Hyvinkään kaupunkia kehitetään pitkäjänteisesti

Keskusta-alueen maankäytön suunnittelu tarkentuu vaiheittain yleissuunnittelusta detaljitasolle

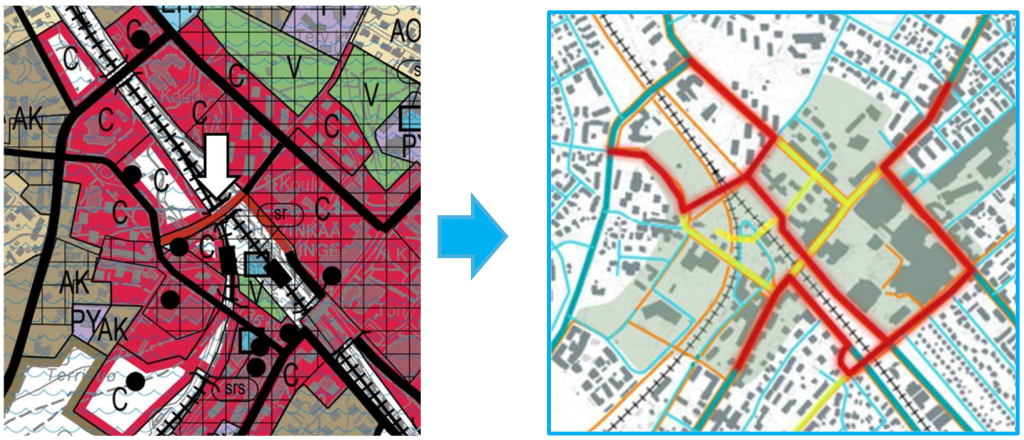
Keskustaajaman osayleiskaavalla 2030 (kv hyv. 2012, voim. 2014),
on luotu edellytykset yhdyskuntarakenteen eheyttämiselle, jota toteutetaan mm. keskusta-alueella täydennysrakentamisella ja liikenneverkon kehittämisellä.

Keskustan kehittämissuunnitelma (kv hyv. 2022)
on pitkän tähtäimen kaavoituksen ja toimintojen kehittämistä ohjaava ja osayleiskaavaa toteuttava ohjelma, joka mahdollistaa keskustan suunnitelmallisen kehittämisen asetettujen tavoitteiden mukaisesti.

Asemakaavoitusta
edistetään vuosittain laadittavan kaavoitusohjelman mukaisesti ja siinä yhteydessä huomioidaan myös kehittämissuunnitelman tavoitteet ja viitesuunnitelman priorisointi. Kaavoitusohjelman hyväksyy kaupunginhallitus. Yleiskaava on ohjeena laadittaessa ja muutettaessa asemakaavaa.

Kehittämissuunnitelmaa täydentävässä viitesuunnitelmassa (kv hyv. 2024)
on priorisoitu ja aikataulutettu keskusta-alueen katuverkon ja yhteyksien kehittämiskohteet ja tiedossa olevat keskustan ajankohtaiset ja tulevat tärkeimmät rakentamisen kohteet v 2040 asti

Kaupunginvaltuuston vuonna 2022 hyväksymä Keskustan kehittämissuunnitelma on pitkän tähtäimen kaavoituksen ja toimintojen kehittämistä ohjaava ohjelma ja visio tulevaisuudesta. Valittu ratkaisu perustuu Keskustaajaman osayleiskaavassa esitettyyn katuverkkoratkaisuun, joka mahdollistaa uuden pääradan ylittävän sillan rakentamisen Urheilukadun kohdalla. Hyvinkään kaupungin keskustan asemakaavoitusta edistetään kehittämissuunnitelmaksi valitun vaihtoehdon pohjalta vaiheittain yhteisesti sovittujen tavoitteiden mukaisesti.



§ 94 **Keskustan kehittämissuunnitelmat**
HYD/1565/00.01.02.01/2022

Valmistelija kaavoituspäällikkö Ojanen Anitta p. 040 155 4221

Muut valmistelijat kaava-arkkitehti Mirka Karttunen
liikenneinsinööri Kimmo Kiuru

Esittelijä Kaupunginhallitus

Esitys

Kaupunginvaltuusto päättää, että
1. keskustan kehittämissuunnitelmaksi valitaan vaihtoehto B esitetyin perustein ja
2. keskustan asemakaavoitusta edistetään vaihtoehdon B pohjalta vaiheittain yhteisesti sovittujen tavoitteiden mukaisesti ja käynnistetään liikenne- ja katusuunnittelu. Tarvittaessa laaditaan työn pohjaksi tarkennettu viitesuunnitelma.

Päätös

Henri Perälahti esitti Kai Uusitalon kannattamana asian palauttamista takaisin valmisteluun.

Hyväksyttiin puheenjohtajan seuraava äänestystapaesitys:
asian käsittelyn jatkamisen kannalla olevat äänestävät 'Jaa' ja Henri Perälahden palautusesityksen hyväksymisen kannalla olevat äänestävät 'Ei'.

Äänestystulos:
JAA 35
EI 16

Kaupunginvaltuusto päätti jatkaa asian käsittelyä.

Olli Savela teki Johanna Jokisen kannattamana seuraavan muutosesityksen:
" Keskustan kehittämissuunnitelmaksi valitaan vaihtoehto A.".

Hyväksyttiin puheenjohtajan seuraava äänestystapaesitys:
pohjaesityksen hyväksymisen kannalla olevat äänestävät 'Jaa' ja Olli Savelan muutosesityksen hyväksymisen kannalla olevat äänestävät 'Ei'.

Äänestystulos:
JAA 33
EI 9
TYHJÄ 9

Kaupunginvaltuusto päätti, että
1. keskustan kehittämissuunnitelmaksi valitaan vaihtoehto B esitetyin perustein ja
2. keskustan asemakaavoitusta edistetään vaihtoehdon B pohjalta vaiheittain yhteisesti sovittujen tavoitteiden mukaisesti ja käynnistetään liikenne- ja katusuunnittelu. Tarvittaessa laaditaan työn pohjaksi tarkennettu viitesuunnitelma.

Palautusesityksen perustelut ja äänestysluettelot ovat pöytäkirjan liitteenä.

Liitteet

Keskustan kehittämissuunnitelmat 28.11.2022 korjattu
Äänestysluettelo § 94_1 palautusesitys
Äänestysluettelo § 94_2 muutosesitys
Palautusesitys § 94, Perälahti Henri (ps)

Täytäntöönpano **Toimenpiteitä varten**

-

Tiedoksi

valmistelijat
ohjausryhmä
tekninen lautakunta / pöytäkirjanpitäjä

Muutoksenhaku Muutoksenhakukielto (Kuntalaki § 136)

Päätöshistoria

Kaupunginhallitus 28.11.2022 §301

Valmistelija kaavoituspäällikkö Ojanen Anitta

Esittelijä kaupunginjohtaja Luukkonen Johanna

Valmisteluteksti

Keskustan kehittäminen on yksi Hyvinkään kaupunkistrategian kärkihankkeista. 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. Kaupunkiympäristön toimivuus, laatu ja saavutettavuus ovat vetovoimatekijöitä, jotka vaikuttavat muuttoliikkeeseen ja yritysten sijoittumispäätöksiin.

Keskustan kehittämissuunnitelma on pitkän tähtäimen kaavoituksen ja toimintojen kehittämistä ohjaava ohjelma, joka on mahdollistaa keskustan suunnitelmallisen kehittämisen. Kehittämissuunnitelma toteuttaa Keskustaajaman osayleiskaavaa 2030, mutta ei ole oikeusvaikutteinen kaava tai kaavarunko, vaan visio tulevaisuudesta, jolla hahmotellaan alueen kehittämistä.

Osayleiskaavalla on luotu edellytykset yhdyskuntarakenteen eheyttämiselle, jota toteutetaan keskusta-alueella mm. täydennysrakentamisella ja liikenneverkon kehittämisellä. Keskustan alueelle sijoittuu pääosa Helsingin seudun kuntien ja valtion välisen MAL-sopimuksen mukaisesta rakentamisesta. Samanaikaisesti on tarpeen kehittää keskustan liikennejärjestelyjä, jotta Hyvinkään keskusta palveluineen on tulevaisuudessakin hyvin kaikkien saavutettavissa ja kaikille tienkäyttäjille turvallinen ja sujuva. Suunnittelulla varaudutaan myös kaupungin viimeisimmän väestösuunnitteen 2020-2040 mukaisen väestönkasvun vaikutuksiin.

Kehittämissuunnitelman taustaksi on koottu yhteen keskustaa koskevat hankkeet, suunnitelmat ja tavoitteet, ja liikennesuunnittelun toimesta käynnissä oleva keskustan liikenteen yleissuunnitelmatyö integroituu kehittämissuunnitelmaan. Kehittämissuunnitelmassa ei ratkaista keskustan katujen risteysten tai liikenteen ohjauksen yksityiskohtia tai linja-autoterminaalin paikkaa, jotka suunnitellaan ja joista päätetään vaihtoehdon valinnan jälkeen.

Liikennesuunnittelun ja kaavoituksen yhteistyönä kehittämissuunnitelmasta on laadittu kaksi vaihtoehtoista ratkaisua A ja B, joiden avulla on tunnistettu keskustan fyysisen rakentamisen, toimintojen ja aktiviteettien kehittämisen mahdollisuudet. Työtä on ohjannut viranhaltijoista koottu ohjausryhmä. Ratkaisut poikkeavat toisistaan erityisesti keskustan liikenteen järjestelyjen ja sitä kautta syntyvien erilaisten yhteyksien ja toiminnallisuuksien osalta. Vaihtoehdoista valittavan kehittämissuunnitelman pohjalta keskustan asemakaavoitusta edistetään vaiheittain yhteisesti sovittujen tavoitteiden mukaisesti ja käynnistetään liikenne- ja katusuunnittelu. Tarvittaessa työn pohjaksi laaditaan tarkennettu viitesuunnitelma.

Vaihtoehto A perustuu pääosin Keskustaajaman osayleiskaavatyön yhteydessä laadittuun liikennejärjestelmäsuunnitelmaan, joka perustuu ajoneuvoliikenteen kehämäisiin yhteyksiin. Keskustan kehän tärkein rooli on toimia eri suunnista tulevien autojen yhteytenä keskustassa oleviin

pysäköintitiloihin sekä mahdollistaa sujuva reitti keskustan ohittamiseen. Keskustan kehän sisäpuolella pääpaino on jalankulussa, pyöräilyssä ja joukkoliikenteessä.

Vaihtoehto B perustuu Keskustaajaman osayleiskaavassa esitettyyn katuverkkoratkaisuun, joka mahdollistaa uuden pääradan ylittävän sillan rakentamisen Urheilukadun kohdalla. Uusi silta yhdistää keskustan itä- ja länsipuolen toiminnallisesti toisiinsa, ja mahdollistaa keskustan ja siellä olevien pysäköintitilojen saavuttamisen ilman keskustan läpiajoa ja sujuvan reitin sen ohittamiseen Sillankorvankadun jatkeen kautta. Keskustan ytimessä pääpaino on jalankulussa, pyöräilyssä ja joukkoliikenteessä.

Vaihtoehtoisissa kehittämissuunnitelmissa on esitetty periaatteet liikenneverkon (liikkumisratkaisujen), täydennysrakentamisen (tiiviyden) ja toimintojen sekä rakentamisen vaiheistuksen osalta, ja arvioitu vaihtoehtojen vaikutukset. Linja-autoterminaalin potentiaaliset sijoitukset on arvioitu ainoastaan jatkosuunnittelua silmälläpitäen.

Molempien vaihtoehtojen vaikutuksia on arvioitu suhteessa asetettuihin tavoitteisiin ja laatutekijöihin.

Vaikutusten arvioinnin perusteella vaihtoehto B luo parhaat edellytykset keskustan pitkän tähtäimen monipuoliselle kehittämiselle sen isommasta alkuinvestoinnista huolimatta.

Perustelut: Vaihtoehdossa B esitetty uusi silta yhdistää keskustan itä- ja länsipuolen toiminnallisesti toisiinsa ja eheyttää yhdyskuntarakennetta esitettyjen tavoitteiden mukaisesti. Silta poistaa pääradan estevaikutusta ja parantaa yhteyksiä Hangonsiltaan palveluineen ja toiseen suuntaan Aseman koulun alueelle ja radan itäpuolen keskustan palveluihin. Liikennemäärien pieneneminen useilla keskustan kaduilla mahdollistaa ydinkeskustassa katuympäristön kehittämisen ja kaupunkikuvallinen muutoksen sekä kävelypainotteisen alueen laajentumisen. Ratkaisu helpottaa myös Keskusaukion risteysten ratkaisuja. Koritsoonin alueen ja Sillankorvankadun puoleisten korttelialueiden rakentamisen tehostaminen ja monipuolistuminen on mahdollista hyvien yhteyksien myötä. Ratkaisu toteuttaa periaatetta, joka mahdollistaa sisääntuloväyliin tukeutuvat pysäköintilaitokset, ja mahdollistaa myös ajoneuvojen ja polkupyörien liityntäpysäköinnin kehittämisen ja saavuttamisen pääradan molemmin puolin niin, että keskustan eri puolien välillä on sekä kevyen liikenteen että ajonneuvoliikenteen yhteys. Keskustan eri puolet ovat hyvin saavutettaviss*a.*

Kehittämissuunnitelmiin ja tavoitteiden ja laatutekijöiden pohjana oleviin ohjelmiin sekä suunnittelun aikana laadittuihin selvityksiin voi tutustua kaupungin nettisivuilla https://www.hyvinkaa.fi/asuinymparisto-ja-rakentaminen/keskustan-kehittaminen/keskustan-kehittamissuunnitelma-masterplan/

Esitys

Kaupunginhallitus päättää esittää kaupunginvaltuustolle, että

1) keskustan kehittämissuunnitelmaksi valitaan vaihtoehto B edellä esitetyin perustein ja
2) keskustan asemakaavoitusta edistetään vaihtoehdon B pohjalta vaiheittain yhteisesti sovittujen tavoitteiden mukaisesti ja käynnistetään liikenne- ja katusuunnittelu. Tarvittaessa laaditaan työn pohjaksi tarkennettu viitesuunnitelma.

Päätös

Hyväksyttiin esityksen mukaan.



HYVINKÄÄ

Keskustan kehittämissuunnitelmat

23.11.2022

1 ALKUSANAT

sisällysluettelo

1 JOHDANTO

2 KEHITTÄMISSUUNNITELMAN OHJAUSVAIKUTUS

3 TAVOITTEET JA LAATUTEKIJÄT

3.1 Hyvinkään Pelikirja 2.0

3.2 Keskustaajaman osayleiskaava 2030

3.3 MAL-sopimus 2020-2031

3.4 Liikenne ja liikkuminen

3.5 Rakentaminen

3.6 Kaupunkiympäristö

3.7 Kestävä kehitys

3.8 Osallistuminen

4 NYKYTILANNE JA TÄRKEIMMÄT KEHITTÄMISKOHTEET

5 VAIHTOEHTOISET KEHITTÄMISSUUNNITELMAT

6 VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

7 JATKOTOIMENPITEET

8 TYÖRYHMÄ

JOHDANTO

Keskustan kehittäminen on yksi Hyvinkään kaupunkistrategian kärkihankkeista. Kärkihankkeen linjausten mukaisesti ***Keskustamme on Hyvinkään käyntikortti ja tärkeä vetovoimatekijä.***

Keskustan kehittämissuunnitelma on pitkän tähtäimen kaavoituksen ja toimintojen kehittämistä ohjaava ohjelma, joka mahdollistaa keskustan suunnitelmallisen kehittämisen asetettujen tavoitteiden mukaisesti.

Keskustaajaman osayleiskaavalla 2030 on luotu edellytykset yhdyskuntarakenteen eheyttämiselle, jota toteutetaan mm. keskusta-alueella täydennysrakentamisella ja liikenneverkon kehittämisellä.

Keskustan alueelle sijoittuu pääosa Helsingin seudun kuntien ja valtion välisen MAL-sopimuksen mukaisesta rakentamisesta. Samanaikaisesti on tarpeen kehittää keskustan liikennejärjestelyjä, jotta Hyvinkään keskusta palveluineen on tulevaisuudessakin hyvin kaikkien saavutettavissa ja kaikille tienkäyttäjille turvallinen ja sujuva. Suunnittelulla varaudutaan myös kaupungin viimeisimmän väestösuunnitteen 2020-2040 mukaisen väestönkasvun vaikutuksiin.

