



Hyvinkää

3



Urbaanin ja luonnonläheisen elämän synergiaa

Kulttuurin ja puhtaan ilman rautatiekaupunki

Hyvinkää on Helsingin ja Tampereen välisen reitin varteen muodostunut noin 46 000 asukkaan kasvukaupunki Pohjois-Uudellamaalla. Paikkakunnalla on ollut asutusta jo satoja vuosia, mutta Hyvinkää on suhteellisen uusi, vuonna 1917 perustettu kunta. Sen kehitykseen ovat vaikuttaneet suuresti hyvät liikenneyhteydet sekä edullinen sijainti reilun puolen tunnin auto- ja junamatkan päässä sekä pääkaupunkiseudusta että Hämeenlinnasta. Hyvinkää onkin tunnettu rautatiehistoriastaan, ja kaupungissa sijaitsee Suomen Rautatiemuseo nykyisin vain tavaraliikennettä palvelevan Hanko–Hyvinkää–radan varressa. Kaupungin halki kulkeva päärata on tärkeä osa Hyvinkäätä, josta tuhannet asukkaat käyvät päivittäin pääkaupunkiseudulla töissä. Asemarakennus on yhä alkuperäinen 150 vuotta vanha puurakennus. Moderni valkoinen kirkko on toinen Hyvinkään tunnettu rakennus. Myös VR:n entiseltä Hyvinkään keskuspuutarhalla lähtöisin oleva rautatieomenapuu *Malus Hyvingiensis*, joka koristaa monia Suomen rautatieasemia, juontaa juurensa Hyvinkäältä.



1800- ja 1900-lukujen taitteessa Hyvinkää tunnettiin puhtaan ja terveellisen ilman kaupunkina, ja kaupungissa toimineessa parantolassa eli sanatoriossa, joka nykyään toimii pääterveyskeskuksena, kävi asiakkaita Venäjältä asti. Hyvinkäällä on yhä lukuisia mäntymetsäisiä ulkoilualueita ja puistoja, kuten Tanssikallio ja Sveitsin puisto. Kaupunkilaisille tarjottavat liikuntapalvelut ovat muutenkin Hyvinkäällä monipuoliset ja helposti saavutettavissa lähellä kaupungin ydintä. 1800-luvun lopulla perustettiin kaupunkiin villatehdas, jonka punatiilliset tehdasrakennukset palvelevat nykyään yritys-, kulttuuri- ja taidetoiminnan keskuksena. Kuvataide on tullut osaksi Hyvinkäätä muun muassa kaupungissa vaikuttaneiden Helene Schjerfbeckin ja Tyko Sallisen myötä, ja taideaineet näkyvät yhä esimerkiksi Hyvinkään koulutustarjonnassa.

Hyvinkää on tiivis kaupunki, jossa painopiste on kuitenkin luonnonläheisyydessä ja omakotitaloasumisessa. Kaupunki tarjoaa asukkaalleen rauhallisen asuinympäristön, jossa kaupungin eheä rakenne ja hyvät joukkoliikenneyhteydet mahdollistavat liikumisen kestäväillä kulkutavoilla.



Visio

Kestävien valintojen suunnannäyttäjäksi

Hyvinkään kaupunkistrategiassa on määritelty visio vuodelle 2017. Vuonna 2017 Hyvinkää on kasvava, vetovoimainen, viihtyisä ja turvallinen keskus metropoli-alueella. Tavoitteena on lisätä kaupungin sidosryhmien ja kaupunkiorganisaation välistä vuorovaikutusta, uudistaa ja kehittää palveluja, lisätä kaupungin viihtyisyyttä sekä tarjota monipuolista ja laadukasta asumista ja vapaa-ajan- ja kulttuuripalveluja. Kaupunki haluaa monipuolista elinkeinoelämää ja tukea avainalojen kehitystä, ja myös kuntayhteistyötä halutaan korostaa entisestään. Kaiken kaikkiaan kaupunkistrategia tähtää Hyvinkään houkuttelevuuden lisäämiseen, niin asukkaiden kuin yritystenkin suhteen. Hyvinkää on myös ollut aktiivinen valtakunnallisten energia- ja ilmastotavoitteiden saavuttamisessa, jotka on sisällytetty kaupungin energia- ja ilmastostrategiaan sekä energiatehokkuusohjelmaan.

Hyvinkään kaupunkistrategia on hyvin linjassa pyöräilyn ja kävelyn edistämisen kanssa. Euroopan esimerkit ovat osoittaneet, että pyöräilyn ja kävelyn suosiminen lisää kaupungin viihtyisyyttä, mikä puolestaan houkuttelee paikkakunnalle enemmän asukkaita ja yrityksiä. Asukkaiden ottaminen mukaan kävely- ja pyöräilyolosuhteiden kehittämiseen on ollut avaintekijä myös monessa Euroopan kaupungissa. Vahva tahtotila ja kaupunkilaisia osallistuttava kehittäminen yhdessä tiiviin maankäytön, kaupungin pienen koon ja viihtyisän ympäristön kanssa ovat omiaan viemään Hyvinkään pyöräilyn kärkikaupunkeihin Suomen ja Pohjoismaidenkin tasolla.

1

Hyvinkää on kaupunki, jossa kaupunkielämä ja luonnonläheisyys yhdistyvät luontevalla tavalla. Tätä vahvuutta tulee käyttää hyödyksi.

Tulevaisuudessa Hyvinkäällä on mahdollisuus erottua urbaanina mutta luonnonläheisenä, kestävien valintojen kaupunkina.

