



h

HYVINKÄÄ

Keskustan kehittämissuunnitelman viitesuunnitelma

20.11.2024

SISÄLLYSLUETTELO

JOHDANTO	3
1 KESKUSTAN KEHITTÄMINEN	
1.1 Kehittyvä kaupunkikeskusta – kärkihanke	4
2 KESKUSTAN KEHITTÄMISSUUNNITELMA	4
3 VIITESUUNNITELMA	5
3.1 Tavoite	5
3.2 Tarkastelualue	5
3.3 Kehittämiskohteet	7
3.4 Kehittämiskohteiden arviointityökalut	8
3.5 Radan länsipuolisen Koritsoonin alueen maankäytön kokonaisuuden yleissuunnittelu	10
3.6 Linja-autotermiinalivaihtoehtojen yleissuunnittelu	12
3.7 Kehittämiskohteiden priorisointi	12
3.8 Arvio rakentamisen kehittämiskohteiden maan myynnin potentiaalista	17
4 MUUT VIITESUUNNITELMAAN LIITTYVÄT SELVITYKSET	
4.1 Korkean rakentamisen arviointi keskustassa	18
4.2 Keskitetyn pysäköinnin potentiaalisten sijoituspaikkojen arviointi	18
4.3 Aseman koulun alue	18
4.4 Keskusta-alueen kokonaisuuden havainnollistaminen 3D-kaupunkimallissa	19
5 JATKOTOIMENPITEET	19
6 TYÖRYHMÄ	19
Liitteet	
1 Hankekortit / A rakentaminen, B katu ympäristö	
2 Kaaviot, taulukot, kokonaisuuden havainnekuva	
3 Radan länsipuolisen Koritsoonin alueen maankäytön kokonaisuuden yleissuunnittelu	
4 Linja-autotermiinalivaihtoehtojen yleissuunnittelu	
5 Korkean rakentamisen arviointi keskustassa A ja B	
Muuta liittyvää aineistoa	
Hyvinkään kaupungin kotisivut / kaavoitus;	
Keskustan kehittämissuunnitelmat 2022	
Pysäköinnin linjaukset vuosille 2023-2027	

JOHDANTO

Kaupunginvaltuusto hyväksyi vuoden 2022 lopulla Keskustan kehittämissuunnitelman, jonka laadinnan aikana muodostettiin näkemys kaupunkikeskustan tulevaisuudesta aina vuoteen 2040 asti.

Päätöksenteon yhteydessä kehittämissuunnitelman jatkotoimenpiteeksi asetettiin, että sen pohjalta keskustan asemakaavoitusta edistetään vaiheittain yhteisesti sovittujen tavoitteiden mukaisesti ja käynnistetään myös vaiheittainen liikenne- ja katusuunnittelu ml. bussitermiinalin sijoituksen arviointi. Samassa yhteydessä todettiin, että työn pohjaksi laaditaan tarvittaessa tarkennettu viitesuunnitelma.

Vuoden 2024 aikana on laadittu edellä mainittu viitesuunnitelma, jotta keskustan kehittäminen etenee suunnitelmallisesti ja asetettujen tavoitteiden mukaisesti.

Viitesuunnitelma on laadittu osana Kehittyvä kaupunkikeskusta-kärkihanketta. Viitesuunnitelmassa on priorisoitu keskusta-alueen katuverkon ja yhteyksien kehittämiskohteet ja tiedossa olevat keskustan ajankohtaiset ja tulevat tärkeimmät rakentamisen kehittämishankkeet aikavälillä 2025-2040. Samalla on tutkittu potentiaalisten linja-autotermiinalivaihtoehtojen tilavarauksia ja suhdetta maankäytön kehittämiseen.

Viitesuunnitelman tavoitteena on lisäksi antaa tukea päätöksentekoon ja luoda yhteistä pohjaa keskustelulle Hyvinkään keskustan rakentamisen ja julkisen kaupunkitilan kehittämisen suunnasta.

1 KESKUSTAN KEHITTÄMINEN

1.1 Kehittyvä kaupunkikeskusta-kärkihanke

Hyvinkään keskustan kehittämistä edistetään erityisesti Hyvinkään kaupunkistrategian kärkihankkeessa Kehittyvä kaupunkikeskusta.

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 turvallisuudelle liikkumiselle ja houkuttelevien investointikohteiden syntyemiselle.

Kaupunkiympäristön toimivuus, laatu ja saavutettavuus ovat vetovoimatekijöitä, jotka vaikuttavat muuttoliikkeeseen ja yritysten sijoittumispäätöksiin.

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



2 KESKUSTAN KEHITTÄMISSUUNNITELMA

Kaupunginvaltuuston vuoden 2022 lopulla hyväksymä Keskustan kehittämissuunnitelman on pitkän tähtäimen ohjelma, joka mahdollistaa keskustan suunnitelmallisen kehittämisen. Ohjauvaikutukseltaan se toteuttaa Keskustaajaman osayleiskaavaa 2030, mutta ei ole oikeusvaikutteinen kaava tai kaavarunko, vaan visio tulevaisuudesta.

Suunnitelmassa on tunnistettu keskustan fyysisen rakentamisen, toimintojen ja aktiviteettien kehittämisen mahdollisuudet. Siinä on esitetty periaatteet liikenneverkon (liikkumISRatkaisujen), täydennysrakentamisen (tiiviyden) ja toimintojen sekä rakentamisen vaiheistuksen osalta, ja arvioitu niiden vaikutukset suhteessa asetettuihin tavoitteisiin ja laatutekijöihin.

Keskustan kehittämisessä noudatettavaksi Kehittämissuunnitelmaksi hyväksyttiin vaihtoehto B, joka perustuu liikenneverkon osalta osayleiskaavassa esitettyyn katuverkkoratkaisuun, joka mahdollistaa uuden pääradan ylittävän sillan rakentamisen Urheilukadun kohdalla.

Keskustan alueelle sijoittuu pääosa Helsingin seudun kuntien ja valtion välisen MAL-sopimuksen mukaisesta rakentamisesta. Suunnittelulla varaudutaan myös kaupungin viimeisimmän väestösuunnitteen 2024-2050 mukaisen väestönkasvun vaikutuksiin.

Samanaikaisesti on tarpeen kehittää keskustan liikennejärjestelyjä, jotta Hyvinkään keskusta palveluineen on tulevaisuudessakin hyvin kaikkien saavutettavissa ja kaikille tienkäyttäjille turvallinen ja sujuva. Kehittämissuunnitelman yhteydessä laadittiin liikenneverkkotarkastelu liikenteellisten vaikutusten arviointia varten. Mikäli liikennejärjestelyihin ei esitetä muutoksia, liikennemäärien odotetaan kasvavan lähes kaikilla keskustan kaduilla, eniten sisääntuloväylillä vuoteen 2040 mennessä.

Linja-autoterminaalien potentiaaliset sijoitukset arvioitiin kehittämissuunnitelmassa vain myöhempää jatkosuunnittelua silmälläpitäen. Tavoitteena on, että nykyinen paikallisliikenne poistuu nykyiseltä paikaltaan rautatieasemalla. Kaukoliikenteen tarpeet tarkennetaan jatkosuunnittelun yhteydessä. Liityntäpysäköinnille merkittiin sijoitus molemmien puolien päärataa, mutta sen tarkempaan suunnitteluun ja lopulliseen sijaintiin ei vielä otettu kantaa.

4 Keskustan kehittämissuunnitelman viitesuunnitelma

3 VIITESUUNNITELMA

3.1 Tavoite

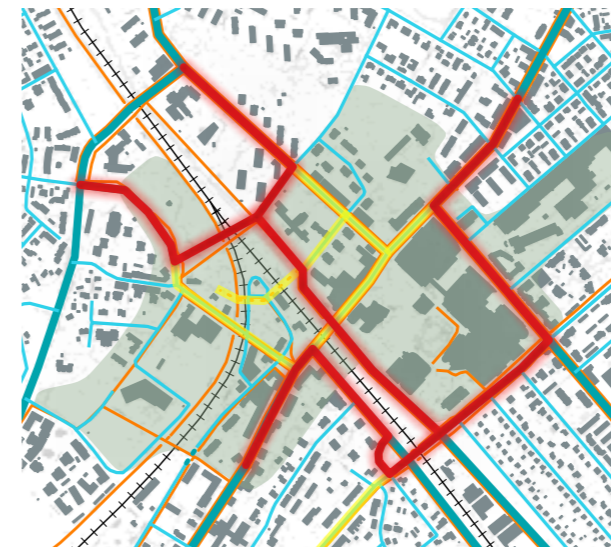
Viitesuunnitelman laatiminen on Kehittyvä kaupunkikeskusta – kärkihankkeen vuoden 2024 toimenpideohjelman valtuustotason tavoite.

