



HYVINKÄÄ

Valtuustoseminaari 24.11.2021

Keskustan vaihtoehtoiset kehittämissuunnitelmat -
Masterplan



Keskustan vaihtoehtoiset kehittämissuunnitelmat - Masterplan

Valtuustoseminaarin 24.11.2021 ohjelma

- 16.00 Avauspuheenvuorot
kaupunginvaltuuston puheenjohtaja Pinja Perholehto ja
kaupunginjohtaja Johanna Luukkonen
- 16.10 Keskustan vaihtoehtoiset kehittämissuunnitelmat / taustaa ja tavoitteita
liikenneinsinööri Kimmo Kiuru, kaava-arkkitehti Mirka Karttunen, kaavoituspäällikkö
Anitta Ojanen
- 16.40 Vaihtoehtojen 1-3 esittely
- 18:40 Jatkotoimenpiteet
- 19:00 Tilaisuus päättyy



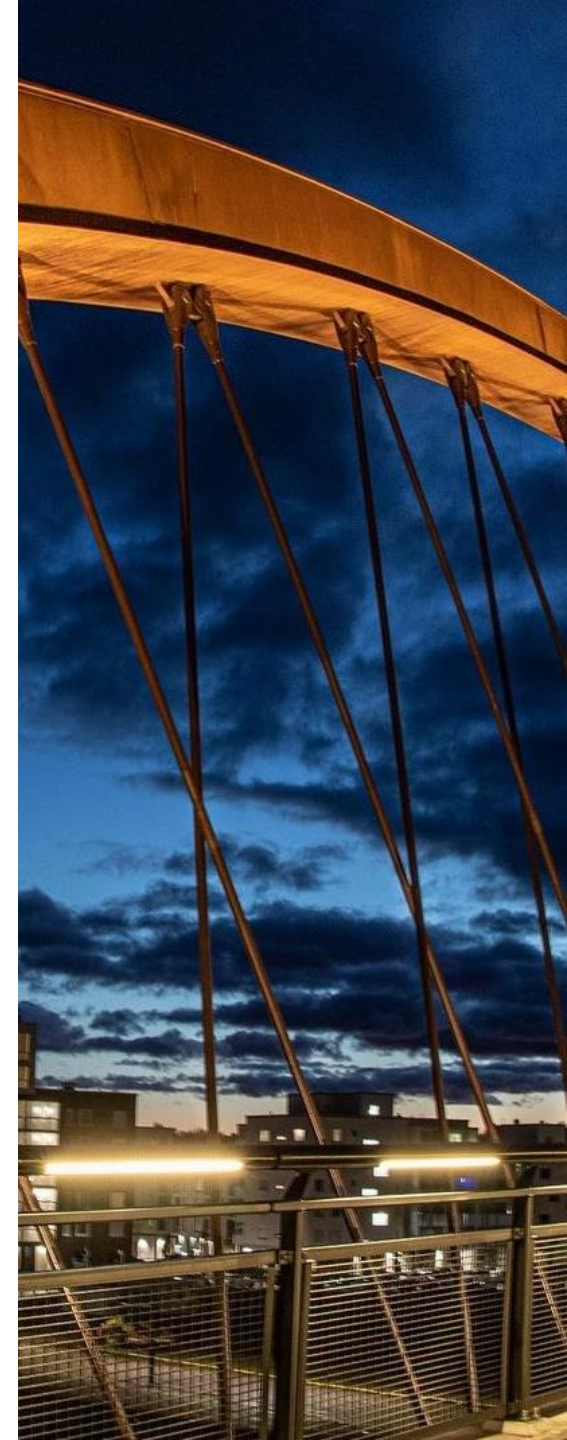
Kehittyvä kaupunkikeskusta - kärkihanke



toteuttaa Pelikirjan strategisia kärkiä ja ottaa huomioon Pelikirjan tukipilarit ja kärkihankkeen linjausten mukaisesti *Keskustamme on Hyvinkään käyntikortti ja tärkeä vetovoimatekijä.*

Tämä tavoite saavutetaan luomalla edellytykset

- elävälle ja viihtyisälle kaupunkiympäristölle
- monipuoliselle työ- ja asumistarjonnalle
- sujuvalle ja turvalliselle liikkumiselle ja
- houkuttelevien investointikohteiden syntymiselle.



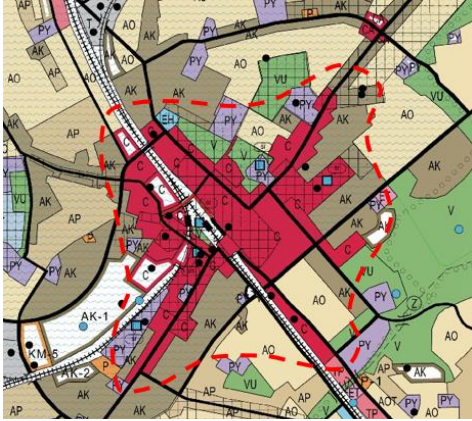


Kehittyvän kaupunkikeskustan projektisuunnitelma hyväksyttiin kaupunginvaltuustossa keväällä 2018. Sen sisältämät toimenpidekokonaisuudet sisältävät sekä pitkän aikavälin suunnittelua ja kehitystyötä että nopeasti toteutettavia välittömästi näkyviä toimenpiteitä.

- Liikenne ja liikkuminen
- Rakentaminen
- Kaupunkiympäristö
- Kaupunkikulttuuri ja vapaa-aika
- Asuminen
- Yritystoiminta ja palvelut



Masterplan



Keskustaajaman osayleiskaavaa 2030 toteuttava:

- pitkän tähtäimen kaavoitusta ja toimintojen kehittämistä ohjaava ohjelma, ei oikeusvaikutteinen kaava
- visio tulevaisuudesta, jolla hahmotellaan alueen kehittämistä kartoin, havainnekuvin ja tekstein
- kokoaa yhteen keskustaa koskevat hankkeet ja suunnitelmat
- suunnitelmaa ja suunnittelun aikana kertynyttä tietoa hyödynnetään maankäytön suunnittelussa



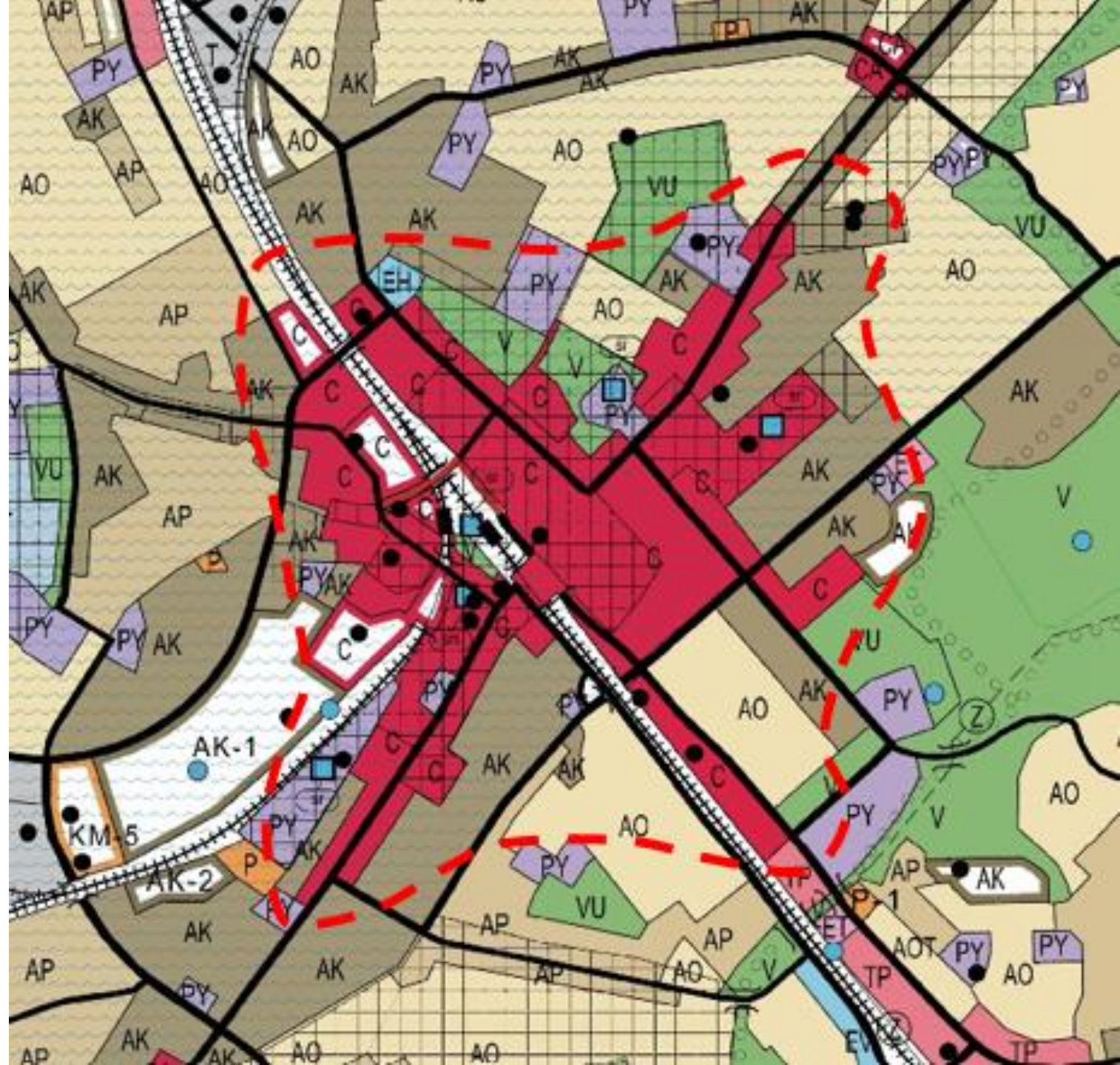
Keskustaajaman osayleiskaava 2030

C KESKUSTATOIMINTOJEN ALUE

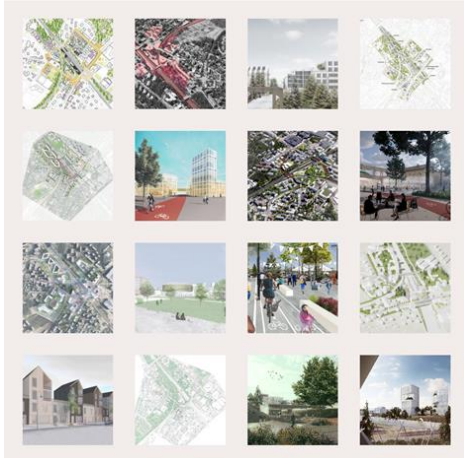
Alue on asemakaavoitettu. Alue varataan palveluja, hallintoa sekä keskusta soveltuvia ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomia työpaikkatoimintoja ja asumista varten. Alueelle voidaan sijoittaa vähittäiskaupan suuryksiköitä.

C KESKUSTATOIMINTOJEN UUSI ALUE

Alue on tarkoitettu asemakaavoitettavaksi. Asemakaavassa alue varataan palveluja, hallintoa sekä keskusta soveltuvia ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomia työpaikkatoimintoja ja asumista varten. Alueelle voidaan sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikkö.



Masterplan

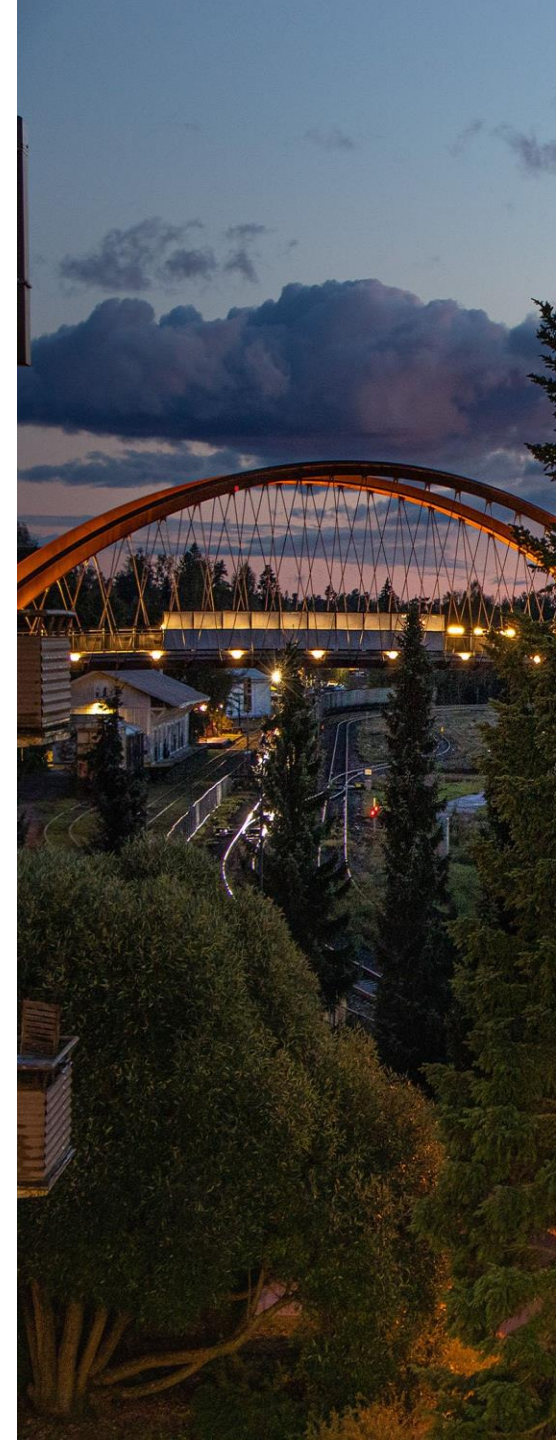


Weaving urban fabrics –
kaupunkikudelmia

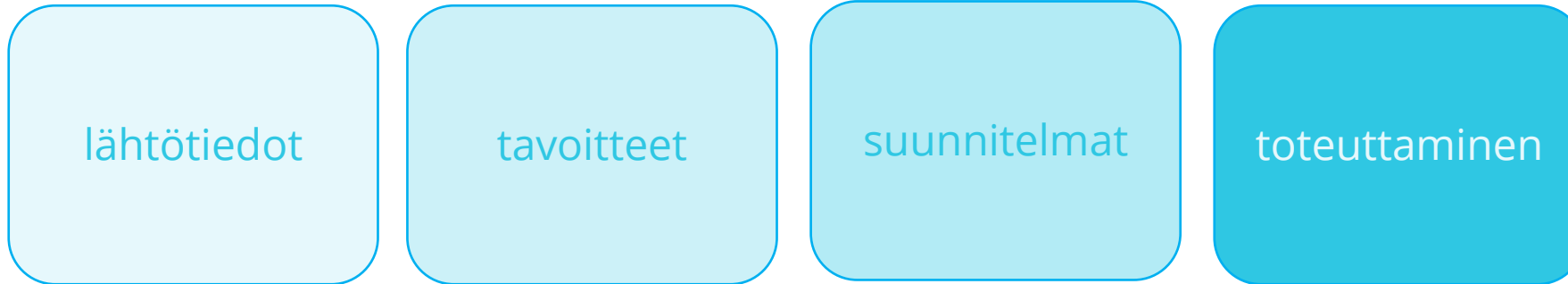


Integroituu muihin käynnissä oleviin suunnitelmiin mm.

- liikennesuunnittelun toimesta käynnissä olevaan keskustan liikenteen yleissuunnitelmatyöhön
- radan länsipuolen yleissuunnitteluun
- keskustassa käynnissä oleviin kaavahankkeisiin



Masterplan



sisältää

- lähtötietojen ja nykytilanteen analyysin
 - suunnitelmat, ohjelmat, aineistot (seminaarit, workshopit, yleisötilaisuudet, kyselyt...)
- tavoitteet ja laatutekijät eri osa-alueille
 - liikenne ja pysäköinti
 - rakentaminen
 - kaupunkiympäristö
- vaihtoehtoiset suunnitelmat
 - vaiheistus ja vaikutusten arviointi
- toteuttamisen suunnittelu