Vision suhteen on tärkeää miettiä myös itse elämää kaupungissa. Tällä hetkellä Hyvinkäällä ei ole erityisen vahvaa ja erottuvaa identiteettiä ja imagoa. Hyvinkään olisi mahdollista hyödyntää nykyistä paremmin vihreää mutta tiivistä kaupunkikennettään, monipuolisia liikuntamahdollisuuksia, historiaansa terveyden kaupunkina, toimivaa joukkoliikennettä, uutta vetovoimaista keskustaansa ja kulttuuritarjontaansa sekä erinomaisia edellytyksiään edistää pyöräilyä.

Näistä tekijöistä voidaan löytää Hyvinkään vahvuudet ja omaleimaisuus. Hyvinkää voidaan nähdä puistomaisena kaupunkina, jossa on houkuttelevat pyöräily- ja kävelyolosuhteet sekä toimiva joukkoliikenne niin sisäisesti kuin raideyhteyksien kautta pääkaupunkiseudullekin. Hyvinkäällä on potentiaalia erottua kaupunkina, joka tarjoaa puhdasta, aktiivista ja viihtyisää kaupunkielämää, ja jossa yhdistyvät kaupunkielämä ja luonnonläheisyys luontevalla tavalla. Tulevaisuudessa Hyvinkää voitaisiin tuntea parhaiten urbaanina mutta luonnonläheisenä, kestävien valintojen kaupunkina.



Mittareilla vauhtia kehitystyöhön

Hyvinkäällä on vuonna 2010 valmistunut liikennejärjestelmäsuunnitelma, joka kattaa kaikki liikennemuodot ja jossa esitetään konkreettisia toimenpiteitä liittyen esimerkiksi keskustan rauhoittamiseen autoliikenteeltä sekä kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen. Tavoitteiden lisäksi on hyvä asettaa kuitenkin mittareita, joiden suhteen tavoitteiden saavuttamista mitataan. Esimerkiksi Kööpenhaminassa ollaan selkeiden ja mitattavien tavoitteiden avulla päästy maailman huipulle, sillä ne vauhdittavat suunnitelmien täytäntöönpanoa ja toimivat motivaattoreina kehitystyölle. Hyvinkäällä numeerisia tavoitteita pyöräilyn ja kävelyn edistämiseksi ei ole asetettu, sillä liikennemääristä ja kulkutapaosuuksista ei ole omaa mitattua tietoa. Laskentojen avulla saataisiin hyödyllistä tietoa pyöräilyn ja kävelyn nykytilasta, jolloin myös tavoitteet voidaan asettaa oikealle tasolle.

Maankäyttö

Tiiviys ja suurimmat työnantajat valttikorttina

Hyvinkään maankäyttö on keskittynyt rautatieaseman ympärille rajautuen valtatie 3:een ja 25:een. Alle kolmen kilometrin etäisyydellä keskustasta asuu 80 % ja kilometrin sisällä 20 % väestöstä. Suurin työpaikka-alue, Sahanmäki, sijaitsee kaupungin pohjoispuolella vajaan kahden kilometrin päässä keskustasta. Myös toinen merkittävä teollisuusalue, Hiiltomo, sijaitsee vain muutaman kilometrin päässä keskustasta kaupungin länsipuolella. Kaiken kaikkiaan Hyvinkää on hyvin tiivis kaupunki, ja suurimmat työpaikka-alueet sekä rautatieasema ovat saavutettavissa jalan tai pyörällä. Tätä havainnollistaa se, että keskivertopyöräilijä pyöräilisi Hyvinkäällä varttitunnissa kaupungin laidalta toiselle laadukasta pyöräilyn pääväylää pitkin. Aivan kaupungin laidalta keskustaan puolestaan pääsisi hyviä kävelyväyliä pitkin jalan noin puolessa tunnissa.

Hyvinkäällä toimii useita suuria teollisuusyrityksiä, mikä luo hyvät edellytykset edistää kävelyä ja pyöräilyä yhteistyössä yritysten kanssa. Suuren työnantajan kautta on mahdollista tavoittaa helposti laaja joukko työmatkalaisia, ja esimerkiksi Geneven ja Strasbourgin esimerkit osoittavat, että yrityksillä voi olla iso rooli kaupunkilaisten liikkumistottumuksien muuttamisessa. Työmatkoissa piilee suurin potentiaali kaupungin sisäisten henkilöautomatkojen vähentämisessä. Työntekijöiden aktivointi kävelemään ja pyöräilemään on myös yritysten etujen mukaista, sillä edistämällä lihasvoimaista työmatkaliikkumista parannetaan työntekijöiden työssä jaksamista, vähennetään sairauspoissaolojen määrää, vähennetään autojen pysäköintitilan tarvetta sekä parannetaan yrityskuvaa.

Yhdessä yritysten kanssa on mahdollista vaikuttaa tehokkaasti kaupunkilaisten työmatkaliikkumiseen.

Kaupunki voisi aktiivisella yhteistyöllä Hyvinkään työnantajien kanssa pyrkiä vähentämään henkilöauton käyttöä kaupungin sisäisillä työmatkoilla. Hyvinkään kaupunkistrategian tavoitteena on houkuttaa alueelle uusia työnantajia ja työntekijöitä. Pyöräily- ja kävelyolosuhteita parantamalla entisestään Hyvinkää voisi pyrkiä erottautumaan kaupunkina, jossa työmatkat sujuvat kätevästi kävellen tai pyörällä ja työntekijät ovat aktiivisia ja hyvinvoivia.