Kehittämissuunnitelman taustaksi on koottu yhteen keskustaa koskevat hankkeet, suunnitelmat ja tavoitteet, ja liikennesuunnittelun toimesta käynnissä oleva keskustan liikenteen yleissuunnitelmatyö integroituu kehittämissuunnitelmaan.

Liikennesuunnittelun ja kaavoituksen yhteistyönä kehittämissuunnitelmasta on laadittu kaksi vaihtoehtoista ratkaisua A ja B, joiden avulla on tunnistettu keskustan fyysisen rakentamisen, toimintojen ja aktiviteettien kehittämisen mahdollisuudet.

Työn aikana on muodostettu näkemys kaupunkikeskustan tulevaisuudesta aina vuoteen 2040 asti. Suunnitelmaa ja suunnittelun aikana kertynyttä tietoa hyödynnetään asemakaavoituksessa, liikennesuunnittelussa ja muussa maankäytön suunnittelussa.

2 KEHITTÄMISSUUNNITELMAN OHJAUSVAIKUTUS

Kehittämissuunnitelma toteuttaa Keskustaajaman osayleiskaavaa 2030, mutta ei ole oikeusvaikutteinen kaava tai kaavarunko, vaan visio tulevaisuudesta, jolla hahmotellaan alueen kehittämistä kartoin, havainnekuvin ja tekstein, ja se kokoaa yhteen keskustaa koskevat hankkeet ja suunnitelmat.

3 TAVOITTEET JA LAATUTEKIJÄT

Tässä luvussa esitellään kehittämissuunnitelman tavoitteita ja laatutekijöitä sekä ohjelmia ja suunnitelmia, joihon ne pohjautuvat.

3.1 Hyvinkään Pelikirja 2.0

Kehittyvä kaupunkikeskusta – kärkihankkeen tavoitteita ovat mm. elävä ja viihtyisä kaupunkiympäristö, tärkeä vetovoimatekijä ja Hyvinkään käyntikortti, houkutteleva investointikohde, monipuolinen työ- ja asumistarjonta sekä sujuva ja turvallinen liikkuminen.

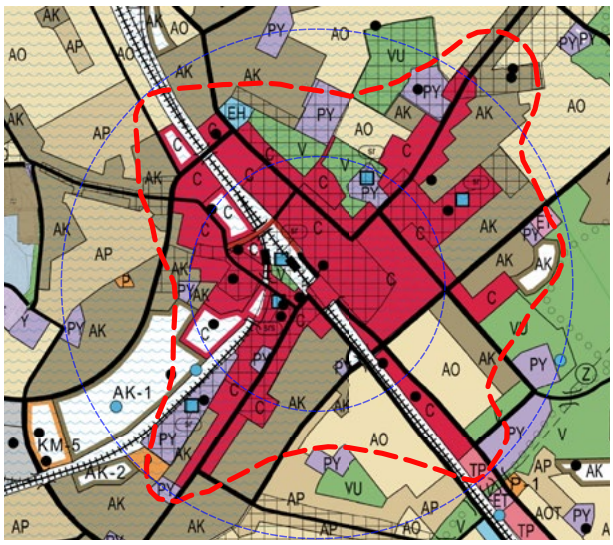
Tämä tavoite saavutetaan luomalla edellytykset elävälle ja viihtyisälle kaupunkiympäristölle, monipuoliselle työ- ja asumistarjonnalle, sujuvalle ja turvalliselle liikkumiselle ja houkuttelevien investointikohteiden syntymiselle. Kaupunkiympäristön toimivuus, laatu ja saavutettavuus ovat vetovoimatekijöitä, jotka vaikuttavat muuttoliikkeeseen ja yritysten sijoittumispäätöksiin.

Valtuuston vuonna 2018 hyväksymän elinvoiman palvelualueen toimesta laaditun kärkihankkeen projektisuunnitelman toimenpidekokonaisuudet edesauttavat tavoitetilaan pääsemistä. Ne koskevat keskusta-alueen liikennettä ja liikkumista, rakentamista, kaupunkiympäristöä, kaupunkikulttuuria ja vapaa-aikaa, asumista sekä yritystoimintaa ja palveluita. Toimenpidekokonaisuudet sisältävät sekä pitkän aikavälin suunnittelua että nopeasti toteutettavia välittömästi näkyviä toimenpiteitä.

Täydennysrakentamiseen liittyy aina myös pysäköinnin järjestely. Tätä varten osana kärkihanketta laaditaan myös Hyvinkään pysäköinnin linjauksia, jotka määrittävät pysäköinnin järjestämisen periaatteet ja kehittämistoimet tulevaisuudessa.

Pelikirjan tukipilarit

Kehittyvän kaupunkikeskustan osalla painottuvat Pelikirjan tukipilareista erityisesti demokratia ja osallisuus, talous, kestävä kehitys ja turvallisuus, jotka otetaan huomioon kärkihanketta toteutettaessa.



ote Keskustaajaman osayleiskaavasta

3.2 Keskustaajaman osayleiskaava 2030

Keskustaajaman osayleiskaava on hyväksytty kaupunginvaltuustossa 16.4.2012. Osayleiskaavan tavoitteena on eheyttää yhdyskuntarakennetta, ja keskustatoimintojen alueelle on osayleiskaavassa osoitettu merkittävä maankäytön ja rakentamisen tehostaminen. Mitoitustavoitteiden lisäksi tavoitteena on myös maankäytön ja liikenteen yhteensovittaminen, henkilöliikenteen kehittäminen kaikkien liikkumistapojen osalta, elinkeinoelämän sijoittuminen sujuvien yhteyksien äärelle, liikenneturvallisuuden parantaminen ja liikenteestä ympäristölle aiheutuvien haittojen vähentäminen sekä Hyvinkäälle tärkeiden valtakunnallisten ja seudullisten liikennehankkeiden edistäminen.

Osayleiskaavassa punaisella tai punaisella rajauksella osoitettu C-alue on keskustatoimintojen aluetta (joko asemakaavoitettua tai kaavoitettavaksi tarkoitettua) ja se varataan palveluja, hallintoa sekä keskustaan soveltuvia ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomia työpaikkatoimintoja ja asumista varten. Alueelle voidaan sijoittaa vähittäiskäupan suuryksiköitä.

3.3 MAL-sopimus 2020-2031

Hyvinkää on hyväksynyt Helsingin seudun kuntien ja valtion välisen maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-sopimuksen vuosille 2020-2031. Sopimuksen tavoitteena on noin 16 500 asunnon vuosittainen tuotanto Helsingin seudulle. Uuden sopimuksen pohjaksi on käynnissä MAL 2023-suunnitelmatyö.

MAL-sopimuksessa määritellään yhteiset tavoitteet yhdyskuntarakenteen kehittämiselle, lähivuosien asuntotuotannolle sekä kestävää liikkumista ja liikennejärjestelmää kehittäviin toimenpiteisiin.

Hyvinkään osuus vuosittaisesta asuntotuotantotavoitteesta on 396 asuntoa. Uudistuotannosta 20 % tulisi olla valtion tukemaa ja kohtuuhintaista vuokra-asuntotuotantoa.

Sopimuksessa on määritelty myös vuosittaiset asuntokaavoitustavoitteet, joiden mukaan Hyvinkäällä tulisi kaavoittaa vuosittain noin 36 000 kem2 uutta asuntotuotantoa varten.

MAL-sopimuksessa on sovittu myös rahoituksesta KUHA-hankkeisiin eli pieniin kustannustehokkaisiin liikennehankkeisiin. Hyvinkään liityntäpysäköinti ja pyöräpysäköinti ovat HLJ-toimikunnan hyväksymällä KUHA-hankelistalla 2020-2023.

3.4 Liikenne ja liikkuminen

Tavoitteita ja laatutekijöitä

- *sujuvuus ja turvallisuus kaikille tienkäyttäjille*
- *saavutettavuus*
- *autoilun sujuvuus ja pysäköintiratkaisut*
- *ajoneuvoliikenteen läpikulkuliikenteen ohjaus*
- *keskustan välikehän palvelutasosta huolehtiminen*
- *keskustan laadukkaat pyöräily- ja kävelyreitit ja -olo suhteet*
- *sujuvat matkaketjut – julkinen liikenne, liityntäpysäköinti ja linja-autoasema*
- *innovaatiot*
- *pysäköinnin linjaukset*

3.4.1 Hyvinkään liikennejärjestelmäsuunnitelma

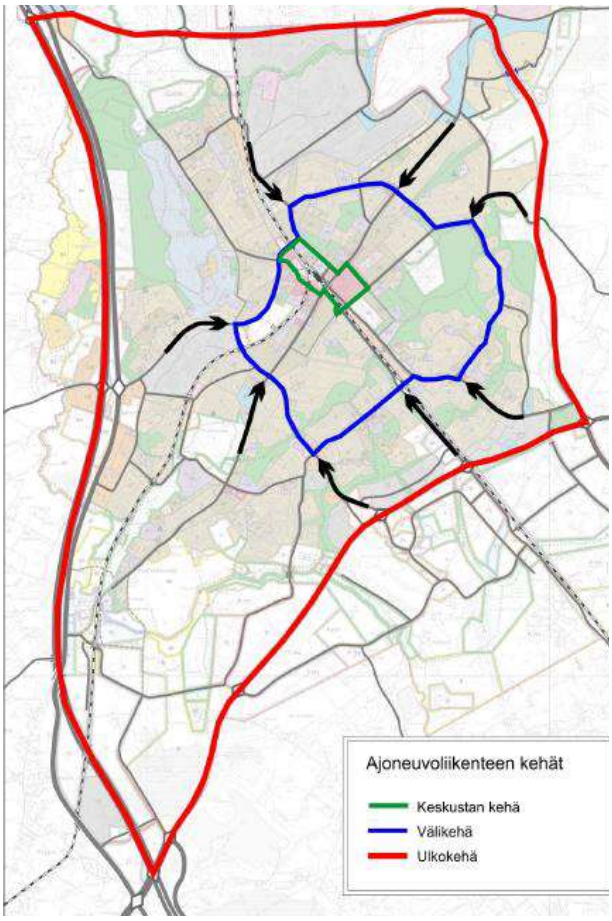
Hyvinkään liikennejärjestelmäsuunnitelma on eri kulkumuotoja, liikenneverkkoa sekä liikenteen ja maankäytön vuorovaikutusta käsittelevä kehittämissuunnitelma, joka on laadittu vuorovaikutteisessa prosessissa Keskustaajaman osayleiskaavatyön kanssa. Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on paneuduttu maankäytön ja liikenteen yhteensovittamiseen sekä erityisesti joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen järjestämiseen.

Autoliikenneverkoston tavoitteena on, että autoliikennettä pyritään vähentämään ja ohjaamaan muille reiteille paikoissa, joka leikkaavat ydinkeskustan kävelyvyöhykettä. Tämän johdosta esim. Keskustaajaman osayleiskaavassa Hämeensiltaa ja Hämeenkadun alkuosaa ei ole enää osoitettu pääkatuina. Hyvinkään liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (2010) katuverkostolle on esitetty kolme kehämäistä yhteyttä

- ulkokehä tarjoaa pitkänmatkaiselle liikenteelle ja raskaalle liikenteelle sujuvat yhteydet ilman tarvetta ajaa kaupungin keskustan läpi.

- välikehä toimii yhteytenä eri kaupunginosien välillä vähentäen tarvetta ajaa keskustan läpi

- keskustan kehä toimii eri suunnista tulevien autojen yhteytenä keskustan pysäköintilaitoksiin ja –alueille. Keskustan kehälle on esitetty myös uusi siltayhteys radan yli Urheilukadulta Riihimäenkadulle.



Liikennejärjestelmäsuunnitelman ajoneuvoliikenteen kehät

Liikenneverkon pääperiaatteita

(käsitelty kaupunginvaltuustossa 18.3.2013 § 38, jatkovalmisteluun)

- *liikenneverkon perusperiaatteena 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*

3.4.2 Hyvinkään keskustan liikkumisen visio

Hyvinkään keskustan liikkumisen visio laadittiin vuonna 2019. Päättäjätyöpajassa vision päämääriksi määriteltiin keskusta, joka on

- *selkeä, tiivis ja yhtenäinen*
- *kaikin tavoin hyvin saavutettava*
- *vetovoimainen ja elävä*
- *kaikki käyttäjäryhmät huomioiva*

Vision mukaan Hyvinkään keskustan liikenneverkko tarkoittaa tulevaisuudessa

- *sujuvaa ja hyvin opastettua autoliikennettä*
- *läpiajoliikenteeltä rauhoitettua ydinkeskustaa*
- *toimivaa opastusta ja kulkua pysäköintiin*
- *arkeen kytkeytynyttä ja matkaketjuja tukevaa joukkoliikennettä*
- *kävelijän ehdoilla rakennettua viihtyisää ostoskeskustaa*
- *houkuttelevia ja laadukkaita pyöräilyolosuhteita*
- *tehokasta citylogistiikkaa ja raskaan liikenteen ohjausta*

3.4.3 Hyvinkään kestävä liikkuminen 2030-ohjelma (KELO)

Ohjelman tavoitteena on

- *lisätä kestävien kulkutapojen eli kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen osuutta erityisesti kaupungin sisäisistä sekä pääkaupunkiseudulle suuntautuvista matkoista*
- *kannustaa kokeilemaan erilaisia kulkutapoja erilaisilla matkoilla*
- *kehittää kaupungin infrastruktuuria, toimintatapoja sekä liikennepolitiikkaa kestävän kehityksen periaatteiden mukaisesti kävely, pyöräily ja joukkoliikenne kärjessä*



3.5 Rakentaminen

Tavoitteita ja laatutekijöitä

- *täydennysrakentaminen, kaupunkirakenteen eheyttäminen*
- *monipuolinen asuin- ja toimitilarakentaminen*
- *uudenlaiset palvelut ja pienimuotoinen tuotantotoiminta*
- *vanhan rakennuskannan huomioiminen ja uudet käytöt - kiertotalous*
- *korkean rakentamisen paikkojen mahdollisuuden arviointi*
- *MAL-sopimuksen asuntokaavoituksen tavoitteesta on 2/3 kerrostaloja ja suurin osa keskustassa*
- *asemanseutu on keskeinen osa Hyvinkään kehittyvää kaupunkikeskustaa ja siihen liittyy liikennejärjestelyjen lisäksi myös rakentaminen ja laadukas kaupunkiympäristö*
- *rakentamisen vaiheistus*

3.5.1 Asumisen linjaukset

Kaupunginvaltuuston 25.3.2019 § 12 hyväksymien asumisen linjausten painopisteiksi on nostettu Hyvinkään kasvun edistäminen ja uusien asukkaiden houkuttelu sekä ikääntyvän väestön asumisen edistäminen ja tukeminen.

Tiivis yhdyskuntarakenne edesauttaa tasapainoista ja kestävää asuntorakentamista. Myös kaavoituksen keinoin voidaan edistää kysyntää vastaavan monipuolisen tonttivarannon syntymistä sekä tehokasta täydennysrakentamista keskusta-alueella.

3.5.2 Keskustaajaman kulttuuriympäristön hoitosuunnitelma

Kaavojen uudistamisessa otetaan huomioon kaupunginvaltuuston vuonna 2013 hyväksymän Keskustaajaman kulttuuriympäristön hoitosuunnitelman periaatteet. Hoitosuunnitelman tarkoituksena on ensisijaisesti palvella kaavoituksen ja rakentamisen ohjauksen apuvälineenä. Siinä on kerrottu Hyvinkään rakennetun kulttuuriympäristön kehityksestä ja ominaispiirteistä, ja esitetty noin sata kohdetta ja aluetta sekä niitä koskevia alustavia hoitoehdotuksia, joilla pyritään ympäristön ominaispiirteiden säilyttämiseen.

Hyvinkään keskustassa on myös valtakunnallisesti merkittäviä rakennettuja kulttuuriympäristöjä (RKY), joilla on lisäksi erityistä kaupunkikuvallista merkitystä;

- Hyvinkään kirkko (Aarno Ruusuvuori) on keskustan katuverkon pääsuunnista hyvin näkyvä maamerkki.
- Hyvinkään asemanseudulla on keskeinen asema Hyvinkään kehittymisen historiassa ja Suomen rautatiehistoriassa aikanaan vilkkaana kolmen radan risteyspaikkana
- Hyvinkään Villatehtaalla on ollut keskeinen merkitys Hyvinkään teollisuushistoriassa.