Lähtötiedot

Liikenne ja pysäköinti



Liikenne ja viheralueet



Pyöräliikenteen reitit

— laatureitti

— pääreitti

- - - - - kävelyalueen reitti

Nykyinen katuverkko

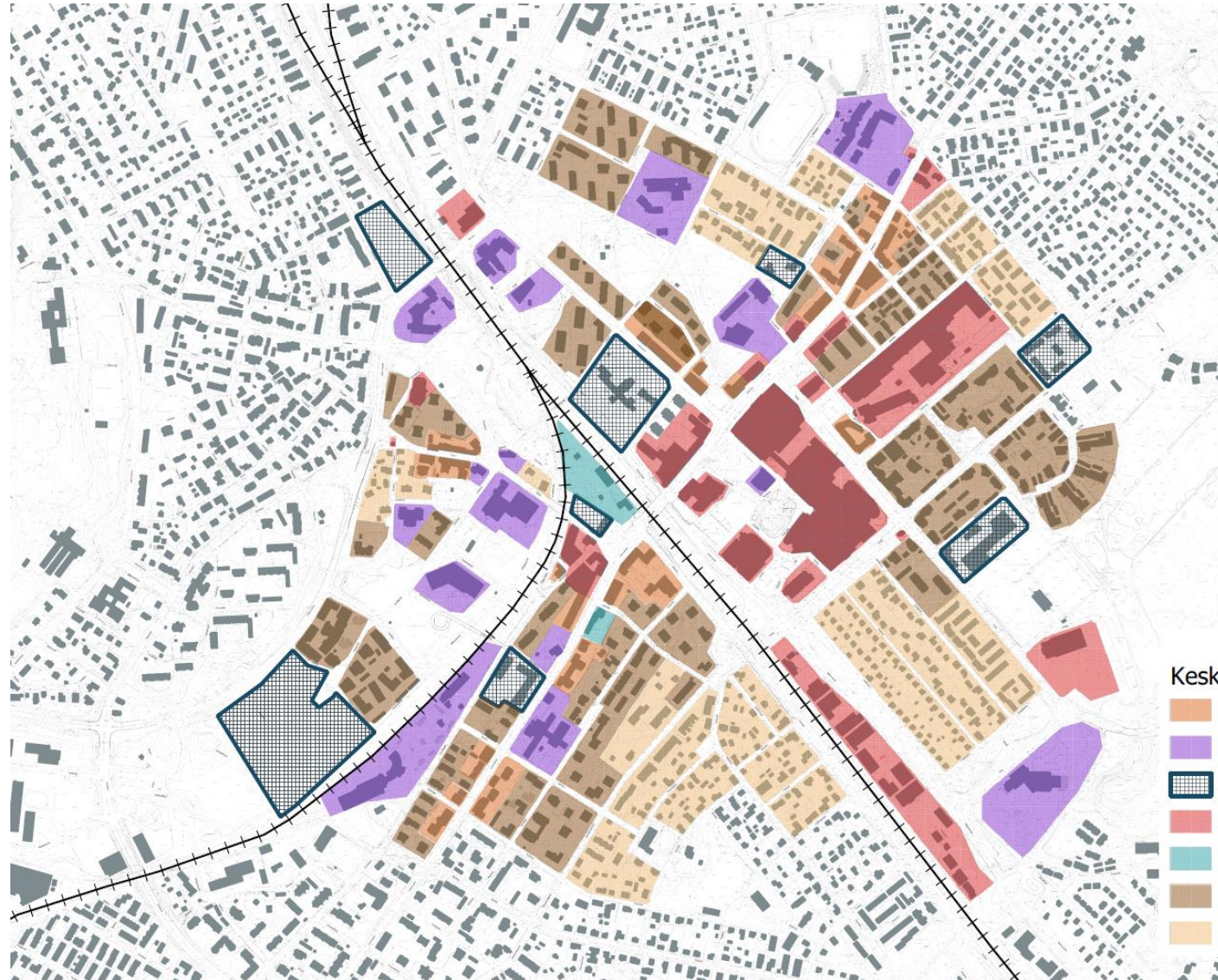
— Ajoneuvoliikenteen pääreitti

— Ajoneuvoliikenteen muu reitti

■ Viheralueet

■ Kävelypainotteinen alue

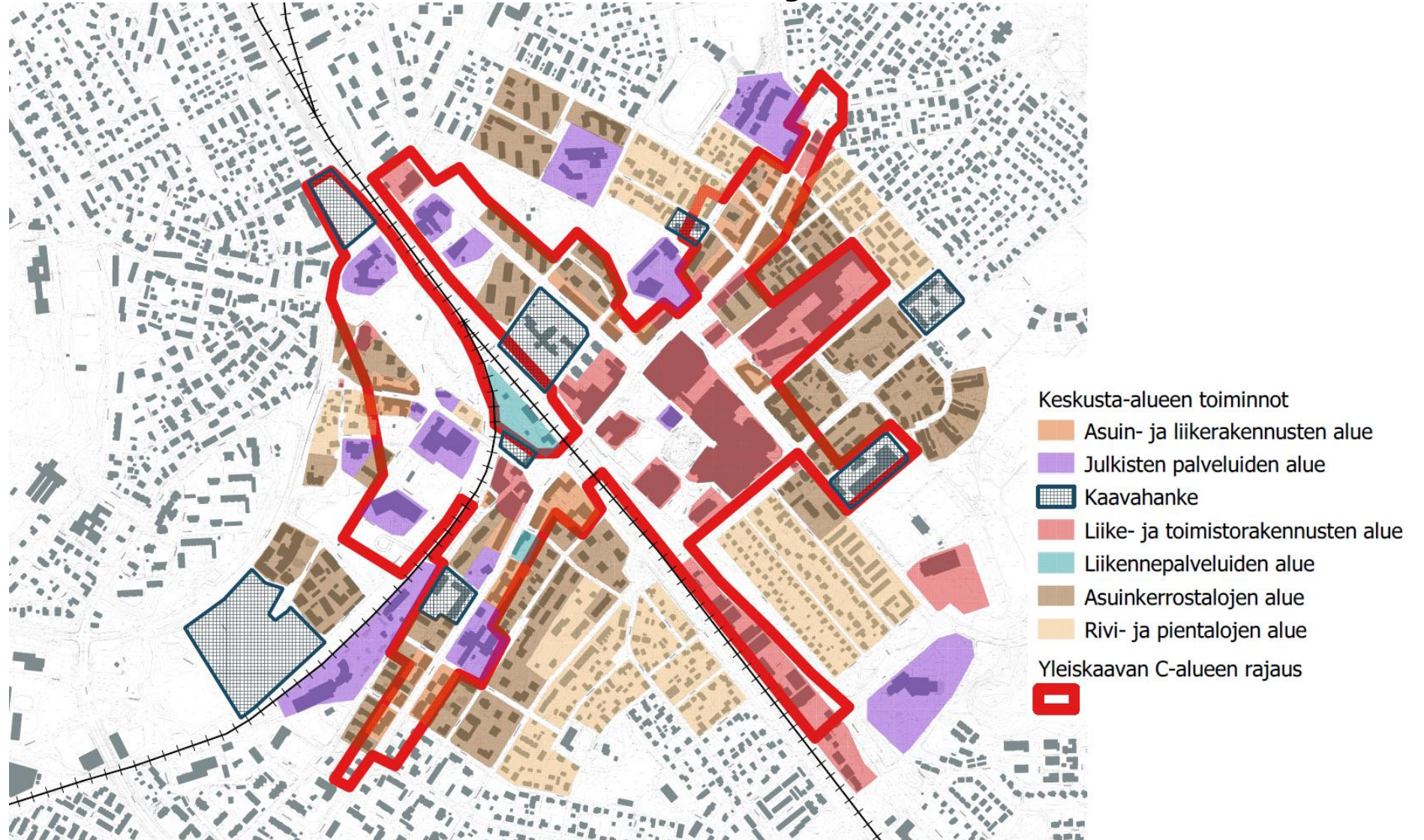
Keskusta-alueen toiminnot



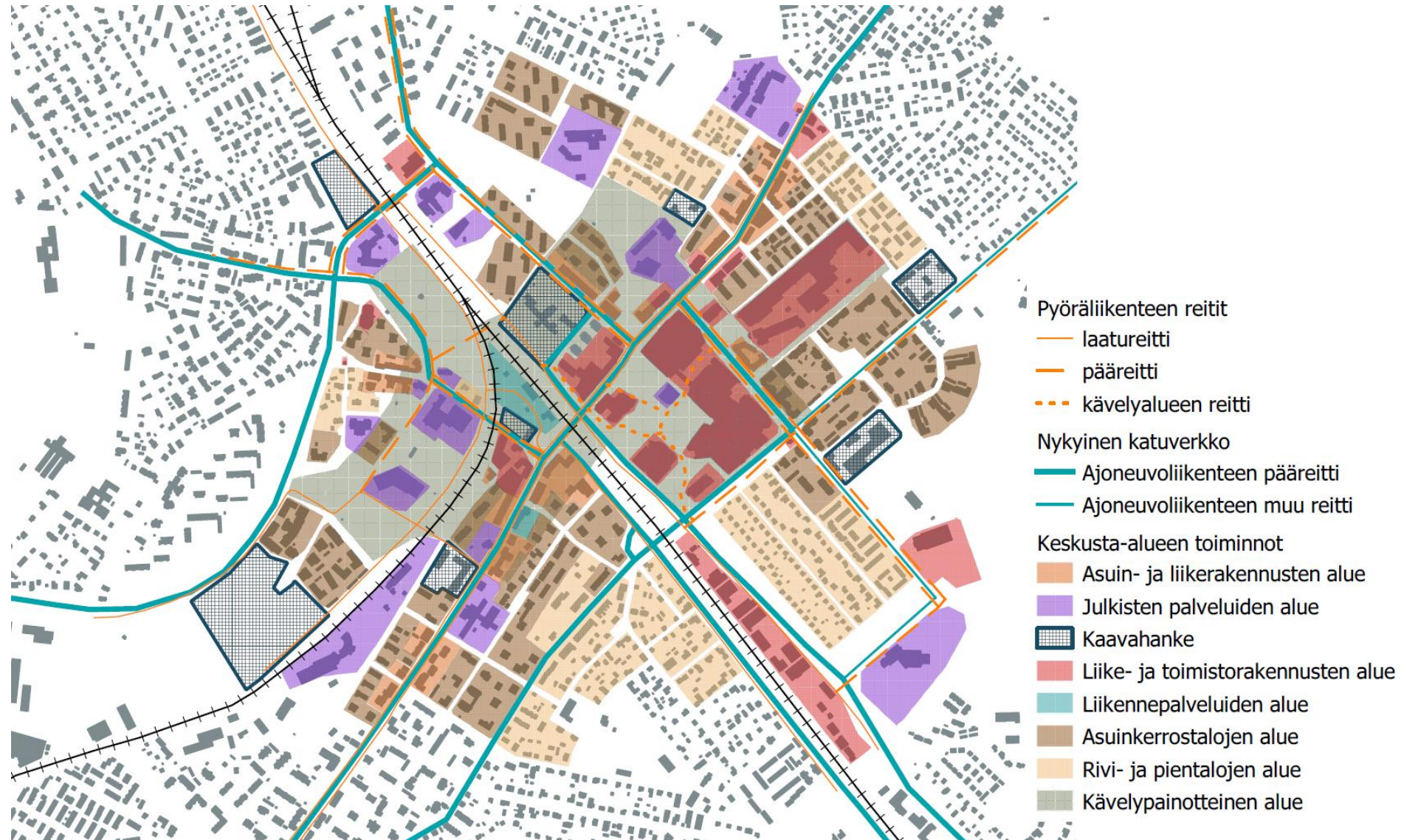
Keskusta-alueen toiminnot

- Asuin- ja liikerakennusten alue
- Julkisten palveluiden alue
- Kaavahanke
- Liike- ja toimistorakennusten alue
- Liikennepalveluiden alue
- Asuinkerrostalojen alue
- Rivi- ja pientalojen alue

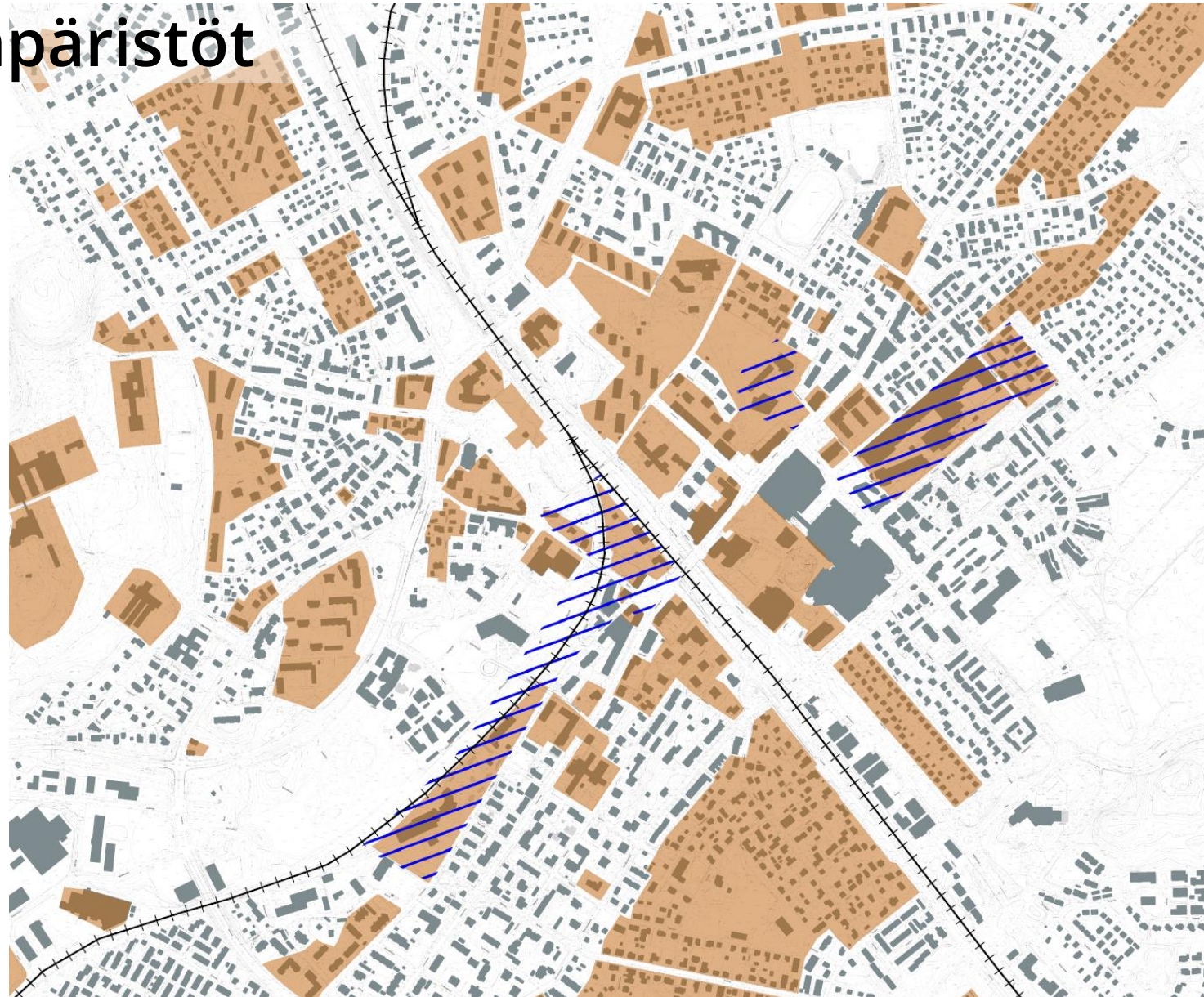
Keskusta-alueen toiminnot C-alueen rajauksella





Keskusta-alueen toiminnot ja liikenneverkko



Kulttuuriympäristöt



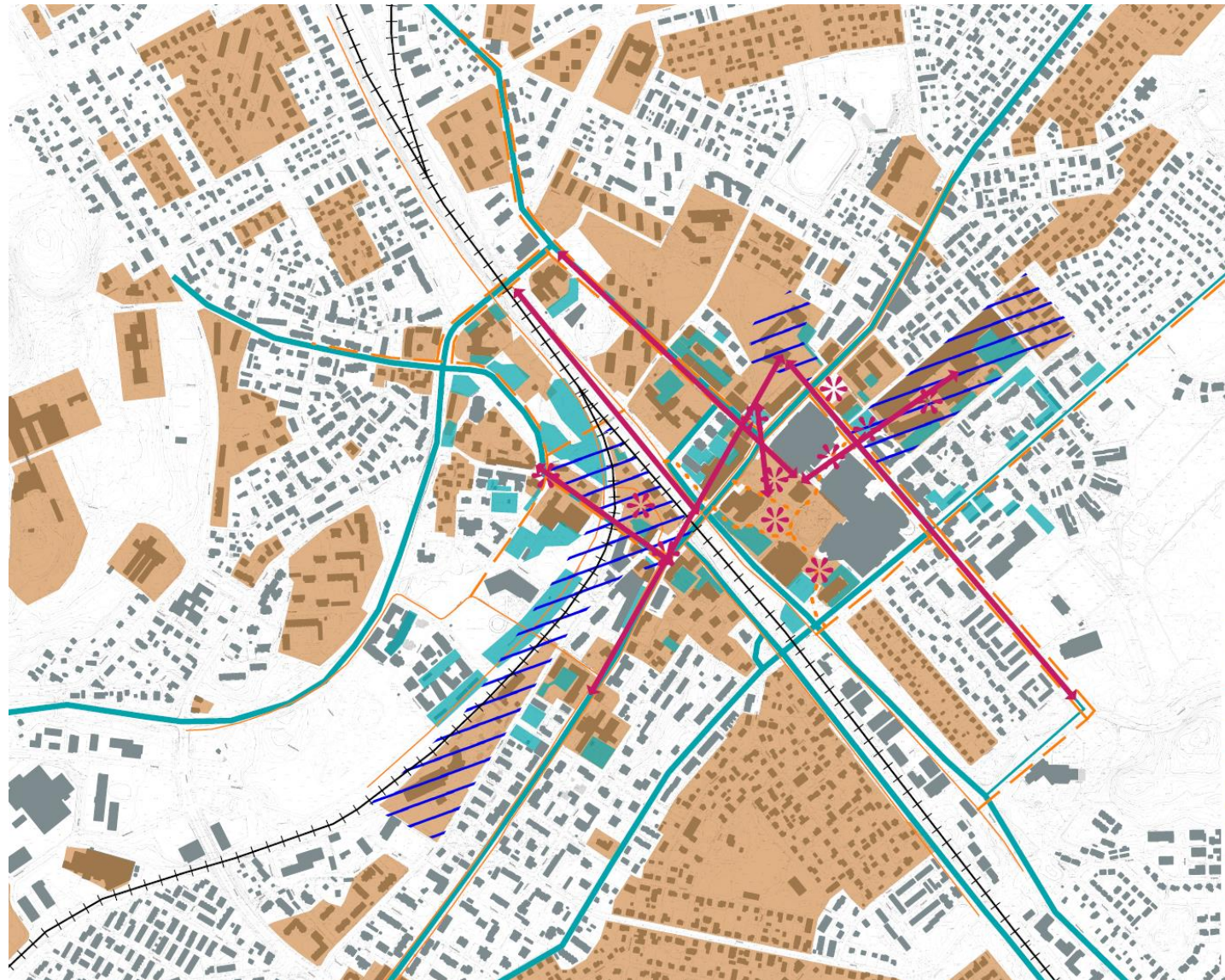
-  RKY-alueet
-  Kulttuuriympäristön hoitosuunnitelman kohteet

Kulttuuriympäristöt ja kaupunkitilat



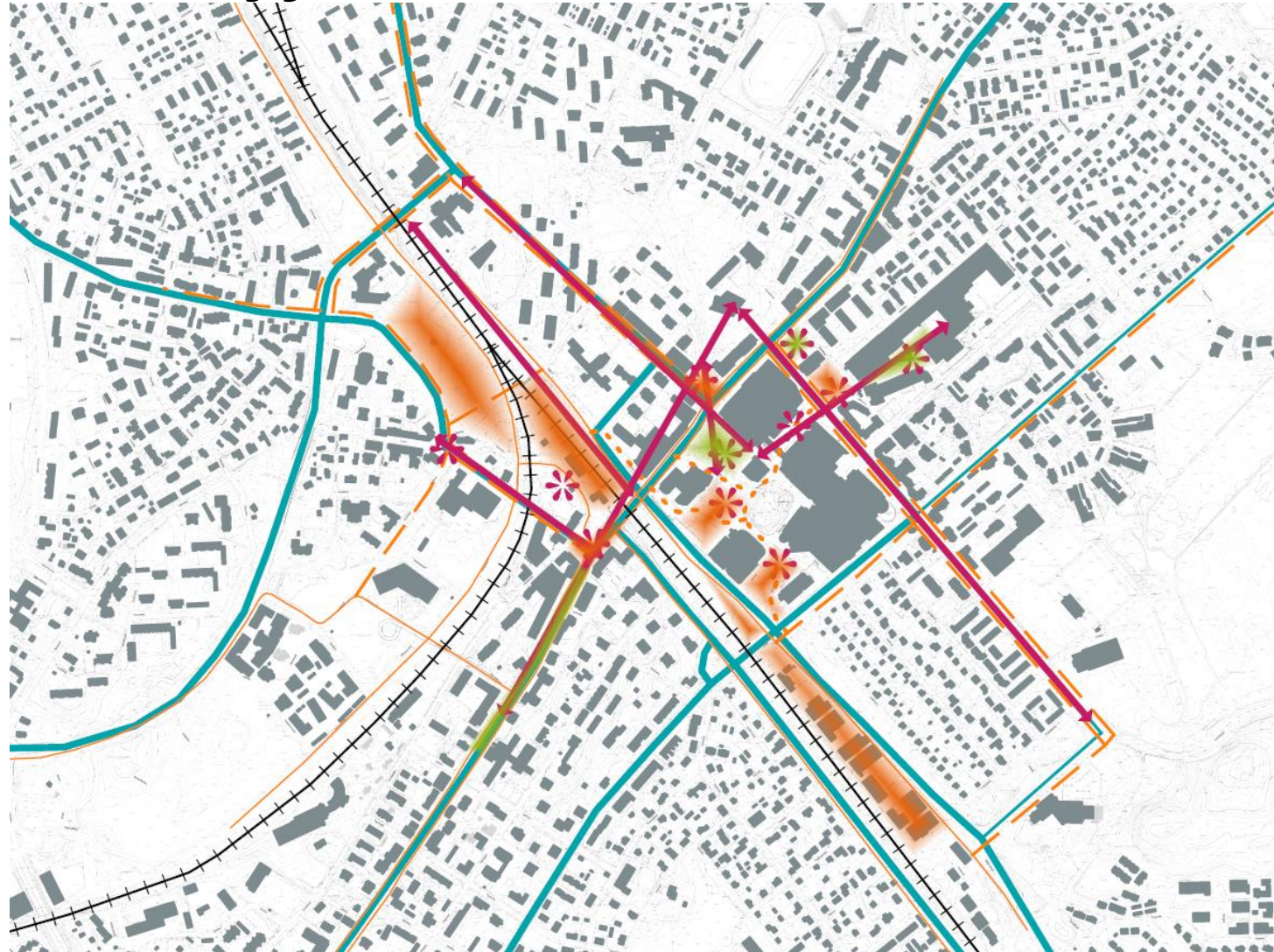
- * Merkittävä kaupunkitila
- ↔ Näköakselit
- /// RKY-alueet
- Kulttuuriympäristön hoitosuunnitelman kohteet

