



HYVINKÄÄ

Valtuustotyöpajan 2.3.2022 koonti

*Keskustan vaihtoehtoiset kehittämissuunnitelmat -
Masterplan*



Työpaja

Valtuutetut/varavaltuutetut (36) tutustuivat suunnitelma-vaihtoehtojen A, B ja C aineistoihin ja vaihtoehtoista laadittuihin vaikutusten arviointeihin.

Työpajassa tarkasteltiin kunkin suunnitelmavaihtoehdon liikenneverkosta ja rakentamisen vaiheistuksesta laadittuja kartta-aineistoja. Vertailun vuoksi esiteltiin aineistoa keskusta-alueen nykyisestä liikenneverkosta, viheralueista, toiminnoista ja vireillä olevista asemakaavoista. Lisäksi esillä oli suunnitelmia taustoittavaa aineistoa mm. keskustan liikkumisen visiosta, linja-autoterminaalien sijainti-vaihtoehtojen vertailusta ja rakentamisen tavoitteista. Osallistujat kommentoivat myös vaikutusten arviointeja, joita oli laadittu eri vaihtoehtojen liikenteestä ja rakentamisesta.

Osallistujat kirjasivat aktiivisesti vapaita ajatuksia kustakin vaihtoehdosta ja tietoa siitä, mitä aineistoa vielä on tarpeen tuottaa päätöksenteon tueksi. Lisäksi arvioitiin mahdollista parasta / hylättävissä olevaa vaihto-ehdosta ja syytä siihen.

Illan päätteeksi purettiin työpajan tuloksia ja käytiin vilkasta keskustelua vaihtoehtoista ja jatkotoimenpiteistä.



Vapaita ajatuksia vaihtoehdosta A - tiivistelmä

"Vaihtoehto edellyttää muita vähemmän muutoksia nykytilanteeseen nähden, ja on todennäköisesti halvin ja nopea toteuttaa. Toisaalta se ei myöskään uudista keskustaa kovin paljon. Kehäratkaisu on hyvä ja selkeä, ja vähentää turhaa läpiajtoa keskustassa, vaikka läpiajon mahdollisuus onkin hyvä säilyttää. Myös muilla liikenteen ohjaustavoilla on merkitystä.

Hämeenkadulla on jo nyt hyvät kävelyolosuhteet, mutta varsinainen keskustan kävelykatu ei ehkä toimi ilman liikenteen katkaisua. Muodostuvan kehän reunoilla palvelujen saavutettavuus on hyvä ja palveluja tulisikin ohjata koko kehälle, myös Koritsoonin alueelle asumisen lisäksi. Kehäratkaisu ei kuitenkaan paranna kulkua etelä-pohjoissuunnassa. Liikenneverkkoon muodostuu pullonkauloja, eikä ratkaisu välttämättä helpota riittävästi Jokelankadun ja Uudenmaankadun risteyksen liikennettä.

Linja-autoaseman sijainti vaikuttaa kokonaisuuteen. Se voisi olla nykyisellä paikallaan tai Hämeensillalla tai Koritsoonin alueella yhdessä liityntäpysäköinnin kanssa tai Sillankorvankadulla, josta olisi alikulku/silta rautatie-asemalle. Linja-autoliikenne ja liityntäpysäköinti tulee keskittää rautatieaseman lähelle. Linja-autoaseman nykyistä aluetta tulee voida kehittää, mikäli Hämeensillan siltakannen rakentaminen osoittautuu liian kalliiksi.

Sillankorvankatu ja Ahjonkatu ohjaavat liikennettä pois keskustasta ja vähentävät läpiajtoa, mitä yhteyttä voisi entisestään korostaa. Kauppalankatu on toimiva pääväylä, mutta sen kaventaminen voisi rauhoittaa sitä. Toisaalta katuja esim. Kauppalankatua tai Hämeenkatua ei tule kaventaa niin, että aiheutetaan ruuhkaa. Hämeensilta tulee säilyttää ennallaan ja autoliikenteen käytössä, ja liikekeskukseen tulee päästä sekä Hämeenkadun että Seittemänmiehenkadun kautta ilman kiertämistä esim. Suokadun kautta.

Toteuttamisvaiheen suunnittelu on oleellisempaa kuin se mikä vaihtoehto valitaan. Viheralueita ja puistomaista katukuvaa tulee kehittää ja säilyttää, ja korkeat rakennukset tulee sijoittaa etäälle kulkuväylistä."