3.6 Kaupunkiympäristö – tulevaisuuden kaupunkikuva

Tavoitteita ja laatutekijöitä

- identiteetti, tunnistettavuus

- urbaani, korkealuokkainen arkkitehtuuri

- elävä, laadukas ja hyvin hyödynnetty julkinen kaupunkitila

- kokemuksille ja tapahtumille mahdollisuuksia luovat paikat

- vapaasti käytettävissä olevat alueet

- miellyttävä katutason ympäristö (kävely- ja polkupyöräily)

- esteettömyys, ihmisen mittakaava

- kaupunkivihreä

- hulevedet, pienilmasto, puistot, kadut, bulevardit, kortteli-alueiden viherrakenteet

- ihmisen kokoinen kaupunki – kohtaamisten kudelma

3.6.1 Hyvinkään viheralueohjelma

Viheralueohjelma on kokonaissuunnitelma siitä, miten kaupungin yleisiä viheralueita, mm. puistoja ja liikenneviheralueita, tullaan kehittämään ja ylläpitämään suunnittelun, rakentamisen ja kunnossapidon kautta. Viheralueohjelma on pitkän aikajänteen toimintalinjaus, joka toimii päätöksenteon perustana, helpottaen lyhyen aikavälin suunnittelua ja tavoitteiden oikeaa kohdentamista. Keskustaajaman osayleiskaavan kanssa samanaikaisesti vuosille 2011-2020 laaditun ohjelman päivitystyö seuraavalle kymmenvuotiskaudelle on käynnistetty vuonna 2019.

3.6.2 Radanvarren maankäytön yleissuunnittelu ja Europan 15 -kilpailu

Pääradan varressa ns. Koritsoonin ja Urakansuun alueen maankäyttöä asumiseen ja liikerakentamiseen sekä liityntäpysäköintiä ja seutuliikenteen linja-autoterminaalia on tutkittu 2010-luvun alkupuolella. Alueen moniulotteisten suunnittelukysymysten johdosta päädyttiin laatimaan ensin asemakaavoitusta yleispiirteisempi yleissuunnitelma, jota on tehty osana keskustan kehittämissuunnitelmia.

Kaupunki osallistui vuonna 2019 kansainväliseen nuorille alle 40-vuotiaille kaupunkisuunnittelijoille suunnattuun Europan 15-kilpailuun kohdealueena pääosin radan länsipuoli. Kilpailun teema oli Productive Cities, ja Hyvinkään kilpailun nimi oli Weaving urban fabrics – kaupunkikudelmia. Tavoitteena oli ideoida asemanseudulle uutta elämää ja radan länsipuoleisen keskustan kehittämistä monipuolisemmaksi ja liittämistä paremmin itäpuoleiseen keskustaan. Tavoitteena oli saada ajatuksia myös alueen liikennejärjestelmän kehittämiseen ja laajojen maantasoisten pysäköintialueiden muuttamiseen sekä keinoihin parantaa ja elävöittää katukuvaa ja katutason ominaisuuksia. Kilpailun kilpailuohjelman tavoitteita olivat mm.

- aseman seudun kehittäminen ja matkaketjujen sujuvuus, saavutettavuus ja auto- ja pyöräpysäköinnin ja liityntäpysäköinnin järjestelyt

- korkean rakentamisen paikkojen arviointi ja monipuoliset toiminnot asumisen lisäksi sekä pienimuotoiset tuotantotilat

- pyöräilijät ja jalankulkijat priorisoiva liikennejärjestelmä

- historiallisten rakennusten huomioiminen ja vanhojen rakennusten uudet käytöt ja alueen historiallisten piirteiden säilyttäminen

- viherrakentaminen sekä julkisilla että yksityisillä alueilla ja kävely-yhteyksien luominen korttelialueiden kautta

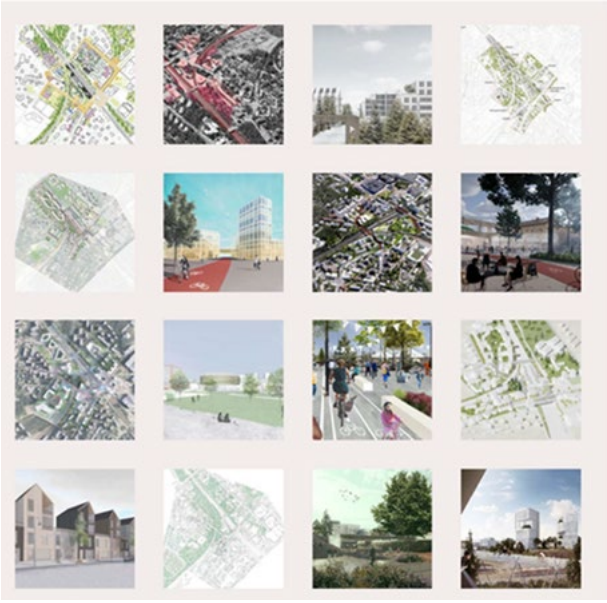
- korkealuokkainen arkkitehtuuri ja ihmisen mittakaava katuympäristössä, vapaasti käytettävät kaupunkitilat ja mahdollisuuksien luominen sosiaalisille kohtaamisille

- kaupunkitilojen identiteetin kehittäminen

- radan estevaikutuksen vähentämisen keinot – uudet yhteydet sekä urbaanin kesannon alueiden kehittäminen esim. Riihimäenkadun varrella

- kestävän kehityksen ratkaisut

Kilpailuun saatiin 16 ehdotusta. Parhaimmissa töissä oli ymmärretty alueen keskeinen merkitys ja potentiaali koko kaupungille sekä ehdotettu resurssiviisaita ratkaisuja, joiden voima oli joko strategisessa ajattelussa tai akupunktiomaisessa tehokkuudessa. Tehtävänanto oli poikkeuksellisen haastava, eikä yksikään ehdotus suoraan ratkaissut kokonaisuutta, mutta parhaimmat ehdotukset tarjosivat erinomaisen lähtökohdan strategisen kehityssuunnitelman luomiselle koko asemanseudulle. Europan 15-kilpailun 1. ja 2. palkinnon voittaneiden suunnittelijoiden kanssa on jatkettu työskentelyä keskustan kehittämissuunnitelmia havainnollistavan aineiston ja visioinnin parissa.



otteet Europan-kilpailuehdotuksista

3.7 Ilmastonmuutos ja kestävä kehitys

3.7.1. Hyvinkään ekologisen kestävyyden tiekartta ja ympäristöohjelma

Ympäristöohjelman 2023-2027 Liikkumisen ja yhdyskuntarakenteen tavoitteissa on kansallisten ja alueellisten hiilineutraaliustavoitteiden lisäksi ohjelmassa on esitetty Hyvinkään tavoitteet;

- HINKU tavoite (Hiilineutraalisuutta tavoittelevat kunnat) 80 % päästövähennys vuoteen 2030 mennessä vuoden 2007 tasosta

- FISU tavoite (Kestävän kehityksen edelläkävijäkunnat) Ei-kasvihuonekaasupäästöjä 2050, 80 % päästövähennys vuoteen 2030 mennessä vuoden 2007 tasosta ja kulutusperäisen hiilijalanjäljen puolittaminen vuoteen 2030 mennessä vuoden 2005 tasosta

Hyvinkään Pelikirjan Kestävän kehityksen tukipilari keskittyy ekologiseen kestävyyteen, ja sen tavoitteet ovat:

- rakennamme tulevaisuuden Hyvinkäätä turvaamalla hyvän ilmanlaadun, pohja- ja pintavesien puhtauden sekä luonnon monimuotoisuuden

- tiedostamme vastuumme ilmastonsuojelussa sekä ilmastonmuutokseen varautumisessa

- edistämme toimillamme hiilidioksidipäästöjen vähentymistä hiilineutraalisuutta tavoittelevien Hinku-kuntien tavoitteiden mukaisesti

- rakennettua ympäristöä suunnitellessamme ja rakentaessamme teemme päätöksiä ja toimenpiteitä, jotka parantavat energiatehokkuutta, tukevat elinympäristön terveellisyyttä ja turvallisuutta sekä resurssiviisautta

- näin mahdollistamme luontomme ja luonnonvarojemme säilymisen myös tulevien hyvinkääläisten ja Hyvinkäällä vierailevien iloksi

- edistämme kestävän liikkumisen mahdollisuuksia koko kaupunkimme alueella

Hyvinkään ekologisen kestävyyden tiekartan 2019-2025 tavoitetila Liikkumisen ja yhdyskuntarakenteen osalta ovat HINKU tavoitevuonna 2030 eheä yhdyskuntarakenne ja monimuotoinen, asiakaslähtöinen ja vähäpäästöinen liikkumisympäristö ja FISU tavoitevuonna 2050 yhdyskuntarakenteen eheys ja laadukkaat liikkumiset palvelut mahdollistavat päästöttömät matkaketjut.

3.7.2 Hulevesiohjelma

Hyvinkään kaupungin alueella suunnitelmallinen hulevesien hallinta on tärkeää sekä pinta- että pohjavesiolosuhteiden takia. Koko keskusta-alue on I-luokan pohjavesialueella, ja puhtaiden hulevesien imeytys tulee varmistaa ilman tarpeettomia laaturiskejä. Rakentaminen ja keskustan tiivistyvä kaupunkirakenne ei saa vähentää Imeytyvän veden määrää. Samalla talousveden hankintaan soveltuva pohjavesi halutaan säilyttää hyvälaatuisena. Hulevesien käsittelyn tavoitteet vaikuttavat syntyvään kaupunkikuvaan.

Hyvinkäällä ilmastonmuutoksen on ennustettu nostavan lämpötilaa ja lisäävän sateita. Kesärankkasateet äärevöityvät, eli vettä tulee enemmän kerralla, mutta samalla kuivat kaudet yleistyvät. Ääri-ilmiöistä johtuen hulevesivirtaamien vaihtelut kasvavat. Rankkasateet aiheuttavat rakennetussa ympäristössä helposti hulevesien tulvimista, kun taas kuivaan aikaan virtaamat ovat vähäisiä kuivattaen pienvesiä.

Hyvinkään kaupungin uusi päivitetty hulevesiohjelma on laadittu vuosille 2020-2028. Hulevedet käsitellään ja johdetaan niille sovitun tärkeysjärjestyksen mukaan.

3.8. Osallistuminen ja vuorovaikutus

Keskustan kehittämisen tiimoilta on vuosien saatossa järjestetty lukuisia kyselyitä, pidetty työpajoja ja laadittu selvityksiä.

Liikkuva Hyvinkää-hankkeessa 2018 järjestettiin avoin nettikysely keväällä 2018 ja kauppakeskus Willassa järjestetyssä kaksipäiväisessä työpajassa kesällä pyydettiin kaupunkilaisten näkemyksiä koskien keskustan suunnittelua ja siellä liikkumista. Vuonna 2019 laadittiin Hyvinkään keskustan liikkumisen Visio, jonka yhteydessä päättäjätyöpajassa määriteltiin vision päämäärät.

Europan 15-kilpailun valmistelun yhteydessä vuoden 2019 alussa järjestettiin avoin nettikysely ja työpajoja, joissa toivottiin näkemyksiä mm. Hyvinkään aseman seudusta ja radan länsipuoleisesta alueesta sekä Uudenmaankadun ja vertailuaineistona myös radan itäpuolen keskustakortteleiden ympäristöstä.

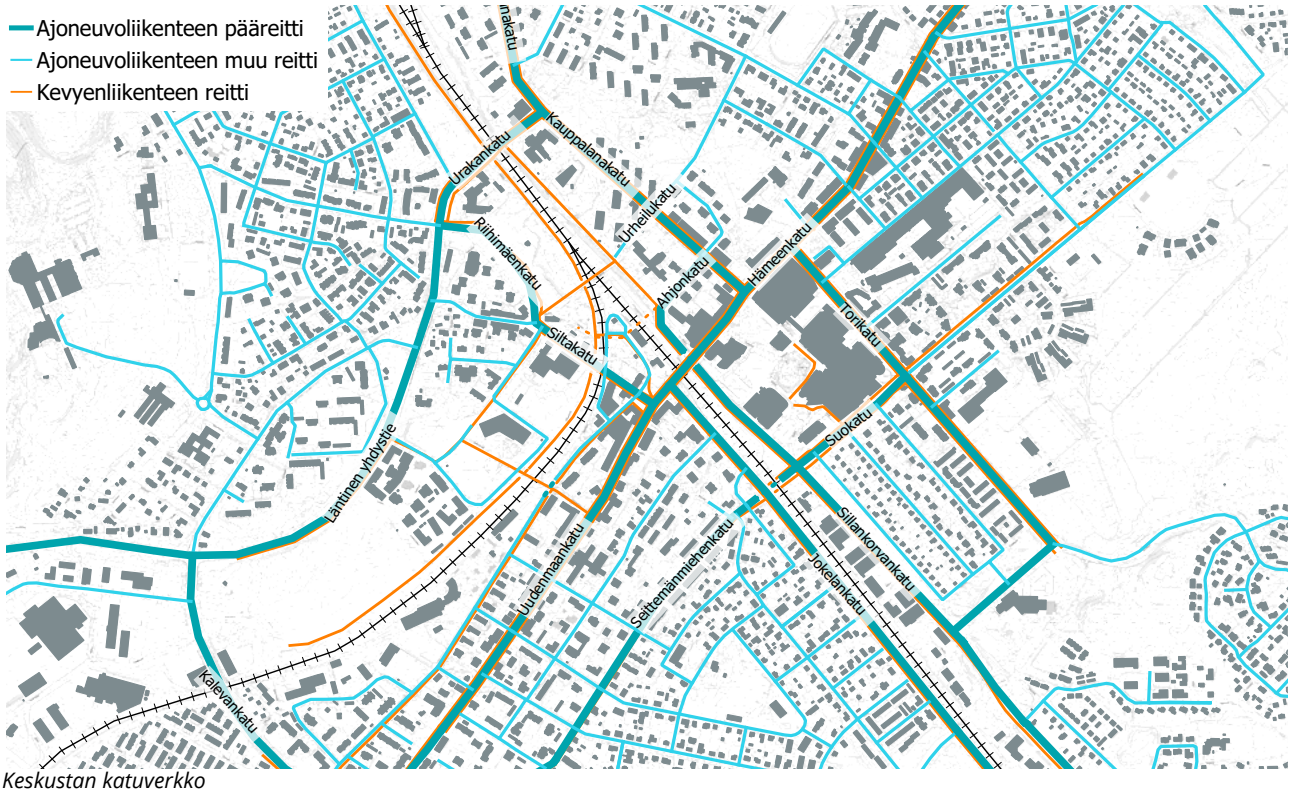
Europan 15- kilpailussa Hyvinkäälle saaduista 16 kilpailutyöstä järjestettyyn näyttelyyn kauppakeskus Willassa tutustui yli 800 kuntalaista.

Keskustan Kehittämissuunnitelmien laadinnan yhteydessä ohjausta on saatu päättäjille järjestetyissä suunnitelmien tilannekatsauksissa, esittelyissä ja työpajoissa.

Viimeisimmät tilannekatsaukset ja kehittämissuunnitelmista laaditut kolme vaihtoehtoa tausta-aineistoineen on keväällä 2022 koottu kaupungin nettisivuille Keskustan kehittäminen-sivuston alla.