Kulttuuriympäristöt ja kaupunkitilat



- ✳️ Merkittävä kaupunkitila
- ↔️ Näkymäakselit
- RKY-alueet
- Pyöräliikenteen reitit
 - laatureitti
 - pääreitti
 - - - - - kävelyalueen reitti
- Nykyinen katuverkko
 - Ajoneuvoliikenteen pääreitti
 - Ajoneuvoliikenteen muu reitti
 - Maantasopysäköintialue
 - Kulttuuriympäristön hoitosuunnitelman kohteet

Kaupunkitilat, analyysi



- * Merkittävä kaupunkitila
- ↔ Näkymäakselit
- Kaupunkitilat
 - Orange Kehitettävä kaupunkitila
 - Green Laadukas kaupunkitila
- Pyöräliikenteen reitit
 - Blue laatureitti
 - Blue pääreitti
 - Dashed orange kävelyalueen reitti
- Nykyinen katuverkko
 - Thick blue Ajoneuvoliikenteen pääreitti
 - Thin blue Ajoneuvoliikenteen muu reitti

Tavoitteet ja laatutekijät

Tavoitteet ja laatutekijät



Liikenne ja pysäköinti

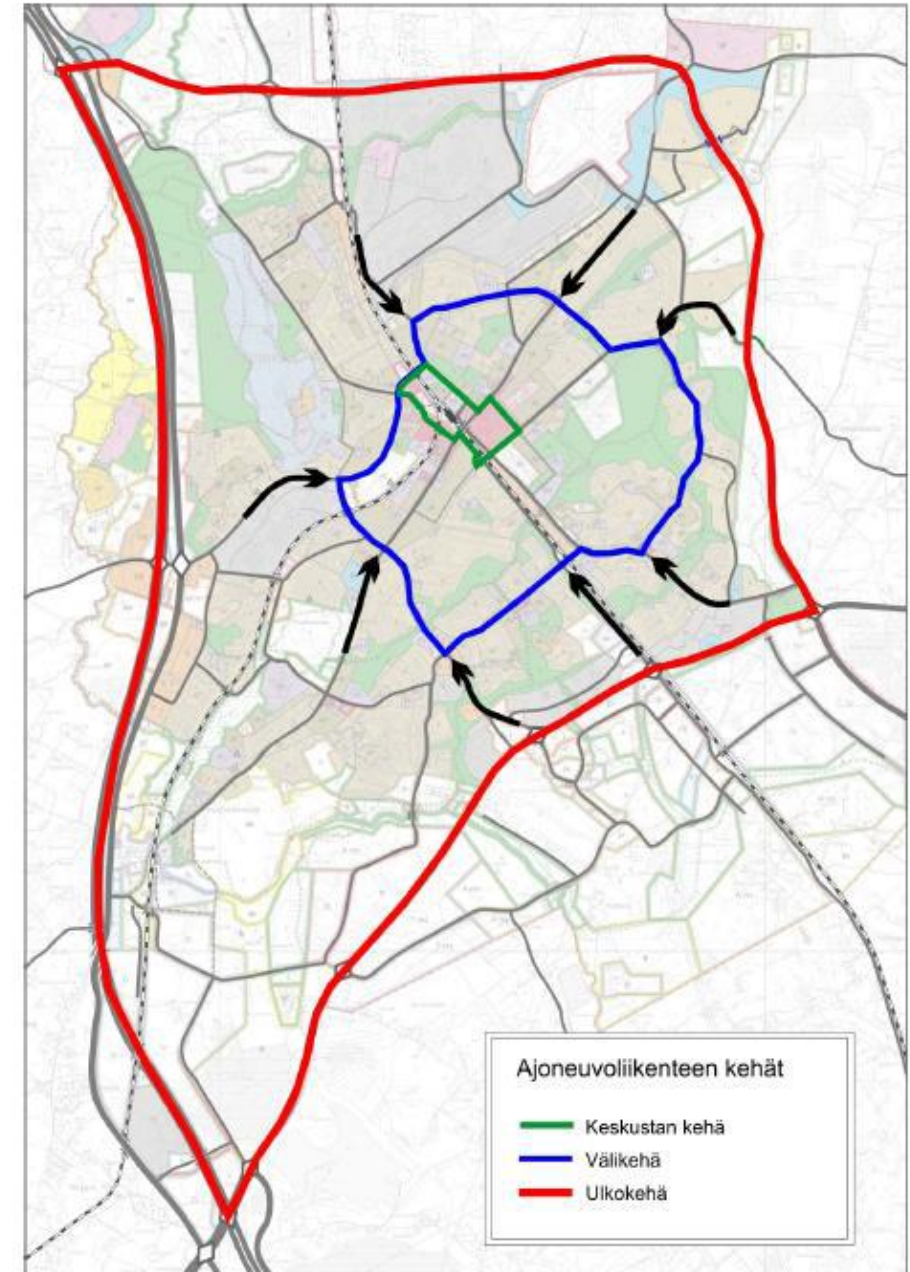
- sujuvuus ja turvallisuus, kaikille tienkäyttäjille
- saavutettavuus
- autoilun sujuvuus ja pysäköintiratkaisut
- ajoneuvojen läpikulkuliikenteen ohjaus
 - välikehän palvelutaso
- keskustan laadukkaat pyöräily- ja kävelyreitit ja -olosuhteet
- pysäköinnin linjaukset
- sujuvat matkaketjut
 - liityntäpysäköinti (tarve 600 ap ja 1500 pp)
 - linja-autoasema, julkinen liikenne
- innovaatiot



Tavoitteet ja laatutekijät

Liikenneverkon periaatteet / kaupunginvaltuusto 18.3.2013 § 38

- liikenneverkon peruseriaatteena on keskustan kehä ja kehään tukeutuvat pysäköintilaitokset
- paikallisliikenteen terminaali sijoitetaan Hämeensillan viereen toteuttavalle erilliselle kannelle
- Hämeenkadulla mahdollistetaan joukkoliikenne ja yksityisautoilu niin, että Hämeenkadun rooli kaupungin läpi kulkevassa liikenteessä on nykyistä pienempi
- kaukoliikenteen terminaalien sijaintivaihtoehtojen (Linjala, Sampo-talon edusta, Koritsoonin alue / Riihimäenkadun varsi) arviointia jatketaan
- paikallisliikenteen toiminnoista vapautuvaa rautatieaseman lähiympäristöä kehitetään polkupyöräpysäköintiin ja saattoliikenteeseen painottuen
- Aseman koulun ja Urheilukadun lähiympäristön maankäytön suunnittelussa varaudutaan Sillankorvankadun ja Urheilukadun sillan toteuttamiseen



Lähtökohtia keskustan liikennevision laadinnalle

Kaupungin pelikirjan mukainen tavoite on "edistää kestävästi liikkumisen mahdollisuuksia koko kaupunkimme alueella"

Muutokset nuorten arvoissa mm. ilmastonmuutoksen ja autonomistamisen suhteen tulee ottaa huomioon tulevaisuuden liikennejärjestelmää suunniteltaessa

Väestörakenteen muutos edellyttää nuorten houkuttelua Hyvinkäälle sekä ikääntyvän sukupolven terveitä elämäntapoja ja parempia toimintamahdollisuuksia

Keskustaan suuntautuvien ostosmatkojen lisääminen erityisesti kestäväillä kulkutavoilla ja liikenneverkon kuormitusta vähentäen luo elinvoimaa ja kestävyyttä

Ydinkeskustan pienhiukkaspäästöjen vähentäminen sekä terveellisen ja turvallisen liikkumisympäristön kehittäminen eri käyttäjäryhmille edistää tavoitteita yli sektorirajojen

Katuverkon jäsentely / miksi ja miten

JÄSENTELY SUJUVOITTA AUTOLIIKENNETTÄ JA PARANTAA KESKUSTAN ELINVOIMAISUUTTA



Katuverkon jäsentely sujuvoittaa autoliikennettä ja luo pohjan kaupungin kasvulle ja liikennejärjestelmälle



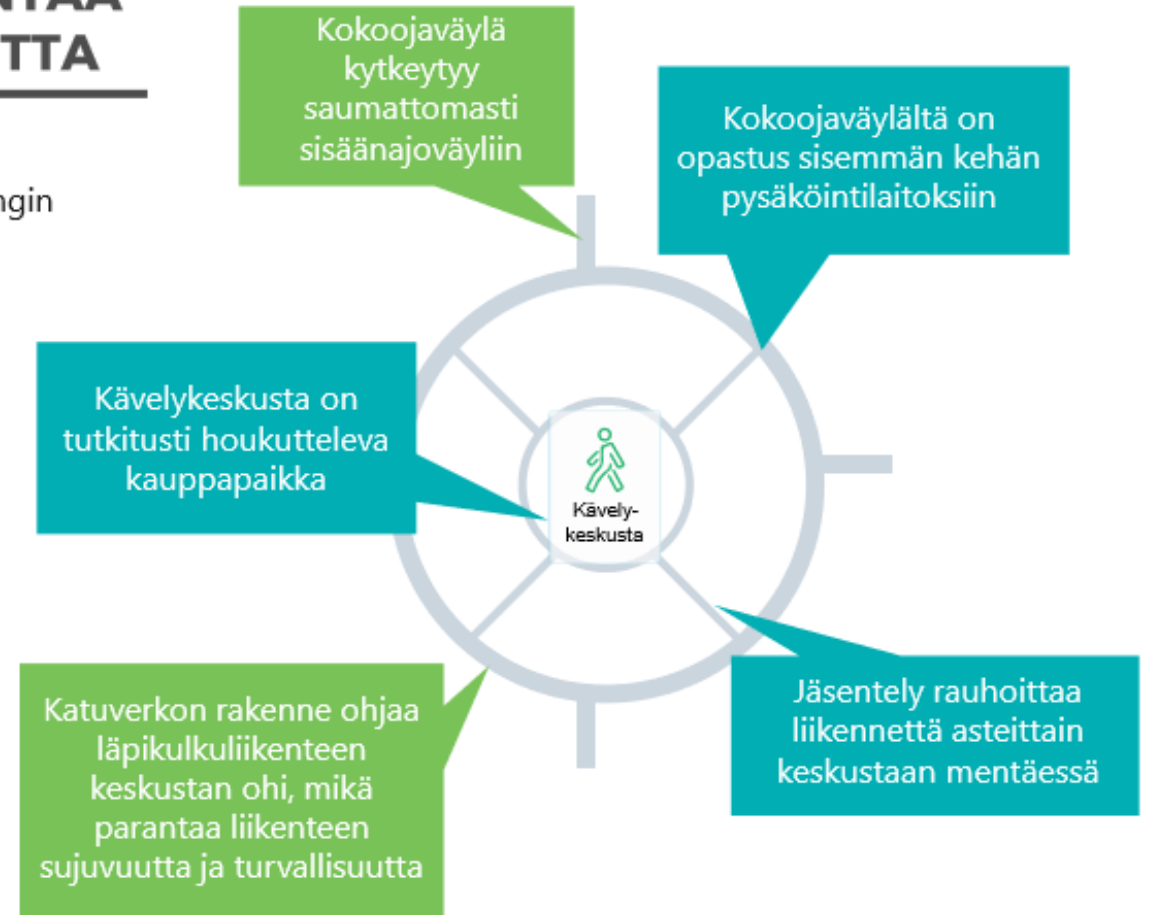
Jäsentely mahdollistaa ydinkeskustan liikenteen rauhoittamisen



Jäsentely tukee pysäköintipolitiikkaa, jossa autot ohjataan pysäköintilaitoksiin



Mahdollistaa kaupungin tiiviin kasvun ja saavutettavuuden



Päättäjätöyöpaja

HYVINKÄÄN PÄÄTTÄJILLE PIDETYSSÄ TYÖPAJASSA MÄÄRITELLYT PÄÄMÄÄRÄT

**Selkeä, tiivis ja
yhtenäinen keskusta**

**Kaikin tavoin hyvin
saavutettava
keskusta**

**Vetovoimainen ja
elävä keskusta**

**Kaikki
käyttäjryhmät
huomioiva keskusta**

Visio

HYVINKÄÄN KESKUSTAN LIIKKUMISEN VISIO

Hyvinkään keskustan
liikkuminen tarkoittaa
tulevaisuudessa..

1.
..sujuvaa ja hyvin
opastettua
autoliikennettä

2.
..läpiajoliikenteeltä
rauhoitettua
ydinkeskustaa

3.
..toimivaa opastusta
ja kulkua
pysäköintiin

4.
..arkeen
kytkeytynyttä ja
matkaketjuja
tukevaa
joukkoliikennettä

5.
..kävelijän
ehdoilla
rakennettua
viihtyisää
ostoskeskustaa

7.
..tehokasta
citylogistiikkaa ja
raskaan liikenteen
ohjausta

6.
..houkuttelevia ja
laadukkaita
pyöräilyolosuhteita



Toimenpiteet

Tehdään sujuvimman reitin löytäminen Hyvinkään keskustaan helpoksi eri suunnista lähestyttäessä ja sisääntuloalueista tunnistettavia maamerkkejä.

1. **..sujuvaa ja hyvin opastettua autoliikennettä**

2. **..läpiajo-liikenteeltä rauhoitettua ydinkeskustaa**

Rauhoitetaan keskusta vain keskustaan suuntautuvalla autoliikenteelle ja ohjataan läpiajoliikenne keskustan ohi.

Panostetaan pysäköinnin hallintaan ja opastukseen, jotta pysäköinnin etsimiseen kuluisi vähemmän aikaa ja pysäköintipaikat olisivat tehokkaassa ja tarkoituksenmukaisessa käytössä.

3. **..toimivaa opastusta ja kulkua pysäköintiin**

4. **..arkeen kytkeytynyttä ja matkaketjuja tukevaa joukkoliikennettä**

Kehitetään joukkoliikenteestä houkutteleva ja esteetön, ydinkeskustan toimintoihin kiinteästi kytkeytynyt palvelu.

Rakennetaan ydinkeskusta kävelijän ehdoilla turvalliseksi, viihtyisäksi ja vetovoimaiseksi palvelemaan kaupan ja vapaa-ajan toimintoja sekä kaupunkielämää.

5. **..kävelijän ehdoilla rakennettua viihtyisää ostoskeskustaa**

6. **..houkuttelevia ja laadukkaita pyöräilyolosuhteita**

Tehdään Hyvinkästä kaupunki, joka saa tunnustusta ja tunnettuutta laadukkaasta pyöräilyn edistämisestään.

Tehostetaan jakelun ohjausta ja vähennetään logistiikka-liikennettä keskusta-alueelta, sekä ohjataan raskasta liikennettä tarkoituksenmukaisemmille reiteille.