Vapaita ajatuksia vaihtoehdosta B - tiivistelmä

”Vaihtoehdon sillratkaisu on kallis, ja siitä saatavat hyödyt ovat vaikeasti arvioitavissa. Edut suhteessa kustannuksiin tulee tarkentaa, koska vaihtoehto edellyttää uuden väylän ja sillan rakentamista, vaikka uusi silta ei ole keskustan liikenteen kannalta välttämätön. Liikennejärjestely vaikuttaa hankalalta ja epäkäytännölliseltä, eivätkä Sillankorvankadun jatke ja uusi silta ratkaise liikenteen ongelmia, vaan aiheuttavat mm. hankalan kiertotien liikekeskukseen Suokadun kautta.

Vaikutuksia tulee tarkentaa - hidastaako ratkaisu liikennettä, lyhentääkö matkoja ja vähentääkö parempi väylä liikennettä keskustassa esim. Hämeenkadulla tai Uudenmaankadulta Hämeensillalle? Tarvitaanko keskustaan uutta siltaa olemassaolevien lisäksi, ja ketkä sitä käyttäisivät – liityntäpysäköijät vai uusien alueiden asukkaat?

Uusi myös autoliikenteelle tarkoitettu silta parantaa liikenteen kulkua etelä-pohjois-suunnassa. Esitetty reitti tasapainottaa ja jakaa keskustan liikennettä parhaiten, ja vähentää liikennettä muilta silloilta. Ratkaisu on Koritsoonin alueen kehittämisen kannalta hyvä, ja liikenneyhteyksien parantuessa Koritsoonin alueelle voi osoittaa muutakin kuin asumista, vaikka toisaalta alue saattaa olla liiketiloille liian syrjässä. Lännen puoleinen liikenne suuntautuu uudelle sillalle ja vähentää liikennettä Hämeenkadulla, ja lisäksi lännen puoleinen liityntäpysäköinti on hyvin saavutettavissa. Ratkaisu avaa myös Hangonsillan aluetta nykyistä paremmin keskustan suuntaan. Toisaalta ratkaisu saattaa laajentaa nykyistä tiiviiksi muodostunutta kaupallista keskustaa liikaa.

Linja-autoaseman on hyvä olla mahdollisimman lähellä asemaa eli Hämeensillalla, josta on lyhyt kävelymatka kauppakeskukseen. Toisaalta se on Hämeensillalla jalankulkijoiden näkökulmasta turvattomin. Linja-autoasema sopii myös Sillankorvankadulle ja Koritsoonin alueelle yhdessä liityntäpysäköinnin kanssa.

Ratkaisussa ei ole otettu aseman koulun tonttia huomioon. Liikenne lisääntyy ja tontti pienenee eikä voi olla koulukäytössä, koska koulun tontilla tulee olla tilaa ja vehreyttä. Tavoiteltava ajatus kävelykeskustasta ei toteudu, kun aseman koulun viereen tulee tie ja rakennus liityntäpysäköinnille. Lisäksi em. rakennus radan itäpuolella ei toimi ja on kallis - se tulee sijoittaa radan länsipuolelle. Aseman koulu tulee säilyttää nykyisellä paikallaan.”

Vapaita ajatuksia vaihtoehdosta C - tiivistelmä

"Vaihtoehto on kallis ja teknisesti vaikea toteuttaa. Urakansillan ja Sillankorvankadun risteysalue on ahdas ja liikenteellisesti haasteellinen ja hankaloittaa myös Lidlin tontille kääntymistä. Tällaista vaihtoehtoa on turha suunnitella.

Sillankorvankadun jatke selkeyttää ja tehostaa etelä-pohjoissuuntaista liikennettä ja parantaa liityntäpysäköinnin saavutettavuutta. Liikenne ohjautuu ydinkeskustan ohi ja keventää Kauppalankadun ja Hämeenkadun risteystä. Samalla etelä-pohjoissuunnan tärkeä kevyenliikenteen väylä katoaa, kaupunkikeskustan luontoa hävitetään ja kaupunkinäköymä muuttuu radan puolella liian urbaaniksi.

Sillankorvankadun jatkaminen Urheilukadulle tai Urakansillalle ei ole houkuttelevampi kuin nykyinen ajoreitti Sillankorvankadulta Kauppalankadulle. Ratkaisu voi myös näivettää Kauppalankadun liiketiloja, joiden tilalle tulisi rakentaa uusia rakennuksia. Kauppalankadusta tulee rakentaa bulevardimainen, jotta kevyt liikenne voidaan ohjata sinne.