Viitesuunnitelman tavoite on priorisoida keskustan alueen katuverkon ja yhteyksien kehittämiskohteet ja tiedossa olevat keskustan ajankohtaiset ja tulevat tärkeimmät rakentamisen kehittämishankkeet vv 2025-2040. Samalla arvioidaan linja-autoterminaalien sijoitusta.

Viitesuunnitelman kehittämiskohteiden suunnittelussa ja toteuttamisessa noudatetaan Keskustan kehittämissuunnitelmassa keskustan kehittämiselle asetettuja tavoitteita ja laatutekijöitä:

- Hyvinkään Pelikirja 2.0 kärkihanke Kehittyvä kaupunkikeskusta ja sen tukipilarit
- Keskustaajaman osayleiskaava 2030
- väestösuunnite 2024-2050
- MAL-sopimuksen asuntotuotantotavoitteet ja MAL-suunnitelman uusien asuntojen kaavoitustavoitteet
- osa-alueiden liikenne ja liikkuminen, rakentaminen, kaupunkiympäristö eli tulevaisuuden kaupunkikuva ja kestävä kehitys sisältämät tavoitteet ja laatutekijät
- kts Keskustan kehittämissuunnitelmat 2022

Kehittämissuunnitelman jälkeen laaditut ja laadittavat ohjelmat ja suunnitelmat täydentävät tavoitteita ja laatutekijöitä (mm Pysäköinnin linjaukset). Keskustan kehittämiseen liittyy monitahoisia kysymyksiä, joita on arvioitu ja yhteensovitettu viitesuunnitelmassa niin, että esitetyt ratkaisut antavat tukea myös päätöksenteolle.



3.2 Tarkastelualue

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

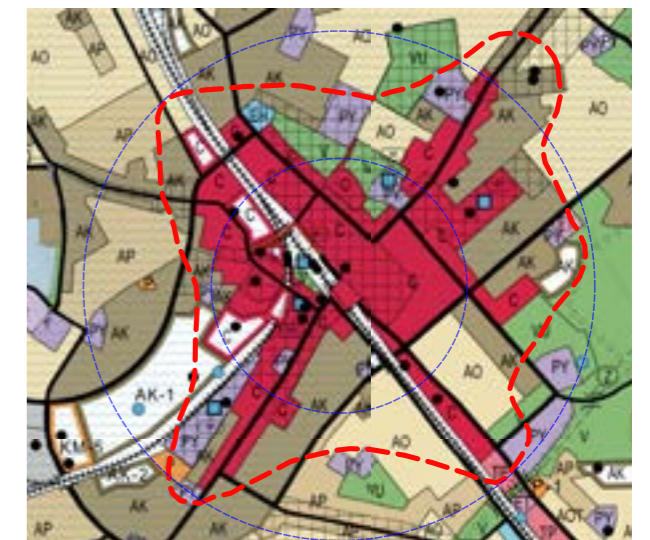
Keskustan kehittämissuunnitelma ja sitä tarkentava viitesuunnitelma toteuttaa Keskustaajaman osayleiskaavan 2030 tavoitteita ja sijoittuu pääosin ydinkeskustan C-alueelle. Lisäksi mukana ovat Hangonsillan ja Sveitsin-Härkävehmaan alueet.

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.

Kartan C-alue (punainen) on monipuolisten keskustatoimintojen aluetta; palveluja, hallintoa sekä keskustaan soveltuvia ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomia työpaikkatoimintoja ja asumista sekä vähittäiskaupan suuryksiköitä varten. Rakennusoikeuden määrää ei ole määritelty.

Viitesuunnitelma noudattaa kehittämissuunnitelman ja osayleiskaavan katuverkkoratkaisua, joka mahdollistaa uuden pääradan ylittävän sillan rakentamisen Urheilukadun kohdalla.



Keskustan kehittämissuunnitelman viitesuunnitelma 5

Kehittämissuunnitelman ratkaisut vaikuttavat liikenteeseen, yhdyskuntatalouteen, kaupunkikuvaan ja rakentamiseen. Lainaukset em. suunnitelmasta;

Liikenne; Ratkaisu mahdollistaa sujuvat matkat – julkinen liikenne, liityntäpysäköinti ja linja-autoterminaalit – ja linja-autoterminaalille useita sijoitusvaihtoehtoja. Se toteuttaa periaatetta, joka mahdollistaa sisääntuloväyliin tukeutuvat pysäköintilaitokset.

Uusi silta yhdistää keskustan itä- ja länsipuolen toiminnallisesti toisiinsa ja mahdollistaa keskustan ja siellä olevien pysäköintitilojen saavuttamisen ilman keskustan läpiajoa. Syntyy sujuva reitti keskustan ohittamiseen Sillankorvankadun kautta. Ratkaisu edellyttää ajoneuvoliikenteen läpikulkuliikenteen ohjausta ja infrastruktuurin kehittämishankkeiden priorisointia.

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

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

Ratkaisusta riippumatta Meriluodon kevyen liikenteen silta tulee uusia, mikä 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 kestävästä kehityksen periaatteiden mukaisesti kävely, pyöräily ja joukkoliikenne kärjessä.

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

Yhteys uudelle sillalle Läntiseltä yhdystieltä on sujuva. 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. Keskusaukion risteysalueiden sekä Kauppalankadun ja Hämeenkadun risteysalueen kuormitus vähenee.

Asemanseudun kehittäminen helpottuu ajoneuvoliikenteen vähentyessä.

Uusi silta poistaa pääradan estevaikutusta ja parantaa yhteyksiä Hangonsiltaan palveluineen ja toiseen suuntaan Aseman koulun alueelle ja radan itäpuolen keskustan palveluihin. Toisaalta itä- ja länsipuolen sujuva yhteys saattaa myös houkuttaa lyhyihin automatkoihin keskustakortteliin, ja Sillankorvankadun jatkeen linjaus sijoittuu osin Aseman koulun tontille.

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

Seitsemänmiehenkatua ei käytetä enää sisääntuloväylänä. Jokelankadun rampin ja risteysalueen kehittäminen on siitä huolimatta tarpeen. Ratkaisusta riippumatta Kauppalankadun katusaneeraus tulee toteuttaa lähitulevaisuudessa.

Yhdyskuntatalous; Kaupungin talouden kannalta rakentamisen mahdollistaminen hyvien liikenneyhteyksien ja olemassa olevan infran äärelle on tarkoituksenmukaista. Ratkaisu edellyttää investointeja infrastruktuurin kehittämiseen. Kehittämissuunnitelman yhteydessä tehtiin alustavia arvioita uuden sillan ja Meriluodon sillan kustannuksista sekä Kauppalankadun katusaneeruksesta.

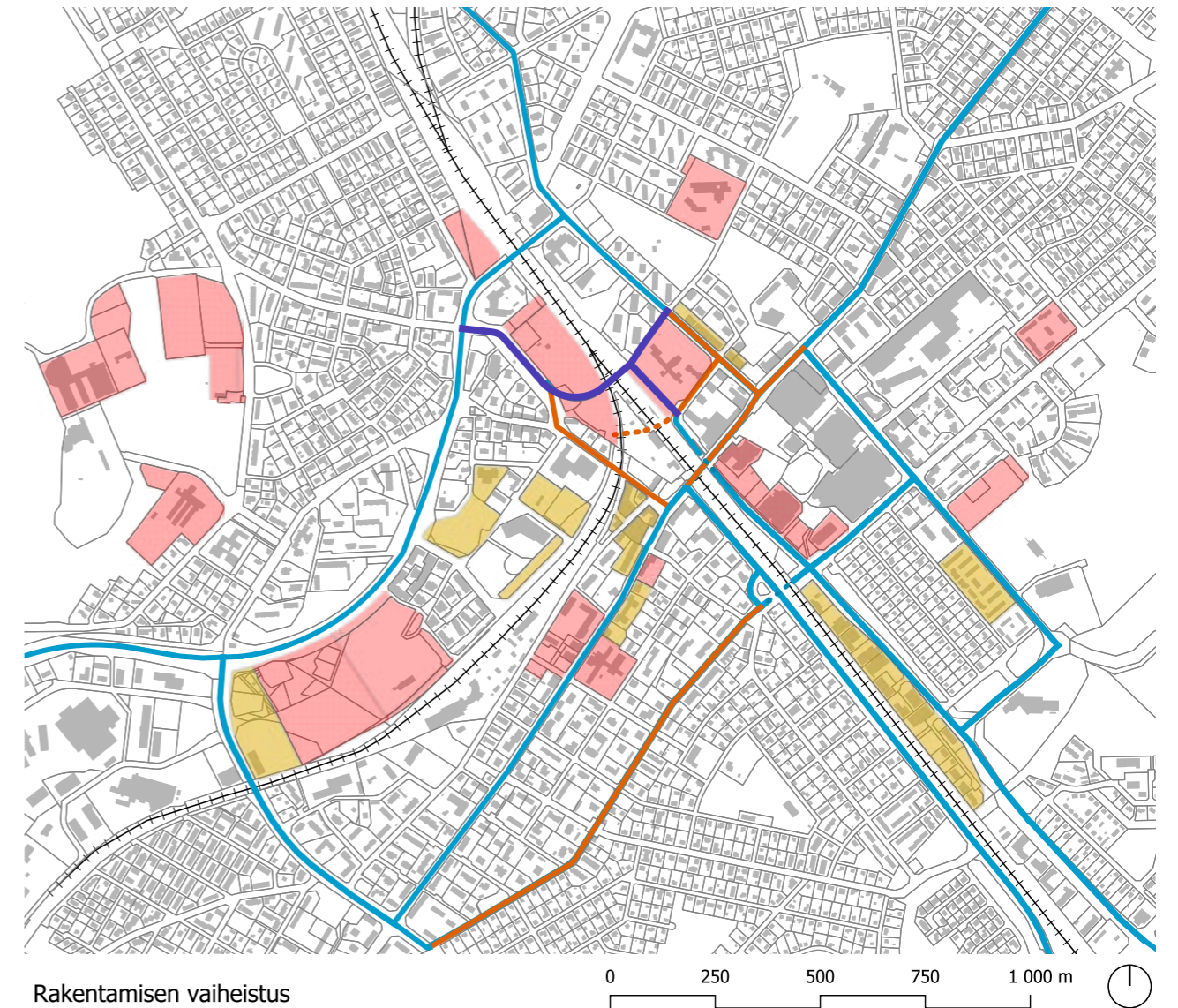
Kaupunkikuva; Hämeenkadun ja Kauppalankadun rooli kaupungin läpi kulkevassa liikenteessä on nykyistä pienempi. Liikennemäärien pieneminen Hämeensillalla ja Hämeenkadun alkupäässä, Kauppalankadulla ja Siltakadulla sekä Ahjonkadulla mahdollistaa ko. osalla katu ympäristön kehittämisen ja kaupunkikuvallisen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