7. **..tehokasta citylogistiikkaa ja raskaan liikenteen ohjausta**

Tavoitteet ja laatutekijät

Rakentaminen

- täydennysrakentaminen, kaupunkirakenteen eheyttäminen
- monipuolinen asuin- ja toimitilarakentaminen
- uudenlaiset palvelut ja pienimuotoinen tuotantotoiminta
- vanhan rakennuskannan huomioiminen ja uudet käytöt - kiertotalous
- korkean rakentamisen paikat
- asemanseutu
- MAL-sopimus; asuntokaavoituksen tavoite 36 000 kem² / vuosi ja asuntotuotanto 396 asuntoa / vuosi (tästä 2/3 kerrostaloja ja suurin osa keskustassa)
- rakentamisen vaiheistus



Tavoitteet ja laatutekijät



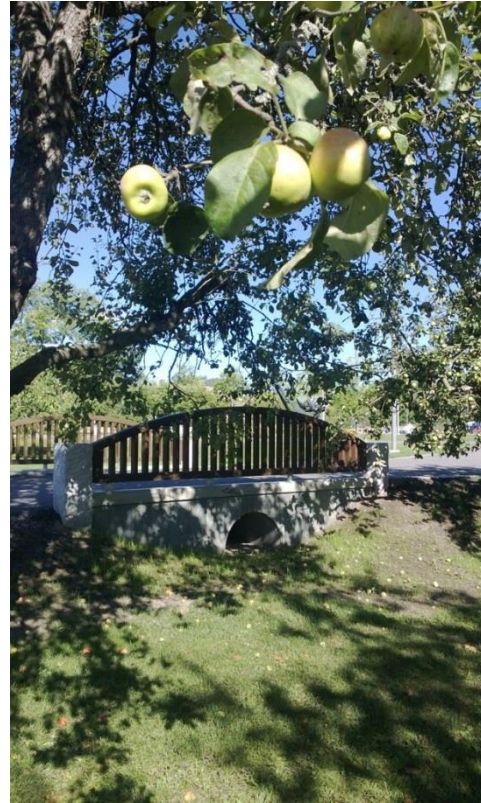
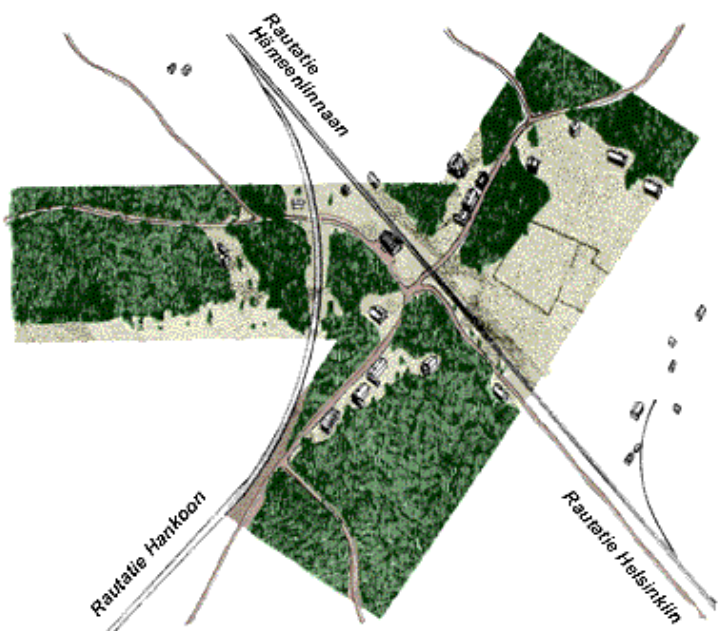
Kaupunkiympäristö – tulevaisuuden kaupunkikuva

- identiteetti, tunnistettavuus
- urbaani, korkealuokkainen arkkitehtuuri
- elävä, laadukas, hyvin hyödynnetty julkinen kaupunkitila
- kokemuksille ja tapahtumille mahdollisuuksia luovat paikat
- vapaasti käytettävissä olevat alueet
- katutaso ympäristö (kävely- ja polkupyöräily)
 - esteettömyys, ihmisen mittakaava
- kaupunkivihreä
 - hulevedet, pienilmasto, puistot, kadut, korttelit
- ihmisen kokoinen kaupunki – kohtaamisten kudelman