Hyvinkään nykyinen maankäyttö tukee kestävien liikennemuotojen käyttämistä, ja suurten työpaikka-alueiden liittymistä asuinalueisiin ja kaupungin keskustaan tulisi jatkossa vahvistaa laadukkaiden pääväylien avulla. Yhteistyössä työnantajien kanssa työntekijöiden matkaketjuista on mahdollista saada sujuvampia, kun nopealta pääväylältä pääsee jättämään pyöränsä lähelle työpaikkaa turvalliseen pyöräpysäköintiin ja työpaikka tarjoaa esimerkiksi suihkutilat. Työmatkapyöräilyn tukemiseen on monia keinoja yrityksen yhteiskäyttöpyöristä pyöräilijöiden ja kävelijöiden kilometrikorvauksiin.



2

Lähes koko Hyvinkään kaupunkirakenne mahtuu kolmen kilometrin säteen sisään keskustasta. Tärkeimmät työpaikka-alueet (sinisellä kartalla) ovat lähellä asuinalueita. Uudet asuinalueet etelässä (violetilla kartalla) jäävät puolestaan kaupunkirakenteen ulkopuolelle.

Matalaresoluutioinen versio!

Willa tuo elämää keskustaan

Vaikka kaupungin ohi kulkee kaksi vilkasta autoliikenteen väylää, Hyvinkäällä on haluttu keskittyä kehittämään vetovoimaista kaupunkikeskustaa eikä valtateiden varteen ole rakennettu autoliikenteen suosimia hypermarketteja. Aivan kaupungin keskustaan on valmistumassa uusi kauppakeskus Willa ja Ykköskortteli, joissa tulee olemaan niin kauppaa, palveluita, yritystoimintaa kuin asutustakin. Keskustan vetovoimaisuus on tärkeää edistettäessä pyöräilyä ja kävelyä, ja Hyvinkäällä tähän on kiinnitetty hyvin huomiota. Kaupunki haluaa houkuttaa ihmisiä keskustaan automarkettien sijaan.

Toisinaan keskustan vetovoimaisuus heikkenee kauppojen sulkemisaikojen jälkeen, ja myös talvisin keskustassa on vähemmän ihmistä. Suuria kauppakeskuksia rakennettaessa on tärkeää pitää huolta siitä, että keskustan autioitumisvaaraa ei ole. Eri-tyyppisen ongelmallisia ovat kauppakeskusten niin sanotut passiiviset julkisivut, joissa ei ole kauppojen ja ravintoloiden ovia tai näyteikkunoita, sillä ne on suunnattu kaupakeskusten sisätiloihin. Willaan ja Ykköskortteliin on tulossa myös asumista, mikä auttaa pitämään keskustan eloisana myös aukioloaikojen ulkopuolella. Eri toimintojen sekoittaminen onkin erittäin suositeltavaa, sillä se lyhentää matkojen etäisyyksiä ja mahdollistaa useampien matkojen tekemisen kävellen tai pyörällä.



Havainnekuva: CaPman Finesco 2010

Uudella kaupunginosalla maailmankartalle

Suurin uudisrakennushanke Hyvinkäällä tällä hetkellä on uuden kaupunginosan rakentaminen etelään valtatie 25:n eteläpuolelle, noin neljän kilometrin päähän kaupungin keskustasta. Metsäkaltevan uusi noin 5 000 asukkaan kaupunginosa tulee sijoittumaan hieman irralleen muusta kaupunkirakenteesta valtatie 25 muodostaman estevaikutuksen vuoksi. Metsäkaltevan alueen jälkeen kaupungin on suunniteltu laajenevan Palopurulle pääradan varteen noin kuuden kilometrin päähän keskustasta. Palopuron alueelle on tulossa yhteensä noin 10 000 asukasta ja työpaikkaa.

Edellä mainitut uudet kaupunginosat ovat sijaintinsa vuoksi haaste pyöräilyn ja kävelyn edistämisen kannalta, sillä Euroopan parhaissa pyöräily- ja kävelykaupungeissa suositaan kasvamista sisäänpäin. Haasteet tulisi pyrkiä kääntämään mahdollisuuksiksi. Oikein suunniteltuina uusista asuinalueista voi muodostua kestävä kehityksen edelläkävijöitä mitä tulee asumiseen, liikkumiseen ja elämiseen. Palopuron asuinalueella on mahdollista soveltaa uusia ja innovatiivisia maankäytön ja liikennesuunnittelun käytäntöjä, jotka suosivat pyöräilyä ja kävelyä. Niihin kuuluvat muun muassa tiivis maankäyttö, autoliikenteen ohjaaminen kehätielle, sektorimalli, katuverkon selkeät eri hierarkiatasot, toimintojen sekoittaminen sekä suorat, nopeat ja viihtyisät pyörä- ja kävelyväylät. Esimerkkiä voi ottaa vaikkapa Alankomaista Houtenin kaupungista, joka on Hyvinkään kokoinen.

Hyvien käytäntöjen soveltaminen uudisrakentamisessa voi toimia pyöräilyä ja kävelyä suosivan liikennekulttuurin alullepanijana koko kaupungin alueella. Uusi viihtyisä ja edistysellinen kaupunginosa voi parhaimmillaan muodostua yhdeksi kaupungin tuntomerkeksi ja vetonaulaksi, joka houkuttelee Hyvinkäälle niin vierailijoita kuin asukkaita ja yrityksiäkin.

3

Uudet kaupungin ytimeen valmistuvat kauppakeskukset tuovat vetovoimaa ja eloa Hyvinkään melko hajanaiseen keskustaan. Keskustan rakenne tiivistyy ja kaupunkiin muodostuu selkeä keskipiste, joka houkuttelee ihmisiä viettämään aikaansa kaupunkitiloissa.