Kauppalankadun katusaneerauksen yhteydessä voidaan huomioida katu ympäristön kehittäminen ja kaupunkikuvallinen muutos 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 rakentuissa alueissa.



Rakentamisen vaiheistus

- Kohteet 2025-2035->
- Hankekorttien ulkopuoliset alueet

Liikenteen muutokset

- Liikenteen olemassa oleva pääreitti
- Liikenteen uusi pääreitti
- Liikenteen muuttuva pääreitti

3.3 Kehittämiskohteet

Pääosa viitesuunnitelmassa tutkituista kehittämissuunnitelmissa esitettyyn ratkaisuun ja sen luomiin mahdollisuuksiin. Kaikilla kehittämissuunnitelmissa on vaikutusta keskustan liikenteeseen, yhdyskuntatalouteen, kaupunkikuvaan ja rakentamiseen.

Tutkitut kehittämissuunnitelmat ovat kaikki joko kokonaan tai osittain kaupungin omistuksessa. Kohteiden ulkopuolelle jääviä pääasiallisesti yksityisessä omistuksessa olevia alueita on havainnollistettu ilman tarkempaa rakentamisen määrän ja tilavaruusten arviointia.

Näitä hankkeita edistetään niiden tullessa ajankohdaksi. Tarvittaessa voidaan myös käynnistää korttelisuunnitelmien laatiminen yhteistyössä maanomistajien kanssa laajempien kokonaisuuksien hahmottamiseksi.

Rakentamisen osalta kehittämissuunnitelmissa on otettu tarkasteluun 16 kappaletta. Kehittämissuunnitelmissa on otettu tarkasteluun 16 kappaletta. Kehittämissuunnitelmissa on otettu tarkasteluun 16 kappaletta. Kehittämissuunnitelmissa on otettu tarkasteluun 16 kappaletta. Kehittämissuunnitelmissa on otettu tarkasteluun 16 kappaletta.

Katuverkon ja yhteyksien osalta tarkasteluun on otettu 7 kohdetta; Sillankorvankadun jatke, Ahjonkatu, Kauppalankatu ja Kauppalankadun ja Hämeenaukio risteysalue, Urheilukadun silta, asematunnelin jatke pääradan itäpuolelle ja Hangonradan alikulku ja aseman seudun polkupyöräliikenteen liityntäpysäköinti osana asemanseudun kehittämistä sekä Keskusaukio.

3.4 Kehittämiskohteiden arviointityökalut

Viitesuunnitelma sisältää raportin ja kehittämissuunnitelman priorisoinnin havainnollistamisen koko suunnittelualueen osalla; kartat, taulukot, havainnekuvat, 3D-kaupunkimalli, hankekortit ja arviointeja linja-autoterminaalin sijoituksesta.

Hankekortit

Kehittämissuunnitelman vaiheistuksen arvioinnin työkaluna on käytetty kullekin kohteelle laadittua hankekorttia, johon on liitetty myös tulevaisuuden mahdollisuuksia havainnollistavaa alustavaa aineistoa rakentamisesta ja katu ympäristöstä.

Hankekorttien kohteet ovat eri vaiheessa elinkaartaan. Osassa hankkeita tulevasta kadusta ja rakentamisesta esimerkiksi asemakaavoitetuilla ja osittain rakentuneilla alueilla on ollut saatavilla aineistoa, joka kuvaa jo melko tarkasti tulevaa rakentuvaa ympäristöä. Osassa hankkeita havainnollistaminen perustuu alustaviin arvioihin ja mahdollisiin alustaviin suunnitelmiin. Toteuttamista havainnollistava aineisto on näissä tapauksissa hyvin alustavaa esittäen mahdollisen yhden tavan toteuttaa kohteelle asetetut tavoitteet.

Hankekorteissa on arvioitu kohteiden lähtökohdat (aiemmat päätökset, tavoitteet ja niiden toteuttamisen mahdollisuus) ja huomioitu ajankohtaisten rakentamisen kehittämishankkeiden ja katuverkon ja yhteyksien keskinäinen suhde.

Lisäksi on arvioitu alustavasti tilavaroja ja tavoiteltua rakentamisen määrää sekä katu ympäristöä ja kaupunkikuvaa, joita havainnollistetaan havainnekuvin.

Vuonna 2023 valmistunutta Pysäköinnin linjausten autopaikkanormia on hyödynnetty autopaikoituksen tarpeen arvioinnissa. Hankekorteissa on arvioitu myös hankkeiden keskinäistä riippuvuutta ja tehty riskiarviointia, määritelty investointitarpeita, vaikutuksia talouteen sekä päätöspolkuja ja aikataulutusta.

Hankkeet on priorisoitu hankekorttien pohjalta ja vaiheistuksen kokonaisuus on havainnollistettu.

Laaditut hankekortit ovat raportin liitteenä ja niistä on kuva-aineistoa raportin priorisointia kuvaavassa osassa.



Rakentamisen määrän arviointi

Keskustan rakentamisen määrää vv 2025-2040 on arvioitu pääasiallisesti asuntorakentamisen osalta, joka liittyy myös kaupungin kasvua ennustavaan väestöennusteeseen ja asuntotarpeeseen. Keskustan muu rakentaminen liittyy Keskustaajaman osayleiskaavan antamiin mahdollisuuksiin kehittää monipuolisten keskustatoimintojen aluetta keskustaajaman osayleiskaavan C-alueelle.

Priorisoitujen kehittämiskohteiden lisäksi käynnistyy ja toteutuu myös muita kohteita, sekä kaupungin että yksityisten maanomistajien hankkeita. Kehittämissuunnitelman arvioidun rakentamisen määrän ei ole ajateltu kattavan kaikkea keskustan rakentamista vv 2025-2040.

Tärkeimmän tavoitteen asuinrakentamiselle asettaa Helsingin seudun 14 kunnan ja valtion välille neuvoteltu maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-sopimus vuosille 2023-2035, jonka Hyvinkään kaupunginvaltuusto on osaltaan hyväksynyt 11.11.2024.

Uuden sopimuksen mukaan asuntotuotantoon soveltuvan asemakaavavaranannon tulee vastata vähintään viiden vuoden asuntotuotantotarvetta.

Sopimuksen pohjaksi laaditun MAL 2023-suunnitelman mukaan Hyvinkäällä vuoden kaavoitustarve on 36400 m² asuntokerrosalaa ja asuntotuotantotavoite 400 asuntoa. Laskennallisesti MAL-suunnitelman keskimääräisenä asuntokokona on käytetty noin 91 m² asuntokerrosalaa, mikä pitää sisällään kaikki asumisen muodot kerrostaloista omakotitaloihin.