Tavoitteet ja laatutekijät

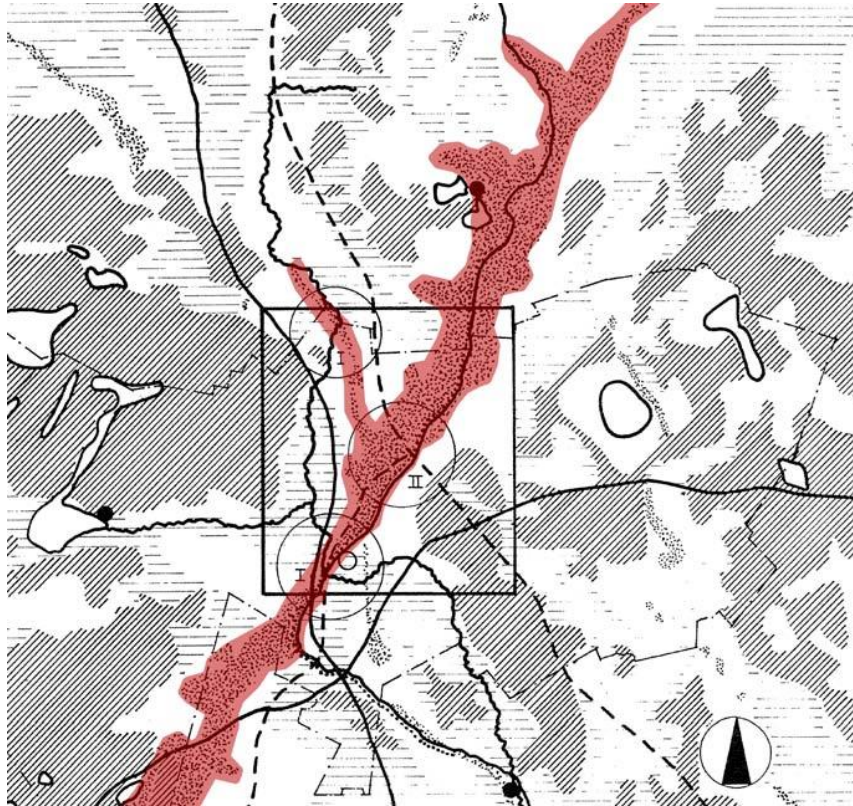
Historia



Tavoitteet ja laatutekijät

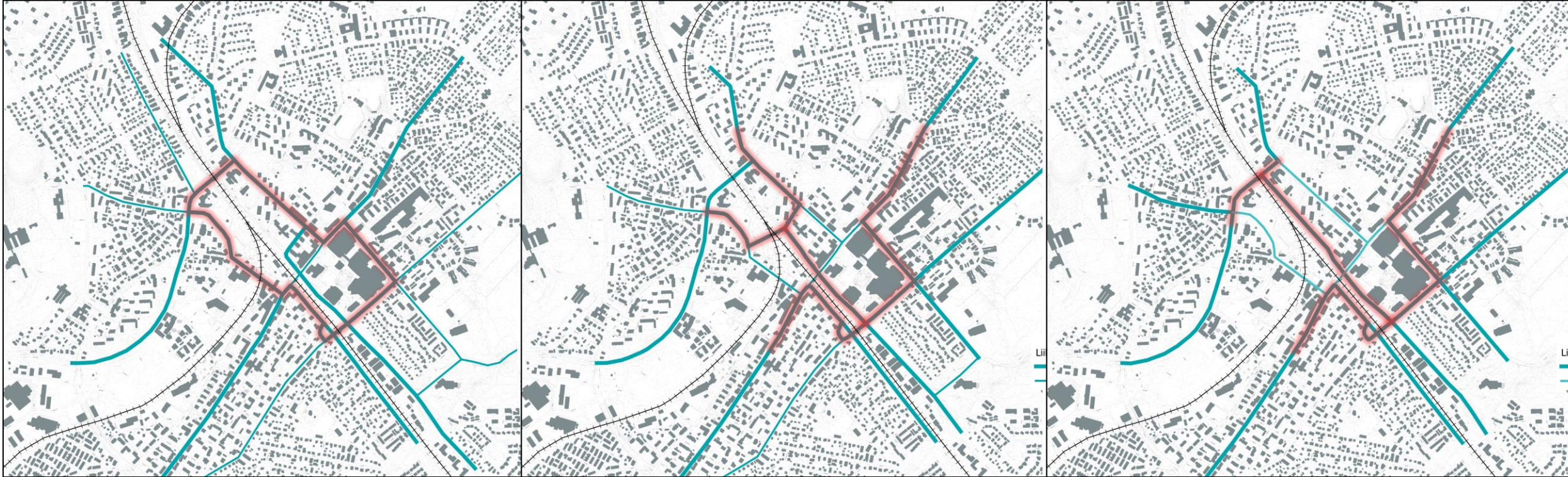
Olosuhteet

- maisema
- ilmasto
- luonto



Suunnitelmat

Vaihtoehtoiset kehittämissuunnitelmat

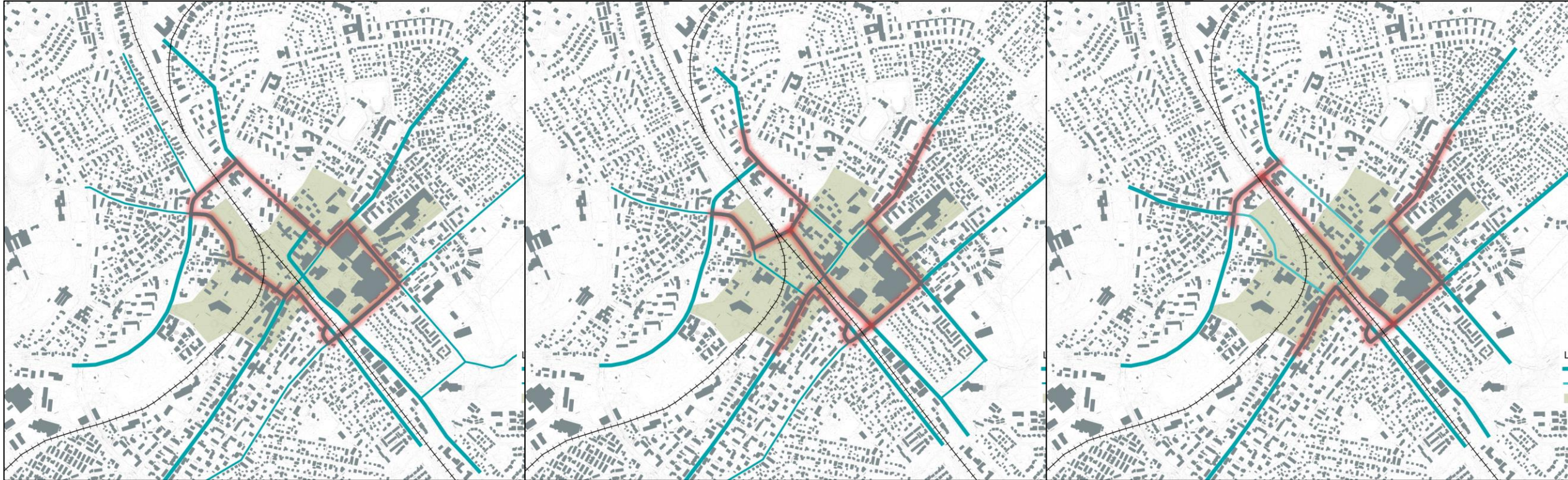


ve A

ve B

ve C

Vaihtoehtoiset kehittämissuunnitelmat

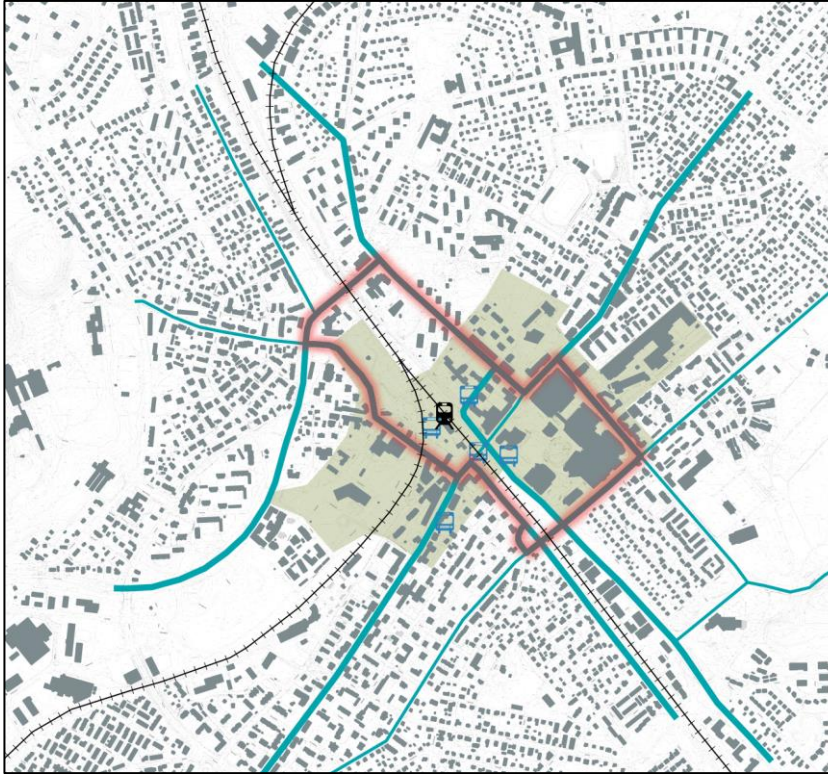


ve A

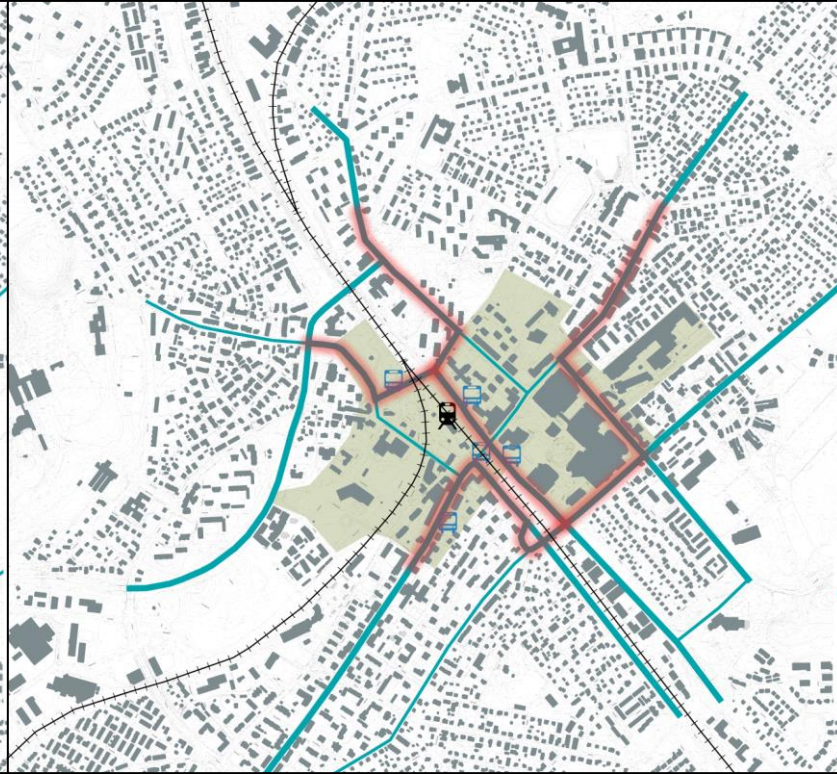
ve B

ve C

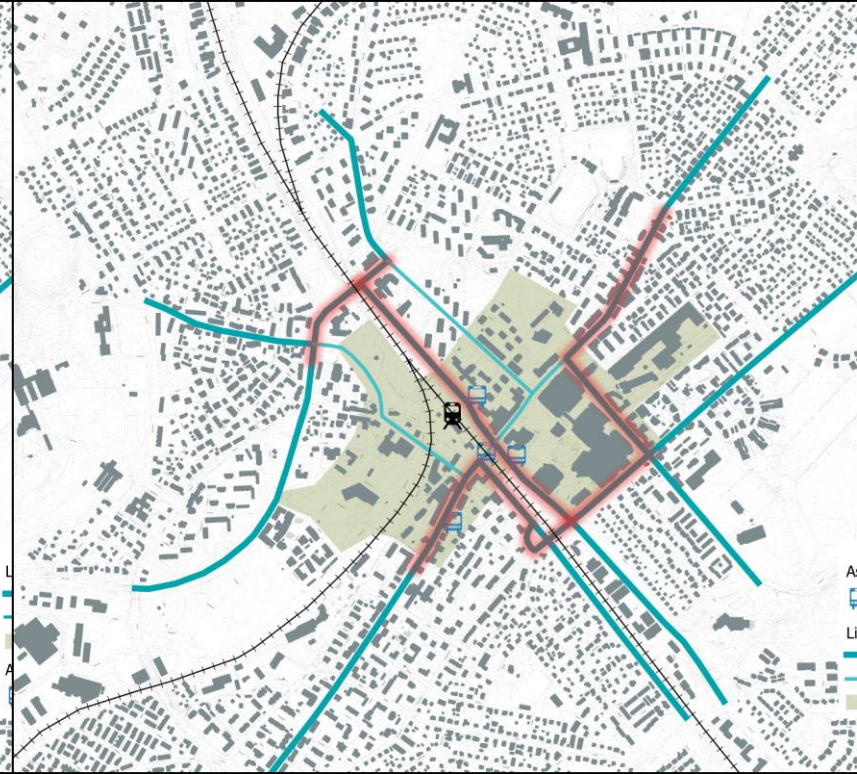
Vaihtoehtoiset kehittämissuunnitelmat



ve A

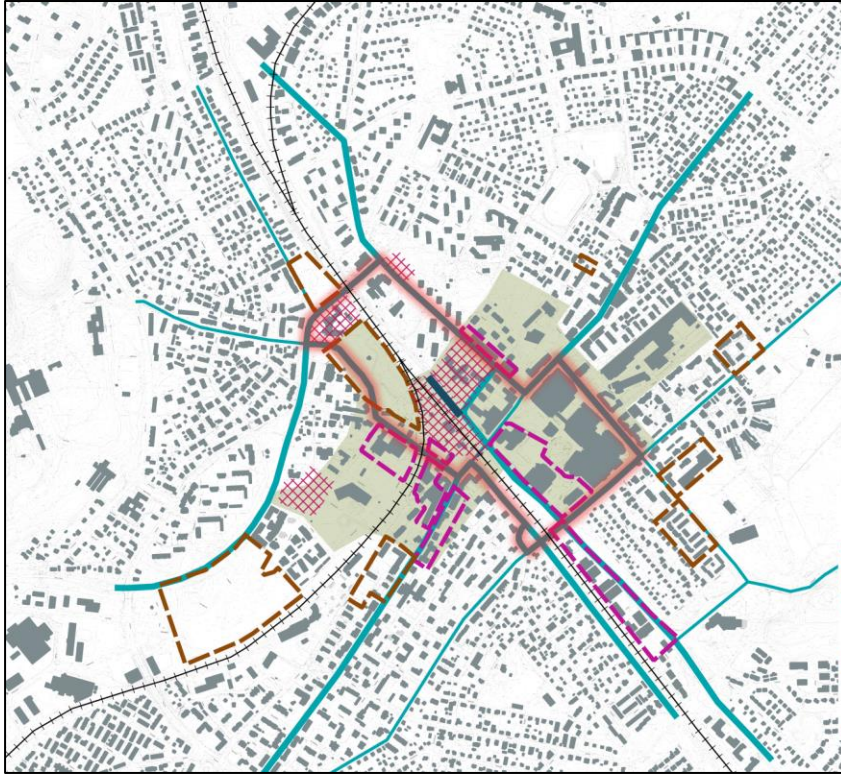


ve B



ve C

Vaihtoehtoiset kehittämissuunnitelmat



ve A



ve B

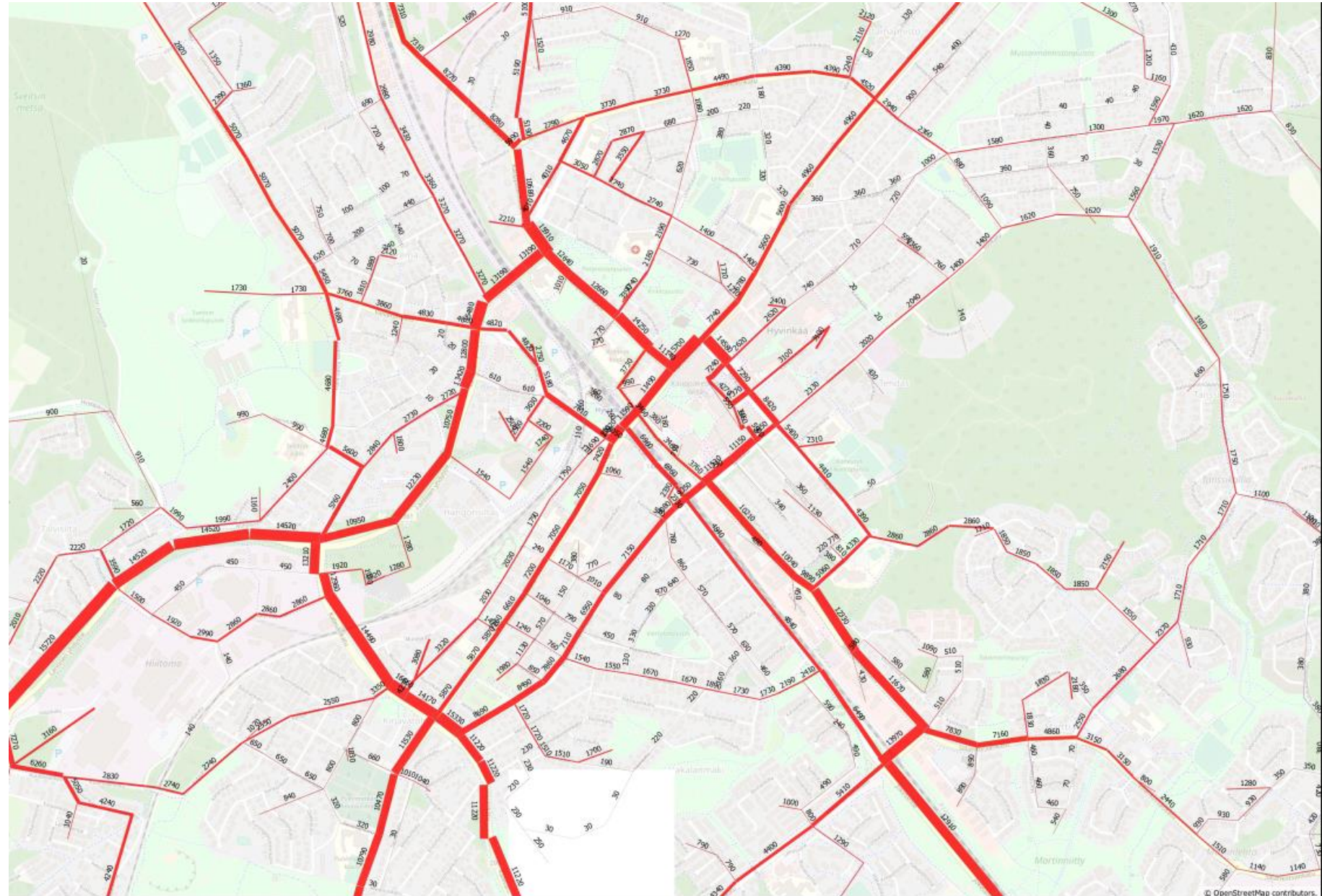


ve C

Vaikutusten arviointi

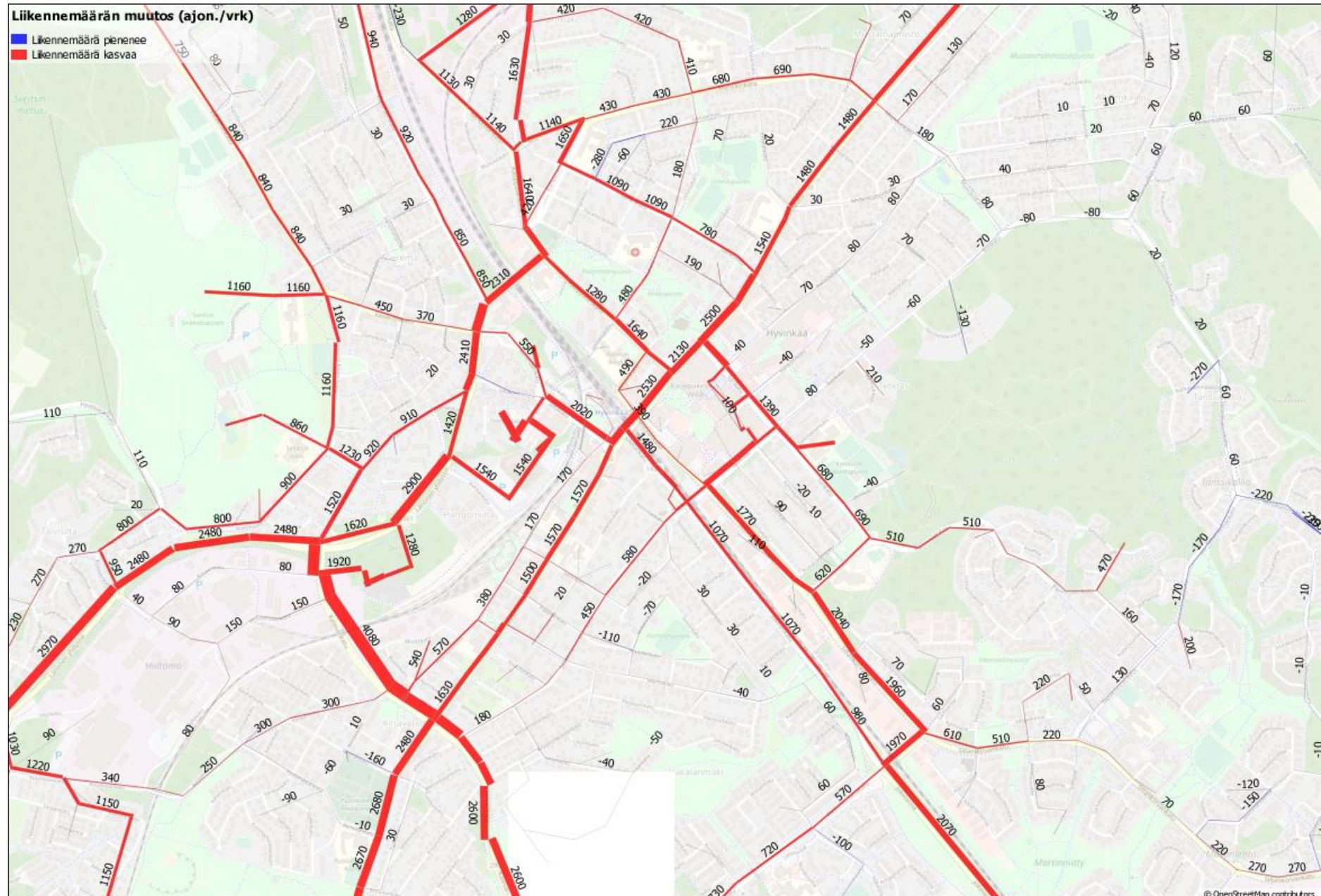
Liikenne- ennusteet

Keskimääräinen
vuorokausiliikennemäärä
vuonna 2040 / nykyverkko



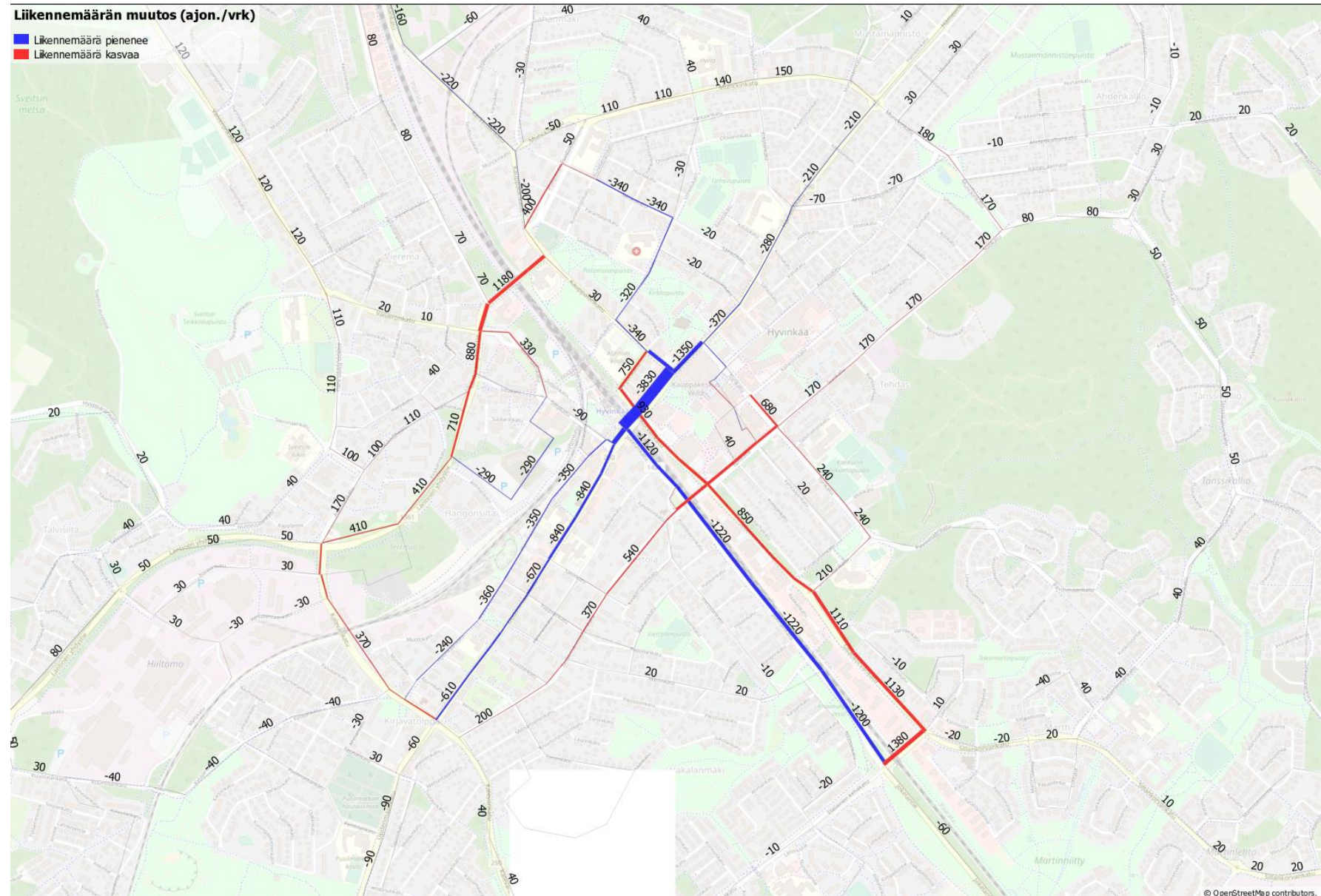
Liikenne- ennusteet

Muutos vuodesta 2019
vuoteen 2040 /
nykyverkko



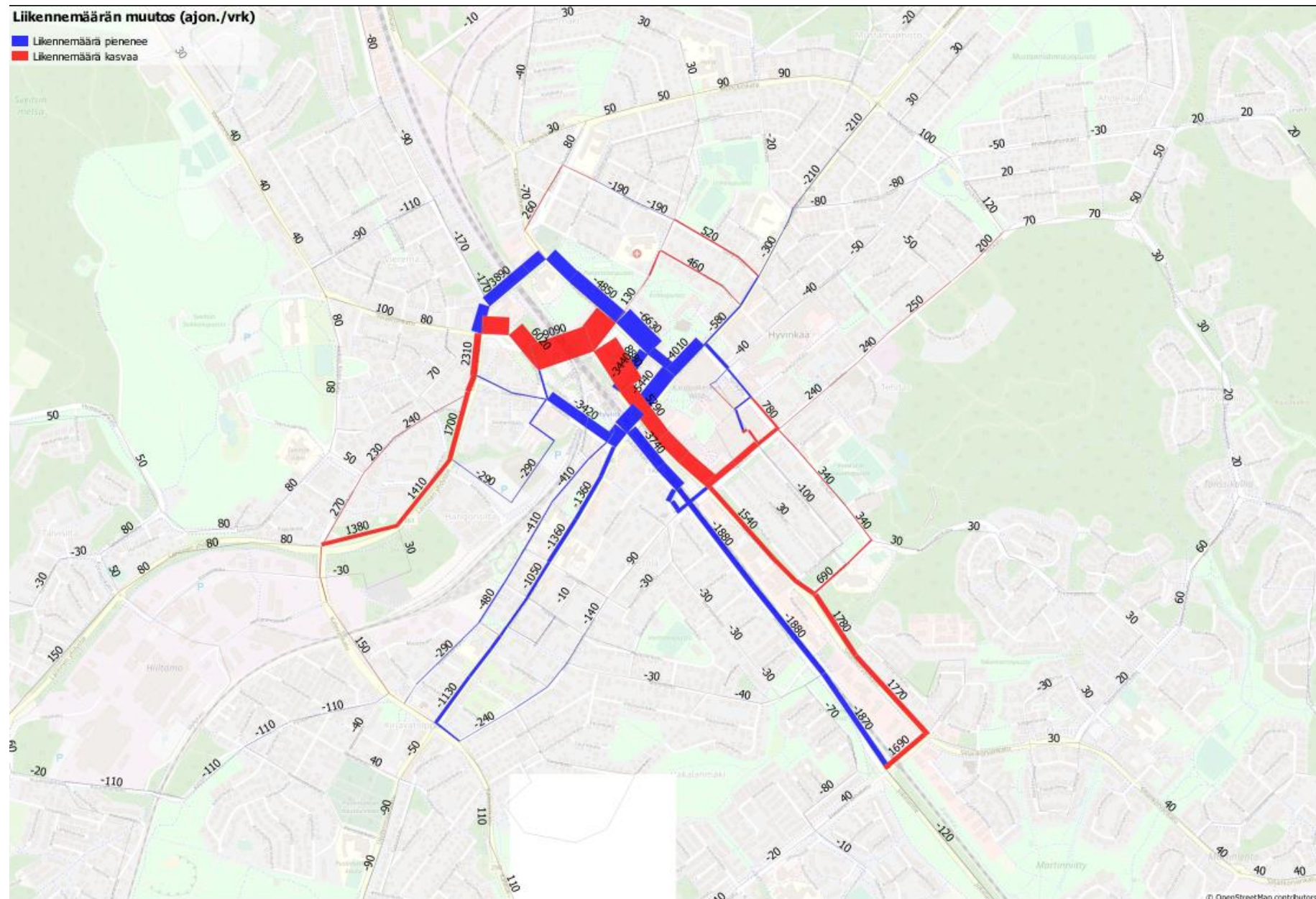
ve A

Liikenne-ennuste;
Muutos vuodesta 2019
vuoteen 2040



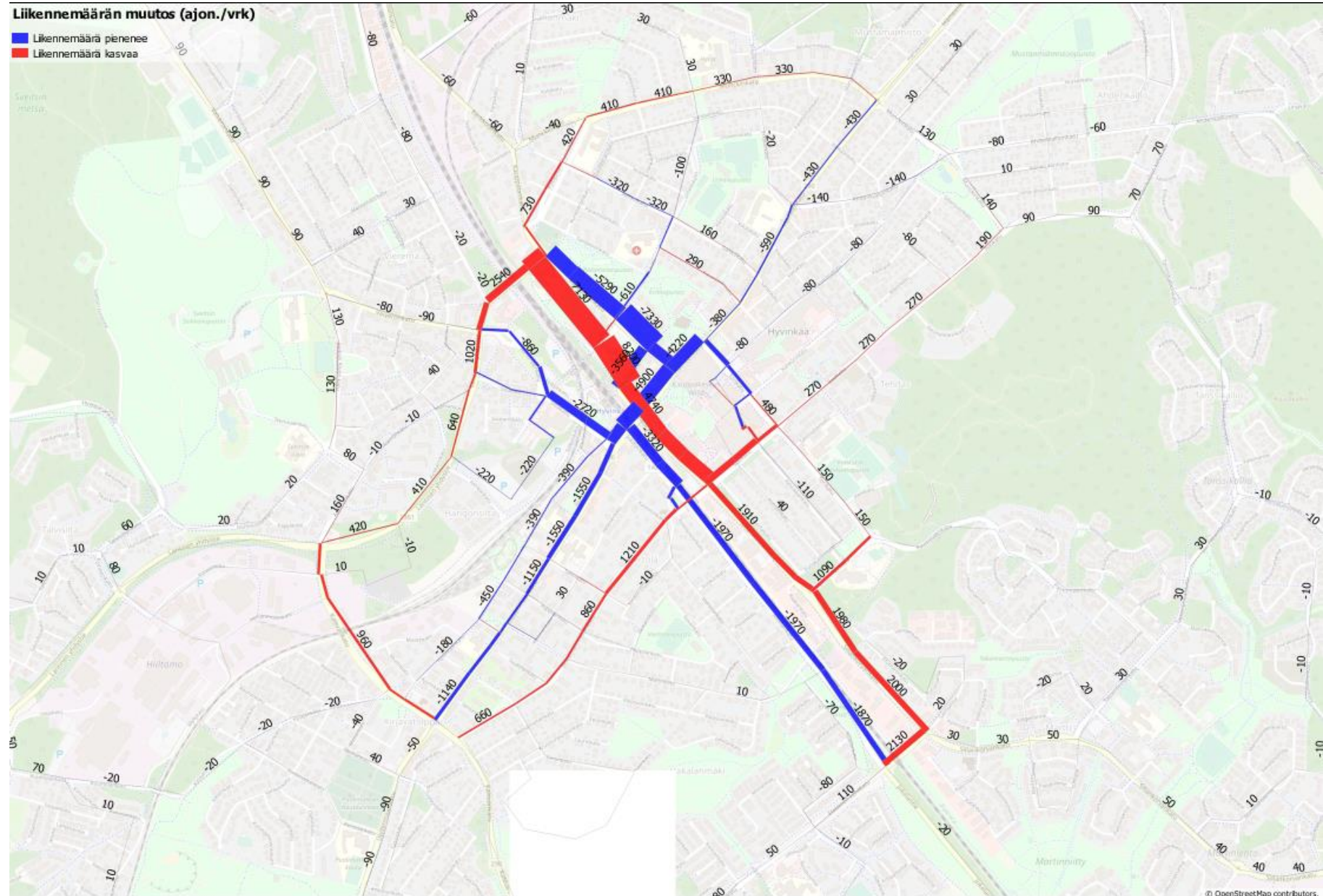
ve B

Liikenne-ennuste;
Muutos vuodesta 2019
vuoteen 2040



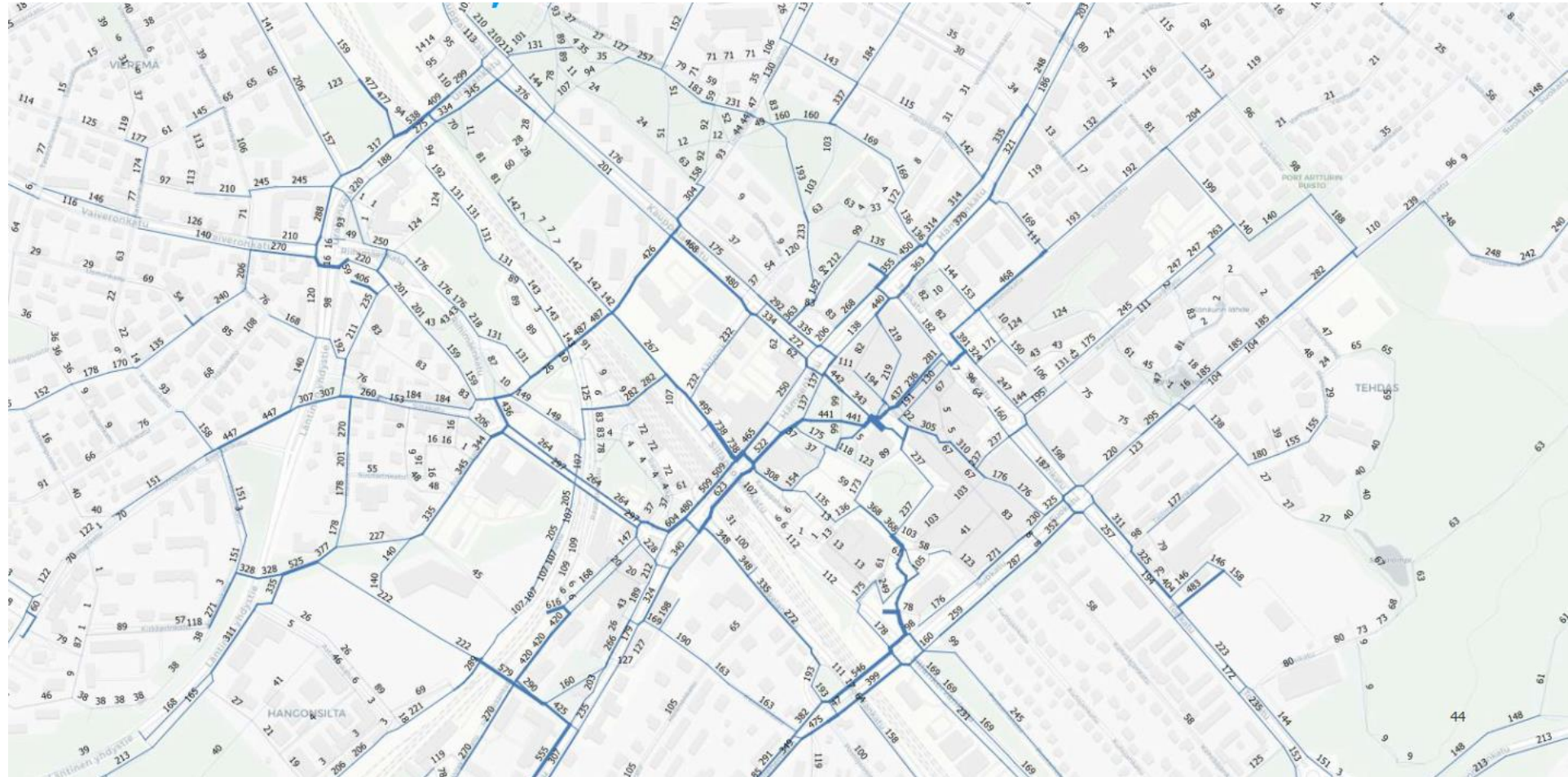
ve C

Liikenne-ennuste;
Muutos vuodesta 2019
vuoteen 2040



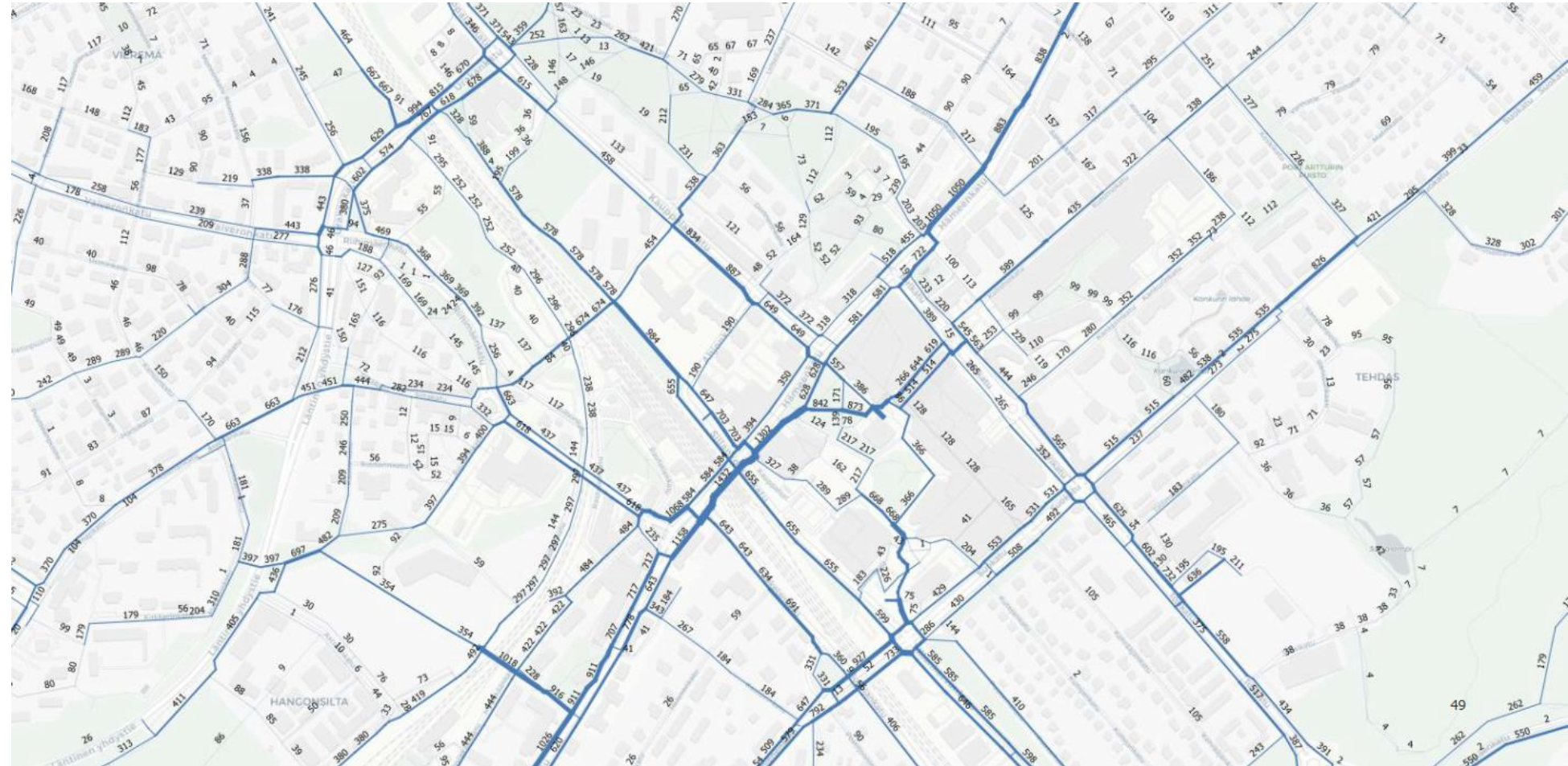
Liikenne-ennusteet

Jalankulkijoita vuorokaudessa v. 2040



Liikenne-ennusteet

Pyöräilijöitä
vuorokaudessa v.
2040



Linja-autoterminaalien sijaintivaihtoehtojen vertailu

Selvityksen tausta ja lähtökohdat

Hyvinkään linja-autoterminaalien sijaintiratkaisu kytkeytyy osaksi keskusta-alueen laajempaa maankäytön ja liikenteen kehittämistä.

- Vuonna 2021 Hyvinkäällä tehdään kaupunkikeskustan kehittämissuunnitelmaa (Kehittyvä kaupunkikeskusta Master Plan), joka sisältää myös liikenteen yleissuunnitelmaa koskevan osion.

Nykyisen terminaalien toimivuudessa on haasteita

- Tila on osittain ahdas eikä ratkaisu täytä kunnolla kaikkia esteettömyysvaatimuksia
- Ruuhka-aikoina kaikki linja-autot eivät mahdu terminaaliin yhtä aikaa
- Rautatieasema sijaintina on sivussa pääkatuverkosta, mikä lisää bussiliikenteen ajomatkaa ja pidentää ajoaikoja. Etenkin ruuhka-aikoina risteyksissä kääntymiset vievät aikaa.
 - Liikenteen ja matkustajamäärien kasvuun vastaaminen edellyttävät terminaalien kehittämistä, vaikka sijainti säilyisi rautatieasemalla.

Selvityksessä on vertailtu vaihtoehtoisia sijainteja terminaalille

- Selvitys koostuu laadullisista asiantuntija-arvioista ja paikkatietoanalyseista. Lisäksi haastateltiin suurimpia linjaliikennettä harjoittavia liikennöitsijöitä (Hyvinkään Liikenne, Ventoniemi, Korsisaari).
- Tavoitteena on tuottaa tietoa ja valmiuksia tulevan päätöksenteon pohjaksi.



Kuva: Rautatieaseman nykyisen terminaalien lähtölaituri. Laiturin leveys ei ole riittävä esim. pyörätuolia käyttävän matkustajan käytettäväksi

Arvioidut bussiterminaalin sijaintivaihtoehdot



Taustakartta © Hyvinkään kaupunki

Sijaintivaihtoehdoiksi valittiin Hyvinkäällä aiemmin esillä olleita vaihtoehtoja alueilta, joihin kohdistuu laajempia maankäytön ja liikenteen kehittämistavoitteita.

- ① **RAUTATIEASEMA** (nykysijainti)
- ② **LINJALA** (entinen Matkahuolto)
- ③ **KORITSOONIN MÄKI**
- ④ **AHJONKATU-KAUPPALANKATU** (koulualue)
- ⑤ **HÄMEENSILTA**
- ⑥ **JUSSINTORIN JA SAMPOTALON ALUE**

Laajat tarkastelut paikkatietoanalyysineen tehtiin vaihtoehtoista 1–4. Vaihtoehtoissa 2, 3 ja 5 terminaalin tarkka sijainti ja toteutustapa tulisi valita jatkosuunnittelussa osana alueen maankäytön kokonaisvaltaista suunnittelua.

Arviointikehikko

Arvioitava kriteeri	Alakriteeri	Mittari ja kuvaus
Keskustan palveluiden saavutettavuus	Etäisyys keskustan palveluihin	Kävelymatka valittuihin palvelukohteisiin, laadullinen arvio kävely-yhteyden korkeuseroista ja esteettömyydestä
	Työpaikkojen saavutettavuus	Työpaikkojen määrä 5 min, 10 min ja 15 min saavutettavuusvyöhykkeillä terminaalista
Sijainnin vaikutukset joukkoliikenteeseen ja matkustamiseen	Paikallisliikenteen muutostarpeet	Kuvaus linjastomuutosten tarpeista ja laadullinen arvio muutosten vaikutuksista aikataulurakenteeseen ja liikennöinnin kustannustehokkuuteen
	Vaihtoyhteyksien toimivuus linja-autoliikenteessä	Laadullinen arviointi vaihto-olosuhteista
	Vaihtoyhteyksien toimivuus juniin ja rautatieaseman saavutettavuus	Kävelymatka terminaalista sijainnista juna-aseman laitureille
	Vaikutukset matkustamiseen	Laadullinen arviointi vaikutuksista matka-aikoihin keskustaa
Terminaalin toteutettavuus	Kapasiteetti	Laadullinen arvio tilan riittävydestä kaikelle linja-autoliikenteelle (paikallisliikenne, seutu- ja kaukoliikenne, tilausliikenne)
	Toimivuus ja toteutettavuus	Laadullinen arvio toimivuudesta ja toteutettavuudesta suhteellisesti mm. keskustan liikenneverkon ja maankäytön suunnitelmiin muihin rajoitteisiin

Liikennöitsijöille on tärkeää ylläpitää asiakkaiden tarpeisiin vastaavaa tehokasta liikennöintiä

Liikennöitsijöiden näkemyksiä matkustajien ja kustannustehokkaan liikennöinnin tarpeista terminaalien sijaintivaihtoehdoille kartoitettiin merkittävimpien liikennöitsijöiden haastatteluilla

Välttämätöntä

Keskeinen sijainti

Paikallisliikenteessä voidaan säilyttää pulssiaikataulu

Yhtenäinen laiturialue (bussin vaihto ei edellytä kadun ylityksiä ainakaan vilkkaassa paikassa)

Riittävän tilava

Linja-auton kääntömahdollisuus

Tärkeää

- Yhteinen kaikelle linja-autoliikenteelle
- Sujuva vaihto junaan
- Ajoreitit eivät pitene olennaisesti
- Mahdollisuus seisottaa linja-autoa
- Sateensuoja, katos
- Rahtiterminaali samassa yhteydessä
- Kuljettajien wc- ja taukotilat

Ei ratkaisevaa

Odotussali

Lipunmyynti

Laaja pysäköintialue (tarve vähäinen keskustassa, pois lukien tilausliikenne)

vaihtoehtojen vaikutukset linja-autoliikenteeseen verrattuna nykytilanteeseen

Sijainti	Paikallisliikenteen linjaston muutostarpeet	Bussivaihtojen toteutuminen	Junavaihtojen toteutuminen	Joukkoliikenteen matka-ajat	Seutu- ja kaukoliikenteen linjaston muutostarpeet