Hyvien käytäntöjen soveltaminen uudisrakentamisessa voi toimia pyöräilyä ja kävelyä suosivan liikennekulttuurin alullepanijana.

Liikennejärjestelmä

Kehätieajattelulla kohti kestäväää liikennejärjestelmää

Hyvinkää on kehittynyt Helsinki-Tampere pääradan ympärille. Länsipuolella kulkee valtatie 3, etelässä kaupunkia puolestaan rajaa Porvoon ja Hangon välinen valtatie 25 ja pohjoispuolella Pohjoinen Kehätie. Itään on suunnitteilla rakentaa Itäinen Kehätie. Näiltä teiltä kaupungin keskustaan kulkee säteittäisesti Pohjoinen ja Läntinen Yhdystie, Kalevankatu sekä Sillankorvankatu ja Jokelantie, jotka toimivat sisääntuloväylinä. Kaupungin diagonaalien ja samalla pääkadun muodostavat lounaasta koilliseen kulkevat Uudenmaankatu ja Hämeenkatu. Liikennemäärät ovat Hyvinkäällä melko tasaisesti jakautuneet kaupungin kaduille. Läntinen Yhdystie ja Sillankorvankatu ovat liikennemääriltään suurimmat kadut yli 12 000 ajoneuvolla vuorokaudessa; Hämeenkadulla, Urakankadulla, Jokelantien eteläpäässä, Kauppalankadulla sekä Kalevankadun ja Uudenmaankadun liittymän läheisyydessä on vuorokaudessa yli 10 000 ajoneuvoa.

Hyvinkäällä on tehty suunnitelmia autoliikenteen selkeyttämiseksi ja sen haitallisten vaikutusten minimoimiseksi. Kaupungilla on suunnitelma kolmen autoliikenteen kehätien kokonaisuudesta, joista ulommainen kiertää kaupunkia kaupunkirakenteen laidalla ja sisimmäinen puolestaan uutta, suunnitteilla olevaa kävelypainotteista ydinkeskustaa. Keskimäinen kehätie sijoittuu näiden kahden kehän väliin. Suunnitelmaan kuuluu myös Hämeenkadun muuttaminen joukkoliikennekaduksi ydinkeskustassa. Kehätiet helpottavat toteutuessaan painetta kaupungin keskustassa, jonne liikeneruuhkat tällä hetkellä sijoittuvat ja joka on erityisesti kävelyn kannalta kaupungin kriittisin kohta. Liikenteen ohjaaminen ja keskittäminen kaupunkia kiertävälle kehätielle rauhoittaa muuta katu ympäristöä ja tekee autoliikenteen samalla sujuvammaksi ja selkeämmäksi. Hyvinkään kehätiesuunnitelma onkin malliesimerkki nykyaikaisesta autoliikenteen suunnittelusta, ja sen toimivuus tulee varmistaa aktiivisella ja tehokkaalla autoliikenteen ohjauksella.



Arvot ja liikennepolitiikka näkyviin katuverkolle

Euroopassa pyöräilyä ja kävelyä edistetään myös kasvattamalla autoilun kynnystä kävelyn ja pyöräilyyn nähden. Useissa kaupungeissa tämä on saavutettu yhdistämällä kehätiesuunnitelmiin niin sanottu sektorimalli, jossa autoilu kaupungin sektorilta toiselle on sallittua vain kehätien kautta. Sektorirajat saa ylittää kävellen, pyörällä ja joukkoliikenteellä. Kaupungin keskustaan pääsee autolla aivan kuten ennenkin, mutta kävelyn ja pyöräilyn kilpailukyky autoon nähden kasvaa. Monissa kaupungeissa näiden kahden mallin yhdistelmää on vaikea soveltaa jälkikäteen olemassa olevaan rakenteeseen, mutta Hyvinkäällä sektorimallin käyttöönottoa on syytä pohtia. Rautatiet yhdessä Hämeenkadun kanssa jakavat luonnostaan kaupungin jo nyt ikään kuin eri sektoreihin.

Autoliikenteen kierrättäminen kehätien kautta ja tehokas ohjaaminen keskustan pysäköintilaitoksiin varmistaisivat sen, että ydinkeskustan kehätien autoliikenne pysyisi minimissään, keskustan kävelyolosuhteet paranisivat ja pyöräilystä voisi tulla aidosti vaihtoehto yksityisautoilulle. Autoliikenteellä ei ole tälläkään hetkellä montaa rautateiden ylittämipaikkaa, mutta suoria kävely- ja pyöräilyä tulee kehittää entisestään ja vähentää rautateistä aiheutuvien luonnollisten sektorirajojen estevaikutusta kävelylle ja pyöräilylle.

Myös sektorirajojen välissä on syytä pohtia katuverkon uudelleenjäsentämistä. Asuinkatujen rauhoittaminen hidas- ja pihakaduiksi on varteenotettava vaihtoehto laajalti Hyvinkäällä. Kadun hierarkian tulisi liikenneympäristössä näkyä autoilijalle yksiselitteisesti, jolloin esimerkiksi ajonopeus ja ajotyyli suhteutetaan automaattisemmin väylän tyyppiin.

4

Hämeenkadun rauhoittaminen läpiajoliikenteeltä mahdollistaisi keskustan kävelyolosuhteiden kehittämisen. Myös kaupan toiminnoista muodostuu selkeämpi kokonaisuus, kun ne voidaan sijoittaa paremmin toisiinsa hyvillä kävely-yhteyksillä. Keskustan rauhoittaminen autoliikenteeltä vaikuttaisi ennen kaikkea kaupunkielämän laatuun.