Hyvinkäällä asuntojen uudisrakentamisesta noin 2/3 on asuinkerrostaloja. Tästä noin 95 % puolestaan sijoittuu keskusta-alueelle. Keskusta-alueen asuinkerrostalojen uudisrakentamisen tavoitemäärä on tämän perusteella noin 23 050 neliometriä asuntokerrosalaa per vuosi. Tässä rakentamisen kehittämiskohteiden arvioinnissa kerrostaloasunnon laskennalliseksi keskikooksi on määritelty noin 65 neliometriä asuntokerrosalaa, mikä on puolestaan huoneistoalana noin 52-55 neliometriä. Kerrostaloasuntojen keskikoko on vaihdellut viime vuosina, ja tendenssinä on ollut asuntojen pieneneminen.

Keskustan asuinkerrostalojen tavoiteltu asuntokerrosala tarkoittaa asunnoiksi muutettuna noin 355 asuntoa per vuosi (23 050 / 65). Hyvinkäällä uudisasuntojen määrä kerrostaloissa vaihtelee vuosittain. Tällä hetkellä nykyisessä taloudellisessa suhdannetilanteessa realistinen tavoite on 250-325 asuntoa, esim. 275 asuntoa per vuosi.

Kehittämissuunnitelman rakentamisen määrää on arvioitu viiden vuoden ajanjaksoina vv 2025-2029, 2030-2034 ja 2035-2039. Yhteensä rakentamista on arvioitu toteutuvan noin 227 000 kem², josta asuinrakentamista 215 400 ja muuta 11 600 kem².

On huomioitava, että mitä kauemmas tulevaisuuteen rakentamisen määrän arvioinnissa edetään, sitä epävarmempi on ennusteen tarkkuus.

Kehittämissuunnitelman rakentamisen määrän arvioinnissa on tutkittu tontin kokoa ja sille rakennettavissa olevaa määrää. Keskusta-alueelle sopivana rakentamisen tehokkuutena on tässä käytetty tonttitehokkuuslukua noin $e=0,8-1$. (esim. tontin koko 1000 m² kerrotaan tonttitehokkuus $0,8 \times 1000 \text{ m}^2 = 800$ kerrosalaneliometriä rakennettavissa)

Arvio autopaikkatarpeesta

Rakentamisen määrän perusteella on arvioitu alustavasti myös autopaikkatarvetta vv 2025-2039. Autopaikkojen laskennassa on käytetty Hyvinkään Pysäköinnin linjausten määrältään suurimman autopaikkamäärän tuottavia autopaikkanormeja;

Asumisen autopaikat

- ydinkeskusta ja reunavyöhyke 0,75 / asunto
- em. ulkopuoliset alueet 1 / asunto
- vieraspaikat 1 /10 asuntoa

Muut (liike, toimisto,päivittäistavarakauppa)

- keskimäärin 1/60 kem² (vaihteluväli 50-80)

Laskelma on suuntaa antava ja autopaikkatarvetäsmenyy kohdekohtaisessa arvioinnissa suunnittelun ja toimintojen sisällön ja sijoittelun tarkentuessa. Tällä laskentatavalla asumisen osalta autopaikkatarve on ko. aikavälillä alustavasti noin 3200 autopaikkaa ja liike-, toimisto- ja päivittäistavara-kaupan osalta alustavasti noin 190 autopaikkaa.

Arvio rakentamisen kehittämiskohteiden maanmyynnin potentialista

Rakentamisen osalta kehittämiskohteista on laadittu myös alustava maanmyyntiarvio. Se perustuu rakennusoikeuden yksikköhintaan 300 - 350 €/kem² sekä osassa kohteita Ara-hintaan 190 €/kem².

Arviotaulukko on esitetty priorisoiduista kohteista kohdassa 3.8. On huomioitava, että arvio on vain suuntaa antava. Rakennusoikeuksien määrät ja yksikköhinnat tarkentuvat kohdekohtaisesti asemakaavoituksen edetessä.

Arvio katu-/infrahankkeiden kehittämiskohteiden kustannuksista

Rakennettavan katumetrin kustannusarvio on tällä hetkellä 3500,- €. Rakennettavalla katumetrillä tarkoitetaan katu- saneerausta, johon lisätään vielä kohdekohtaisesti vesihuoltoon liittyvät uudis- ja / tai saneeraus kustannukset. Katujen ja yhteyksien kehittämiskohteista ei uutta Urheilukadun siltää lukuunottamatta ole esitetty alustavia kustannusarvioita.

3.5 Radan länsipuolisen Koritsoonin alueen maankäytön kokonaisuuden yleissuunnittelu

Kehittämissuunnitelman merkittävin koko keskustan kehittämiseen vaikuttava osa-alue on uusi Urheilukadun silta ja siihen liittyvä maankäyttö.

Uusi silta yhdistää keskustan itä- ja länsipuolen toiminnallisesti toisiinsa ja eheyttää yhdyskuntarakennetta. Silta poistaa pääradan estevaikutusta ja parantaa yhteyksiä Hangonsiltaan palveluineen ja toiseen suuntaan Aseman koulun alueelle ja radan itäpuolen keskustan palveluihin. Uusi Urheilukadun silta pienentää ennusteen perusteella liikennemääriä useilla keskustan kaduilla. Tämä mahdollistaa ydinkeskustassa katuympäristön kehittämisen ja kaupunkikuvallinen muutoksen sekä kävelypainotuksen 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 ajoneuvoliikenteen yhteys. Keskustan eri puolet ovat hyvin saavutettavissa.

Väylävirasto on valmistellut pääradan välityskyvyn parantamista myös Hyvinkään keskustan osalla (3. vaihe). Asemakaavat on tältä osin jo muutettu ratasuunnitelmien mukaisiksi toteuttamista varten. Helsinki-Riihimäki ratasuunnitelmassa esitetty ta-

varaliikenneraide Hankoon toteutetaan kuitenkin jo samassa kokonaisuudessa aiemman 2. vaiheen läntisen lisäraiteen kanssa mukaanlukien uusi Urakansilta.

Keskustan kehittämissuunnitelman sisältämästä uudesta Urheilukadun siltayhteydestä käynnistettiin alustava suunnittelu vuonna 2024, koska uuden sillan toteuttamisen aikataulutuksella on merkitystä radan länsipuolisen Koritsoonin alueen maankäyttöön ja koska uuden sillan toteuttamisen aikataulu on tarpeen arvioida jatkossa myös suhteessa Urakansillan toteuttamiseen.

Kaupunki on käynyt toteuttamisneuvotteluja Väyläviraston kanssa Urakansillan ja Urheilukadun sillan toteuttamisen aikatauluista (19.11.2024). Urakansillan poistuminen käytöstä uuden sillan rakentamiseksi ilman korvaavaa radan ylitystä kuormittaisi Hämeensiltaa ja ydinkeskustan liikenneverkkoa merkittävästi usean vuoden ajan.

Neuvotteluissa on keskusteltu eri vaihtoehdoista, mm. mahdollisuudesta rakentaa Urheilukadun silta ennen Urakansiltaa, jonka rakentaminen tapahtuisi silloin vv 2027...2030. Tämä vaihtoehto tarkoittaisi, että Urheilukadun sillan rakentaminen tulisi puolestaan käynnistää mahdollisimman pian. Muistakin vaihtoehdoista on keskusteltu, mm. Urakansillan molemmin puolin tehtävistä kevyen liikenteen silloista, joita voitaisiin mahdollisesti hyödyntää väliaikaisesti ajoneuvoliikenteeseen siltatyömaan aikana. Keskustelua vaihtoehdoista jatketaan Väyläviraston ja kaupungin kesken.

Urheilukadun uudesta sillasta ja yhteyksistä on teetetty yleissuunnitelma syksyllä 2024 / Viakon Infra Oy / Sweco. Yleissuunnitelma sisältää rata-, katu-, taitorakenne-, geotekniikka- ja liikennesuunnittelun ja sen pääpaino on rakennettavuusselvityksessä. Sillan ja katuverkon yhteensovittamiseen on otettu kantaa vain rajoitetusti. Suunnitelmissa uusi silta korvaa nykyisen Meriluodon sillan ja katuväylät.

Siltavaihtoehdoista on laadittu kolme vaihtoehtoista ratkaisua, joiden kustannukset on arvioitu alustavasti. Siltavaihtoehdot on kuvattu Urheilukadun sillasta laaditussa hankekortissa.

Uutta Urheilukadun siltaa ja siihen liittyvää maankäyttöä radan länsipuolella Koritsoonin alueella on viitesuunnitelmassa arvioitu hankekorttien lisäksi muita alueita tarkemmin myös yleissuunnitelmatasolla. Alueen maankäyttöä on tutkittu mahdollisimman monipuolisena keskustatoimintojen alueena liikenne- ja pysäköintiratkaisuineen.