Linjala	Vähäiset, pääte piste siirtyy rautatieasemalta Linjalaan	Hyvät vaihto-olosuhteet otettava huomioon terminaali-suunnittelussa	Vaihtomatka pitenee, tarve kehittää muitakin vaihtopysäkkejä Hämeensillan läheisyydessä	Lyhentää hieman reittejä, vaatii sujuvaa kääntymisjärjestelyä Uudenmaankadulta	Vähäiset, pääte piste siirtyy Linjalaan
Koritsooninmäki	Vaatii suurempia muutosjärjestelyjä, haastavampi sijainti	Linjastomuutokset voivat lisätä matkustajien vaihtotarvetta	Vaihtomatka pitenee	Voi hidastaa matka-aikoja, esimerkiksi Hämeenkadun pysäkkiajat voivat pidentyä kun vaihdot siirtyisivät osin keskustaan	Vaatii suurempia muutosjärjestelyjä, useampia vaihtoehtoisia ajoreittejä
Ahjonkatu	Vaatii suurempia muutosjärjestelyjä, ajoaikahaasteet keskustassa mahdollisia	Hyvät vaihto-olosuhteet otettava huomioon terminaali-suunnittelussa, edellyttää terminaalin sijoittamista tontille	Junavaihtojen sujuvuus vaatii alikulun rakentamista	Itsessään hyvä sijainti. Tietyt matka-ajat, kuten yhteys lukiolle, voivat pidentyä	Pidentää ajoreittejä esim. Helsingin ja Rajamäen linjoilla
Hämeensilta, kansiratkaisu	Vähäiset, pääte piste siirtyy rautatieasemalta sillalle	Hyvät vaihto-olosuhteet otettava huomioon terminaali-suunnittelussa, kansirakenteen on oltava riittävän tilava	Vaihtomatka vastaa lähes nykytilannetta, tarve esteettömille kulkuyhteyksille	Lyhentää ja suoraviivaistaa ajoreittejä	Vähäiset, pääte piste siirtyy Hämeensillalle

Yhteenveto

Bussiterminaalien sijaintivalinta kytkeytyy Hyvinkään maankäytön muihin kehittämissuunnitelmiin

- Uutta terminaalia ei lähtökohtaisesti voi toteuttaa yksittäisenä toimenpiteenä, vaan ratkaisussa tulee huomioida myös ympäröivä maankäyttö, liikennejärjestelyt, liikenteellinen toimivuus ja tarpeet liikenneverkon muutoksiin.

Nykyisten maankäytön suunnitelmien mukaan etenemällä uuden bussiterminaalien toteutus tutkituissa sijaintivaihtoehdoissa ajoittuisi todennäköisesti vasta 2030-luvulle

- Ainoastaan Hämeensillan bussiterminaali on toteutettavissa itsenäisesti, ilman kytkeytymistä laajempaan maankäytön ja liikenteen suunnitelmaan

Terminaalien nyky sijainti rautatieasemalla on saavutettavuuden kannalta melko hyvä, mutta laiturialue on ahdas ja kulkureittien esteettömyydessä on puutteita

- Bussiterminaalia olisi suositeltavaa kehittää joka tapauksessa tulevaisuudessa, vaikka sijainti säilyisi nykyisessä paikassa

Jatkosuunnittelussa tulee tarkentaa terminaalivaihtoehtojen suunnitelmia ja konkretisoida maankäyttöratkaisuja

- Tarkka toteutettavuuden arviointi edellyttää terminaalien sijainnin ja toteutustavan valintaa



Kuva: Rautatieasema ja linja-autoterminaali

Yhteenveto Sijaintivaihtoehtojen vertailu nykytilanteeseen

Arvioitavat kriteerit		Sijaintivaihtoehdot				
		Linjala	Koritsoonin mäki	Ahjonkatu-Kauppalankatu	Hämeensilta, kansiratkaisu	Jussintori - Sampotalo
Keskustan palveluiden saavutettavuus	Etäisyys keskustan palveluihin	Ei muutosta	Kävelyetäisyys pitenee, kaikki linjat eivät kulje keskustan kautta	Etäisyys lyhenee, sijainti palveluiden lähellä	Etäisyys lyhenee, sijainti palveluiden lähellä	Etäisyys lyhenee, sijainti palveluiden lähellä
	Työpaikkojen saavutettavuus (10 min kävelyetäisyydellä)	Saavutettavien työpaikkojen määrä -10 %	Saavutettavien työpaikkojen määrä -10 %	Saavutettavien työpaikkojen määrä +5 %	Saavutettavien työpaikkojen määrä +5 %	Saavutettavien työpaikkojen määrä +5 %
Sijainnin vaikutukset joukkoliikenteeseen ja matkustamiseen	Paikallisliikenteen muutostarpeet	Ei merkittäviä muutostarpeita	Useiden linjojen reitit ja kiersajat pitenevät	Mutamien linjojen reitit ja kiersajat pitenevät	Mutamien linjojen reitit ja kiersajat lyhenevät	Mutamien linjojen reitit ja kiersajat lyhenevät
	Vaihtoyhteyksien toimivuus linja-autoliikenteessä	Uudessa terminaalissa vaihtomahdollisuudet samalla pysäkkialueella	Uudessa terminaalissa vaihtomahdollisuudet samalla pysäkkialueella	Uudessa terminaalissa vaihtomahdollisuudet samalla pysäkkialueella	Uudessa terminaalissa vaihtomahdollisuudet samalla pysäkkialueella	Uudessa terminaalissa vaihtomahdollisuudet samalla pysäkkialueella
	Vaihtoyhteyksien toimivuus juniin	Etäisyydet junalaitureille pitenevät useita satoja metrejä	Etäisyydet junalaitureille pitenevät useita satoja metrejä	Jos suora alikulku laitureille, ei olennaista muutosta nykyiseen	Ei olennaista muutosta nykyiseen	Etäisyydet junalaitureille voivat pidentyä huomattavasti tarkasta sijainnista riippuen
	Vaikutukset matkustamiseen	Matka-ajat keskustaan eivät muutu, parantaa pulssiaikataulun toimivuutta	Länsisuunnan linjoilla matka keskustaan edellyttää vaihtoa toiselle linjalle tai kävelyä terminaalilta	Pidentyneet kiersajat länsipuolen linjoilla heikentää pulssiaikataulun toimivuutta	Lyhentää matka-aikoja keskustaan, parantaa pulssiaikataulun toimivuutta	Lyhentää matka-aikoja keskustaan, parantaa pulssiaikataulun toimivuutta
Terminaalien toteutettavuus	Kapasiteetti ja toimivuus	Uuteen terminaaliiin todennäköisesti mahdollisuus toteuttaa riittävä määrä laitureita	Uuteen terminaaliiin todennäköisesti mahdollisuus toteuttaa riittävä määrä laitureita	Uuteen terminaaliiin todennäköisesti mahdollisuus toteuttaa riittävä määrä laitureita	Uuteen terminaaliiin mahdollisuus toteuttaa riittävä määrä laitureita	Uuteen terminaaliiin todennäköisesti mahdollisuus toteuttaa riittävä määrä laitureita
	Toteutettavuus	Kytkeytyy maankäytön kehittämissuunnitelmiin, jatkosuunnittelutarve, ajoittuu 2030-luvulle	Kytkeytyy maankäytön kehittämissuunnitelmiin, jatkosuunnittelutarve, ajoittuu 2020-luvun loppupuolelle	Kytkeytyy maankäytön kehittämissuunnitelmiin, jatkosuunnittelutarve, ajoittuu 2020-luvun loppupuolelle	Haastava kansirakenne rautatien päällä, ei riippuvuutta maankäytön suunnitelmista	Kytkeytyy maankäytön kehittämissuunnitelmiin, jatkosuunnittelutarve, ajoittuu 2030-luvulle