5

Hyvinkäällä on jo kehitetty kehätiesuunnitelmaa, joka ohjaisi autoliikennettä keskustan sijaan kaupungin kehille. Hyvinkäällä voitaisiin soveltaa myös niin sanottua sektorimallia, jossa autoliikenne ylittää kaupungin sektorit pääsääntöisesti keskimäisen kehätien kautta (siniset nuolet kartalla). Ohiajoliikenne ohjattaisiin uloimmalle kehätielle (punaiset nuolet). Autolla pääsisi edelleen yhtä hyvin keskustaan, jossa ajoneuvoliikenne olisi tehokkaasti ohjattu pysäköintilaitoksiin ydinkeskustan kehältä. Karttaan on merkitty mustalla rautatiet sekä Hämeenkatu.

Matalaresoluutioinen versio!

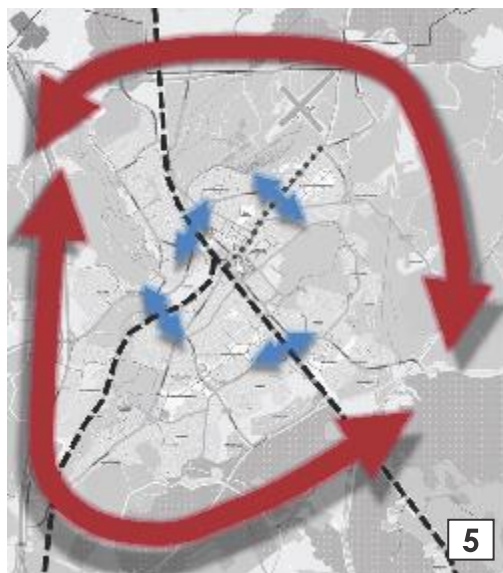
Hyvinkään kehätiesuunnitelma on malliesimerkki nykyaikaisesta autoliikenteen suunnittelusta.



6



7



5

Karttapohja: OpenStreetMap contributors, CC-BY-SA

6 & 7

Rautatieasemalla pyöräpysäköintiä on ihanteellisesti aivan raiteiden vieressä. Pysäköinnin kysyntä on kuitenkin suurempi kuin tarjonta, myös talvella. Ympärivuotiseen pyöräilyyn voidaan rohkaista nostamalla pyöräpysäköinnin laatutasoa sekä määrää. Valinnasta käyttää pyörää ja joukkoliikennettä yksityisautoilun sijaan tulisi palkita hyvällä palvelutasolla, esimerkiksi katoksellisella, turvallisella ja riittävällä pyöräpysäköinnillä.

Matkaketjut sujuviksi

Hyvinkään joukkoliikennejärjestelmä on pienen kaupungin mittakaavassa hyvä ja toimiva. Rautatieasemalta lähtee kaksi junaa tunnissa sekä Helsingin että Hämeenlinnan suuntaan, ja paikallisliikenteessä toimii kuusi bussilinjaa, jotka kuljettavat vuosittain 625 000 matkustajaa. Hieman yli 10 % eli noin 5 000 hyvinkääläisistä pendelöi Helsinkiin ja 1 000 puolestaan Hämeenlinnaan. Määrä vastaa yli neljäsosaa kaikista työllisistä. Työmatkasukkuloijien suuri määrä näkyy erityisesti rautatieasemalla, jossa liityntäliikenne on vilkasta. Merkittävä osa liityntäliikenteestä tapahtuu polkupyörällä, joten Hyvinkään rautatieaseman noin 800 pyöräpysäköintipaikkaa ovat ahkerassa käytössä. Pyöräpysäköintiä sijaitsee runsaasti ihanteellisesti aivan laitureiden vieressä, mikä houkuttelee käyttäjiä, ja kysyntää tuntuukin parhailla paikoilla olevan enemmän kuin tarjontaa. Osa matkustajista ajaa rautatieasemalle autolla kuitenkin kilometrinkin pituisen matkan, joten potentiaalia pyöräilyn lisäämiseen löytyy.

Erityisesti viiden kilometrin säteeltä rautatieasemalle autoilevia pendelöijä voitaisiin houkuttaa pyöräilyn pariin panostamalla pyöräilyn päivöilyin ja pyöräpysäköinnin laatuun rautatieasemalla. Katettu ja turvallinen pyöräpysäköinti vie autopysäköintiä vähemmän tilaa ja kannustaa pyöräilemään. Kaupunkilaisia tulisi palkita siitä, että he liikkuvat kestävämmillä kulkutavoilla tarjoamalla rautatieasemalla huippuluokan palvelutasoa. Talvella osa pyöräilijöistä siirtyy auton käyttäjiksi, ja erityisesti heidän liikkumistottumuksiin voidaan vaikuttaa hyvin kunnossapidetyillä pyöräilyn päivöilyllä sekä hyvillä, myös talvella laatutasonsa säilyttävillä, pyöräpysäköintitiloilla.