Maankäyttöä ja liittymistä uuteen Urheilukadun siltaan ja radan itäpuolisen Sillankorvankadun jatkeeseen on arvioitu rinnan siltasuunnittelun ja sen eri siltavaihtoehtojen kanssa. Tarkastelun perusteella eri siltavaihtoehdoilla voidaan todeta olevan vaikutusta maankäytön ratkaisuihin.

Meriluodonsilta joudutaan joka tapauksessa uusimaan. Sen ja uuden ajoneuvosillan tarkemman suunnittelun ja rakentamisen on hyvä edetä ennen Koritsoonin alueen toteuttamista. Sillan toteutta-

minen edellyttää kuitenkin myös sen osalta asemakaavoitusta ja maankäyttöönkin vaikuttavia valintoja. Kaavoituksen tulee ulottua riittävästi myös Koritsoonin alueelle, vaikka siellä ei vielä muutoin edettäisi maankäytön suunnittelun osalta.

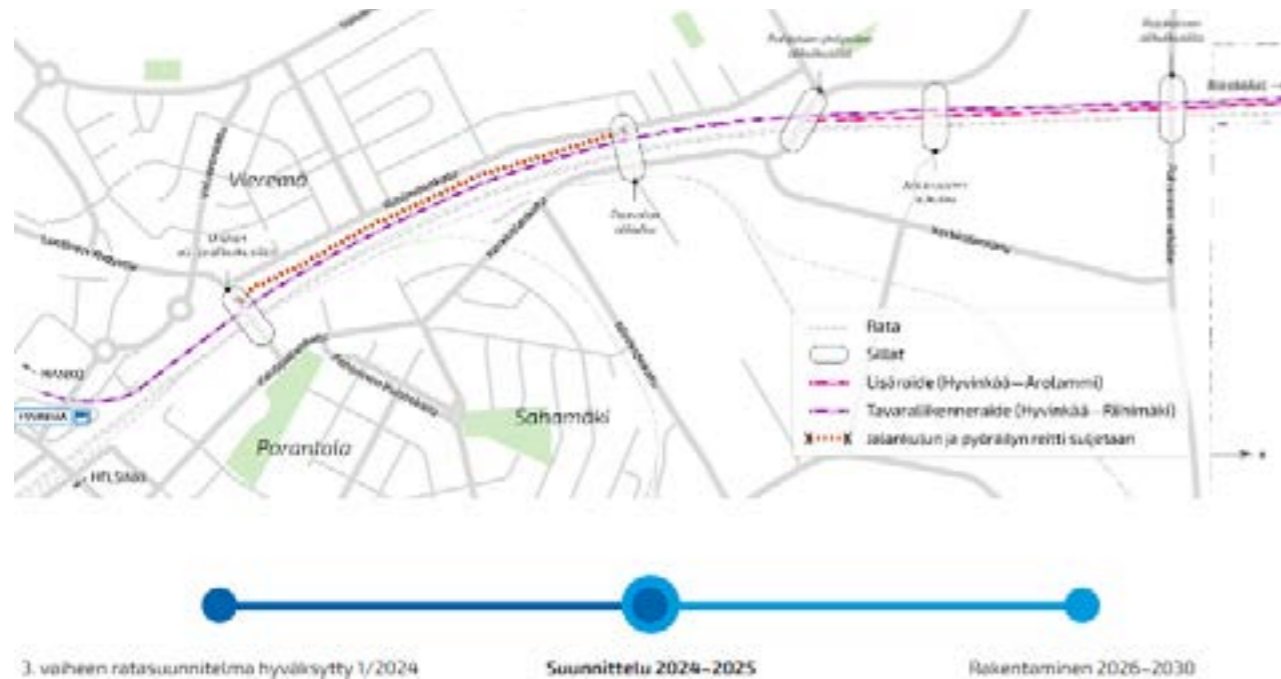
Yleissuunnitelmatasolla Koritsoonin maankäytön kehittämistä päädyttiin havainnollistamaan neljällä erilaisella ratkaisulla, jotka poikkeavat toisistaan mm. uuden sillan sijoittumisen, Riihimäenkadun linjauksen ja muiden katujärjestelyjen sekä muodostuvien korttelikonaisuuksien ja pysäköintijärjestelyjen osalta.

Uuden sillan myötä suunnitelmissa on voitu arvioida liityntäpysäköintilaitoksen sijoittumista pääosin radan länsipuolelle, jolloin radan molemmin puolin sijoittuvaa liityntäpysäköintiä ei ole ollut tarpeen arvioida.

Suunnitelmissa on osoitettu pysäköintilaitosrakenus radan itäpuolelle, mutta sen on ajateltu palvelevan asumisen pysäköintiä esimerkiksi aseman koulun tontin ja sen lähialueen osalta.

Laadittuja yleissuunnitelmia voidaan hyödyntää sekä Koritsoonin alueen maankäytön suunnittelussa että siltavaihtoehtojen arvioinnissa.

Yleissuunnitelmavaihtoehdot ja alustavat johtopäätökset eri ratkaisusta ovat raportin liitteenä.



3.6 Linja-autoterminaalien sijoituksen yleissuunnittelu

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

Rautatieaseman pohjoispuolella toimii Hyvinkään paikallisbussien terminaali, josta lähtee puolen tunnin välein vuoro seitsemään eri suuntaan. Rautatieaseman ympäristö on keskeisestä sijainnistaan huolimatta jäänyt liikenteellisesti ja toiminnallisesti eristyksiin muusta keskustarakenteesta. Myös seutu- ja kyläliikenne lähtee rautatieaseman ”montusta”.

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

Hyvinkään paikallisliikenteen linja-autoterminaali sijaitsee tällä hetkellä Hyvinkään rautatieaseman aukiolla.

Aukio palvelee paikallisen ja osin myös seudullisen linja-autoliikenteen lisäksi saattoliikennettä, takseja, polkupyöräilyn liityntäpysäköintiä ja kävelijöitä sekä junamatkustajia. Aukio on ahdas ja ruuhkainen, ja kaikkien em. liikkumismuotojen toimintaedellytyksiä ja asema-aukion liikenneturvallisuuksiä tulisi parantaa.

Nykyisessä sijainnissa linja-autoterminaalien kehittäminen on kuitenkin hyvin vaikeaa, ja tavoitteena on ollut tutkia sijoitukselle vaihtoehtoja.

Linja-autoterminaalien paikkaa ei päätetty keskustan kehittämissuunnitelmavaihtoehdoista päätettäessä, mutta tuolloin arvioitiin linja-autoterminaalien potentiaaliset sijoitukset jatkosuunnittelua silmälläpitäen.

Linja-autoterminaalien sijainnista ei päätetä viitesuunnitelman yhteydessä, mutta tulevaisuuden päätöksenteon pohjaksi on tehty viitesuunnitelman yhteydessä toteutettavuuden ja toteutustavan tarkempaa arviointia ja tutkittu terminaalivaihtoehtojen tilavarauksia ja suhdetta maankäytön kehittämiseen.

Laadittu selvitys on raportin liitteenä.

3.7 Kehittämiskohteiden priorisointi

Kehittämiskohteet on priorisoitu hankekorttien pohjalta. Hankekortit ovat raportin liitteenä.