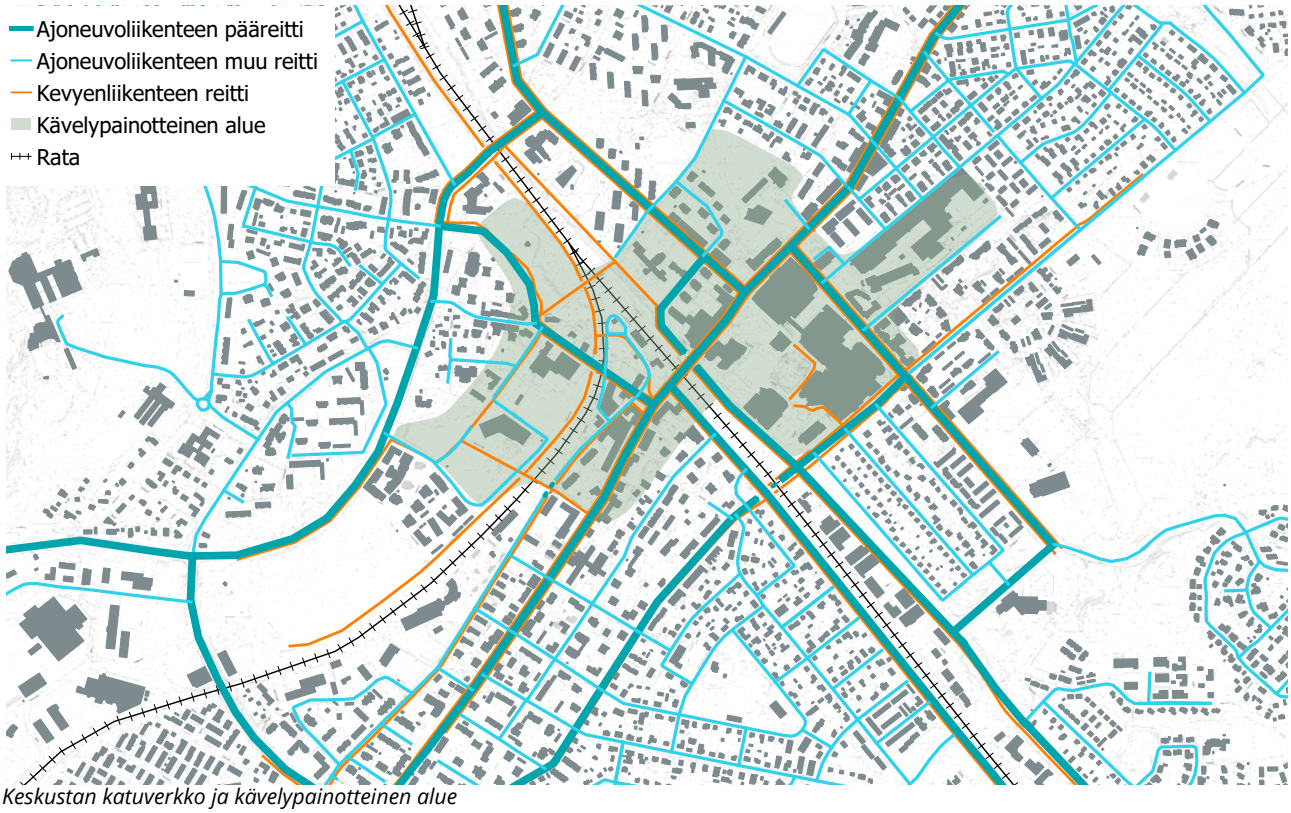
Vuoden 2022 aikana valtuustoryhmien yhteistyötoimikunnassa käytyjen keskustelujen perusteella päätöksentekoon on sovittu vietäväksi kaksi vaihtoehtoa, A ja B.

4 NYKYTILANNE JA TÄRKEIMMÄT KEHITTÄMISKOHTEET



Keskustan katuverkko

Hyvinkään ydinkeskustan pääkatuja ovat Uudenmaankatu-Hämeenkatu, Kauppalankatu, Torikatu – Suokatu, Sillankorvankatu – Ahjonkatu, Siltakatu - Riihimäenkatu ja Jokelankatu. Pääradan ylittää Hämeensilta ja Urakansilta. Seittemänmiehenkadun alikulku palvelee myös keskustan liikennettä. Pääasialliset sisääntuloväylät keskustaan ovat Läntinen yhdystie, Kauppalankatu, Kalevankatu, Jokelankatu ja Sillankorvankatu. Kevyen liikenteen laatukäytävät kulkevat sekä pääradan vierellä että pääkatujen varrella. Hyvinkää on tiiviin yhdyskuntarakenteen ja pyörätieverkoston johdosta pyöräilylle suotuisa kaupunki. Kaikilta asuinalueilta on sujuvat ja suorat yhteydet kaupungin keskustaan ja kävelypainotteiselle alueelle.



Keskustan katuverkko ja kävelypainotteinen alue

Kantakaupunki on rakentunut mäntykankaalle. Keskustaajaman viheralueista valtaosa on erilaisia metsiä. Hyvinkäällä on jo 1950-luvulta alkaen painotettu metsäalueiden merkitystä puistoina ja ajatusta Hyvinkäästä metsäkaupunkina, jossa alkuperäistä metsää pyritään säilyttämään viheralueilla. Männyt luonnehtivat yhä edelleen keskustan viheralueita antaen. Keskustasta on hyvät yhteydet laajemmille viheralueille.



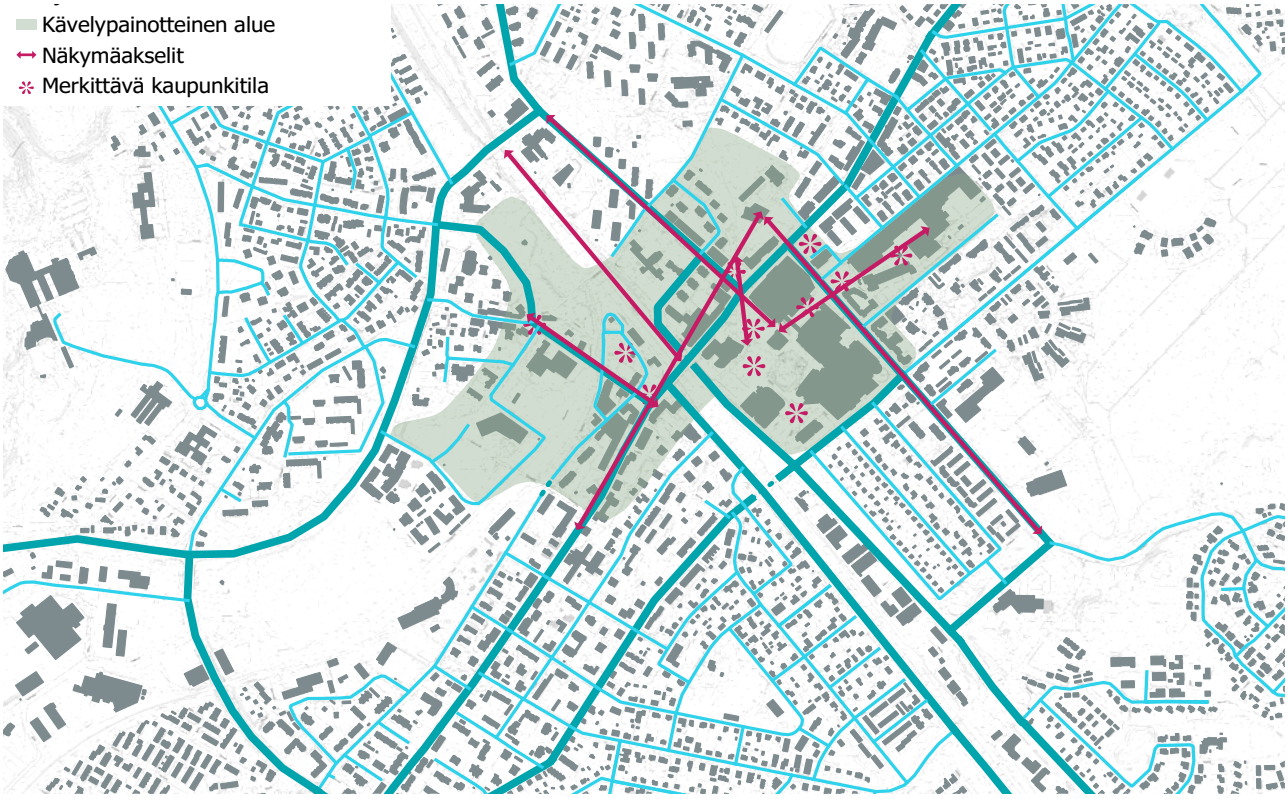
Keskustan katuverkko, kävelypainotteinen alue ja viheralueet



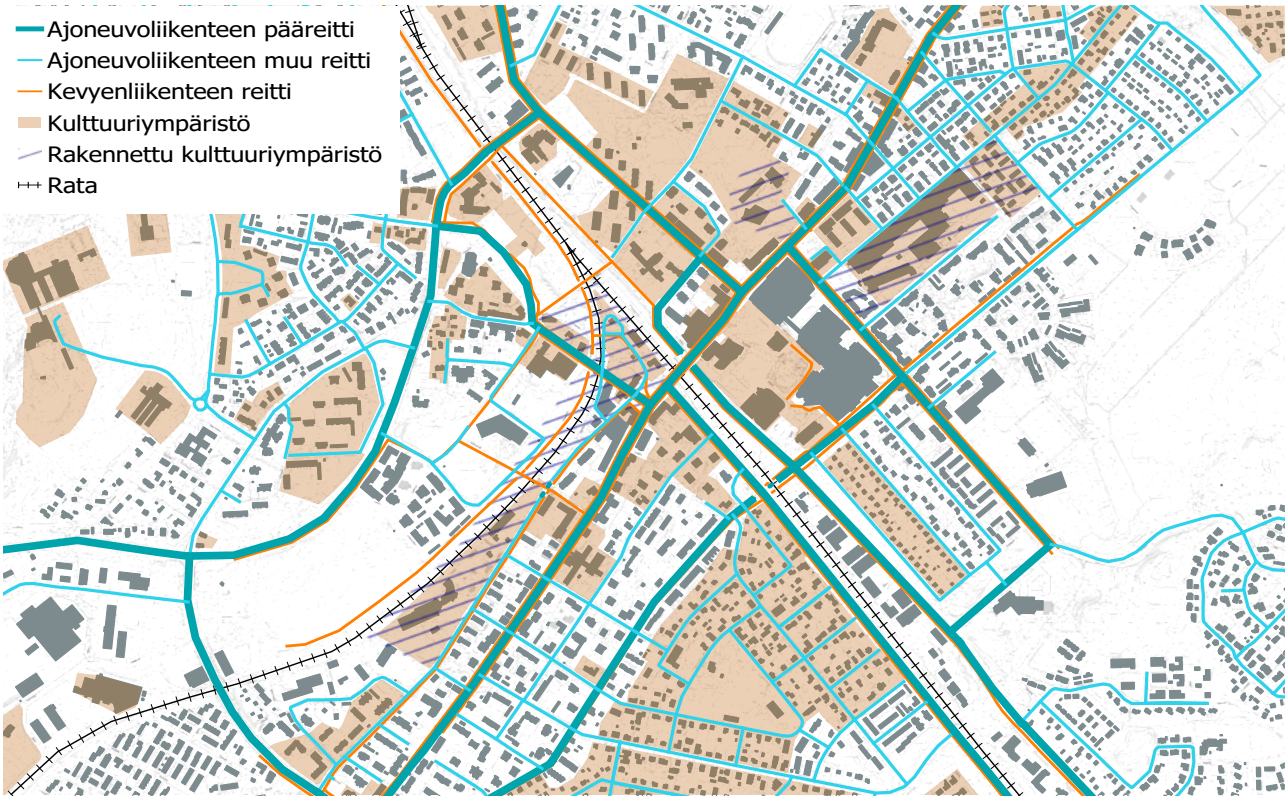
Keskustan katuverkko, kävelypainotteinen alue ja toiminnot

Hyvinkään keskustassa on merkittäviä kaupunkitiloja ja näkymäakseleita ja myös valtakunnallisesti merkittäviä rakennettuja kulttuuriympäristöjä (RKY), joilla on lisäksi erityistä kaupunkikuvallista merkitystä.

Keskustassa on myös Keskustaajaman kulttuuriympäristön hoitosuunnitelmassa mainittuja kohteita.



Kävelypainotteinen alue ja merkittävät kaupunkitilat ja näkymät



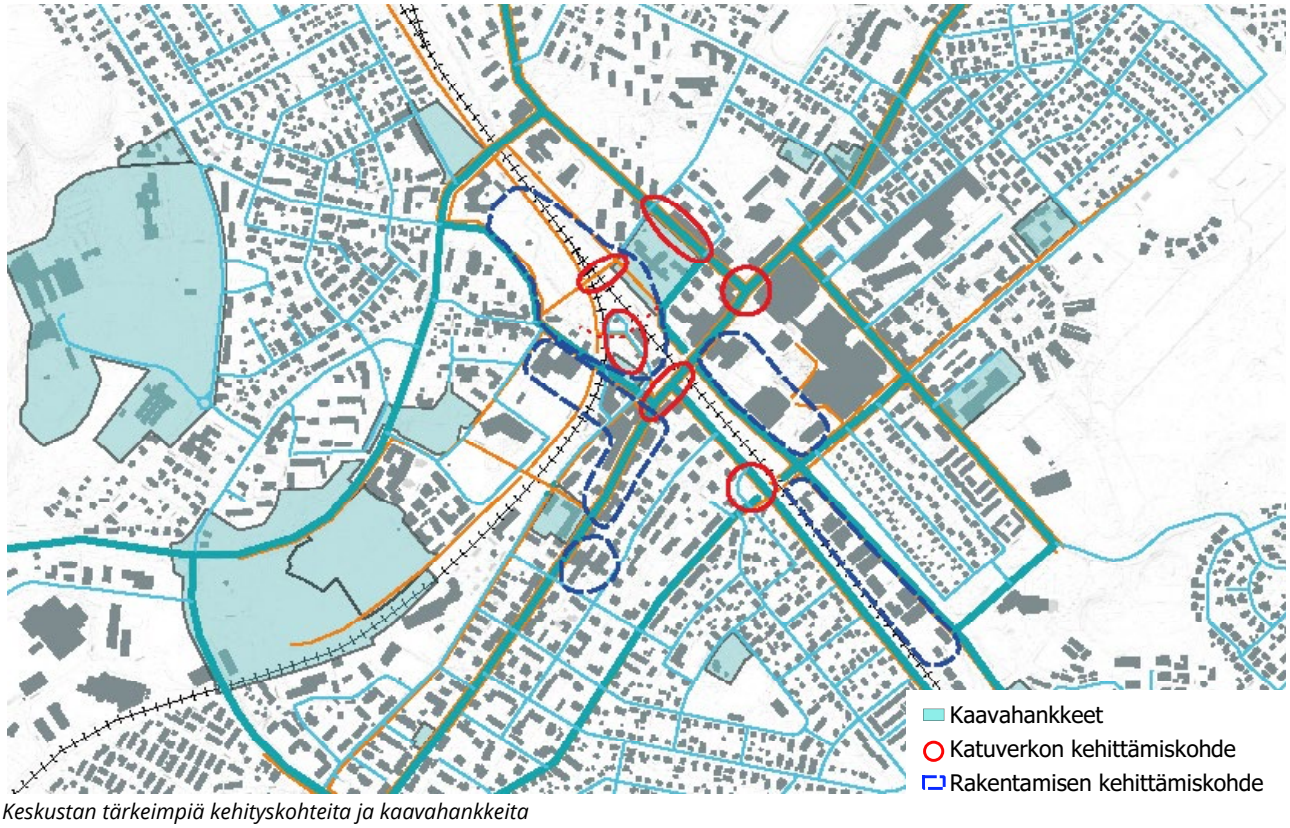
Keskustan katuverkko, kulttuuriympäristön hoitosuunnitelmakohteet ja valtakunnallisesti arvokkaat kohteet



Keskustan ajoneuvoliikenteen katuverkko ja pysäköinti

Katuverkon ja yhteyksien osalta tärkeimpiä kehittämiskohteita

- Kauppalankadun ja Hämeenkadun risteysalue
- Kauppalankadun katusaneeraus ml. vesihuolto
- Meriluodon sillan uusiminen (1970-luvulla rakennettu silta tulee uusia lähitulevaisuudessa ja ratkaista yhteys aseman laitureille esteettömyys huomioiden)
- Jokelankadun ramppi (Seittemänmiehenkadun läpikulkuliikenteen vähentäminen)



Keskustan tärkeimpiä kehityskohteita ja kaavahankkeita

- aseman alikulun jatke pääradan itäpuolelle ja Hangonradan alikulku
- rautatieaseman liikenteen järjestelyt (linja-autoasema) ja polkupyöräpysäköinti
- ajoneuvojen ja polkupyörien liityntäpysäköinti pääradan molemmin puolin

Keskustan tärkeimpiä kaavahankkeita, jotka pääosin kaupungin omistuksessa

Hangonsilta; Hangonsilta 1 b, asuinalueiden 2. vaihe ja Hangonsilta 3 /koulu ja päiväkoti

Täydennysrakennuskohteita;

Sveitsin-Härkävehmaan alue, Urakansuu, Riihimäenkadun varsi, HYK -kortteli, Aseman koulun alue, Suokatu 18 (nyk. Hyva), Tallimiehenkatu 1 (ent. Hyria), Musiikkiopiston kortteli (yksit.)

