

HYVINKÄÄN LIIKENNEJÄRJESTELMÄSUUNNITELMA

Dnro 117/2009 (05.021)

Kh 27.9.2010 § 224

Kh 2.4.2012 / § 74

Valmistelija; liikenneinsinööri Kimmo Kiuru, puh. 040 7547 110

Kaupunginhallitus on päättänyt kokouksessaan 13.6.2005 / 261 § keskustaajaman osayleiskaavan ja liikenneverkkosuunnitelman tarkistamisesta

Liikenneverkkosuunnitelma on laajennettu työn aikana koskemaan koko liikennejärjestelmää. Liikennejärjestelmäsuunnitelma on laadittu vuorovaikutteisessa prosessissa keskustaajaman osayleiskaavatyön kanssa. Liikennejärjestelmäsuunnitelma kattaa keskustaajaman alueen. Joukkoliikenteen osalta tarkasteltualueena on koko kaupunki.

Liikennejärjestelmän kehittämisen keskeinen tavoite on valtakunnallisten tavoitteiden mukaisesti vähentää henkilöautoriippuvuutta sekä edistää sosiaalisesti ja ympäristöllisesti kestävästä liikkumisesta.

Suunnitelman laadinnassa konsultteina ovat toimineet WSP Finland Oy ja Strafica Oy.

A) Liikennejärjestelmän kehittämisen tavoitteet

Liikennejärjestelmäsuunnitelman keskeinen lähtökohta on eri kulkumuotojen hyvän työnjaon edistäminen. Hyvinkäällä on hyvät edellytykset kehittyä edelleen kestävästä liikkumisen kaupunkina. Sijainti hyvien raideliikenneyhteyksien varrella, tiivis kaupunkirakenne ja hyvät kävely- ja pyöräilyverkot antavat tähän hyvät valmiudet.

Liikennejärjestelmän kehittämiseksi määriteltiin seuraavat kuusi tavoitetta alakohtineen;

1. Maankäytön ja liikenteen yhteensovittaminen

- Maankäytöllä vahvistetaan nykyisen kaupunkirakenteen omavaraisuutta ja monipuolisuutta, vähennetään moottoriliikenteen tarvetta ja edistetään sosiaalisesti ja ympäristöllisesti kestävästä liikkumisesta.
- Yhdyskuntarakennetta tiivistetään nykyisten joukkoliikenneväylien ja -asemien läheisyydessä.
- Lähipalvelujen säilymiselle ja kehittymiselle luodaan edellytykset.

2. Henkilöliikenne

- Henkilöliikennejärjestelmää kehitetään siten, että se mahdollistaa sujuvat ja turvalliset matkaketjut työ- ja koulumatkoilla sekä peruspalveluiden saavutettavuuden.
- Kävelyn ja pyöräilyn kulkumuoto-osuutta lisätään. Parannetaan mahdollisuuksia käyttää kevyttä liikennettä lähiliikkumisessa. Varmistetaan väylien käytettävyys läpi vuoden tehostamalla ja kohdistamalla kunnossapitoa ja talvihoitoa.
- Edistetään laadittujen joukkoliikenteen palvelutasotavoitteiden saavuttamista.
- Varmistetaan hyvät kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen yhteydet rautatie-asemalle ja kaupalliseen keskustaan.
- Kehitetään liityntäpysäköintimahdollisuuksia rautatieasemalla sekä henkilöajoneuvoliikenteelle että pyöräliikenteelle.
- Pitkämatkaisen bussiliikenteen, paikallisliikenteen ja rautatieliikenteen yhteistoimintaa kehitetään tuomalla terminaalit lähelle toisiaan.
- Edistetään pikavuoroliikenteen matkaketjujen toimivuutta Hyvinkäällä.

3. Elinkeinoelämän kuljetukset

- Turvataan yritysten toimintaedellytykset Hyvinkäällä varmistamalla sujuvat yhteydet päätie- ja rataverkkoon.
- Edistetään elinkeinoelämän sijoittumista olemassa olevien pääväylien yhteyteen.