Rakentaminen

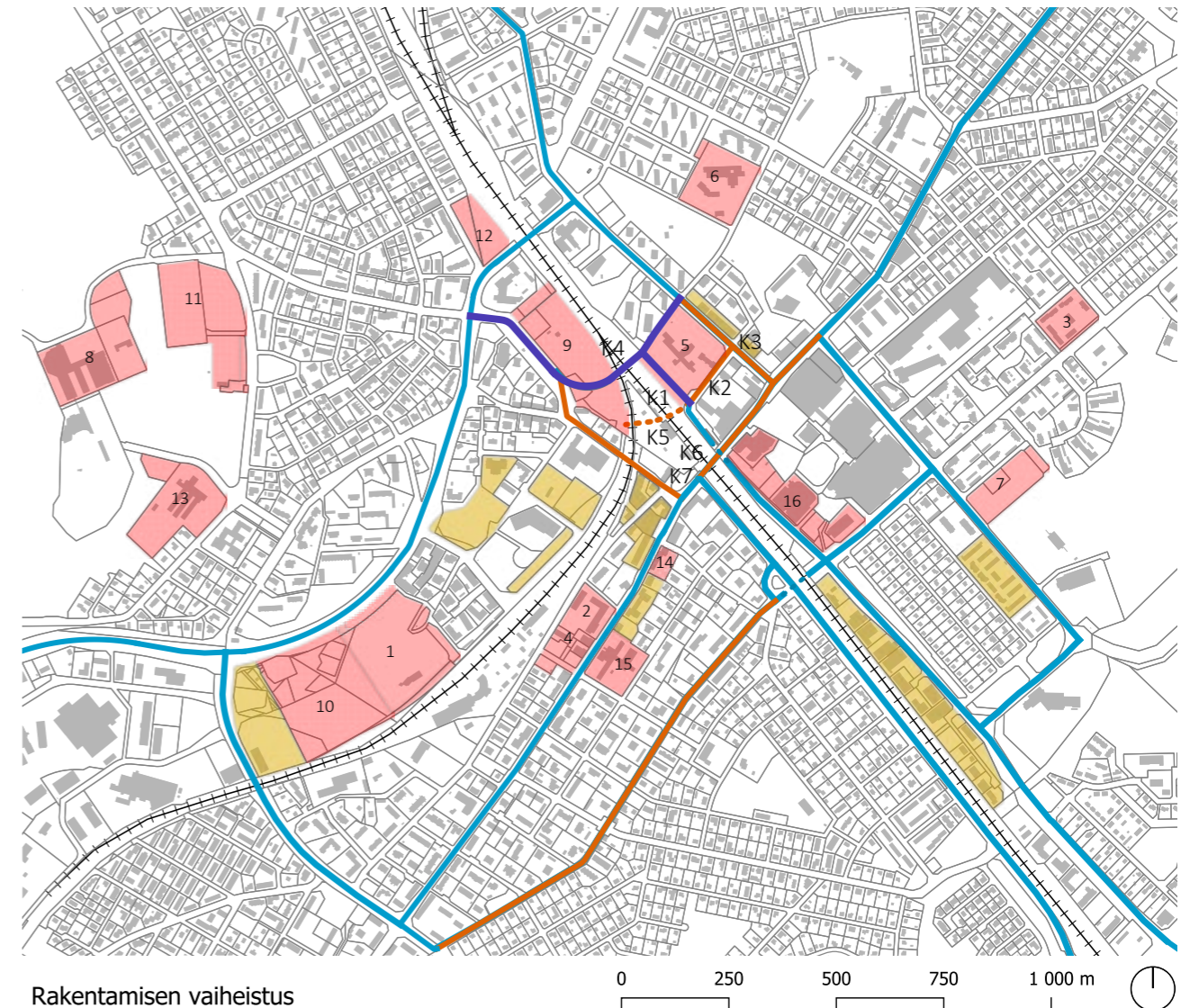
(kartalla punaiset alueet)

1. Hangonsilta 1 b
2. HYK:in tontti
3. Suokatu 18
4. VRP:n tontit
5. Aseman koulun alue
6. Sandelininkatu
7. Tallimiehenkatu
8. Sveitsi-Härkävehmas 1. osa (hotellin viereinen alue) korjaa tämä
9. Koritsoonin alue
10. Hangonsilta 1c
11. Sveitsi-Härkävehmas 2. osa (Aleksis Kiven kadun varsi)
12. Urakansuu
13. Sveitsin lukion alue
14. Linjala
15. Laurean alue
16. Keskuskortteli

Kadut ja yhteydet

(kartalla liikenteen muutokset)

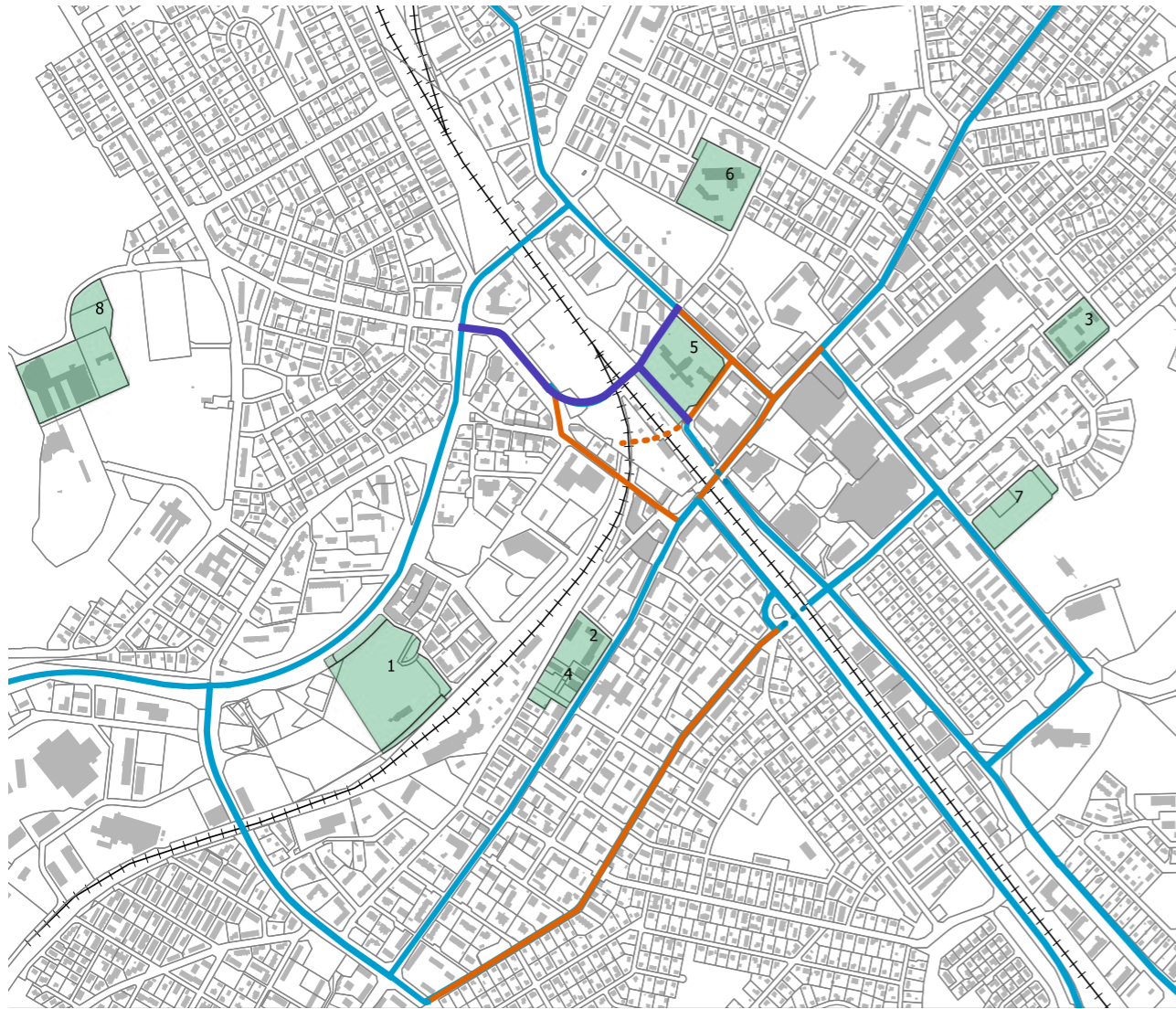
- K1 Sillankorvankadun jatke
- K2 Ahjonkatu
- K3 Kauppalankatu ja Kauppalankadun ja Hämeenaukion risteysalue
- K4 Urheilukadun silta
- K5 Asematunnelin alikulun jatke ja Hangonradan alikulku
- K6 Aseman seudun pyöräliikenteen liityntäpysäköinti
- K7 Keskusaukio



Hankekorttien ulkopuoliset kohteet

(kartalla keltaiset alueet)

Hankekorttien ulkopuolelle sijoittuvia alueita on havainnollistettu idealuonteisesti ilman tarkempaa rakentamisen määrän ja tilavarausten arviointia, mikäli niistä ei ole ollut tiedossa tarkempia suunnitelmia. Havainnollistettuja alueita ovat mm. tiedossa olevien suunnitelmien perusteella Hangonsillan alueella uusi koulu ja päiväkotitoimintatila, monitoimihalli Areena ja lukion viereinen pysäköintitila. Lisäksi on havainnollistettu mm. monitoimihallin viereisen kerrostalokorttelin ja Kalevankadun varren rakentamista sekä Uudenmaankadun alkupään, Kauppalankadun, Sillankorvankadun ja Torikadun varsien rakentamista.