Kehittämiskohteita

Asemanseutu on keskeinen osa Hyvinkään kehittyvää kaupunkikeskustaa ja siihen liittyy liikennejärjestelyjen lisäksi myös rakentaminen ja laadukas kaupunkiympäristö. Asemanseutua ja asemanseudun liityntäpysäköintiä kehitetään kokonaisuutena pääradan molemmin puolin osana keskustan kehittämistä ja viedään eteenpäin vaiheittain.

Koritsoonin alue on sijainniltaan keskeinen, mutta saavutettavuudeltaan haasteellinen. Potentiaalista täydennysrakentamiskohdetta kehitetään samanaikaisesti muiden keskustan liikennejärjestelmää koskevien hankkeiden kanssa.

Rautatieaseman ympäristö muodostaa keskellä kaupunkia sijaitsevan ratojen ja siltojen eristämän kokonaisuutensa, joka on rakennuksineen ja puistoineen osa valtakunnallisesti arvokasta kulttuuriympäristöä.

Hyvinkään asema palvelee pääradan Helsingin seudun lähijunaliikennettä. Nopeat kaukojunat eivät pysähdy asemalla. Hangonradalla on vain tavaraliikennettä.

Rautatieaseman pohjoispuolella toimii Hyvinkään paikallisbussien terminaali, josta lähtee puolen tunnin välein vuoro kahdeksaan eri suuntaan. Rautatieaseman ympäristö on keskeisestä sijainnistaan huolimatta jäänyt liikenteellisesti ja toiminnallisesti eristyksiin muusta keskustarakenteesta.

Tulevaisuuden merkittäviä kehittämiskohteita keskustassa ovat myös pääosin yksityisessä omistuksessa olevat Rentton vanhan kenkätehtaan alue, Keskuskorttelin Sillankorvankadun puoleinen alue, Sillankorvankadun varsi Suokadun eteläpuolella, Uudenmaankadun ja Hyvinkäänkadun alkupään kiinteistöt sekä kaupungin tontilla sijaitseva Laurean koulukiinteistö.

Kaavoitusohjelma ja kaavoituskatsaus

Keskustan kaavoitus etenee vuosittain tehtävän, kaupunginhallituksen hyväksymän kaavoitusohjelman mukaisesti. Kehittämiskohteita on kuvattu tarkemmin myös vuoden 2022 kaavoituskatsauksessa.

5 VAIHTOEHTOISET KEHITTÄMISSUUNNITELMAT

Keskustan kehittämissuunnitelmasta on laadittu kaksi vaihtoehtoista ratkaisua A ja B, joiden avulla on tunnistettu keskustan fyysisen rakentamisen, toimintojen ja aktiviteettien kehittämisen mahdollisuudet. Ratkaisut poikkeavat toisistaan erityisesti keskustan liikenteen järjestelyjen ja sitä kautta syntyvien erilaisten yhteyksien ja toiminnallisuuksien osalta.

Vaihtoehtoisissa kehittämissuunnitelmissa on esitetty periaatteet liikenneverkon (liikkumisratkaisujen), täydennysrakentamisen (tiiviyden) ja toimintojen sekä rakentamisen vaiheistuksen osalta, ja arvioitu vaihtoehtojen vaikutukset.

Katusuunnittelun ja liikenteen ohjauksen yksityiskohdat ratkaistaan valitun vaihtoehdon pohjalta tehtävän liikenne- ja katusuunnittelun yhteydessä.

Bussiterminaalin potentiaaliset sijoitukset on arvioitu ainoastaan myöhempää jatkosuunnittelua silmälläpitäen, eikä bussiterminaalin paikkaa päätetä tässä yhteydessä. Tavoitteena on, että nykyinen paikallisliikenne poistuu nykyiseltä paikaltaan rautatieasemalla. Kaukoliikenteen terminaalin tarpeet tarkennetaan jatkosuunnittelun yhteydessä.

Liityntäpysäköinnille on merkitty sijoitus molemmin puolin päärataa. Sen tarkempaan suunnitteluun ei oteta muutoin kantaa.

Vaihtoehdoista on laadittu liikenneverkkotarkastelu niiden liikenteellisten vaikutusten arviointia varten.

Mikäli liikennejärjestelyihin ei esitetä muutoksia, liikennemäärien odotetaan kasvavan lähes kaikilla keskustan kaduilla, eniten sisääntuloväylillä vuoteen 2040 mennessä.

Vaihtoehtojen liikenteelliset vaikutukset avataan vaihtoehtojen yhteydessä.

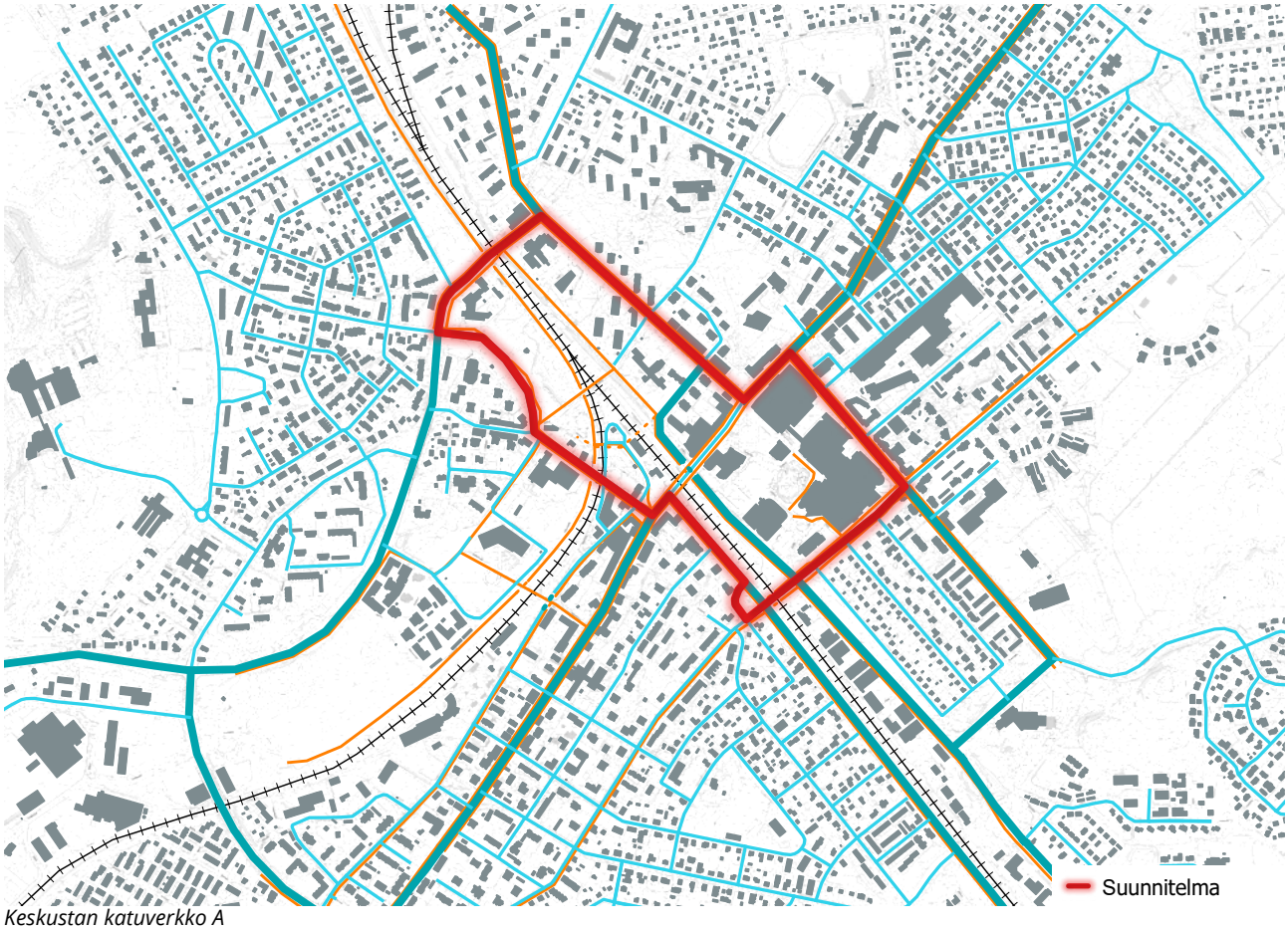
Vaihtoehto A

Vaihtoehto A perustuu pääosin Keskustaajaman osayleiskaavatyön yhteydessä laadittuun liikennejärjestelmäsuunnitelmaan, joka perustuu ajoneuvoliikenteen kehämäisiin yhteyksiin. Keskustan kehän tärkein rooli on toimia eri suunnista tulevien autojen yhteytenä keskustassa oleviin pysäköintitiloihin sekä mahdollistaa sujuva reitti keskustan ohittamiseen. Keskustan kehän sisäpuolella pääpaino on jalankulussa, pyöräilyssä ja joukkoliikenteessä.

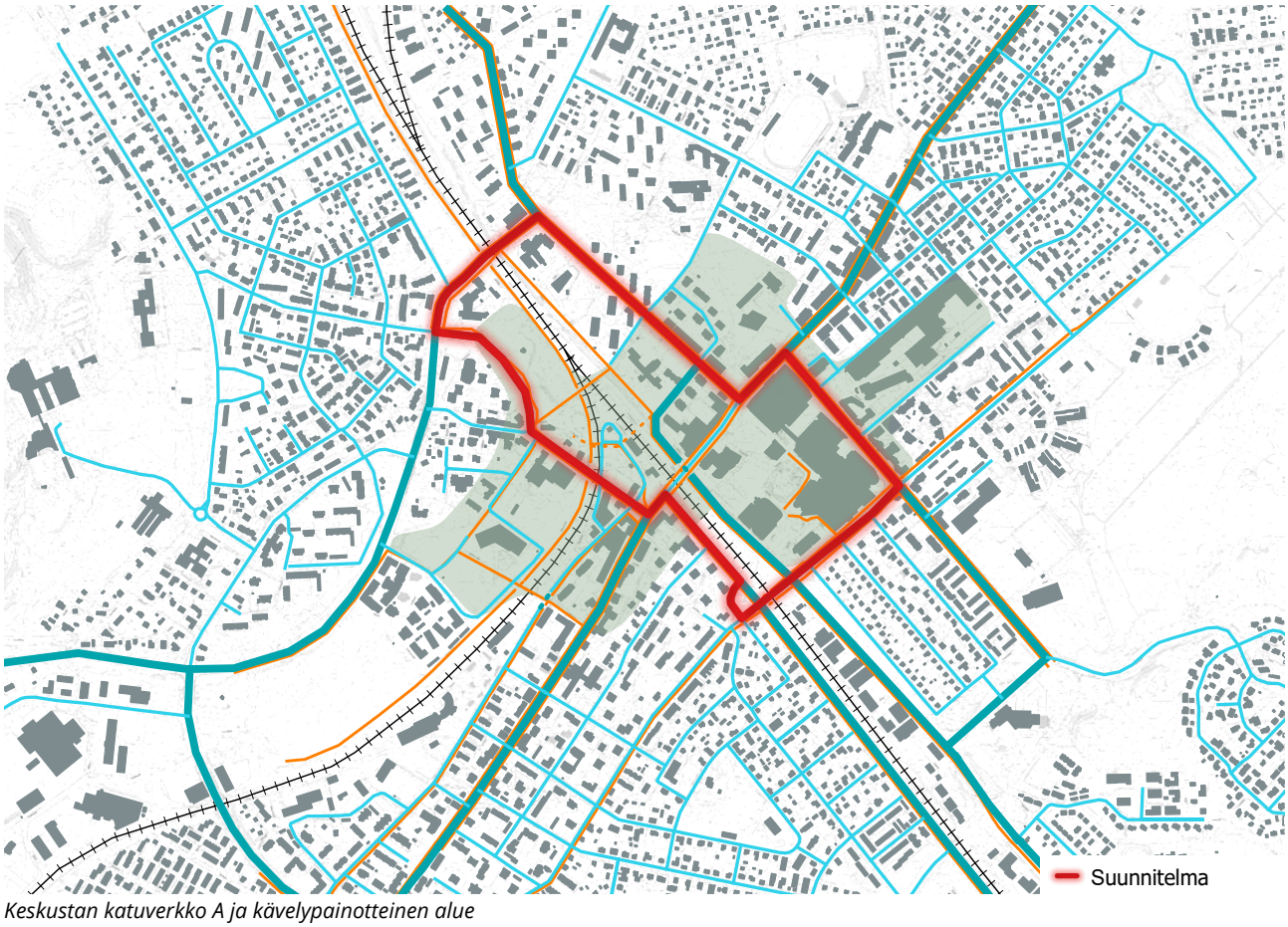
Vaihtoehto B

Vaihtoehto B perustuu Keskustaajaman osayleiskaavassa esitettyyn katuverkkoratkaisuun, joka mahdollistaa uuden pääradan ylittävän sillan rakentamisen Urheilukadun kohdalla. Uusi Urheilukadun jatkeena oleva silta yhdistää keskustan itä- ja länsipuolen toiminnallisesti toisiinsa, ja mahdollistaa keskustan ja siellä olevien pysäköintitilojen saavuttamisen ilman keskustan läpiajoa ja sujuvan reitin keskustan ohittamiseen Sillankorvankadun kautta. Keskustan ytimessä pääpaino on jalankulussa, pyöräilyssä ja joukkoliikenteessä.

