käytön kannalta sopivalla etäisyydellä keskustasta.

Uusien asuinalueiden sijoittuminen muuttaa hyvinkäläisten keskimääräistä henkilöauton käyttöä vain vähän. Keskustan reuna-alueille hyvien autoliikenteen yhteyksien varrelle sijoittuvilla uusilla alueilla henkilöauton kulkutapaosuus on kuitenkin suurempi kuin keskimäärin Hyvinkään keskustaa-ajamassa. Laadituissa autoliikenteen ennusteissa tämä näkyy henkilöautomatkojen kasvuna, joka on hieman väkiluvun kasvua suurempaa.

Henkilöautoriippuvuuden vähentämiseksi maankäyttöä tulisi kehittää jatkossa etenkin tiivistämällä nykyistä rakennetta kävelyetäisyydellä keskustan palveluista ja rautatieasemasta sekä nykyisten joukkoliikennepalveluiden alueella. Verrattuna kokonaan nykyisestä rakenteesta erillään oleviin alueisiin uusien asuinalueiden sijoittaminen myös nykyisen rakenteen reunoille kannatettavaa, koska kevyen ja joukkoliikenteen järjestäminen on mahdollista kustannustehokkaasti.

Kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen kannalta ongelmallisin kasvualue on valtatie 25 eteläpuolella sijaitseva Yli-Jurva, jonne kevyen liikenteen sujuvien yhteyksien järjestämistä vaikeuttaa valtatie estevaikutus ja joukkoliikenteen järjestäminen voi osoittautua nykyisellä aikatau-

lurakenteella vaikeaksi. Pääkaupunkiseudulle suuntautuvan junaliikenteen houkuttelevuutta vähentää takaperoinen liityntä Hyvinkään asemalle sekä sujuva yhteys henkilöautolla valtatie 3 suuntaan.

Liikenne-ennusteissa Hyvinkäältä alkavien ja sinne päättyvien matkojen pituudet kasvavat hieman. Matkanpituuksien kasvua selittää maankäytön kasvualueiden sijainti keskustan reuna-alueilla, mikä kasvattaa varsinkin Hyvinkään sisäisten automatkojen keskimääräistä pituutta. Myös kaupungin ulkopuolelle suuntautuvan liikenteen osuuden kasvu kasvattaa liikennesuoritetta.

Väestönkasvusta johtuva henkilöautoliikenteen määrän kasvu, keskustan reuna-alueille sijoittuvan voimakaimman kasvun aiheuttama henkilöauton kulkutapaosuuden kasvu sekä keskimääräisten matkanpituuksien kasvu kasvattavat liikennesuoritetta Hyvinkään alueella ennusteissa noin 37%.

Liikenteen keskeisiä ympäristövaikutuksia ovat päästöt ja melu, joista varsinkin päästöt ovat käytännössä suoraan suhteessa autoliikenteen suoritteeseen. Henkilöautoliikenteen suoritteiden kasvu lisää liikenteestä aiheutuvia päästöjä. Väestönkasvuun suhteutettuna liikennesuorite kasvaa yli 10%. Liikenteen meluhaitat ja niiden kasvu painottuvat vilkasliikenteisille päätteille ja -kaduille.

Henkilöautoriippuvuuden kasvun hillitsemiseksi kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen olosuhteiden parantaminen ja huomioon otto uusien alueiden suunnittelussa liikennejärjestelmän kehittämisen tavoitteiden mukaisesti on keskeisessä roolissa.





Suunnitelman toteutus alkaa heti

Hyvinkää on käyttänyt liikenneinfrastruktuurin rakentamiseen vuosina 2002-2009 keskimäärin 5 miljoonaa euroa vuodessa. Suurin osa kustannuksista on kohdistunut katujen rakentamiseen. Toiseksi merkittävin kohde ovat olleet sillat ja melusteet. Huomattavasti on investoitu myös valaistuksen rakentamiseen. Muutamien viime vuosien aikana investointien trendi on ollut laskeva.

Tämän kehittämisohjelman hankkeista ei ole laadittu tarkkoja kustannusarvioita. Pienemmät ohjelmaan sisältyvät ensisijaiset kehittämishankkeet toteutetaan vuosittaisilla investointimäärärahoilla. Suunnittelua, markkinointia ja kehittämistä vaativat hankkeet toteutetaan vuosittain käyttötalousvaroin.

Kävelyn ja pyöräilyn hankkeiden toteuttamista varten investointirahoista tulisi vuosittain varata noin 300 000 euron määräraha vain tähän tarkoitukseen. Joukkoliikenteen osalta uusien alueiden palveluiden aloittamiseksi ja nykyisen järjestelmän parantamiseksi tulee käyttötalouteen varata riittävä vuosittainen määräraha.

Mittavat liikennejärjestelmän muutokset, kuten ydinkeskustan joukkoliikenneterminaalin rakentaminen, ovat niin suuria, että ne eivät mahdu vuosittaisiin investointibudjetteihin. Niitä varten täytyy varata tapauskohtaisesti erillinen määräraha. Hankkeiden toteutus edellyttää myös erillistä päätöksentekoa.