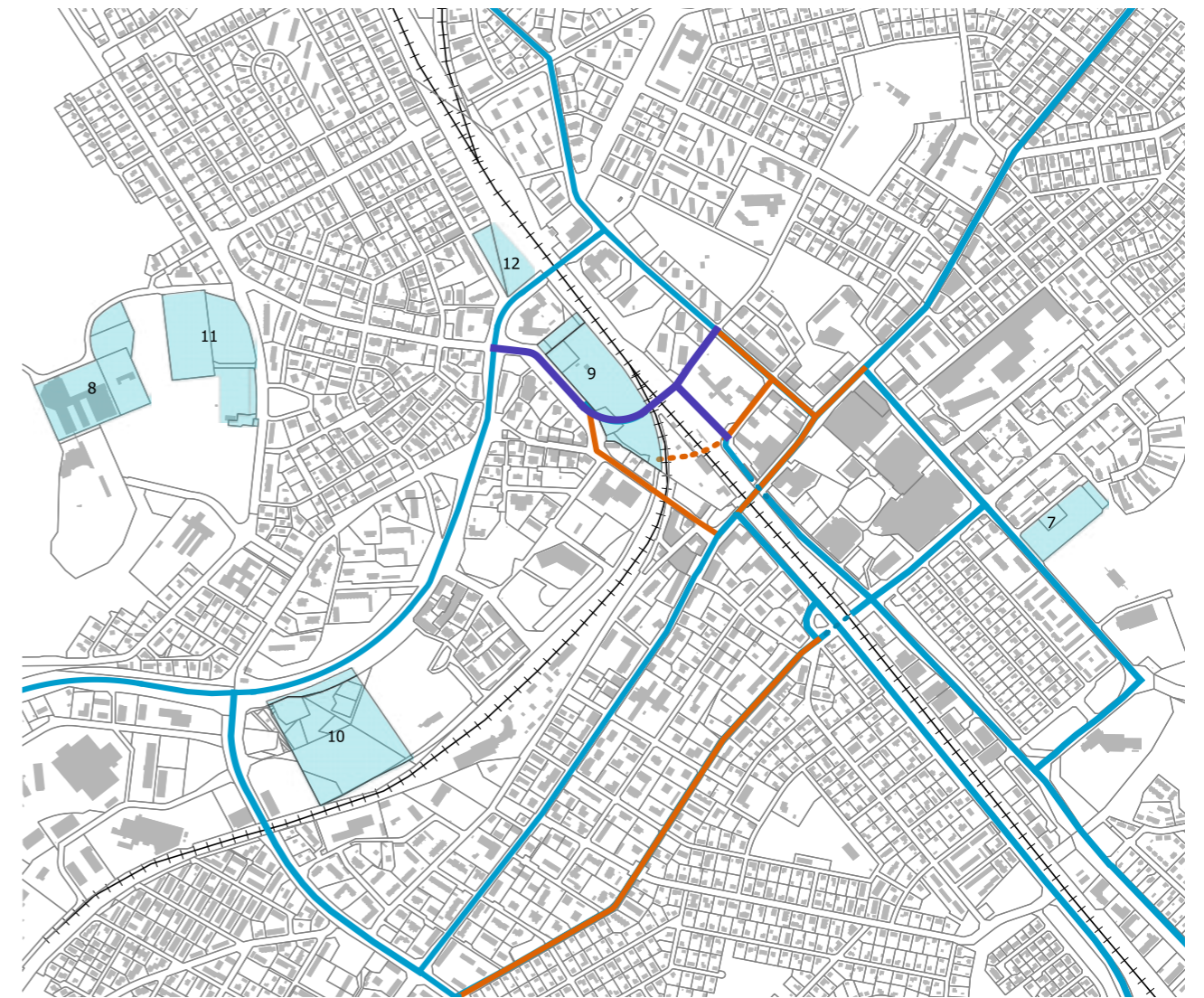
Rakentaminen 2025-2029

Kehittämiskohteet 1-4 kaavat valmiit tai valmistu-
massa v 2025, toteutus 2025-2029

1. Hangonsilta 1 b
 - kaava voimassa, noin 25 800 kem2 toteutus vv 2025-2029
2. HYK:in tontti
 - kaava valmis v 2025, noin 9700 kem2 toteutus vv 2025-2027
3. Suokatu 18
 - kaava valmis v 2025, noin 8000 kem2 toteutus vv 2025-2027
4. VRP:n tontit
 - kaava voimassa, noin 4350 kem2 toteutus vv 2025-2027

Kehittämiskohteiden 5 ja 6 kaavan laadinta vv 2025-
2027, toteutus vv 2027-2029

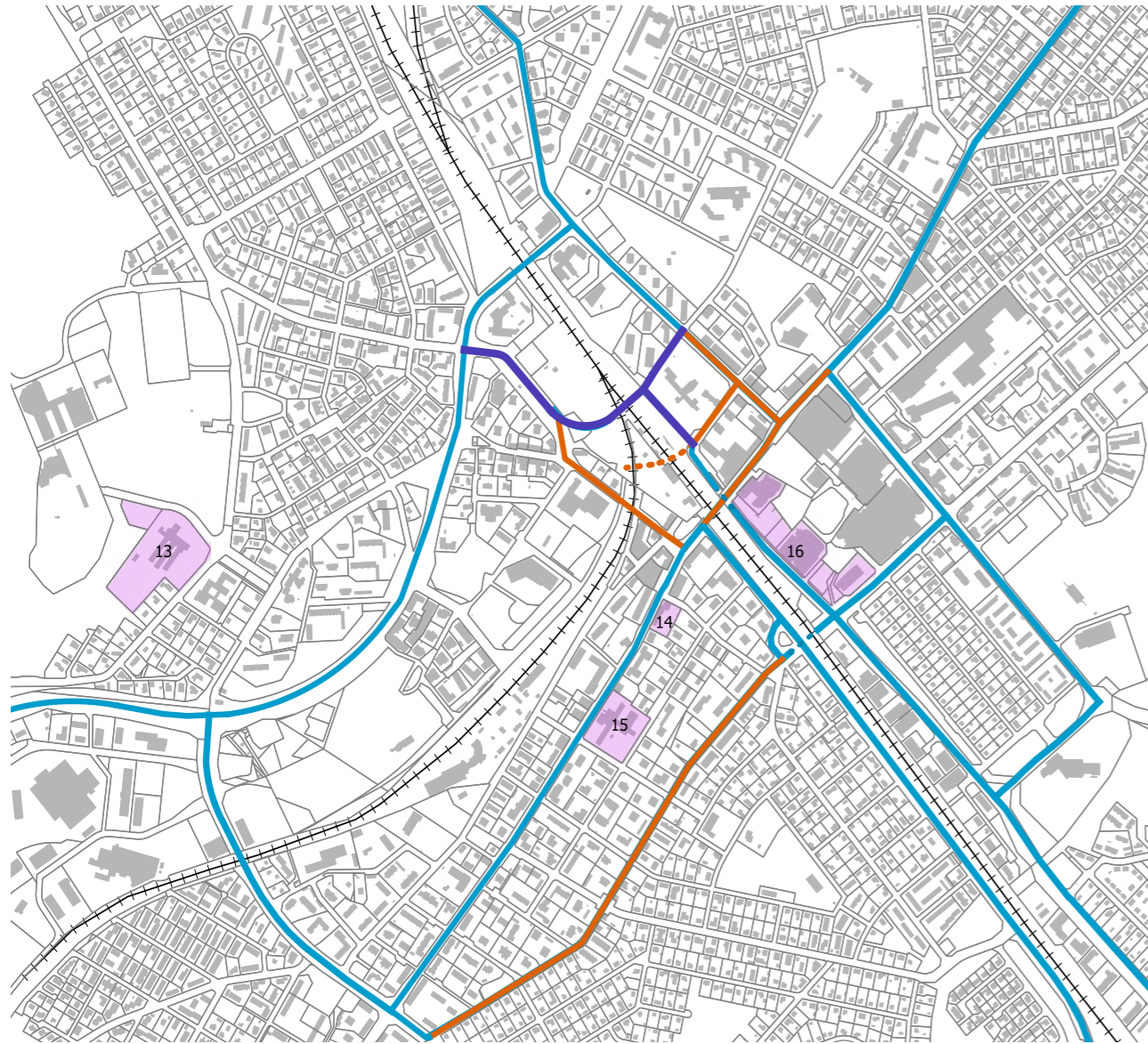
5. Aseman koulun alue
 - laatu- ja ideakilpailu, kaavan laadinta vv 2025-2026, noin 14 000 kem2, toteutus vv 2027-2029
 6. Sandelininkatu
 - tontinluovutuskilpailu, kaavan laadinta vv 2025-2027, noin 10 000 kem2 toteutus vv 2028-2029
- Kehittämiskohteiden 7 ja 8 kaavan laadinta vv 2026-
2028, toteutus vv 2028-2031
7. Tallimiehenkatu
 - kaavan laadinta vv 2026-2027, noin 14 000 kem2 toteutus vv 2028-2031
 8. Sveitsi-Härkävehmas 1. osa (hotellin viereinen alue)
 - kaavan laadinta vv 2026-2028, noin 7000 kem2, toteutus vv 2029-2030



Rakentaminen 2030-2034

Kehittämiskohteiden 9-12 kaavan laadinta vv 2027-
2032, toteutus 2030-2034

9. Koritsoonin alue
 - kaavan laadinta vv 2027-2029, noin 32 000 kem2 toteutus vv 2030-2034
10. Hangonsilta 1c
 - kaavan laadinta vv 2027-2029, noin 21 000 kem2 toteutus vv 2030-2034...2035
11. Sveitsi-Härkävehmas 2. osa (Aleksis Kiven ka-
dun varsi)
 - kaavan laadinta vv 2027-2030, noin 25 000 kem2, toteutus vv 2031-2034
12. Urakansuu
 - tontinluovutuskilpailu, kaavan laadinta vv 2029-2032, noin 8 000 kem2, toteutus vv 2033-2034