Ilmainen tarjonta luo kysyntää pysäköinnissä

Autopysäköintiä Hyvinkäällä on tällä hetkellä kadunvarsilla sekä muutaman päivittäistavarakaupan suuryksikön pysäköintihallissa, mutta määrän ei tällä hetkellä katsota vastaavan kysyntää. Uuden kauppakeskuksien myötä keskustaan onkin suunnitteilla lähes 2 000 uutta ilmaista autopaikkaa. Tavoitteena on muun muassa se, että eri liikkeiden välillä ajaminen vähenisi ja autoa voisi pitää samassa pysäköintilaitoksessa koko asiointimatkan ajan. Määrä tuntuu suurelta, erityisesti mikäli tarkoituksena on edistää kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä. Tavoitteeksi tulisi ennemmin ottaa se, että ihmiset saapuisivat kauppakeskustaan ensisijaisesti näillä kestävämmillä kulkutavoilla. Ilmaiset pysäköintipaikat aivan keskustan ytimessä houkuttelevat autoilemaan. Vaikka autopysäköintiä tulee keskustassa ollakin tarjolla, lähettää näin suuri ilmaisten pysäköintipaikkojen määrä ristiriitaisen viestin kaupungin asukkaille verrattuna tavoitteisiin edistää kävelyä ja pyöräilyä. Tulee muistaa, että pyöräily ja kävely ovat Hyvinkäällä lyhyiden etäisyyksien ansiosta suurelle osalle kaupungin asukkaita todellinen vaihtoehto henkilöauton käytölle. Tämä potentiaali tulee ottaa hyödyksi.

Kävely

Kävelijät keskustan elinehto

Hyvinkäällä keskustamaista ympäristöä on kaupungin kokoon nähden melko laajalti, sillä kaupan toimintoja on levittäytynyt pitkälle Uudenmaankadulle, Hämeenkadulle ja Kauppalankadulle. Tämä tuo eloa pääkatujen varsille, mutta aiheuttaa samalla sen, että Hyvinkään keskustan rakenne on hyvin hajanainen. Kauputorin ympäristö liikerakennusten välissä on kävelyaluetta, johon kuuluvat muun muassa Kirjasto-aukio ja Jussinmäki. Myös Vanhan Villatehtaan alue on mielenkiintoinen kävelykohde, mutta jää vilkkaan Torikadun erottamana hieman erilleen muusta kävelyalueesta. Kaupungin keskustasta tuntuu puuttuvan niin sanotusti keskipiste, joka kokoaisi hyvinkääläisiä yhteen ja toimisi eräänlaisena kaupunkilaisten "olohuoneena". Keskustaan rakennettava keskustakortteli muuttanee tilannetta lähitulevaisuudessa tuoden dynaamisuutta hajanaiseen keskustaan. Viihtyisiä kaupunkitiloja ja kävelyväyliä luomalla ydinkeskustan läpiympäristö ja erityisesti rautatieaseman seutu saataisiin paremmin liitetyksi tulevaan kauppakeskukseen. Tähän liittyy oleellisesti keskustan rauhoittaminen autoliikenteeltä, jolloin kulkeminen esimerkiksi Hämeenkadun yli helpottuu. Tällä hetkellä vihreitä valoja joudutaan odottamaan melko kauan.

Kävelylle ei Hyvinkäällä ole määritelty mitään erityistä roolia ja jalankulun merkitystä ja kävelykaupungin käsitettä on ollut vaikea hahmottaa päätöksenteossa. Kävelyn merkitys kaupungeille on kuitenkin huomattava. Kävely ja hyvä kaupunkielämä ovat lähes synonyymejä toisilleen. Kävely synnyttää kaupunkielämää ja toisinpäin, joten ne ovat sekä toistensa edellytyksiä että seurauksia. Hyvinkäällä kävelykeskusta voisi parhaimmillaan tarkoittaa sykkivää, eloisa ja houkuttelevaa oleskelu- ja asointiympäristöä, joka ei olisi vain kaupungin osa, jossa käydään kun tarvetta esiintyy. Kävelykeskustasta muodostuu kaupungin sydän, jonne tullaan viettämään aikaa, viihtymään ja tapaamaan ihmisiä. Kävelyyhin ei tule suhtautua vain muiden toimintojen sivutuotteena, sillä kävelijät itse asiassa luovat kaupungin.



8

Houkutteleva kävely-ympäristö

Monipuolisten ja luovien kaupunkitilojen sekä designin avulla ihmiset saadaan puolestaan kävelemään pidempiä matkoja sekä viettämään enemmän aikaa kaupungin olohuoneissa. Hyvinkään katukuvaa katsellessa saa kuvan aktiivisesta vanhemmasta väestöstä, joille levähdyspaikkojen tarpeeksi tiheä sijoittelu on tärkeää. Yksinkertainen ja helppo tapa on pienten niin sanottujen taskupuistojen käyttö. Euroopassa Odensen kaupungissa on otettu kävelystrategiaan mukaan tärkeänä osana myös sosiaalinen aspekti, mikä tarkoittaa muun muassa kohtaamis- ja tutustumispaikkojen sijoittelua kävelyväylille eri väestöryhmien tarpeet huomioiden. Hyvinkää on jo nyt erittäin vihreä kaupunki, ja levähdys- ja kohtaamispaikkojen varmistaminen myös pääkatujen varsilla olisi helppo tapa palvella erityisesti vanhempaa väestöä ja jatkaa Hyvinkään puistomaista ilmettä läpi kaupungin. Viihtyisiä oleskelu- ja istumapaikkoja kaivattiin myös asukkaiden olosuhdekyselyn vastauksissa.

8

Kävelijät puhaltavat kaupungin henkiin, ja heidän tulisi olla erityisasemassa kaupungin keskustassa. Euroopan esimerkkikaupungeissa vallitsee kaikissa käsitys siitä, että kävelijä on kuningas ydinkeskustassa. Tämä ajattelutapa tulisi paremmin omaksua myös Hyvinkäällä, jotta keskustan kävelyolosuhteita voidaan kehittää.

9 & 10 & 11

Riittävät istumismahdollisuudet sekä ilahduttavat yksityiskohdat kävelyväylien varsilla houkuttelevat kävelemään pidempiä matkoja sekä palvelevat erityisesti lapsia ja iäkkäitä. Kaupunkielämän kannalta tärkeitä ovat myös kohtaamispaikat.