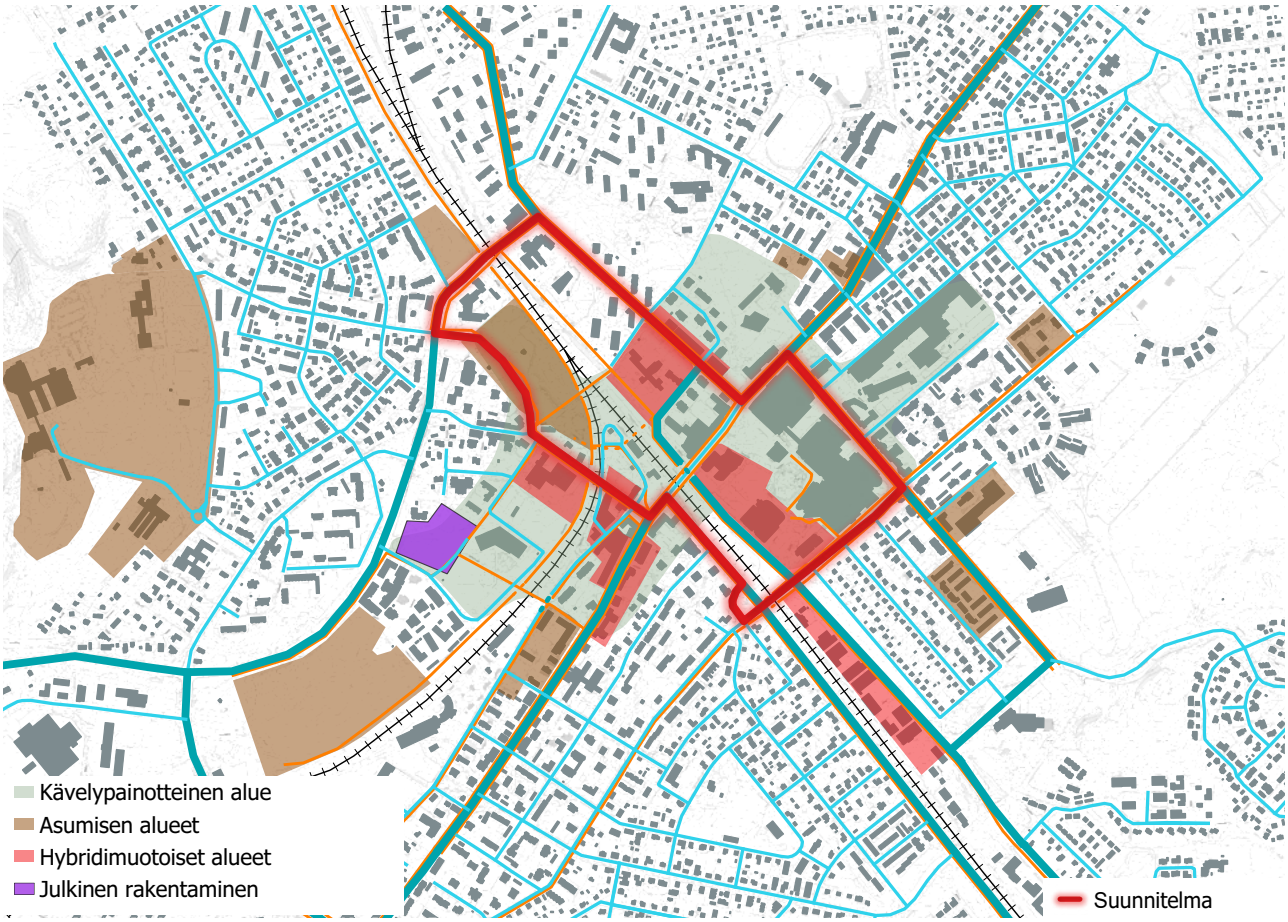
Vaihtoehto A



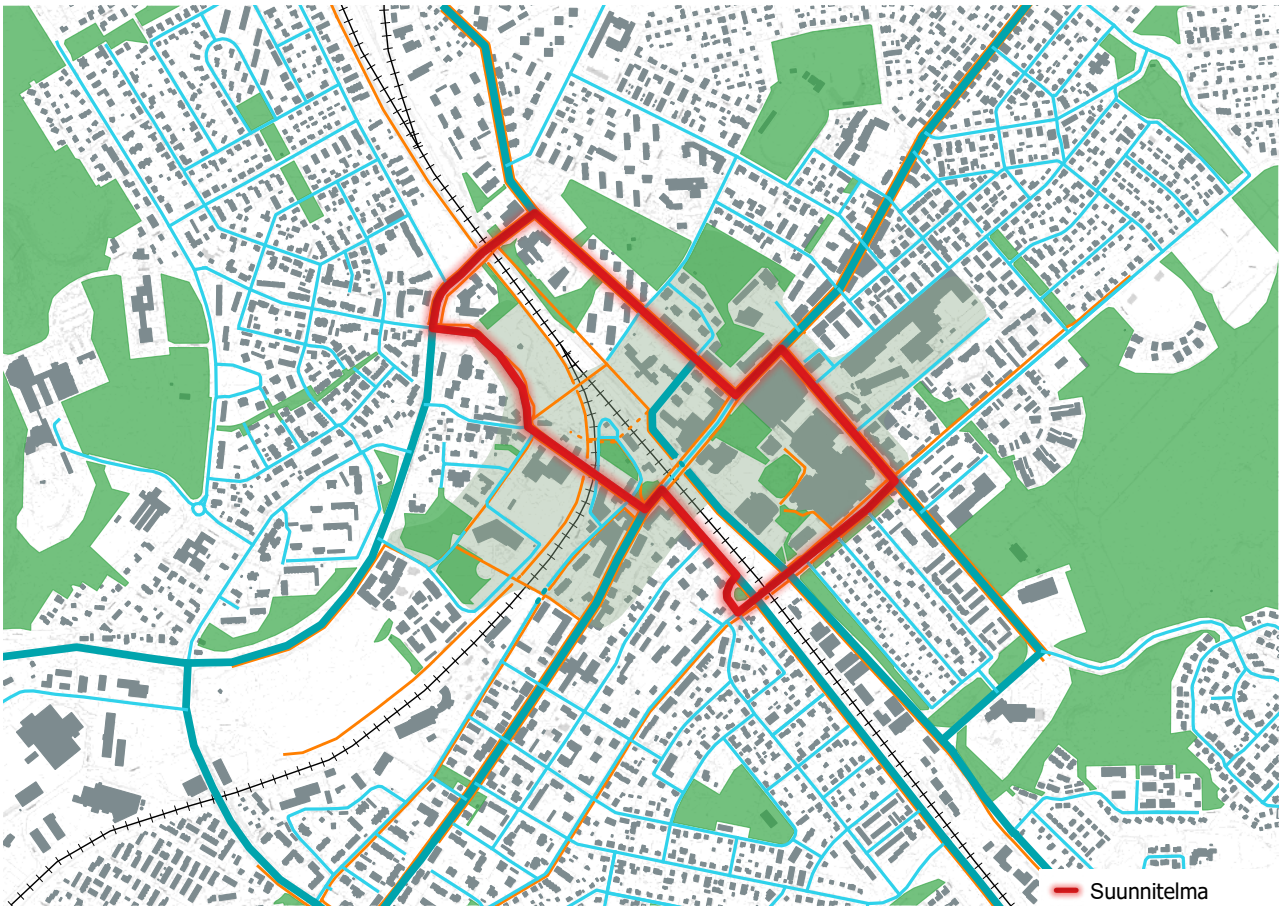
Keskustan katuverkko A



Keskustan katuverkko A ja kävelypainotteinen alue



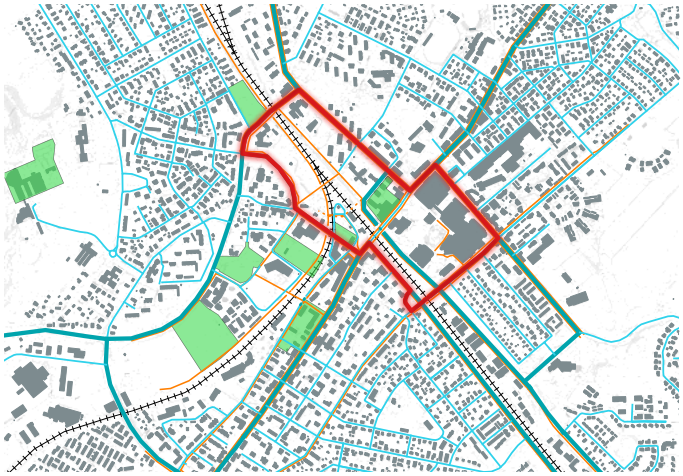
Keskustan katuverkko A, kävelypainotteinen alue ja täydennysrakentamisen alueet



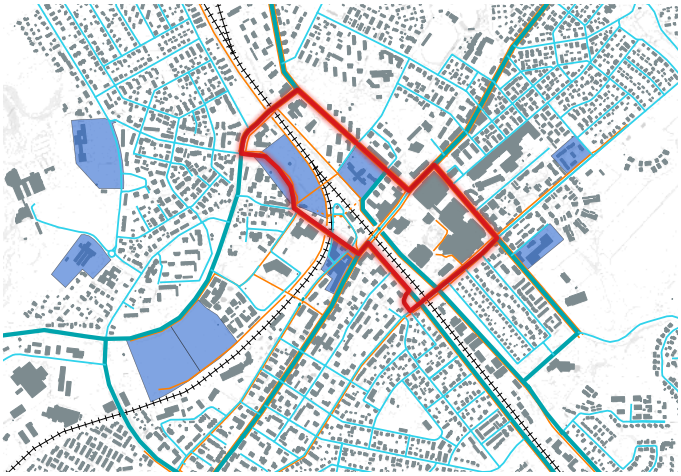
Keskustan katuverkko A, kävelypainotteinen alue ja viheralueet

Rakentamisen vaiheistus 2022-2040; vaiheistus pohjautuu arvioon vuosittaisista MAL-kaavoitustavoitteista, jotka sijoittuvat keskustan kerrostalorakentamiseen (noin 90 000 kem2 / 5 v)