Vaikutusten arviointi ve A

Liikenne ja pysäköinti

- yhdistää ydinkeskustan pysäköintilaitokset
- selkeys
- opastettavuus
- vähentää moottoriajoneuvoliikennettä Hämeenkadulla välillä Jokelankatu – Kauppalankatu
- laajentaa kävelypainotteista aluetta Keskustakorttelista Ykköskorttelin suuntaan
- osuus Siltakatu-Keskusaukio kulkee kävelypainotteisen alueen läpi
- mikäli autoliikenteen määrää halutaan pienentää Kauppalankadun alkupäässä ja Hämeenkadulla välillä Kauppalankatu-Torikatu, kulkee kehä näiden alueiden läpi
- lisää moottoriajoneuvoliikennettä Seittemänmiehenkadulla
- on mahdollista toteuttaa katujakso kerrallaan
- kustannukset
 - nykyinen Meriluodonsilta joudutaan joka tapauksessa uusimaan



Vaikutusten arviointi ve B

Liikenne ja pysäköinti

- etelä-pohjoissuunta toimii
- liikennemäärä pienentyy Siltakadulla + Keskusaukion kautta kulkee vain kehän suunta Jokelankatu-Uudenmaankatu -> kävelypainotteisen alueen laajentuminen
- liikennemäärän pieneneminen Kauppalankadun alkupäässä ja Hämeenkadulla välillä Kauppalankatu-Torikatu -> kävelypainotteisen alueen laajentuminen
- liikennemäärät eivät kasva Seittemänmiehenkadulla
- moottoriajoneuvoliikenne lisääntyy Koritsoonin alueella, Sillankorvankadun jatkeella ja Sillankorvankadulla
- houkuttelee lyhyihin automatkoihin esim. Koritsoonin alueelta keskustakortteliin
- Sillankorvankadun jatkeen linjaus osin Aseman koulun tontille
- uusi Urheilukadun silta kaikille liikennemuodoille
 - nykyinen Meriluodonsilta joudutaan joka tapauksessa uusimaan
- kustannukset
 - uusi Urheilukadun silta + parannettu jk+pp -väylä Urheilukadulta Urakansillalle 7,8 M€ (ei sis. yhteyksiä laitureille ja yleiskustannuksia)



Vaikutusten arviointi ve C

Liikenne ja pysäköinti

- etelä-pohjoissuunta toimii
- ei investointitarvetta Urheilukadun siltaan moottori-liikennesiltana
- mahdollistaa Kauppalankadun kehittämisen keskustakatuna
- Koritsooni osana kävelypainotteista keskustaa
- Urakansillan / Urakankadun puoleisessa päässä ei ole riittävästi tilaa uusille liittymäjärjestelyille
- Sillankorvankadun jatkaminen Urakankadulle haastavaa ympäristön, tilantarpeen ja teknisten ratkaisujen (mm. tukimuurit ja Ratakadun tontit) kannalta
- Sillankorvankadun jatkeen linjaus osin Aseman koulun tontille
- Kustannukset
 - Sillankorvankatu Urheilukadulta Urakansillalle asti + Meriluodonsillan uusiminen + tukimuurit 300 m) 4,3 M€ (ei sis. yhteyksiä laitureille ja yleiskustannuksia)



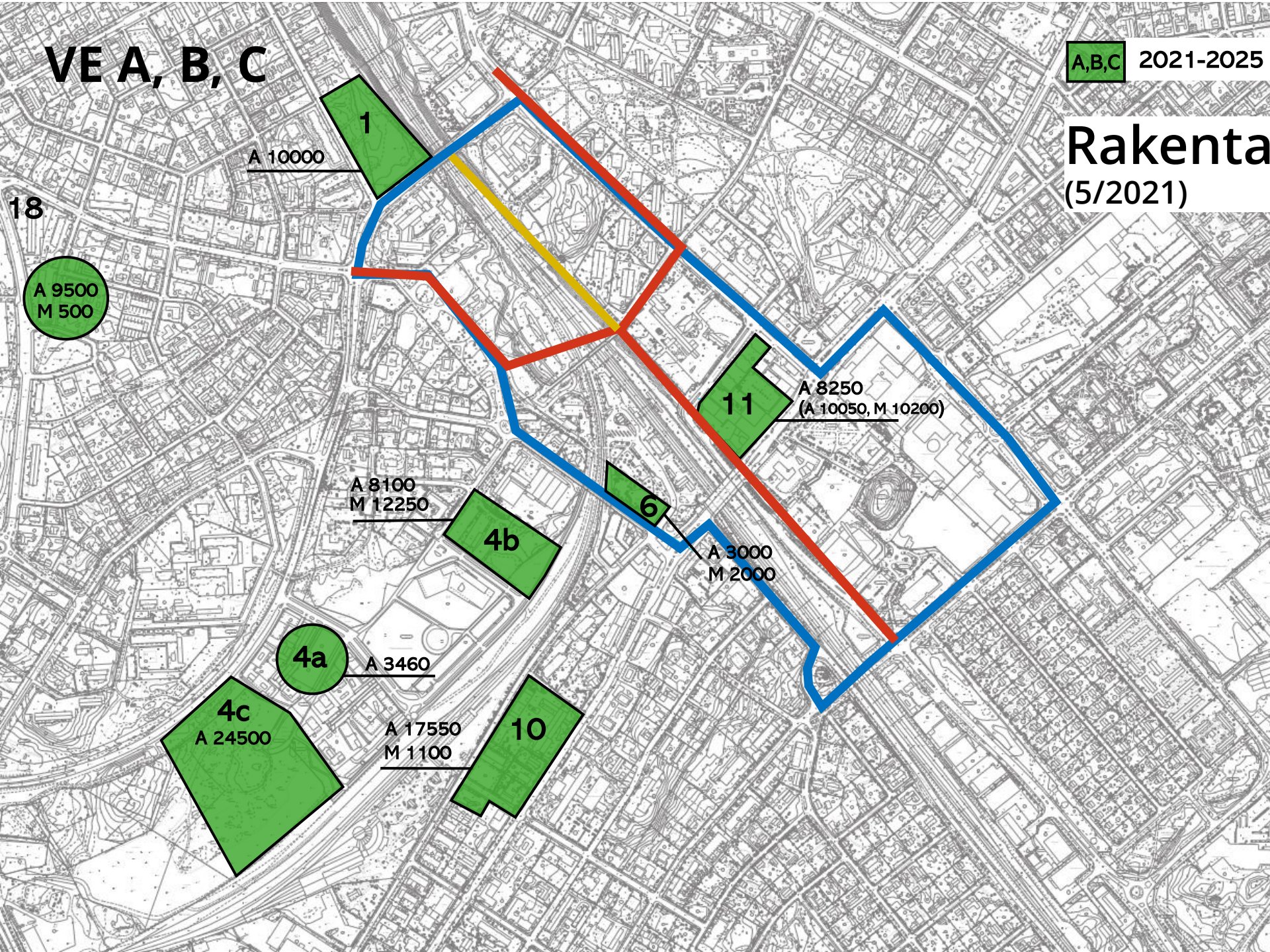
VE A, B, C

A,B,C

2021-2025

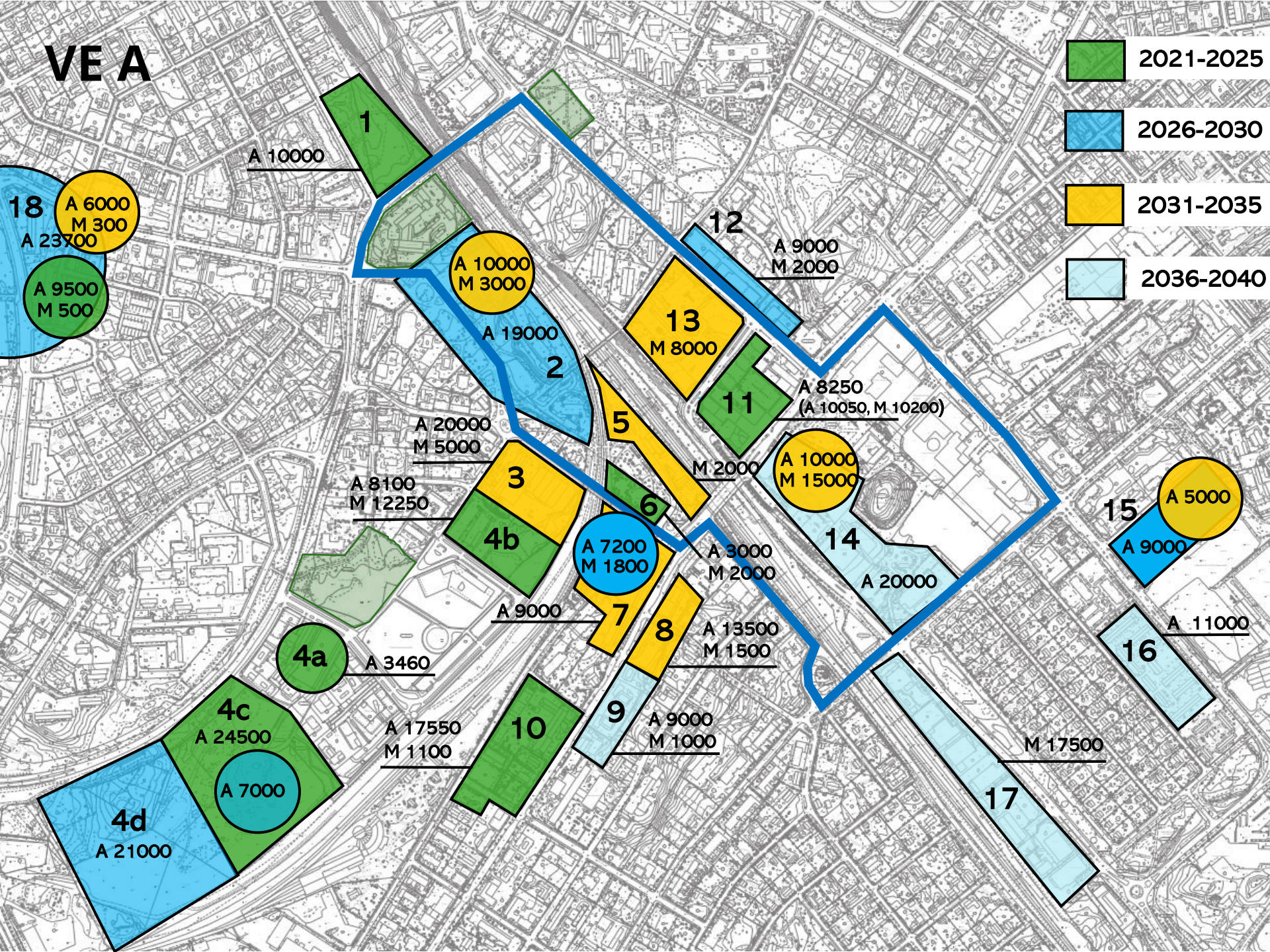
asuin 84 360 muu 15 850 ap 1152

Rakentaminen (5/2021)



1. URAKANSUUN ALUE (10 000)
2. KORITSOONI (32 000)
3. RENTTON ALUE (25 000)
- 4a. HANGONSILTA 1 a loppuosa (3460)
- 4b. HANGONSILTA 2 (20 350)
- 4c. HANGONSILTA (31 500)
- 4d. HANGONSILTA (21 000)
5. ASEMAN ALUE (2000)
6. MUSIIKKIOPISTO (5000)
7. SILTAKATU-UUDENMAANK. (18 000)
8. LINJALAN YMPÄRISTÖ (15 000)
9. UUDENMAANKADUN VARSII (10 000)
10. HYK ja MUU (18 650)
11. YKKÖSKORTTELI (8250)
12. KAUPPALANKADUN VARSII (11 000)
13. ASEMAN KOULU (8 000)
14. KESKUSKORTTELI (38 000)
15. HYRIA TALLIMIEHENKATU (14 000)
16. VANHUSTENTALOSÄÄTIÖ (11 000)
17. SILLANKORVANKADUN VARSII (17500)
18. SVEITSI-HÄRKÄVEHMAS (40 000)

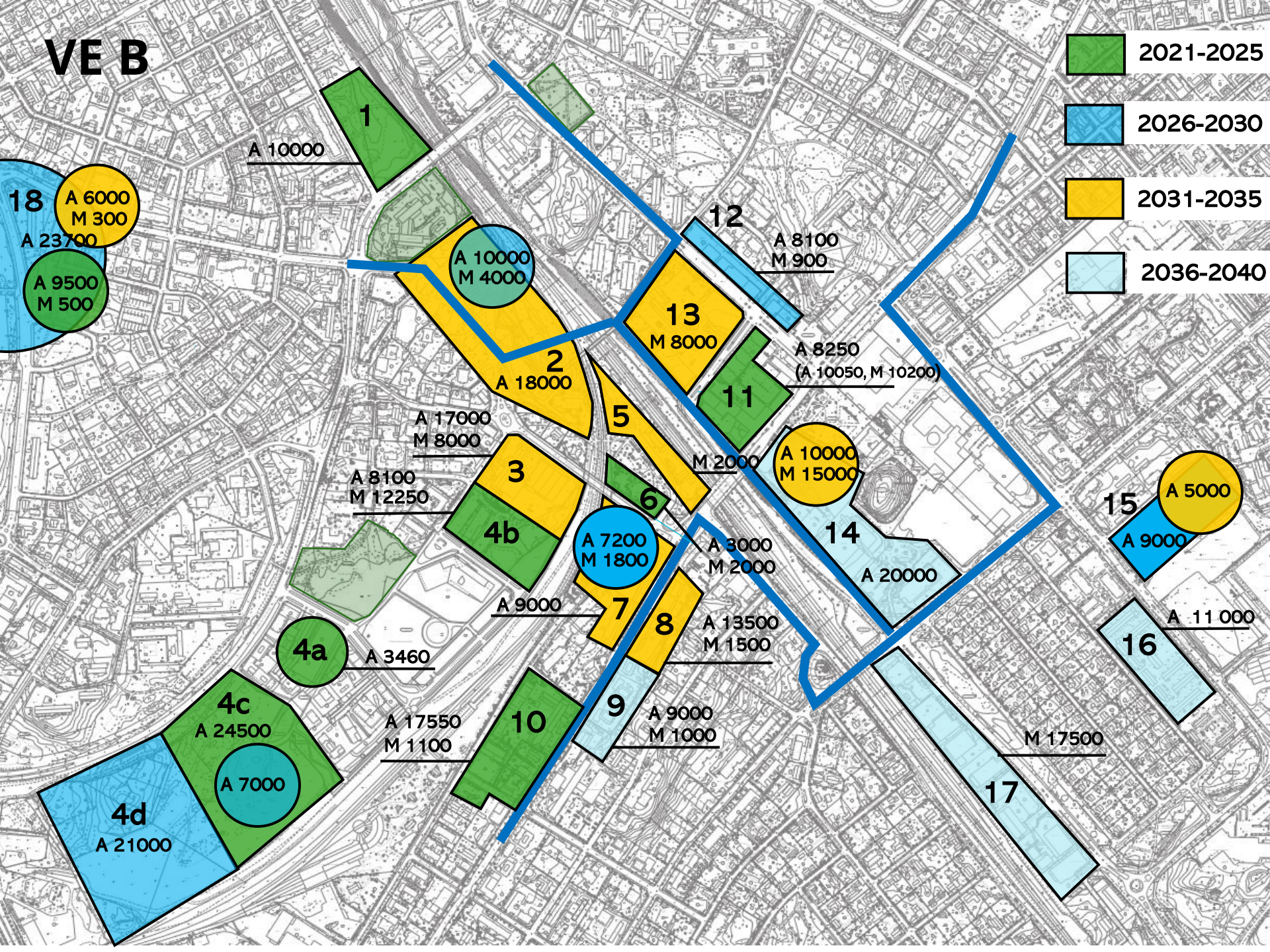
VE A



■	2021-2025	asuin 84 360 muu 15 850 ap 1152
■	2026-2030	asuin 97 400 muu 13 800 ap 1255
■	2031-2035	asuin 73 000 muu 23 800 ap 1165
■	2036-2040	asuin 40 000 muu 18 500 ap 729

1. URAKANSUUN ALUE (10 000)
2. KORITSOONI (32 000)
3. RENTTON ALUE (25 000)
- 4a. HANGONSILTA 1 a loppuosa (3460)
- 4b. HANGONSILTA 2 (20 350)
- 4c. HANGONSILTA (31 500)
- 4d. HANGONSILTA (21 000)
5. ASEMAN ALUE (2000)
6. MUSIIKKIOPISTO (5000)
7. SILTAKATU-UUDENMAANK. (18 000)
8. LINJALAN YMPÄRISTÖ (15 000)
9. UUDENMAANKADUN VARI (10 000)
10. HYK ja MUU (18 650)
11. YKKÖSKORTTELI (8250)
12. KAUPPALANKADUN VARI (11 000)
13. ASEMAN KOULU (8 000)
14. KESKUSKORTTELI (38 000)
15. HYRIA TALLIMIEHENKATU (14 000)
16. VANHUSTENTALOSÄATIÖ (11 000)
17. SILLANKORVANKADUN VARI (17500)
18. SVEITSI-HÄRKÄVEHMAS (40 000)