Sillankorvankadun jatke ei lyhennä ajomatkoja. Ratkaisu ei myöskään vähennä Seittämänmiehenkadun ja Kalevankadun liikennettä ja ruuhkia, ja Jokelankadulta Suokadulle kääntyminen ruuhkautuu.

Ensin tulee ratkaista linja-autoaseman sijainti, ja sen jälkeen keskustan liikennejärjestelmä. Linja-autoaseman ja liityntäpysäköinnin sijoitus Koritsooniin tulee selvittää. Linja-autoasemaa ei tule sijoittaa sillalle, koska se on silloin huomattavasti saavutettavissa suhteessa rautatieasemaan. Linja-autoasema voi olla myös nykyisellä paikallaan.

Ratkaisu eristää Koritsoonin alueen keskustasta ja vaikuttaa samalla Hangonsillan saavutettavuuteen. Koulut ja asuinkorttelit jäävät ahtaalle kahden kadun väliin. Vaihtoehdoissa tulee selvittää myös Rentton hallin rakentamisen vaikutus.

Ratkaisussa ei ole otettu aseman koulun tonttia huomioon. Liikenne lisääntyy ja tontti pienenee. Aseman koulu tulee säilyttää nykyisellä paikallaan."

Työpajan loppukeskustelun koonti

Toimenpiteet

- koonti työpajan annista ja palautekysely
 - valtuustoryhmille oma keskustelu - valtuustoryhmät käyvät vaihtoehdot läpi ja ryhmäpuheenjohtajien kesken käydään kannat läpi
- = > tavoitteena ryhmien yhteinen näkemys siitä, mitä vaihtoehtoja on tarkoituksenmukaista kehittää ja mitä ei
- aineisto päätöksentekoon ennen kesälomaa

Vaihtoehtoista

- vaihtoehtoja A ja B kannattanee edistää ja jatkokehittää – vaihtoehtoa C ei
- A on järkevä ratkaisu, jossa keskustan alue jää kokonaisuudeksi eikä ole tarvetta uusille teille
- A on helpoin toteuttaa, mutta muuttaako riittävästi nykyistä tilannetta, saavutetaanko tavoitteita riittävästi - voisiko vaihtoehtoa A kehittää vielä monipuolisemmaksi
- B:n osalta mietittävä kannattaako kallista siltaa rakentaa
- C:n hyödyt ovat epäselvät - vaikuttaa kevyen liikenteen olosuhteisiin ja on teknisesti vaikea, ahdas ja toimivuudeltaan heikko

Tavoitteista

- yhteinen tavoite on ollut, että vähennetään keskustan läpi ajavaa liikennettä
- niin kauan kuin keskustassa on nopeaa ja helppoa ajaa, siellä ajetaan - mikäli liikennettä halutaan vähentää, sitä täytyy silloin ohjata / vaikeuttaa
- täydennysrakentamisen osoittaminen tuottaa lisää liikennettä, vaikuttaa keskustan viihtyisyyteen

Päätöksenteon tueksi toivottiin mm.

- 3D-mallinnuksia havainnollistamaan vaihtoehtoja ja tielinjauksien vaikutusta mm. Aseman koulun alueelle (vaihtoehdot B ja C) ja Urakansillalle (C) – mitkä tekijät vaikuttavat liikennevirtoihin
- havainnollistavaa aineistoa kuvaamaan katu ympäristön muutosta so. katujen leveyttä/kapeutta, risteysratkaisuja ja uutta siltaa (vaihtoehto B) ja Koritsoonin kehittämistä (yleissuunnittelu aikataulu ja maanhankinnan tilanne)
- pääradan itäpuolelle suunnitellun liityntäpysäköinnin 3D-mallinnusta
- arviointia matka-aikojen muutoksista ja tulevien asuinalueiden liikenteen vaikutuksista
- kuvausta ihmisten kulkutottumuksista ja ratkaisujen vaikutuksesta siihen
- tarkempaa tietoa eri vaihtoehtojen kustannuksista
- linja-autoaseman paikan valintaa – olennainen osa vaihtoehdon valintaa
- esitetyn pohjalta uusia suunnitelmia ja sisältömuutoksia ja aiempien suunnitelmien esittelyä (mm. Keskusaukion katusuunnitelmia)
- materiaalin valikoivaa karsintaa (materiaalia on jo paljon) – tarkennusta mitä ollaan tekemässä
- materiaalin sijoittamista kaupungintalolle tutustumista varten