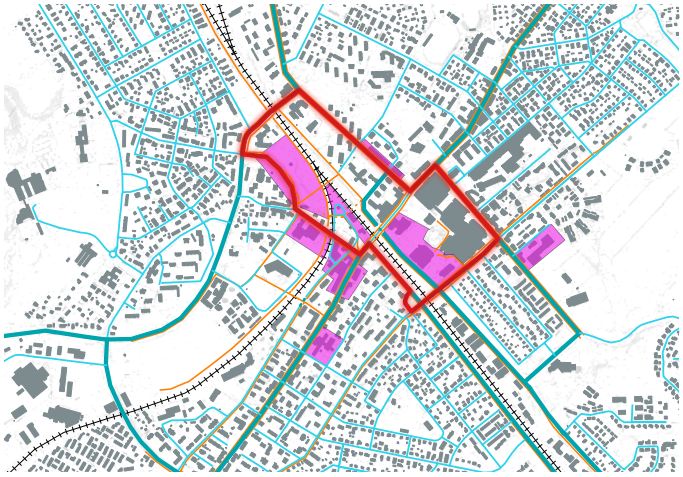
2022-2025



2026-2030

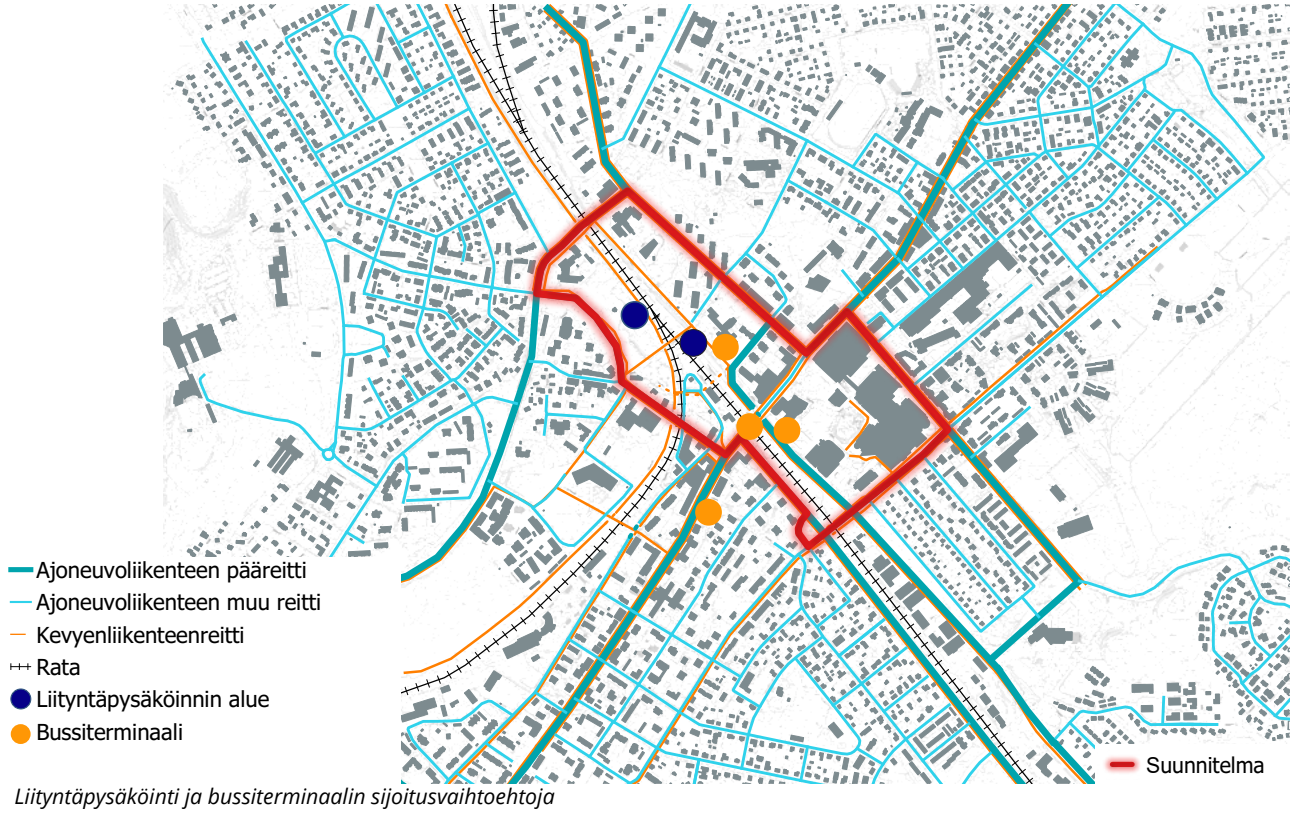


2031-2035



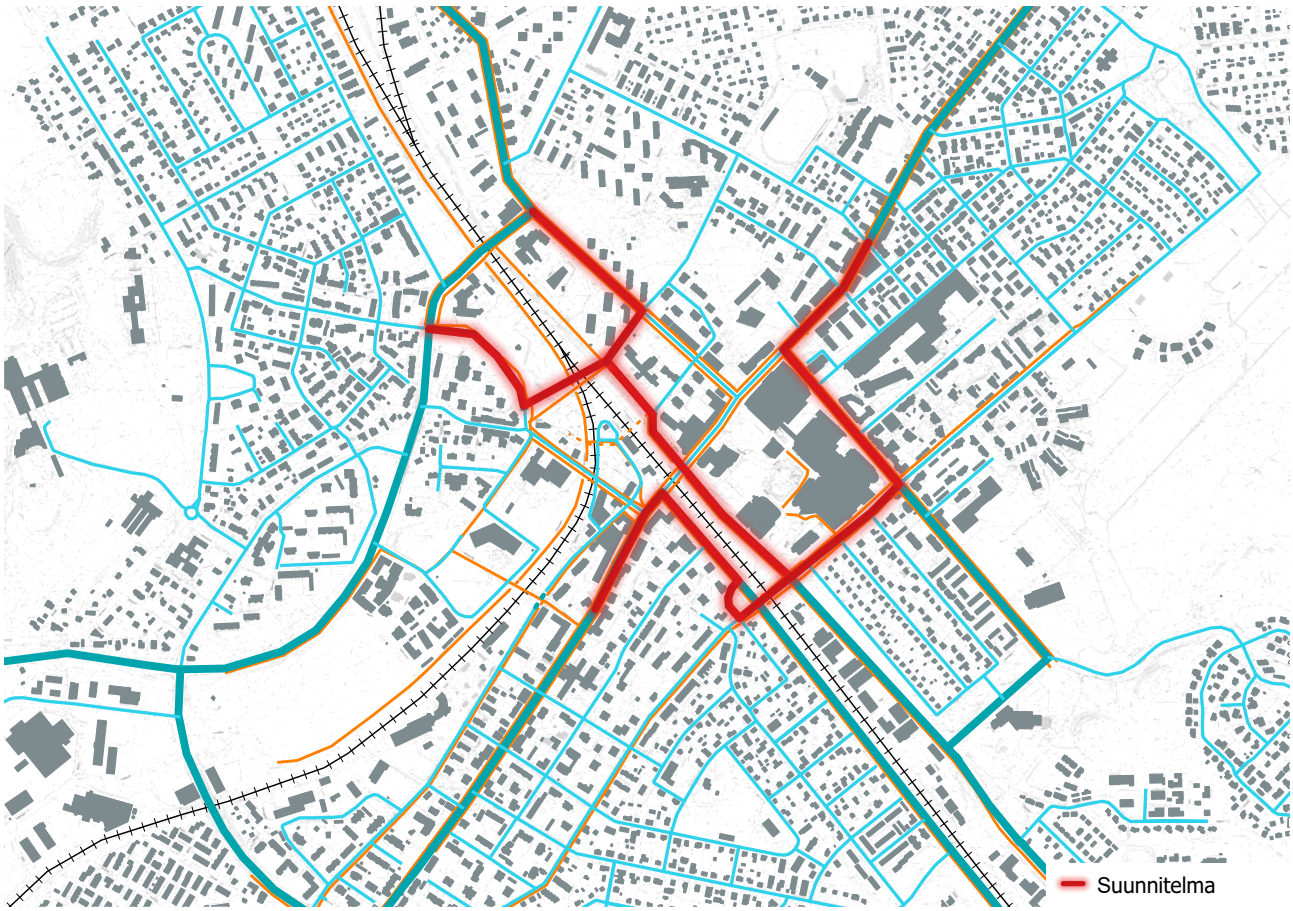
2036-2040



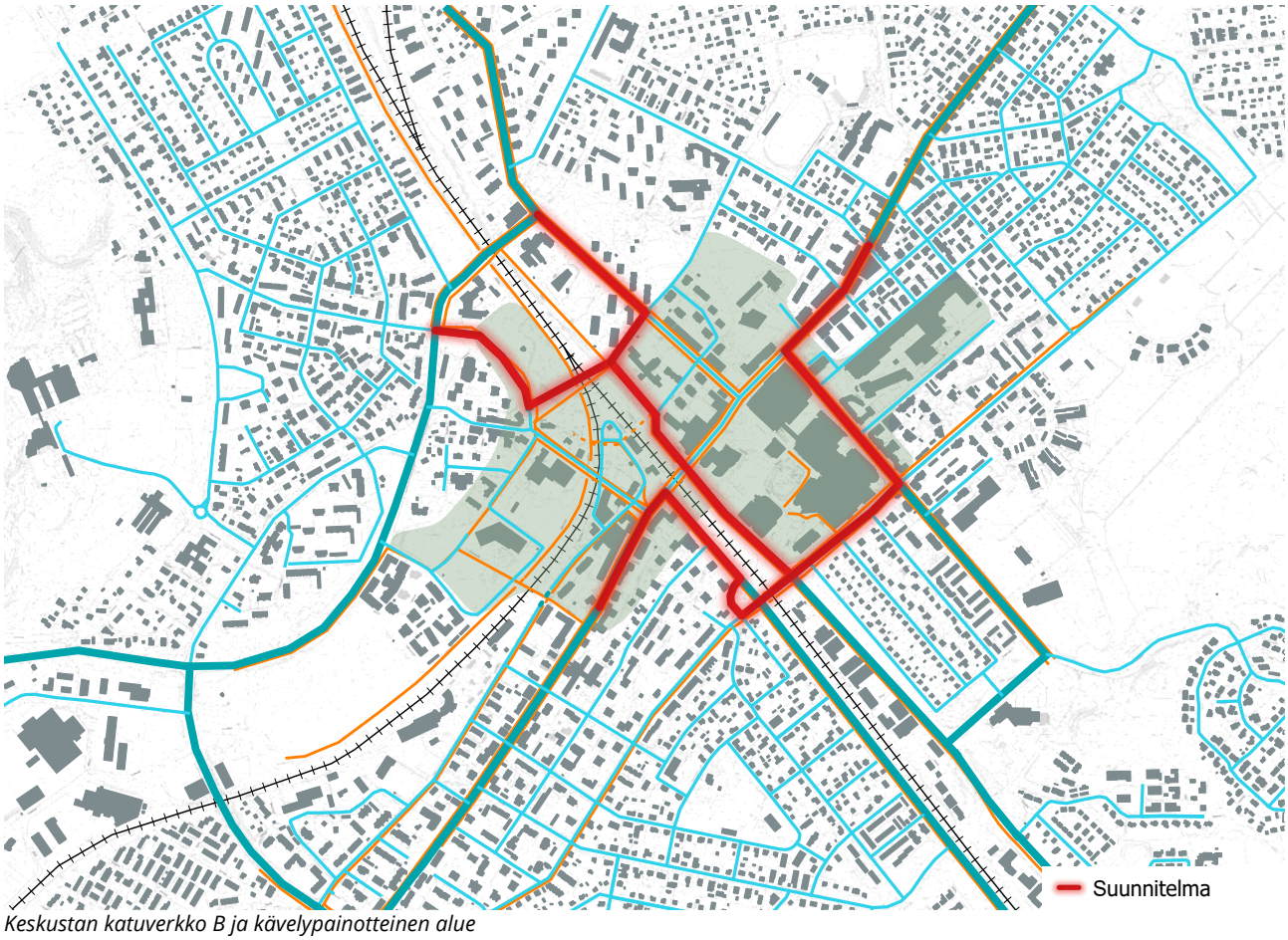


Liityntäpysäköinti ja bussiterminaalin sijoitusvaihtoehtoja

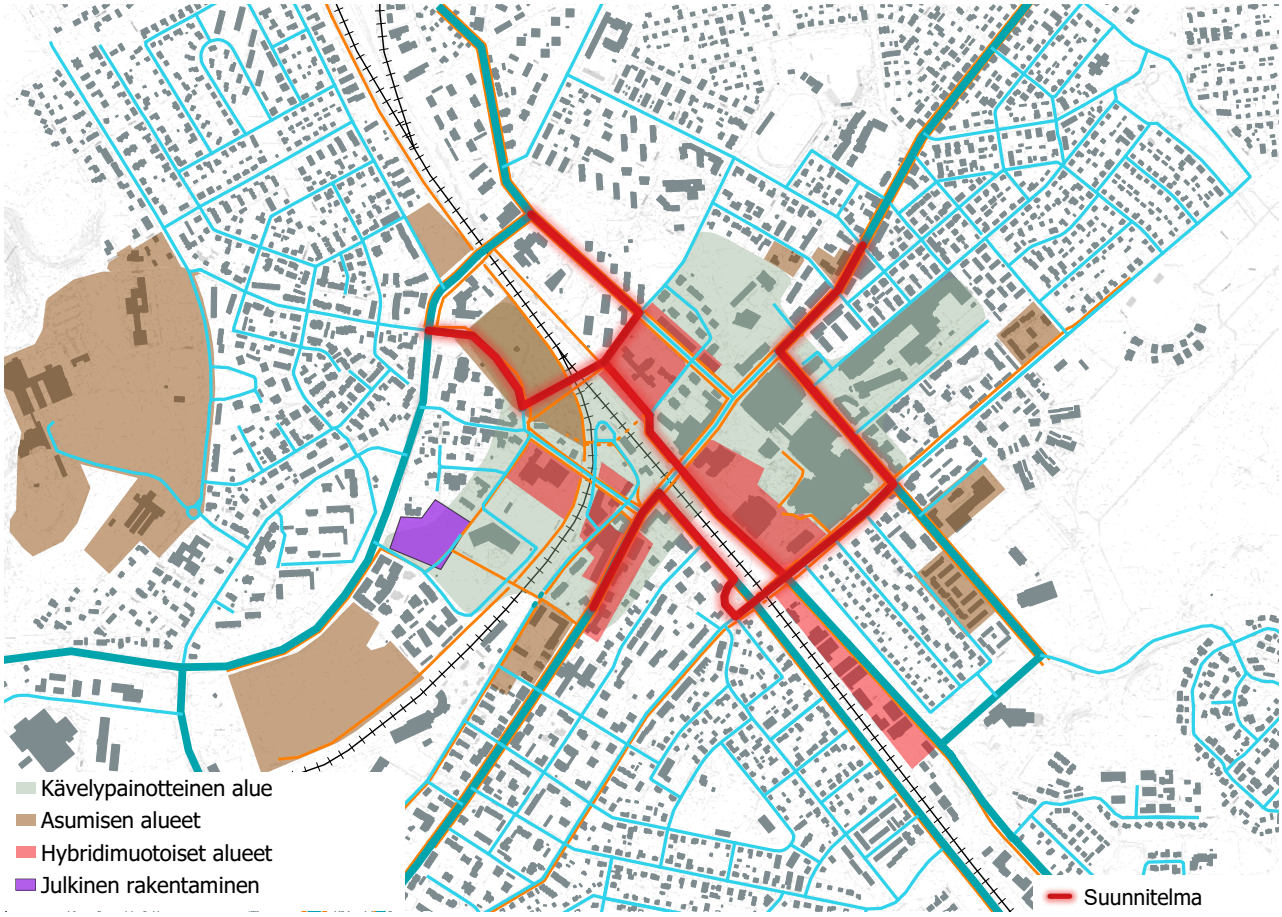
Vaihtoehto B



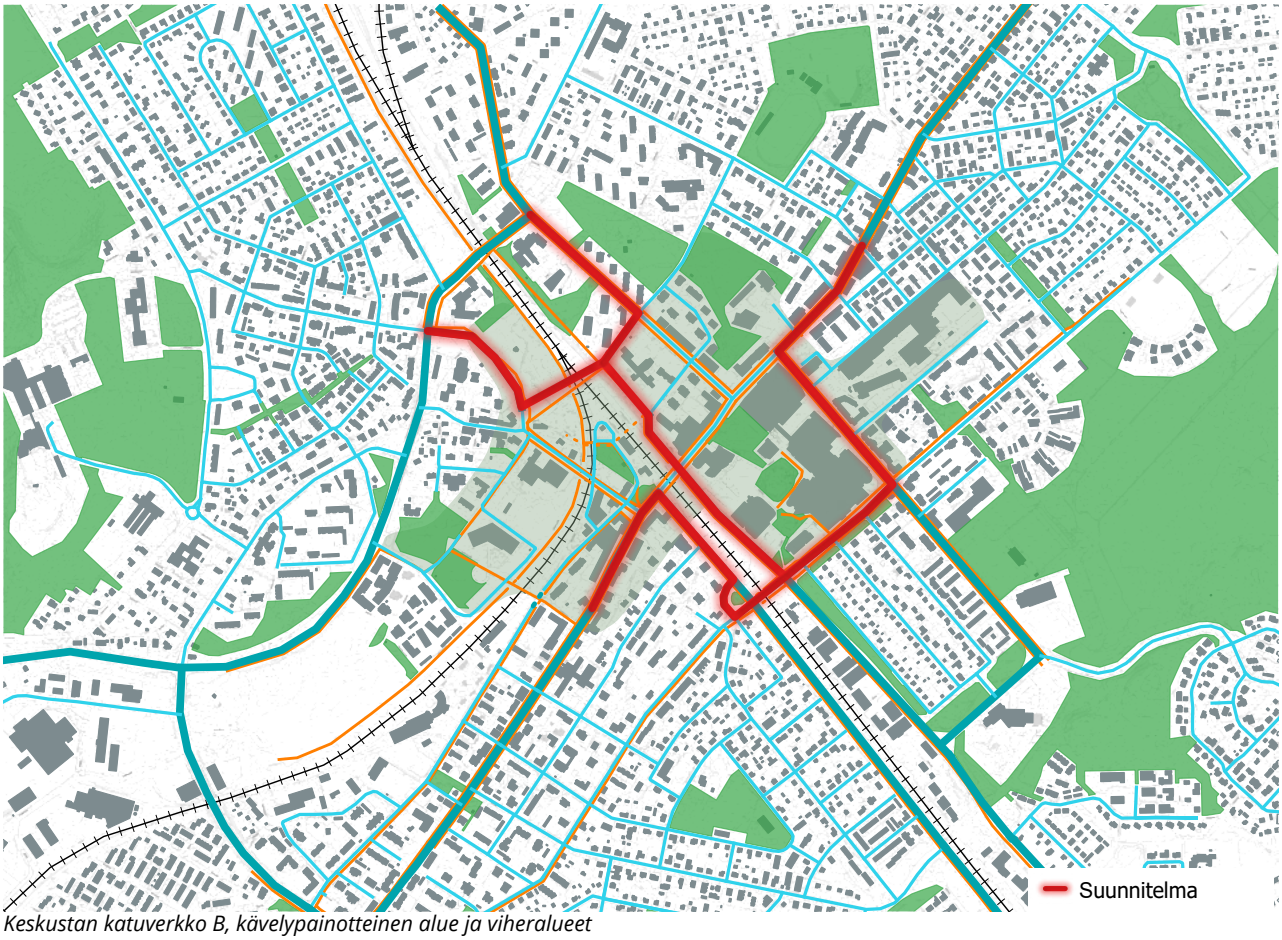
Keskustan katuverkko B



Keskustan katuverkko B ja kävelypainotteinen alue



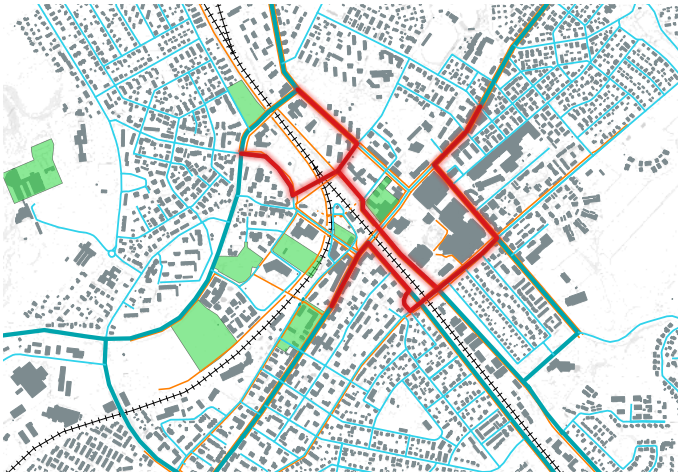
Keskustan katuverkko B, kävelypainotteinen alue ja täydennysrakentamisen alueet



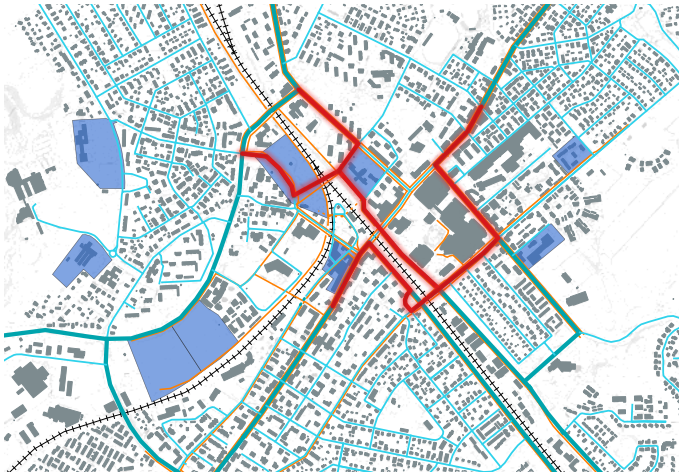
Keskustan katuverkko B, kävelypainotteinen alue ja viheralueet

Rakentamisen vaiheistus 2022-2040; vaiheistus pohjautuu arvioon vuosittaisista MAL-kaavoitustavoitteista, jotka sijoittuvat keskustan kerrostalorakentamiseen (noin 90 000 kem2 / 5 v)

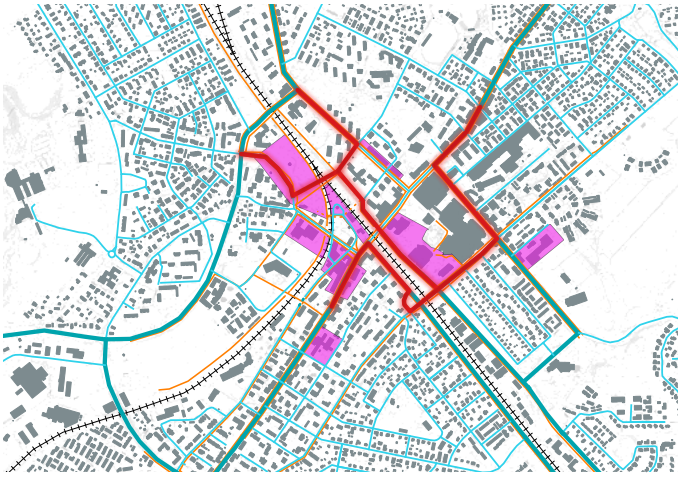
2022-2025



2026-2030

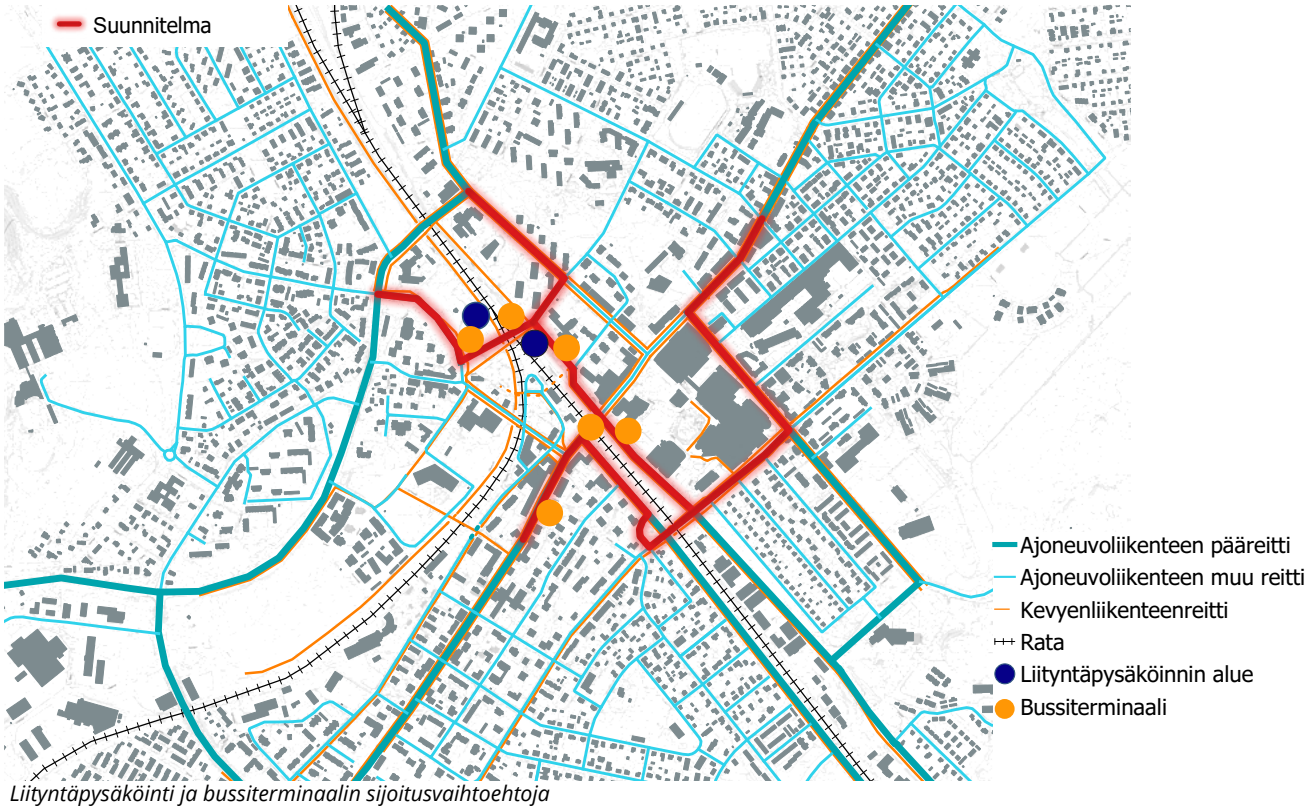


2031-2035



2036-2040





Liityntäpysäköinti ja bussiterminaalin sijoitusvaihtoehtoja

6 VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

Vaihtoehtojen vaikutuksia on arvioitu suhteessa asetettuihin tavoitteisiin.