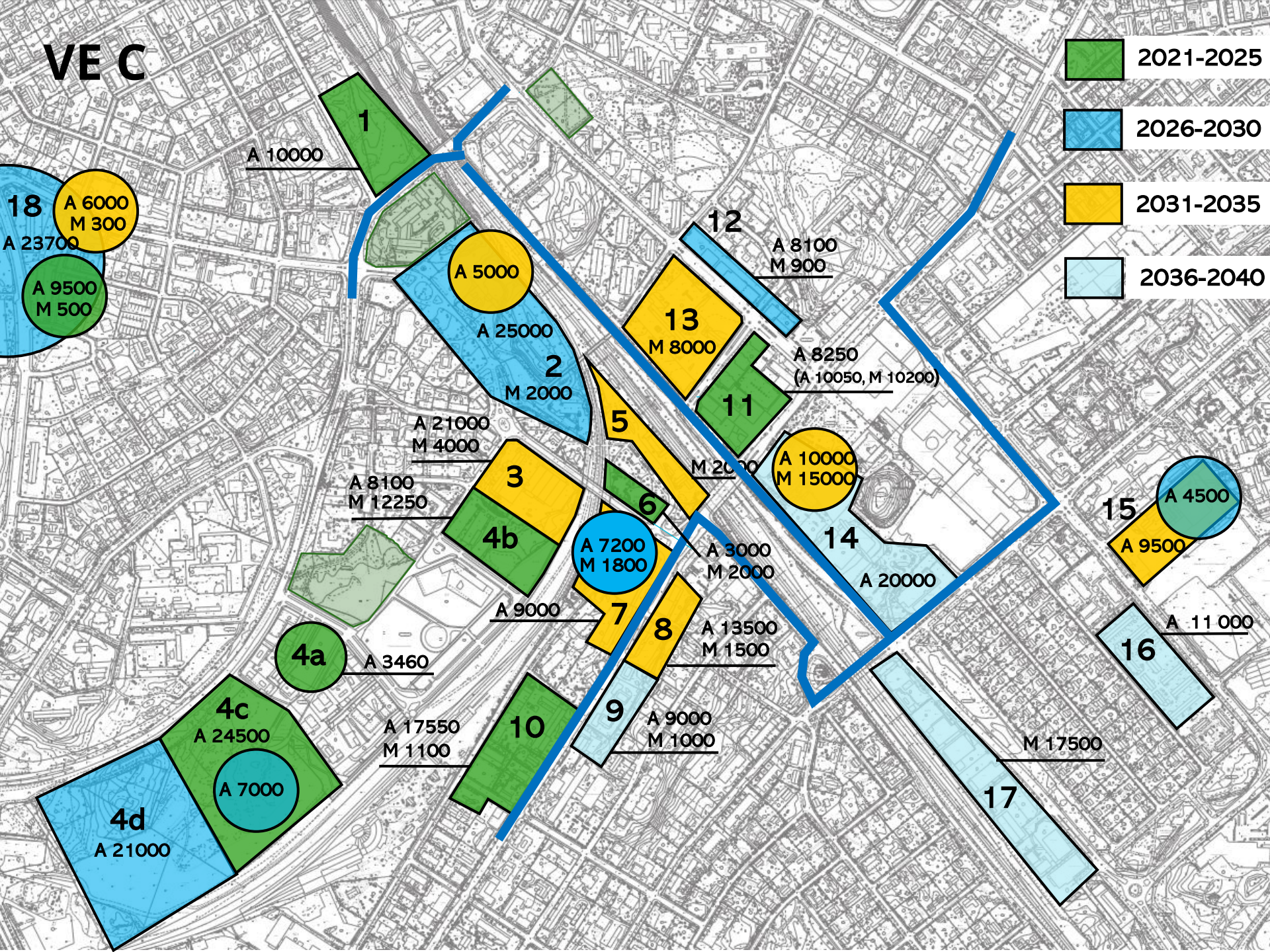
VE B



■	2021-2025	asuin 84 360 muu 15 850 ap 1152
■	2026-2030	asuin 86 000 muu 12 700 ap 1117
■	2031-2035	asuin 78 500 muu 28 800 ap 1306
■	2036-2040	asuin 40 000 muu 18 500 ap 729

1. URAKANSUUN ALUE (10 000)
2. KORITSOONI (32 000)
3. RENTTON ALUE (25 000)
- 4a. HANGONSILTA 1 a loppuosa (3460)
- 4b. HANGONSILTA 2 (20 350)
- 4c. HANGONSILTA (31 500)
- 4d. HANGONSILTA (21 000)
5. ASEMAN ALUE (2000)
6. MUSIIKKIOPISTO (5000)
7. SILTAKATU-UUDENMAANK. (18 000)
8. LINJALAN YMPÄRISTÖ (15 000)
9. UUDENMAANKADUN VARSII (10 000)
10. HYK ja MUU (18 650)
11. YKKÖSKORTTELI (8250)
12. KAUPPALANKADUN VARSII (9000)
13. ASEMAN KOULU (8 000)
14. KESKUSKORTTELI (38 000)
15. HYRIA TALLIMIEHENKATU (14 000)
16. VANHUSTENTALOSÄÄTIÖ (11 000)
17. SILLANKORVANKADUN VARSII (17500)
18. SVEITSI-HÄRKÄVEHMAS (40 000)

VE C



■	2021-2025	asuin 84 360	muu 15 850	ap 1152
■	2026-2030	asuin 96 500	muu 12 700	ap 1227
■	2031-2035	asuin 74 000	muu 22 800	ap 1159
■	2036-2040	asuin 40 000	muu 18 500	ap 729

1. URAKANSUUN ALUE (10 000)
2. KORITSOONI (32 000)
3. RENTTON ALUE (25 000)
- 4a. HANGONSILTA 1 a loppuosa (3460)
- 4b. HANGONSILTA 2 (20 350)
- 4c. HANGONSILTA (31 500)
- 4d. HANGONSILTA (21 000)
5. ASEMAN ALUE (2000)
6. MUSIIKKIOPISTO (5000)
7. SILTAKATU-UUDENMAANK. (18 000)
8. LINJALAN YMPÄRISTÖ (15 000)
9. UUDENMAANKADUN VARSII (10 000)
10. HYK ja MUU (18 650)
11. YKKÖSKORTTELI (8250)
12. KAUPPALANKADUN VARSII (9000)
13. ASEMAN KOULU (8 000)
14. KESKUSKORTTELI (38 000)
15. HYRIA TALLIMIEHENKATU (14 000)
16. VANHUSTENTALOSÄÄTIÖ (11 000)
17. SILLANKORVANKADUN VARSII (17500)
18. SVEITSI-HÄRKÄVEHMAS (40 000)

Vaikutusten arviointi ve A

Rakentaminen ja kaupunkiympäristö

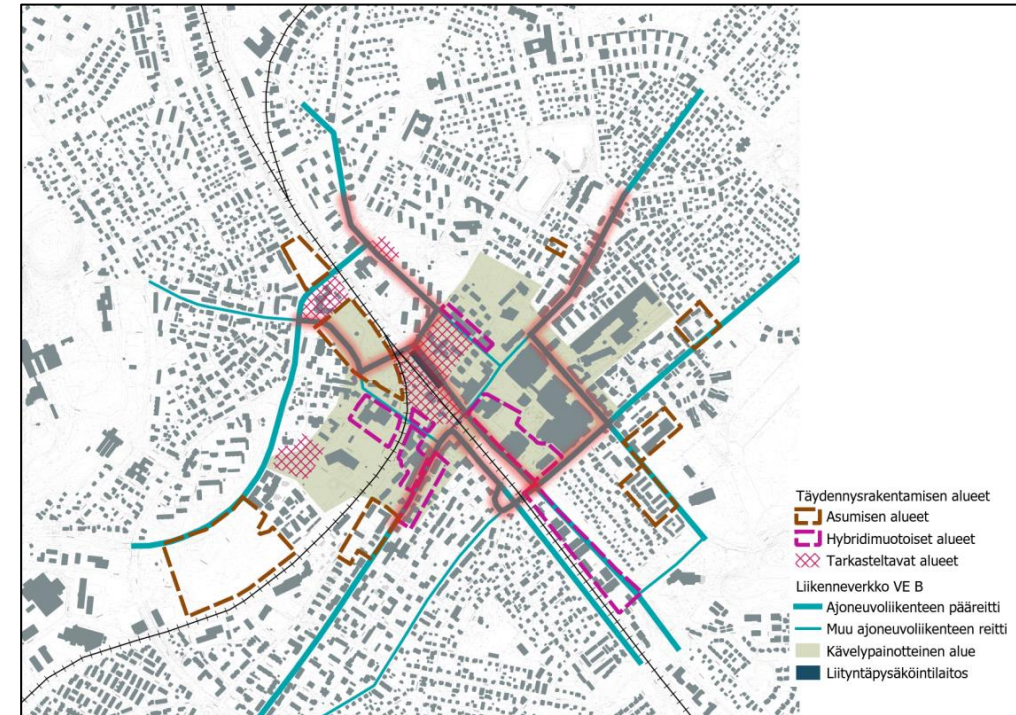
- rakentamisen alueet hyvin saavutettavissa kaikilla liikennemuodoilla
- palvelut saavutettavissa hyvin kaikilla liikennemuodoilla
- Koritsoonin alueen rakentaminen painottuu jossain määrin asuinrakentamiseen, ja rakentamisen vaiheistus melko riippumaton
- mahd. häiriötekijät; pääväylän ajoneuvoliikenne
- Kauppalankatu-Jokelankatu välillä mahdollisuus katutilan kaupunkikuvalliseen muutokseen (bulevardimaisuus) moottoriajoneuvoliikenteen vähetessä ja kävelypainotteisen alueen laajentuessa
- keskusta-alueen ilmeen muutos mahdollinen kävelypainotteisen alueen laajentuessa
- ei vaikutusta käynnissä oleviin kaavahankkeisiin



Vaikutusten arviointi ve B

Rakentaminen ja kaupunkiympäristö

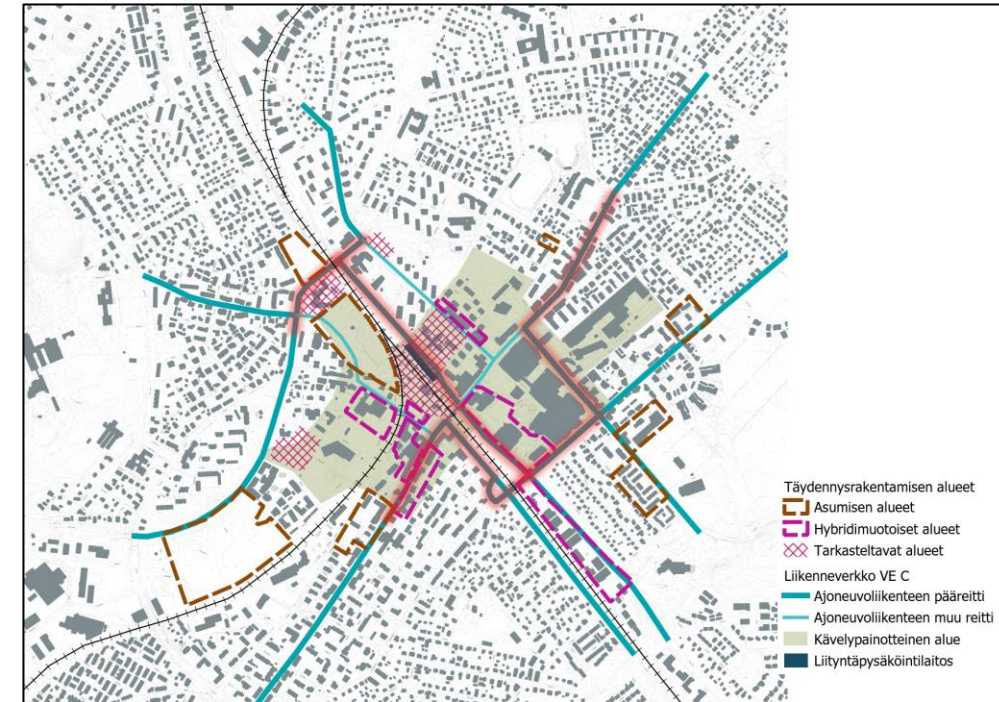
- rakentamisen alueet hyvin saavutettavissa kaikilla liikennemuodoilla
- palvelut saavutettavissa hyvin kaikilla liikennemuodoilla
- Koritsoonin alueen rakentaminen monipuolistuu, rakentamisen vaiheistus riippuvainen radan ylittävstä sillasta
- mahd. häiriötekijät; pääväylän ajoneuvoliikenne
- Jokelankatu – Kauppalankatu - Urheilukatu-välillä mahdollisuus katutilan kaupunkikuvalliseen muutokseen (bulevardimaisuus) moottoriajoneuvoliikenteen vähetessä ja kävelypainotteisen alueen laajentuessa
- keskusta-alueen ilmeen muutos mahdollinen kävelypainotteisen alueen laajentuessa
- ei vaikutusta käynnissä oleviin kaavahankkeisiin (vaikuttaa vain tilavaraukseen Aseman koulun osalta)



Vaikutusten arviointi ve C

Rakentaminen ja kaupunkiympäristö

- rakentamisen alueet eivät kaikilta osin hyvin saavutettavissa kaikilla liikennemuodoilla
- palvelut saavutettavissa hyvin kaikilla liikennemuodoilla
- Koritsoonin alue eriytyy, rakentaminen painottuu asuinrakentamiseen, rakentamisen vaiheistus riippumaton
- pääväylän ajoneuvoliikenne ei häiriötekijä
- Jokelankatu – Kauppalankatu – Urakankatu -välillä mahdollisuus katutilan kaupunkikuvalliseen muutokseen (bulevardimaisuus) moottoriajoneuvoliikenteen vähetessä ja kävelypainotteisen alueen laajentuessa
- keskusta-alueen ilmeen muutos mahdollinen kävelypainotteisen alueen laajentuessa
- ei vaikutusta käynnissä oleviin kaavahankkeisiin (vaikuttaa vain tilavaraukseen Aseman koulun osalta)



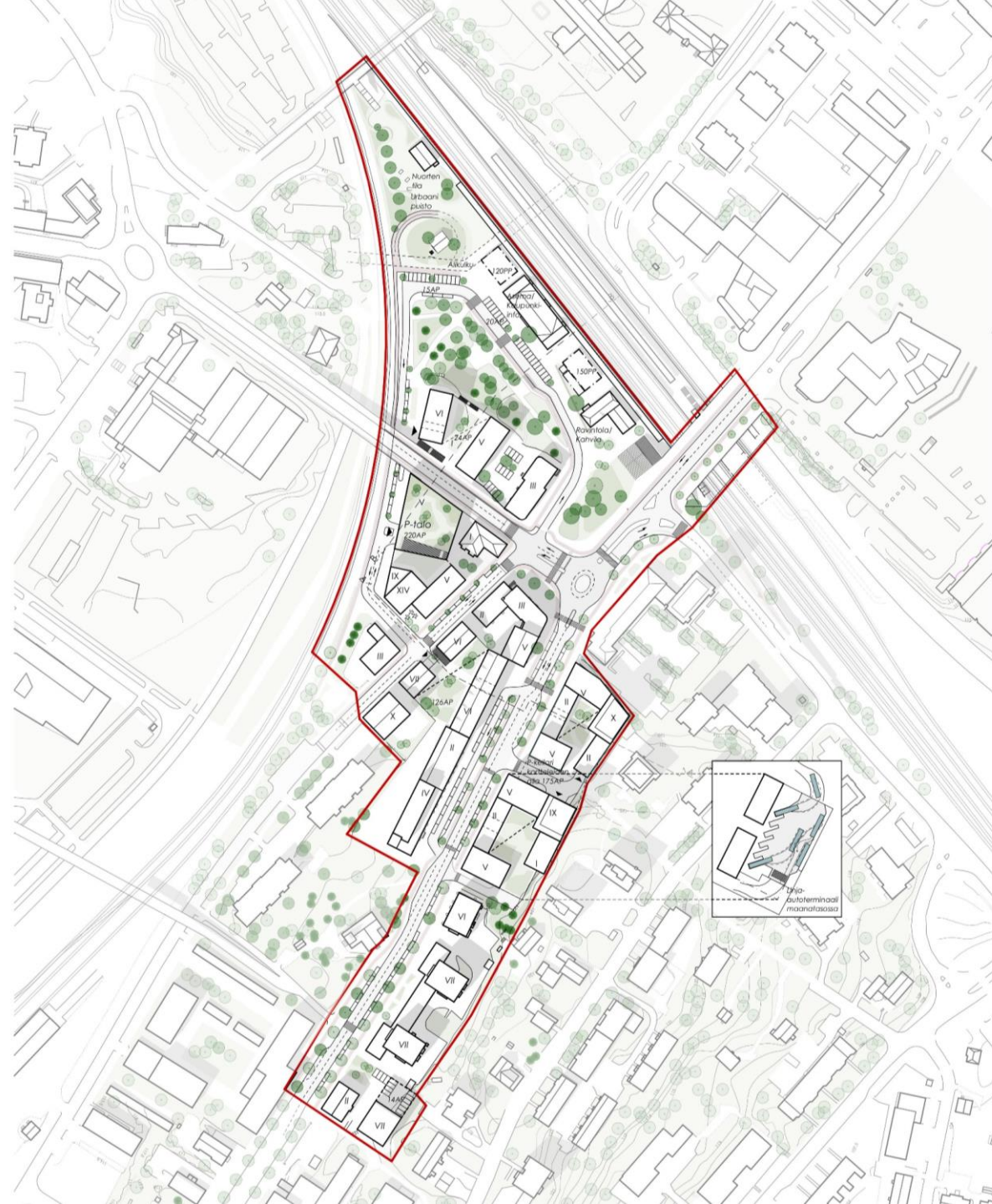
Toteuttaminen

Valitun vaihtoehdon mukainen suunnitelmien tarkentaminen mm.

- katusuunnitelmien laadinta
- paikallisliikenteen bussiterminaalin sijoituksesta päättäminen ja suunnittelu
- asemakaavoituksen vaiheistus ja priorisointi

Suunnitelmia täydentävät

- Hyvinkään pysäköinnin linjaukset, jotka määrittävät pysäköinnin järjestämisen periaatteet ja kehittämistoimet tulevaisuudessa
- aseman seudun liityntäpysäköinnin kokonaisuuden suunnittelu ja vaiheistus
- täydennysrakentamisen periaatteiden tarkentaminen jatkuu mm. korttelisuunnitelmin



Jatkotoimenpiteet

Aineistojen koonti kaupungin nettisivuille

Työpaja valtuutetuille 1-2/2022

Päätöksenteko kevät 2022

kaupunginhallitus => valtuusto kevät 2022