4. Liikenneturvallisuus

- Parannetaan kevyen liikenteen turvallisuutta täydentämällä nykyistä väylästä ja korjaamalla tunnistettuja ongelmakohteita. Liikenneturvallisuutta parannetaan erityisesti koulumatkareiteillä.
- Parannetaan liikenneturvallisuutta toteuttamalla ydinkeskusta jalankulun ja pyöräilyn ehdoilla.
- Parannetaan henkilöautoliikenteen turvallisuutta ongelmakohtissa sekä sovitaan ajonopeudet liikenneympäristöön.
- Vähennetään läpikulkuliikenteen aiheuttamaa riskiä.

5. Ympäristö

- Liikennejärjestelmää kehittämällä vähennetään liikenteestä ilmastolle, ilman-laadulle ja luonnolle aiheutuvia haittoja.
- Vähennetään liikenteestä aiheutuvia meluhaittoja ja pohjaveden pilaantumisen riskiä.
- Vähennetään raskaan liikenteen aiheuttamia haittoja katuverkolla.

6. Rahoitus ja yhteistyö

- Edistetään Hyvinkäälle tärkeiden valtakunnallisten ja seudullisten liikennehankkeiden toteutumista yhteistyössä väyläviranomaisten ja seudun muiden kuntien kanssa.

B) Liikennejärjestelmän kehittämisohjelma

Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on esitetty liikkumismuotokohtaiset kehittämisohjelmat liikennejärjestelmän kehittämisen tavoitteiden mukaisesti sekä

Kävely- ja pyöräily

Kävelyn ja pyöräilyn keskeisiä kehittämiskohteita ovat pyöräilyverkon luokittelun luominen, pyöräily-ystävällisen imagon luominen tiedottamisella ja markkinoinnilla, pyöräpysäköinnin kehittämällä, kävely- ja pyöräilypainotteisen ydinkeskustan luomisella, kevyen liikenteen verkon täydentämisellä, esteettömyyden huomioimisella sekä kävelyn ja pyöräilyn huomioiminen uusien alueiden suunnittelussa.

Joukkoliikenne

Joukkoliikenteen osalta kehittämisen painopiste on keskustaterminaalin suunnittelussa ja toteutuksessa. Erityisen tärkeä uusi terminaali on paikallisliikenteen kehittämisen ja positiivisen imagon kannalta.

Muita joukkoliikenteen kehittämistapoja ovat mm. paikallisliikenteen palvelutason parantaminen ohjaamalla täydennysrakentamista paikallisliikenteen nykyiselle palvelualueelle, ottamalla uudet asuin- ja työpaikka-alueet heti rakentamisen alkuvaiheessa paikallisliikenteen piiriin, joukkoliikenteen sujuvuuden edistäminen mm. liikennevaltuutuksien toteuttamisella sekä pysäkki-informaation parantaminen.

Linja-autoliikenteeseen on laadittu tavoitteellinen palvelutasomäärittely, joka jakautuu neljään portaaseen; houkutteleva taso, autottomien arkiyhteydet, vähimmäismatkustustarpeet ja minimitaso.

Liityntäliikenne

Yhtenä tärkeänä kaikkien liikennemuotojen 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. Uusia auto-paikkoja arvioidaan tarvittavan 150 -200 paikkaa ja uusia polkupyöräpaikkoja 100 -150.

Autoliikenne

Autoliikenteen osalta on laadittu liikennemääräennustetarkastelu vuoden 2030 ilta-huipputunnille. Liikenne-ennusteessa katuverkolla on vain muutamia kohtia, joissa liikennemäärät saattavat aiheuttaa ruuhkautumista. Näitä ovat Jokelankatu Eteläisen kehäkadun liittymässä, Eteläinen kehäkatu Jokelankadun ja Sillankorvankadun välisellä osuudella, Hämeenkatu osuudella Kauppalankatu - Torikatu sekä Keskusaukio.