Vaihtoehto A

Ratkaisu luo edellytyksiä Pelikirjan kärkihankkeen Kehittyvä kaupunkikeskusta tavoitteiden toteutumiselle. Ratkaisu noudattaa Keskustaajama osayleiskaavaa ja toteuttaa sen tavoitteita.

Ratkaisu perustuu Keskustaajaman osayleiskaavatyön yhteydessä laadittuun liikennejärjestelmäsuunnitelmaan, joka perustuu ajoneuvoliikenteen kehämäisiin yhteyksiin.

Ratkaisu eheyttää yhdyskuntarakennetta.

Liikenne

Ratkaisu mahdollistaa sujuvat matkaketjut – julkinen liikenne, liityntäpysäköinti ja bussiterminaali – ja bussiterminaalille useita sijoitusvaihtoehtoja.

Ratkaisu toteuttaa liikennejärjestelmäsuunnitelman liikenneverkon perusperiaatetta, keskustan kehää ja periaatetta, joka mahdollistaa sisääntuloväyliin tukeutuvat pysäköintilaitokset. Ratkaisu mahdollistaa pääosin sujuvan reitin keskustan ohittamiseen. Keskustan kehän sisäpuolella pääpaino on jalankulussa, pyöräilyssä ja joukkoliikenteessä.

Ratkaisu mahdollistaa ajoneuvojen ja polkupyörien liityntäpysäköinnin kehittämisen ja saavuttamisen pääradan molemmin puolin, mutta niiden välillä on liikenneyhteys vain kevyen liikenteen osalta. Keskustan eri puolet eivät ole parhaalla mahdollisella tavalla saavutettavissa.

Ratkaisusta riippumatta Meriluodon kevyen liikenteen silta tulee uusia. Meriluodon sillan uusiminen parantaa keskustan länsi- ja itäpuolen välistä yhteyttä kevyen liikenteen osalla ja luo edellytyksiä keskustan laadukkaille pyöräily- ja kävelyreiteille ja -olosuhteille.

Ratkaisu mahdollistaa kaupungin infrastruktuurin kehittämisen kestävän kehityksen periaatteiden mukaisesti kävely, pyöräily ja joukkoliikenne kärjessä.

Aseman alikulun jatke pääradan itäpuolelle ja Hangonradan alikulku ovat alueen kehittymisen kannalta tarpeen tulevaisuudessa.

Koritsoonin alueen suunniteltu rakentaminen edellyttää Riihimäenkadun alkupään kehittämistä.

Katuverkon jäsentely sujuvoittaa autoliikennettä ja parantaa keskustan elinvoimaisuutta.

Liikenne-ennusteen (2040) mukaan liikenne siirtyy Urakankadun sillalle ja Eteläisen kehäkadun ja Seittemänmiehenkadun alilulkuihin. Liikennemäärät pienenevät Hämeensillalla ja Hämeenkadun alkupäässä, Uudenmaankadulla ja Jokelankadulla. Liikennemäärät puolestaan kasvavat Seittemänmiehenkadulla, Sillankorvankadulla ja Läntisellä yhdystiellä.

Suunniteltu rakentaminen kasvattaa keskustan liikennemääriä ja autopaikkatarvetta ja edellyttää keskustapysäköinnin kehittämistä (Pysäköinnin linjaukset).

Ratkaisu edellyttää ajoneuvoliikenteen läpikulkuliikenteen ohjausta ja infrastruktuurin kehittämishankkeiden priorisointia.

Investoinnit Keskusaukion risteysalueiden sekä Kauppalankadun ja Hämeenkadun risteysalueen ratkaisemiseksi ovat ensisijaisia sujuvan ja turvallisen keskustaliikenteen varmistamiseksi. Myös Jokelankadun rampin ja risteysalueen kehittäminen on ensisijaista, jotta Seitsemänmiehenkatua ei käytetä sisääntuloväylänä ja läpikulkuliikennettä ko. katuosuudella voidaan vähentää.

Ratkaisusta riippumatta Kauppalankadun katusaneeraus tulee toteuttaa lähitulevaisuudessa.

Yhdyskuntataloudelliset vaikutukset

Alustava arvio Meriluodon sillan rakentamisen kustannuksista on noin 2,2 M€.

Alustava arvio Kauppalankadun katusaneerauksen kustannuksista on noin 1,5 M€.

Kaupungin talouden kannalta rakentamisen mahdollistaminen hyvien liikenneyhteyksien ja olemassa olevan infran äärelle on tarkoituksenmukaista.

Kaupunkikuva

Hämeenkadun rooli kaupungin läpi kulkevassa liikenteessä on nykyistä pienempi. Liikennemäärien pieneneminen Hämeensillalla ja Hämeenkadun alkupäässä mahdollistaa ko. osalla katuympäristön kehittämisen ja kaupunkikuvallisen muutoksen ((bulevardit, aukiot ja viherrakenteet) ja kävelypainotteisen alueen laajentumisen.

Kauppalankadun vesihuollon sisältävän katusaneerauksen yhteydessä voidaan huomioida katuympäristön kehittäminen ja kaupunkikuvallinen muutos (bulevardit, aukiot ja viherrakenteet)

Katu- ja risteysalueiden kehittäminen jäsentää kaupunkikuvaa.

Rakentaminen

Asuntotuotanto- ja kaavoitustavoitteet toteutuvat.

Rakentamisen alueet ja palvelut ovat hyvin saavutettavissa kaikilla liikennemuodoilla.

Koritsoonin alueen rakentuminen painottuu asuinrakentamiseen.

Rakentamisen vaiheistus on melko riippumaton liikeneratkaisuista.

Kehämäinen pääväylä voi aiheuttaa melua, mikä tulee huomioida kehän varrella rakentuvissa alueissa.

Vaihtoehto B



Ratkaisu luo edellytyksiä Pelikirjan kärkihankkeen Kehittyvä kaupunkikeskusta tavoitteiden toteutumiselle. Ratkaisu noudattaa Keskustaajama osayleiskaavaa ja toteuttaa sen tavoitteita. Ratkaisu perustuu Keskustaajaman osayleiskaavassa esitettyyn katuverkkoratkaisuun, joka mahdollistaa uuden pääradan ylittävän sillan rakentamisen Urheilukadun kohdalla.

Ratkaisu eheyttää yhdyskuntarakennetta.

Liikenne

Ratkaisu mahdollistaa sujuvat matkaketjut – julkinen liikenne, liityntäpysäköinti ja bussiterminaali – ja bussiterminaalille useita sijoitusvaihtoehtoja.

Ratkaisu toteuttaa periaatetta, joka mahdollistaa sisääntuloväyliin tukeutuvat pysäköintilaitokset.

Uusi silta yhdistää keskustan itä- ja länsipuolen toiminnallisesti toisiinsa.

Ratkaisu mahdollistaa keskustan ja siellä olevien pysäköintitilojen saavuttamisen ilman keskustan läpiajoa ja sujuvan reitin keskustan ohittamiseen Sillankorvankadun kautta. Keskustan ytimessä pääpaino on jalankulussa, pyöräilyssä ja joukkoliikenteessä.

Ratkaisu mahdollistaa ajoneuvojen ja polkupyörien liityntäpysäköinnin kehittämisen ja saavuttamisen pääradan molemmin puolin niin, että keskustan eri puolien välillä on sekä kevyen liikenteen että ajonneuvoliikenteen yhteys. Keskustan eri puolet ovat hyvin saavutettavissa.

Yhteys uudelle sillalle Läntiseltä yhdystieltä on sujuva.

Ratkaisusta riippumatta Meriluodon kevyen liikenteen silta tulee uusia. Meriluodon sillan uusiminen parantaa keskustan länsi- ja itäpuolen välistä yhteyttä kevyen liikenteen osalla ja luo edellytyksiä keskustan laadukkaille pyöräily- ja kävelyreiteille ja -olosuhteille.

Ratkaisu mahdollistaa kaupungin infrastruktuurin kehittämisen kestävän kehityksen periaatteiden mukaisesti kävely, pyöräily ja joukkoliikenne kärjessä.

Aseman alikulun jatke pääradan itäpuolelle ja Hangonradan alikulku ovat alueen kehittymisen kannalta tarpeen tulevaisuudessa.

Koritsoonin alueen suunniteltu rakentaminen edellyttää Riihimäenkadun alkupään kehittämistä.

Katuverkon jäsentely sujuvoittaa autoliikennettä ja parantaa keskustan elinvoimaisuutta.

Liikenne-ennusteen (2040) mukaan Sillankorvankadun jatke ja Urheilukadun silta muodostavat houkuttelevan yhteyden keskustan läpi. Liikenne Läntisellä yhdystiellä, Riihimäenkadun alkupäässä Koritsoonin alueella, Sillankorvankadulla ja Suokadulla kasvaa.

Radan ylittävää liikennettä siirtyy uudelle sillalle ja liikennemäärät pienenevät erityisesti Hämeensillalla ja Hämeenkadun alkupäässä ja lisäksi Kauppalankadulla, Siltakadulla, Uudenmaankadulla ja Jokelankadulla. Ratkaisu helpottaa Keskusaukion risteysten ratkaisuja.

Uusi silta poistaa pääradan estevaikutusta ja parantaa yhteyksiä Hangonsiltaan palveluineen ja toiseen suuntaan Aseman koulun alueelle ja radan itäpuolen keskustan palveluihin.

Radan itä- ja länsipuolen sujuva yhteys saattaa myös houkutella lyhyihin automatkoihin keskustakortteliin.

Sillankorvankadun jatkeen linjaus sijoittuu osin Aseman koulun tontille.

Suunniteltu rakentaminen kasvattaa keskustan liikennemääriä ja autopaikkatarvetta ja edellyttää keskustapysäköinnin kehittämistä (Pysäköinnin linjaukset).

Ratkaisu edellyttää ajoneuvoliikenteen läpikulkuliikenteen ohjausta ja infrastruktuurin kehittämishankkeiden priorisointia.

Uuden sillan ja Sillankorvankadun jatkeen rakentaminen ovat ensisijaisia investointeja sujuvan ja turvallisen keskustaliikenteen varmistamiseksi.

Keskusaukion risteysalueiden sekä Kauppalankadun ja Hämeenkadun risteysalueen kuormitus vähenee. Asemanseudun kehittäminen helpottuu ajoneuvoliikenteen vähentyessä.

Seitsemänmiehenkatua ei käytetä enää sisääntuloväylänä. Jokelankadun rampin ja risteysalueen kehittäminen on siitä huolimatta tarpeen.

Ratkaisusta riippumatta Kauppalankadun katusaneeraus tulee toteuttaa lähitulevaisuudessa.

Yhdyskuntataloudelliset vaikutukset

Alustava arvio Meriluodon sillan rakentamisen kustannuksista on noin 2,2 M€.

Alustava arvio Urheilukadun ajoneuvosillan kustannuksista on noin 7,5 M€.

Alustava arvio yhdistetyn ajoneuvosillan ja kevyen liikenteen sillan kustannuksista on noin 7,5 -10 M€, kustannus riippuu suunnitteluratkaisusta.

Alustava arvio Kauppalankadun katusaneerauksen kustannuksista on noin 1,5 M€.

Kaupungin talouden kannalta rakentamisen mahdollistaminen hyvien liikenneyhteyksien ja olemassa olevan infran äärelle on tarkoituksenmukaista.

Kaupunkikuva

Hämeenkadun ja Kauppalankadun rooli kaupungin läpi kulkevassa liikenteessä on nykyistä pienempi. Liikennemäärien pieneneminen Hämeensillalla ja Hämeenkadun alkupäässä, Kauppalankadulla ja Siltakadulla sekä Ahjonkadulla mahdollistaa ko. osalla katuympäristön kehittämisen ja kaupunkikuvallisen muutoksen (aukiot, bulevardit ja viherrakenteet) ja kävelypainotteisen alueen laajentumisen.

Kauppalankadun vesihuollon sisältävän katusaneerauksen yhteydessä voidaan huomioida katuympäristön kehittäminen ja kaupunkikuvallinen muutos (bulevardit, aukiot ja viherrakenteet)

Katu- ja risteysalueiden kehittäminen jäsentää kaupunkikuvaa.

Rakentaminen

Asuntotuotanto- ja kaavoitustavoitteet toteutuvat.

Rakentamisen alueet ja palvelut ovat hyvin saavutettavissa kaikilla liikennemuodoilla.

Hyvien yhteyksien äärelle Koritsoonin alueelle on edellykset syntyä monipuolista rakentamista, esim. uudenlaisia palveluita ja pienimuotoista tuotantotoimintaa asuinrakentamisen lisäksi.

Sillankorvankadun puoleisten korttelialueiden rakentaminen voi tehostua ja monipuolistua hyvien yhteyksien myötä.

Rakentamisen vaiheistus on jossain määrin riippuvainen liikenneratkaisujen toteuttamisesta.

Pääväylä voi aiheuttaa melua, mikä tulee huomioida sen varrelle rakentuvissa alueissa.

7 JATKOTOIMENPITEET

Vaihtoehdoista valittavan kehittämissuunnitelman pohjalta keskustan asemakaavoitusta edistetään vaiheittain yhteisesti sovittujen tavoitteiden mukaisesti ja käynnistetään myös vaiheittainen liikenne- ja katusuunnittelu ml. bussiterminaalin sijoituksen arviointi.

Työn pohjaksi laaditaan tarvittaessa tarkennettu viitesuunnitelma.

Valittu kehittämissuunnitelma huomioidaan Hyvinkään pysäköinnin linjausten valmistelussa.

Keskustailmeen laatua ohjaavan suunnittelukäsikirjan laatiminen Hyvinkään keskustan ilmeen brändäämiseksi käynnistyy vuonna 2023 (kh tavoite).

Kaupunkikuvaan liittyen vuonna 2023 käynnistetään myös julkisen taiteen periaatteiden viimeistely.

Keskustan rakentamisen ohjausta varten käynnistetään selvitys korkean rakentamisen paikoista.

Keskustan täydennysrakentamisen edistämistä varten käynnistetään korttelisuunnitelmien laatiminen yhteistyössä yksityisten kiinteistönomistajien kanssa.

Lisäksi selvitetään tulevaisuuden muutosten vaikutuksia rakennettuun ympäristöön ja mahdollisuuksia parantaa elinympäristön laatua arkkitehtuurin avulla.

8 TYÖRYHMÄ

tekijät, Hyvinkään kaupunki

kaavoituspäällikkö Anitta Ojanen

liikenneinsinööri Kimmo Kiuru

kaava-arkkitehti Mirka Karttunen

karttaliitteet kaavoituksen harjoittelija Jaakko Kontiainen

ohjausryhmä, Hyvinkään kaupunki

kaupunginjohtaja Johanna Luukkonen

kaupunginjohtaja Jyrki Mattila (v 2021 asti)

kaupungingeodeetti va. kaupunkikehitysjohtaja Marko Kankare

liiketoimintajohtaja Annukka Lehtonen (v 2021 asti)

Tavoitteiden ja laatutekijöiden pohjana oleviin ohjelmiin sekä suunnittelun aikana laadittuihin selvityksiin ja havainnekuvineen voi tutustua kaupungin nettisivuilla

https://www.hyvinkaa.fi/asuinymparisto-ja-rakentaminen/keskustan-kehittaminen/keskustan-kehittamissuunnitelma-masterplan/