9



10

Matalaresoluutioinen versio!

Kävely ja kaupunkielämä ovat lähes synonyymejä toisilleen.



11



12

Lukuisat ulkoilualueet aktivoivat kaupunkilaisia

Hyvinkään tunnetuimpia ulkoilualueita ovat Sveitsin puisto ja hiihtokeskus sekä Hyvinkään Golf muutaman kilometrin päässä kaupungin keskustasta, sekä pääkaupunkilaistenkin suosiossa oleva Kytäjä Golf Kytäjän kylässä 16 kilometrin päässä kaupungista. Lisäksi Hyvinkäällä on lukuisia liikunta- ja urheilupuistoja suosittua maauimalaa unohtamatta. Hyvinkäällä pääsee helposti ja nopeasti nauttimaan luonnonmaisemista kauniissa mäntymetsissä, sillä erilaisia kävelyreittejä löytyy useita. Talvella hiihtäjiä palvelee Internetissä latujen kunnosta kertova latukartta sekä viikonloppuisin auki olevat majat, jotka tarjoavat välipalaa hiihtäjille. Hyvät vapaa-ajan virkistytymismahdollisuudet ovat myös tärkeä osa kaupunkilaisten aktivoimisesta, ja Hyvinkäällä erilaisten virkistytymisalueiden tarjonta on laaja, ja lenkki- ja hiihtoreiteille pääsee helposti asuinalueiden läheltä. Tehokkaan markkinoinnin voimaa ei tule aliarvioida kannustettaessa ihmisiä liikkeelle. Ulkoilu- ja vapaa-ajan tapahtumien kautta voidaan vaikuttaa myös työmatkaliikkumiseen.

12

Hyvinkäällä on erinomaiset ulkoilumahdollisuudet ja erilaisille kävely- ja hiihtoreiteille pääsee kätevästi aivan kaupungin laidalta. Markkinoinnin keinoin erilaiset ulkoilureitit voidaan tuoda paremmin asukkaiden tietoisuuteen. Kuvassa kaupunkirakenteen sisään jäävä Tanssikallio.

Pyöräily

Yhtenäisyys ja selkeys parantavat pyöräilykokemusta

Hyvinkää on otollinen pyöräilykaupunki sen tiiviin rakenteen vuoksi, ja kaupungin pyöräilyolosuhteet ovat varsinkin kesällä hyvät. Kaupungissa on noin 200 kilometriä pyöräteitä, joista noin neljä kilometriä on keskustassa sijaitsevaa eroteltua pyörä- ja kävelytietä. Hyvinkäällä pyöräilyyn on panostettu jo monen vuoden ajan rakentamalla lisää pyöräteitä, ja myös kaupunkilaiset arvostavat kaupungin tavoitteita pyöräilyolosuhteiden parantamiseksi. Asukaskyselyssä asukkaat arvostivat sitä, että pyörällä pääsee lähes joka paikkaan ja pyöräily Hyvinkäällä on nopeaa. Pyöräilyn kulkutapaosuus on kunnioitettavat 14 % ja Hyvinkäällä on helppo pyöräillä, mutta potentiaalia kaupungilla olisi paljon suurempaankin osuuteen. Hyvinkääläisten pyöräilyolosuhteita voidaan parantaa merkittävästi pienilläkin toimenpiteillä.

Uudenmaankatua ja keskustaa pidettiin asukaskyselyssä ongelmallisena pyöräilyn kannalta, ja niiden ongelmakohtiin puuttamalla voidaan parantaa pyöräilykokemusta. Tähän onkin tulossa kaupungilta parannusta. Keskustassa kävelylle ja pyöräilylle varattu tila on liian kapea molempien käyttöön, mistä aiheutuu konfliktitilanteita. Kävelijät kulkevat keskustassa usein pyöräväylillä. Keskustan pyöräilyolosuhteita sekä risteysjärjestelyitä tulee parantaa pyöräilijän kannalta, sillä pyöräilijä joutuu usein käyttäytymään liikenteessä kuin kävelijä, mikä ei ole tarkoituksenmukaista. Lisäksi keskustan läpi pyöräilemisen tulisi olla mahdollista ilman, että katua tarvitsee ylittää useita kertoja. Myös keskustan pyöräpysäköintijärjestelmään toivottiin selkeyttä ja johdonmukaisuutta, jotta pyöräilijä voi luottaa saavansa pyöränsä pysäköityä asiointikohteensa lähelle.



13

Keskustan pyöräilyolosuhteet ovat Hyvinkään kompastuskivi, ja kaupungin suunnitelmassa onkin parantaa pyöräilyn sujuvuutta keskustassa. Kävelijät ja pyöräilijät tulisi vilkkailla väylillä erottaa toisistaan tarpeeksi selkeästi, jotta konfliktitilanteilta välttyään.

Tavoitetasoa nostamalla Hyvinkäällä on mahdollisuus varmistaa asemansa pyöräilykaupunkien kärkikastissa.