Katuverkolle on esitetty kolme kehämäistä yhteyttä; keskustan kehä, välikehä ja ulkokehä. Jokaisella kehällä on oma roolinsa. Keskustan kehän tärkein rooli on toimia eri suunnista tulevien autojen yhteytenä keskustassa oleviin pysäköintitiloihin. Välikehä poistaa tarvetta ajaa keskustan läpi matkoilla kaupungin sisällä tai pääväylillä. Ulkokehä tarjoaa pitkämatkaiselle liikenteelle sujuvat yhteydet ilman tarvetta ajaa kaupungin keskustan läpi.

Uudet katuyhteydet painottuvat uusille asuin- ja työpaikka-alueille. Merkittävimmät nykyisen keskustaajaman alueelle sijoittuvat uudet liikennejärjestelyt ovat Nummen-kärjen / Veikkarin / sairaalan uudet katuyhteydet, Uudenmaankadun loppupäässä Tervämäen / Ävikin alueella sekä moottoriajoneuvoyhteyden poistaminen kokonaan tai osittain Seittemänmiehenkadulta Kalevankadulle ja päinvastoin.

Ydinkeskustan liikennejärjestelyt

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

Perusvaihtoehtoja on neljä, 0+, A1a, A2a ja B sekä alavaihtoehtoja kaksi, A1b ja A2b, mutta osaratkaisujen yhdistämismahdollisuuksia on todellisuudessa useampia.

Vaihtoehdossa 0+ selvitetään mahdollisuudet laajentaa nykyistä paikallisliikenteen terminaalia lisääntyvän bussiliikenteen tarpeiden mukaiseksi ja kaukoliikenteen linja-autoasemaa kehitetään nykyisessä paikassaan Uudenmaankadun varrella.

Vaihtoehdossa A1a paikallisliikenteen terminaali sijoitetaan Hämeensillalle nykyistä siltaa hieman laajentaen ja kaukoliikenteen linja-autoasema rautatieaseman yhteyteen nykyisen paikallisliikenteen terminaalin paikalle. Hämeenkatu välillä Jokelankatu - Kauppalankatu muutetaan joukkoliikennekaduksi, jolta muu moottoriajoneuvoliikenne on kielletty. Alavaihtoehdossa A1b kaukoliikenteen linja-autoasema sijoitetaan paikallisliikenteen terminaalin yhteyteen siltakannelle Hämeensillan eteläpuolelle.

Vaihtoehdossa A2a paikallisliikenteen terminaali sijoitetaan kannelle Hämeensillan eteläpuolelle ja Hämeensillalla on henkilöautoliikennettä. Alavaihtoehdossa A2b kaukoliikenteen linja-autoasema sijoitetaan paikallisliikenteen terminaalin yhteyteen.

Perusvaihtoehtoon B sisältyy Urheilukadun uusi silta sekä joukkoliikenneterminaali radan länsipuolella. Terminaali liittyy tiiviisti alueen maankäytön suunnitteluun. Terminaali palvelee sekä paikallis- että kaukoliikenteen bussiliikennettä.

NÄHTÄVILLE ASETTAMINEN

Liikennejärjestelmäsuunnitelma asetetaan julkisesti nähtäville ajalle 4.10. - 5.11.2010 ja lausuntoaika on 19.11.2010 asti.

Lausunto pyydetään seuraavilta tahoilta;

- Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
- Hyvinkään ympäristölautakunta
- Hyvinkään tekninen lautakunta
- Hyvinkään opetuslautakunta
- Hyvinkään perusturvalautakunta

- Riihimäen-Hyvinkään kauppakamari
- Hyvinkään Yrittäjät ry
- Hyvinkään Pyöräilijät ry
- Hyvinkään ympäristönsuojeluyhdistys ry
- Rahtarit, Hyvinkään osasto
- Hyvinkään Kuorma-autoilijat ry
- Hyvinkään taksiautoilijat
- Hyvinkään vammaisjärjestöjen yhteistyöelin VAJE ry
- 24 Turvallista tuntia Hyvinkäällä
- Keski-Uudenmaan poliisilaitos
- Hyvinkään Liikenne Oy
- Ventoniemi Oy
- Oy Matkahuolto Ab