Rakentaminen 2035-

Kehittämiskohteiden 13-15 kaavan laadinta vv 2033-2035, toteutus vv 2035-2037

13. Sveitsin lukion alue

- kaavan laadinta vv 2033-2034, noin 14 000 kem2, toteutus vv 2035-2036

14. Linjala

- kaavan laadinta vv 2033-2034, noin 10 000 kem2, toteutus vv 2035-2036

15. Laurean alue

- kaavan laadinta vv 2034-2035, noin 10 000 kem2, toteutus vv 2036-2037

Kehittämiskohteen 16 kaavan laadinta vv 2034-2036, toteutus vv 2037-

16. Keskuskortteli

- kaavan laadinta vv 2034-2036, noin 10000 kem2, toteutus 2037-
- alueen potentiaaliseksi rakentamisen määräksi tulevaisuudessa arvioitu yhteensä noin 38 000 kem2

3.8 Arvio rakentamisen kehittämiskohteiden maan myynnin potentiaalista

	ALUEEN NIMI	kem2	Maanmyyntiarvio 2025-2029 (Milj. €)	Maanmyyntiarvio 2030-2034 (Milj. €)	Maanmyyntiarvio 2035-2039 (Milj. €)
1	Hangonsilta 1 b , asuinalue	25800	6,8		
2	HYK ja muu korttelialue	9700	2,9		
3	Suokatu Hyva	8000	2,1		
4	VRP:n tontit	4350	0,9		
5	Aseman koulu	15000	5,2		
6	Sandelininkatu	10000	3,5		
7	Tallimiehenkatu	14000	2,0	2,6	
8	Sveitsi-Härkävehmas 1. osa	4000	1,2		
9	Koritsooni	32000		11,2	
10	Hangonsilta 1c, asuinalue	21000		3,0	1,5
11	Sveitsi-Härkävehmas 2. osa	25000		7,5	
12	Urakansuun alue	8000		2,8	
13	Sveitsin lukion alue	14000			4,2
14	Linjalan ymp sis. (R 7400)	10000			3,5
15	Laurean alue	10000			3,2
16	Keskuskortteli	10000			3,5
	Yhteensä	220850	24,6	27,1	15,9

Maanmyyntiarvio perustuu rakennusoikeuden yksikköhintaan 300 - 350 €/kem2 sekä osassa kohteita Ara-hintaan 190 €/kem2.

On huomioitava, että arvio on vain suuntaa antava. Rakennusoikeuksien määrät ja yksikköhinnat tarkentuvat kohdekohtaisesti asemakaavoituksen edetessä.

4 MUUT SELVITYKSET

Samanaikaisesti viitesuunnitelman kanssa on laadittu selvityksiä, joiden laadintaa jatketaan ja joiden sisältö huomioidaan keskustan kehittämisessä.

4.1 Korkean rakentamisen arviointi keskustassa

Keskustan rakentamisen ohjausta varten on laadittu erillinen selvitys korkeasta rakentamisesta keskustassa.

Selvitys jakautuu kahteen osaan, joista ensimmäisessä on esitetty korkean rakentamisen ominaisuuksia ja edellytyksiä kirjallisuuskatsauksen avulla ja toisessa on arvioitu korkeaa rakentamista Hyvinkäällä, historiaa ja potentiaalisia sijoituspaikkoja. Molemmat osat ovat raportin liitteenä.

4.2 Keskitetyn pysäköinnin potentiaalisten sijoituspaikkojen arviointi

Keskustan kehittämiseen liittyy olennaisena osana myös pysäköinnin järjestäminen ja kehittäminen. Valtuuston kesällä 2023 hyväksymät Pysäköinnin linjaukset sisältävät selvityksen nykytilanteesta, tavoitteista ja kehittämistoimenpiteistä.

Keskusta-alueelle tavoitellun rakentamisen määrän perusteella myös tarvittavien autopaikkojen määrä kasvaa merkittävästi. Pysäköinnin tarpeet on arvioitu alustavasti, ja selvityksessä tarpeet tarkennetaan kartalle. Laskelma on suuntaa antava ja autopaikkatarve täsmentyy kohdekohtaisessa arvioinnissa suunnittelun ja toimintojen sisällön ja sijoittelun tarkentuessa. Asumisen osalta autopaikkatarve on ko. aikavälillä alustavasti noin 3200 autopaikkaa ja liike-, toimisto- ja päivittäistavarakaupan osalta alustavasti noin 190 autopaikkaa.

Hyvinkään aseman yhteydessä on noin 250 virallista autojen liityntäpysäköintipaikkaa. Aseman seudun arvioitu kokonaistarve autojen liityntäpysäköinnille on noin 450-500 autopaikkaa, jolloin autopaikkoja puuttuu noin 200-250. Pääradan länsipuolen maankäytön kehittymisen myötä nykyisetkin maantasopaikat poistuvat ja ne täytyy korvata.

Viitesuunnitelman kanssa samanaikaisesti on em. linjausten toimenpideohjelman mukaisesti arvioitu keskusta-alueen uudis- ja täydennysrakentamisen sekä liityntäpysäköinnin autopaikkojen tarvetta. Potentiaalisia sijaintipaikkoja keskitetyille pysäköintilaitoksille kartoitetaan pohjaksi vuonna 2025 tehtävälle kokonaissuunnitelmalle.

Keskustan kehittämissuunnitelmassa esitetty ratkaisu mahdollistaa sisääntuloväyliin tukeutuvat pysäköintilaitokset, ja mahdollistaa myös ajoneuvojen ja polkupyörien liityntäpysäköinnin kehittämisen. Autopaikoituksen keskitetyn pysäköinnin sijoituksia arvioidaan suhteessa niiden sijaintiin sisääntuloväyliin nähden sekä varsinaisten kehittämiskohteiden että ympäristön kehittämisen tarpeisiin.



kuvassa ns. Kymppikerros Uudenmaankadulla

Vuonna 2024 tehtävä arviointi on Kehittyvä kaupunkikeskusta-kärkihankkeen kaupunginhallitustason tavoite. Se tuodaan kaupunginhallitukselle tiedoksi erikseen loppuvuonna 2024.

4.3 Aseman koulun alue

Viitesuunnitelman laadinnan yhteydessä on laadittu ja valmisteltu myös Aseman koulun alueen idea-/laatukilpailua, joka on Kehittyvä kaupunkikeskusta-kärkihankkeen kaupunginhallitustason tavoite.

Aseman koulun aluetta on tavoitteena kehittää monipuolisena ja laadukkaana kaupunkikeskusta-alueena, ja sitä on käsitelty myös omana kehittämishankkeenaan viitesuunnitelman hankekorteissa.

Alueen kehittämisen tueksi käynnistetään idea-/laatukilpailu aseman koulun alueen toteuttamiskelpoisen suunnitelman löytämiseksi asemakaavoituksen pohjaksi.

Kilpailua varten laaditut tavoitteet tuodaan vuoden 2024 lopulla kaupunginhallitukselle päätöksentekoon, jotta kilpailu voidaan käynnistää vuoden 2025 alkupuolella. Kilpailun alustava aikataulu on 2-5/2025.

5 JATKOTOIMENPITEET

5.1 Seuranta ja päivitys

Hankekortteja päivitetään säännöllisesti. Tavoitteena on, että viitesuunnitelman priorisointi sisällytetään vuosittaiseen kaavoitusohjelmaan osaksi kaavoituksen palvelulupausta, jolloin viitesuunnitelmaa päivitetään vuosittaisen kaavoitusohjelman ja maankäytön toteuttamisohjelman hyväksymisen (kh) yhteydessä aina kaavojen valmistumiseen asti.

Viitesuunnitelmaa voidaan hyödyntää myös osana vuosittaisen talousarvion laadintaa ja investointien suunnittelua.

Linja-autoliikenteen aseman sijainnin selvittäminen tarkentuu rakentamisen ja katujen ja yhteyksien kehittämiskohteiden käynnistyessä.

6 TYÖRYHMÄ

tekijät, Hyvinkään kaupunki
kaavoituspäällikkö Anitta Ojanen
liikenneinsinööri Kimmo Kiuru
kaava-arkkitehti Mirka Karttunen
kaava-arkkitehti Mika Ahonen
kartta-aineisto harjoittelija Noel Apell
havainneaineistot Arkkitehtitoimisto Nembi Oy,
arkkitehti Tomi Jaskari

ohjausryhmä, Hyvinkään kaupunki
kaupunkikehitysjohtaja Marko Kankare