Liikennejärjestelmän kehittäminen alkaa sekä ensisijaisien hankkeiden ja toimenpiteiden että maankäytön kehittämiseen liittyvien hankkeiden toteuttamisella.

Yksi välittömästi käynnistyvä toimenpidekokonaisuus on hanke "Askel hyvään liikkumiseen - liikkumisen ohjauksen kehittäminen Hyvinkäällä". Liikkumisen ohjauksen kehittäminen tarkoittaa mm. uusille kaupunkilaisille ja uusille työntekijöille suunnattua tiedottamista kevyen ja joukkoliikenteen palveluista kaupungissa. Liikkumisen ohjauksen toimenpiteiden ja samanaikaisesti tehtävien jalankulku- ja pyöräilyolosuhteiden parantamisen tavoitteena on pyöräilyn ja jalankulun kulkumuoto-osuuden kasvattaminen. Tämän työn rahoitukseen osallistuvat merkittäväällä panoksella liikenne- ja viestintäministeriö sekä Liikennevirasto

Myös Yli-Jurvan alueen liikenneväylien toteuttaminen alkaa nopeasti, koska alueella järjestetään vuoden 2013 asuntomessut. Alueelle johtavien liikenneyhteyksien sekä alueen sisäisten katujen rakentaminen käynnistyy vuoden 2011 alussa.

Kehittämisohjelmaan sisältyy myös muiden kuin kaupungin vastuulla olevia hankkeita. Tällaisia ensisijaisesti toteutettavia hankkeita ovat Itäinen ohikulkutie ja valtatie 25 liittymien kehittäminen. Näiden hankkeiden edistämiseksi kaupunki toimii aktiivisesti yhteistyössä väyläviranomaisten ja Helsingin seudun liikennejärjestelmän suunnittelun kanssa.

Suunnitelman toteutumista seurataan

Liikennejärjestelmän kehittäminen on luonteeltaan jatkuva, pitkän aikavälin vuorovaikutteinen prosessi, jossa sovitaan yhteen eri toimijoiden ja eri hallinnonalojen tarpeita, tavoitteita ja toimenpiteitä. Seurannan tavoitteena on varmistaa, että liikennejärjestelmää kehitetään pitkäjänteisesti kokonaisuutena.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman toteuttamisesta ja seurannasta vastaa seurantaryhmä. Se seuraa toimenpideohjelman toteutumista ja vastaa toimenpiteiden viemisestä toteutusohjelmiin. Seurantaryhmä perustetaan suunnittelun aikaisen organisaation pohjalta. Projektiryhmän tukena toimivat omilla vastualueillaan kunnan eri sektorien vastaavat sekä tarvittaessa valtion liikenneviranomaiset.

Hyvinkään liikennejärjestelmäsuunnitelman toteutumisen seuranta on myös osa eri sidosryhmien välistä liikennejärjestelmätyötä. Muita seurannan keskeisiä tavoitteita ovat liikenteen ja maankäytön vuorovaikutuksen lisääminen kaikilla suunnittelutasoilla, liikenteeseen liittyvien kaupungin sisäisten ja avoimien keskustelufoorumien aktivoiminen, jatkosuunnittelun koordinoiminen ja tulevien toimenpiteiden ennakoiminen, tulevien

hankkeiden valmistelu sekä liikennejärjestelmäsuunnitelman päivytystarpeen arviointi.

Suuri osa seurantatiedoista saadaan vuosittain julkaistavista tilastoista tai eri tahojen ylläpitämistä rekistereistä. Muiden tietojen, kuten kulkutapajakautuman, selvittämiseksi toteutetaan valtuustokausittain haastattelututkimus, jolla selvitetään liikkumista Hyvinkäällä. Tavoitteena on saada esille liikkumisessa tapahtuvat muutokset sekä liikkumiseen ja liikenteeseen liittyviä mielipiteitä ja arvostuksia. Haastattelututkimus käsittää noin 400 asukkaan puhelinhaastattelun. Toistettuina tutkimukset tuottavat arvokkaan tietoa-aineiston.

Liikennejärjestelmän kehittämisohjelman toteutumista seurataan laatimalla vuosittain yhteenveto ohjelman toteutumisesta yhdessä liikennejärjestelmän tilan kehityksen seurannan kanssa. Yhteenvedossa käsitellään edellisen vuoden aikana toteutetut toimenpiteet, käynnissä ja käynnistämättä olevat hankkeet ja niiden tilanne, arvioidaan tehtyjen toimenpiteiden vaikutuksia, verrataan liikennejärjestelmän tilan kehityssuuntaa asetettuihin tavoitteisiin sekä asetetaan tavoitteet seuraavan vuoden toiminnalle.



Yhteystiedot

Hyvinkään kaupunki
Kunnallistekniikka
Suutarinkatu 2

Kaupungininsinööri Jouni Mattsson
puhelin 040 541 9574
jouni.mattsson@hyvinkaa.fi

Liikenneinsinööri Kimmo Kiuru
puhelin 040 7547 110
kimmo.kiuru@hyvinkaa.fi