ERILLISENÄ LIITTEENÄ

- Liikennejärjestelmäsuunnitelma, tiivistelmäraportti

Liikennejärjestelmäsuunnitelman tekninen raportti, joukkoliikenne- ja pyöräilyraportti ovat luettavissa kaupungin kotisivuilla liikennejärjestelmäsuunnitelman nähtävillä olon ajan. Raportit ovat nähtävillä kokouksessa. Raportit toimitetaan kaupunginhallituksen jäsenille paperiversiona tarvittaessa.

Esitys KJ

Päätetään asettaa liikennejärjestelmäsuunnitelma julkisesti nähtäville ja pyydetään siitä lausunto edellä olevan perusteluosan listan mukaisesti.

Päätös

Esitys hyväksyttiin.

Kh 2.4.2012 / § 74

(Valmistelija; liikenneinsinööri Kimmo Kiuru, puh. 040 7547 110)

Liikennejärjestelmäsuunnitelmaa on laadittu vuodesta 2005 lähtien yhdessä keskustajaman osayleiskaavan laadinnan kanssa.

Liikennejärjestelmäsuunnitelma on ollut kokonaisuudessaan nähtävillä 4.10. - 5.11.2010 ja liikennejärjestelmäsuunnitelman ydinkeskustan liikennejärjestelyjä koskeva aineisto 16.5.-14.6.2011.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmasta saatujen lausuntojen ja muistutusten lyhennelmät ja liikennesuunnittelun vastineet ovat liitteenä. Ydinkeskustan liikennejärjestelyjä koskevat vastineet ovat esittelytekstissä.

Kaikki lausunnot ja muistutukset ovat nähtävillä kokouksessa täydellisinä.

Suunnitelmasta saatujen lausuntojen ja muistutusten sekä suunnitelman laadintatyön aikana esiin tulleiden seikkojen perusteella liikennejärjestelmäsuunnitelman keskeisiksi tavoitteiksi ja kehittämiskohteiksi esitetään seuraavaa;

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

Kävely ja pyöräily

- Jatketaan aloitettua liikkumisenohjauksen ASKEL-työtä ja osoitetaan sille käyttötaloudessa vuosittainen määräraha

- Jatketaan Pyöräliikenteen suunnitteluperiaatteet Hyvinkäällä –työtä, jossa määritellään Hyvinkään pyörätieverkon hierarkia laatutasotavoitteineen ja varataan kunnallistekniikan investointiohjelmassa vuosittainen määräraha kevyen liikenteen väylien laatutason nostoon ja yhteyspuutteiden rakentamiseen
- Pyörätien rakentaminen Uudenmaankadulle molemmin puolin Keskusaukion ja vanhan kirkon välille, Kauppalankadulle molemmin puolin Donnerinkadun ja Urheilukadun välille sekä Hämeenkadulle kadun eteläreunalle välillä Erkylänkatu - Torikatu
- Rautatieaseman ja ydinkeskustan pyöräpysäköinnin parantaminen

Joukkoliikenne

- Paikallisliikenteen liikennevaloituksien toteuttaminen
- Ajantasaisen pysäkki-informaation toteuttaminen
- Uuden keskustaterminaalin toteuttaminen
- Joukkoliikenteen ulottaminen uusille asuinalueille

Esteettömyys ja liikenneturvallisuus

- Esteettömän elinympäristön ja liikenneturvallisuuden huomioiminen läpäisyperiaatteella yleisten alueiden suunnittelussa ja toteutuksessa
- Hyvinkään esteetön liikkumisympäristö (HELY) –suunnitelman päivittäminen. Työtä ohjaamaan kootaan laaja asiantuntija- ja yhteistyöryhmä, jossa on edustettuina myös toteutuksesta vastaavat
- Liikenneturvallisuussuunnitelman päivittäminen vuodelta 2003

Liityntäliikenne

Uusien liityntäpysäköintipaikkojen määrää on tarkennettu suunnitelman laadinnan aikana. Autopaikkojen kokonaismääräksi esitetään 500 - 550 paikkaa, joista uusia 150 - 200 paikka sekä pyöräpaikkoja 1 200 - 1 350 paikkaa, joista uusia 400 - 550 paikka. Autopaikat toteutetaan laitospysäköintinä. Pyöräpysäköinnissä nostetaan laatutasoa paikkojen kattamisella ja mahdollistamalla pyörän runkolukitus.

Autoliikenne

- Itäinen ohikulkutien toteuttamisen edistäminen ja valtatie 25:n kehittäminen yhdessä Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa
- Uusi katuyhteys Hangonradan ali Lohjantien päästä Sairaalan kadulle
- Eteläisen kehäkadun kehittäminen välillä Kalevankatu – Sillankorvankatu
- Sillankorvankadun kehittäminen välillä Eteläinen kehäkatu – Suokatu
- Urheilukadun sillan ja Sillankorvankadun jatkeen toteuttaminen. Hanke kytketään ajallisesti liityntäpysäköinnin kehittämiseen Koritsoonin alueella

Tervamäessä / Ävikin alueella Uudenmaankadun loppupää esitetään linjattavaksi lähes nykyiselle paikalle. Nykyinen tasoylikäytävä korvataan yhdellä rautatien ja Vantaanjoen ylittävällä sillalla. Tasoylikäytävä sijaitsee yleisen tien osuudella, joten muutosajankohdan määrittely kuuluu valtion väyläviranomaisille.

Maankäytön kehittämistä palvelevat uudet katuyhteydet on esitetty keskustaajaman osayleiskaavassa

Ydinkeskustan liikennejärjestelyt

Liikenne-ennuste

Liikennemäärien kehityksestä ja liikenteen sijoittumisesta katuverkkoon on tehty liikenne-ennusteet vuodelle 2030 ydinkeskustan nykyverkolla. Ennusteissa on mukana KE-KO-hankkeiden synnyttämä liikennesuorite

Ennusteiden mukaan nykyverkossa Keskusaukion sekä Hämeenkadun välin Kauppalankatu – Torikatu käyttöaste nousee 75 - 90 %:iin. Tämä aiheuttaa selkeitä ruuhkia, joiden poistaminen ei ole helppoa, koska lisäkaistakapasiteetin toteuttaminen Keskusaukiolle ja Hämeenkadun alkupäähän ei ole mahdollista.

Liikenneverkko

Edellä mainittujen ennusteiden esiintuomien ongelmien perusteella moottoriajoneuvo-liikenteen pääverkon esitetään muodostuvan kolmesta kehästä, joista sisimmäinen on Keskustan kehä.

Keskustan kehä muodostuu Suokatu - Torikatu - Hämeenkatu - Kauppalankatu - Urheilukatu - Urheilukadun silta - Siltakatu - Uudenmaankatu - Jokelankatu - Jokelankadun ramppi - Viertolan alikulku. Moottoriajoneuvoliikenteen osalta kehää täydentää nykyinen Sillankorvankatu ja sen jatke Ahjonkadulta Urheilukadulle.

Hämeenkatu välillä Jokelankatu – Kauppalankatu muutetaan kävelypainotteiseksi kaatuosuudeksi, jolla yksityisautoilu on kielletty. Näin voidaan yhdistää keskustakortteli ja kortteli 101 kävelykeskustaksi, jonne tullaan viettämään aikaa, viihtymään ja tapaamaan ihmisiä.

Keskustan kehältä on yhteys kaikkiin ydinkeskustan merkittävimmille pysäköintilaitoksiin ja –alueille. Hämeensillalle sijoittuva paikallisliikenteen terminaali katosalueineen yhdistää Hämeensillan itä- ja länsipuolisia ydinkeskustan alueita toisiinsa. Järjestelyillä kohdellaan tasapuolisesti kaikkia keskustan liiketiloja.

Hämeenkadulla Jokelankadun ja Kauppalankadun väliltä sallitaan linja-autojen, taksien ja hälytysajoneuvojen liikkuminen sekä hotellin saatto- ja liikkeiden huoltoliikenne. Liikkuminen tulee tapahtumaan alhaisilla nopeuksilla kävely ja pyöräily huomioiden ns. Shared Space hengen mukaisesti.

Hämeenkadun sulkeminen yksityisautoilulta ja keskustan kehän toteuttaminen ei johda automaattisesti henkilöautolla tehtävien ajomatkojen pitenemiseen. Kadun sulkeminen ei katkaise itä-länsisuuntaista liikennettä, vaan ohjaa liikennettä käyttämään aivan ydinkeskustan ulkopuolisia yhteyksiä.

Esitetyillä järjestelyillä helpotetaan ja selkeytetään Keskusaukion ja Hämeenkadun / Kauppalankadun liittymien liikennöintiä. Samalla mahdollistetaan uuden urbaanin kaupunkitilan syntymistä Keskusaukiolle ja Hämeenkadun / Kauppalankadun liittymäalueille.

Rautatieasemalla liikennöinti selkeytyy, liikenneturvallisuus paranee ja esim. pyöräpysäköintiä ja saattoliikennettä voidaan lisätä. Samalla rautatieaseman seutu saadaan paremmin liitetyksi kävellen uusiin kauppakeskuksiin.

Liikenne-ennusteiden mukaan keskustan kehä -mallissa liikenne tulee lisääntymään Torikadulla, Suokadulla ja Seittemänmiehenkadulla. Torikadulla ja Suokadulla tämä ei ole ongelma, koska kadut on osoitettu ydinkeskustan osayleiskaavassa pääkatuluokkaiseksi kaduksi.

Ongelmallisempaa liikenteen lisääntyminen on Seittemänmiehenkadulla. Tämän estämiseksi on tehtävä toimenpiteitä mm. ohjaamalla liikennettä Uudenmaankadun suuntaan heti Viertolan alikulun jälkeen liittymän muotoilulla ja väistämisvelvollisuus-suhteiden muuttamisella Jokelankadulta tulevan rampin ja Seittemänmiehenkadun liittymässä.

Kaiken kaikkiaan Seittemänmiehenkadun kehittämistoimenpiteet vaativat kuitenkin vielä tarkempaa jatkosuunnittelua. Suunnittelussa otetaan huomioon mm. mahdollisen keskustan kehän tuomat muutokset autoilijoiden reitinvalintaan, Seittemänmiehenkadun liikenteen kasvun hillitseminen, Uudenmaankadun, Kalevankadun, Seittemänmiehenkadun liittymäalueen toimivuus, Kruununpuiston alueen asukkaiden liikkumistarpeet sekä pelastuslaitoksen käyttämät reitit.

Sillankorvankadun jatkaminen Ahjonkadulta Urheilukadulle johtaa tällä hetkellä rauhallisen kevyen liikenteen ympäristön muuttumiseen. Suurin muutos tulee tapahtumaan Ratkadun kevyen liikenteen väylällä, joka kulkee Aseman koulun ja pääradan välissä.

Paikallisliikenteen terminaali

Paikallisliikenteen terminaali sijoitetaan nykyiselle Hämeenkadun sillalle, jota levitetään n. 20 metriä etelään. Terminaalin keskelle sijoitetaan katettu laiturialue, jossa matkustajat voivat vaihtaa linja-autosta toiseen. Laiturissa on yhteensä 8 linja-autopaikkaa. Uusi terminaali nopeuttaa paikallisliikenteen liikennöintiä ja parantaa uuden kaupallisen keskustan saavutettavuutta.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisen aikana on tutkittu eri vaihtoehtoja paikallisliikenneterminaalin sijoittamiselle ja mahdollisuutta toteuttaa paikallis- ja kaukoliikenteen terminaalit samaan paikkaan. Tehtyjen vertailujen perusteella toteuttamiskelpoisemmaksi ratkaisuksi on todettu terminaalien sijoittaminen erilleen.

Raskas liikenne

Kehääjattelun yhtenä lähtökohtana on, että raskas liikenne ohjataan ulkokehää pitkin valtakunnan verkosta Hyvinkään teollisuusalueille ja päinvastoin rauhoittaen ydinkeskustan tältä liikenteeltä. Ydinkeskustan huoltoliikenne tapahtuu soveltuvin osin keskustan kehää pitkin.

Jatkosuunnittelu

Keskustan kehän jatkosuunnittelussa kiinnitetään huomiota kehän ja siihen liittyvien katujen liittymien toimivuuteen sekä kehää risteävän kevyen liikenteen turvallisuuteen. Samoin liikennejärjestelyiden jatkosuunnittelussa tullaan ottamaan huomioon mm. esteettömyysasiat. Suunnittelua tehdään yhteistyössä alueella vaikuttavien tahojen, yhdistysten sekä kuntalaisten kanssa.

Aikataulu ja kustannukset

Kunnallistekniikkayksikkö esittää, että paikallisliikenteen terminaali Hämeensillalle ja Keskustan kehän ensimmäinen vaihe toteutettaisiin vuosina 2014-16 edellyttäen, että hankkeelle on varattu investointimäärärahat. Hankkeen, joka sisältää Terminaalin katos- ja laiturijärjestelyineen, Hämeenkadun muutostyöt Jussintorin ja Kauppalankadun välillä ja risteysjärjestelyt Keskusaukiolla, alustava kustannusarvio on 3,5 M€

Urheilukadun sillan ja Sillankorvankadun jatkeen toteutusaikataulu liittyy liityntä-pysäköintilaitoksen ja Koritsoonin alueen rakentumiseen. Toteutusajankohta on tämän vuosikymmenen loppupuolella. Urheilukadun sillan ja siihen liittyvien Urheilukadulla ja Sillankorvankadulla tehtävien katutöiden alustava kustannusarvio on 3,5 M€.

ERILLISENÄ LIITTEENÄ

- liikennejärjestelmäsuunnitelmaa koskevien lausuntojen ja muistutusten lyhennelmät sekä liikennesuunnittelun vastineet
- ydinkeskustan liikennejärjestelyjä koskevien lausuntojen ja muistutusten lyhennelmät
- liikennejärjestelmäsuunnitelma, tiivistelmä
- liikennejärjestelmäsuunnitelma, tekninen raportti
- keskustan kehä (kartta)

Keskustajaaman osayleiskaavan ekstranetin liikennejärjestelmän sivustolla on nähtävillä idealuonnoskuvia Hämeen- ja Uudenmaankadun esitetyistä liikennejärjestelyistä.

Esitys KJ

Kaupunginhallitus hyväksyy liikennesuunnittelun laatimat vastineet liikennejärjestelmäsuunnitelmasta annettuihin lausuntoihin ja muistutuksiin sekä esittää liikennejärjestelmäsuunnitelman kaupunginvaltuuston hyväksyttäväksi

Päätös

Krista Silfverberg Jukka Salmen ja Pirjo Hämäläisen kannattamana esitti, että asia palautetaan uudelleen valmisteluun. Ohjeistuksena valmistelulle annettiin, että selvitetään vaihtoehto A2a:n hinta ja matkahuollon sijoittuminen Sampotaloon ja siihen liittyvät liikennejärjestelyt.

Suoritetussa äänestyksessä asian palauttamista kannattaneet äänestivät JAA ja asian käsittelyn jatkamista kannattaneet äänestivät EI. Äänestyksessä annettiin 5 JAA ääntä (Krista Silfverberg, Jukka Salmi, Pirjo Hämäläinen, Ari Mäkelä ja Antti Rantalainen) ja 3 EI ääntä (Sari Tani, Tuija Linna-Pirinen ja Aki Korpela)

Kaupunginhallitus päätti palauttaa asian uudelleen valmisteltavaksi edellä esitetyin ohjeistuksin.

Täytäntöönpano
tekninen keskus /liikennesuunnittelu