Pyöräteitä on määrällisesti paljon ja kattavasti ympäri kaupunkia, mutta laatutaso vaihtelee. Verkoston vaihteleva laatutaso näkyy muun muassa paikoin korkeina reunakivinä, päällystevaurioina, jatkuvuusongelmina ja talvikunnossapidossa. Korkeat reunakivet ja päällystevauriot nousivat kyselyvastauksissa erityisen paljon esille, ne aiheuttavat harmia muillekin kuin pyöräilijöille. Hämeenkadun muuttaminen keskustassa joukkoliikennekaduksi vapauttane katutilaa pyöräilijöiden ja kävelijöiden parempaan erotteluun. Rakennustöiden ajaksi pyöräilijät tulee ohjata selkeästi vaihtoehtoiselle reitille, ja töiden loputtua tulee pitää huoli siitä, että pyörä- ja kävelyväylien uudelleenpäällyttäminen ei jää unohtuiksi. Lisäksi turvalliset pyöräilyyhteydet tulee varmistaa myös lähikyliin, erityisesti Kytäjälle, mikä mahdollistaa työmatkapyöräilyn kauempaakin ja lisää vapaa-ajan pyörämatkailua.



14

Hyvinkään pyöräilyolosuhteisiin ollaan olosuhdekyselyn mukaan pääosin melko tyytyväisiä, mutta arvosanaa laskee se, että hyvä laatutaso ei jatku läpi kaupungin ja käytännöt esimerkiksi risteysalueiden kesken ovat erilaisia.

Nopeat ja korkealuokkaiset pääväylät

Pyräilyyn pääväylien laadun tulee olla huippuluokkaa, ja Hyvinkäällä onkin analysoitu pääväyläverkostoa. Tällä hetkellä Hyvinkään pyöräilyn pääreititsunnitelmaan kuuluu noin viisi poikittaista väylää ja reilu kaksi kertaa enemmän säteittäisiä pyöräilyn pääreititejä. Suunnitelma kattaa käytännössä lähes kaikki kaupungin merkittävät pää- ja kokoojakadut, jotka kulkevat kaupunkimaisessa ympäristössä.

Pyöräilyn pääväylä toimii samoin kuin autoilunkin keräten suuret liikennevirrat laadukkaalle, nopealle ja turvalliselle väylälle. Hyvinkään kokoisessa ja mallisessa kaupungissa määrä ei korvaa laatua, erityisesti jos talvikunnossapitoon käytettävät resurssit ovat rajalliset. Talvikunnossapidon tulee olla jatkuvasti korkeatasoista kaikilla pääväylillä. Myös kyselyn vastauksissa tuli ilmi, että talvikunnossapidon laatu vaihtelee, vaikka laadun onkin koettu viime aikoina parantuneen. Korkeatasoinen pyöräilyn pääväylä on eräänlainen pyöräilyn moottoritie, jolla pyöräily on sujuvaa ja nopeaa, risteävä liikenne on väistämismelvollinen pyöräiliikenteen suhteen, ajosuunnat on yleensä eroteltu toisistaan ja kunnossapito on ensiluokkaista ympäri vuoden.

Hyvinkäällä onkin syytä miettiä tarkkaan sopivaa pyöräilyn pääväylien määrää. Määrän sijaan on syytä keskittyä laatuun, sillä muutama korkeatasoinen, nopea, sujuva ja hyvin kunnossapidetty pääväylä houkuttelee paremmin pyöräilemään kuin esimerkiksi kymmenen jalkakäytävätaisoista pyöräväylää. Talvella ihmiset ovat valmiita kulkemaan useampiakin satoja metrejä kohtalaisissa olosuhteissa, jos he tietävät pääsevänsä nopealle "moottoritiele" ja voivat luottaa sen hyvään kunnossapitoon. Kun pyöräilyn infrastruktuuri on kunnossa, voidaan talvipyöräilyä oudoksuttavat kaupunkilaiset markkinoinnin keinoin saada kokeilemaan ja huomaamaan, että pyöräily on vaihtoehto myös talvella.

15 & 16

Korkealuokkaiset pyöräilyn pääväylät ovat avainasemassa noustaessa pyöräilykaupunkien eliittiin. Hyvinkäällä on olemassa monia oikaisevia viherreititejä ja esimerkiksi radan varsilla olevia suoraa väyliä, joita kehittämällä voidaan tarjota nopeat ja laadukkaat pyöräilyyhteydet keskustan sekä asuin- ja työpaikka-alueiden välillä. (Ylh. Hyvinkää, alh. Houten)

Yleisesti ottaen suunnittelua tulee ohjata ajatus siitä, että pyörä käyttäytyy liikenteessä ajoneuvon tavoin, joten myös väylät tulee suunnitella samalla logiikalla kuin autoliikenteen suunnittelussa. Hyvinkää on jo nyt hyvässä vauhdissa pyöräilyn edistämässä, ja nostamalla tavoitteita ja kriteereitä hieman korkeammalle Hyvinkää voisi toden teolla nousta Suomen pyöräily-ystävällisimpien kaupunkien kärkikastiin.



15



16

Toimenpidesuosituksukset

Kaupunki ja elämä

Kaupunkielämä tavoitteiden asettamisen pohjalle
Kävelyn merkityksen hahmottaminen kaupunkielämän kannalta
Omat vahvuudet paremmin esille ja imagon vahvistaminen

Visio

Tulevaisuudessa erottuminen urbaanina mutta luonnonläheisenä,
kestävien valintojen kaupunkina
Kävely- ja pyöräilylaskennan hyödyntäminen kehitystyön vauhdittajana

Maankäyttö

Tiiviys valttikorttina myös tulevaisuudessa
Keskustan vetovoimaisuuden varmistaminen myös iltaisin
Uusista asuinalueista kestävän suunnittelun suunnannäyttäjiä ja pyöräilyn
ja kävelyn edelläkävijöitä



Liikennejärjestelmä

Kehätie- ja sektorimallien hyödyntäminen kävelyn ja pyöräilyn kilpailukyvyyn nostamisessa

Asuinkatujen rauhoittaminen piha- ja hidaskaduiksi

Matkaketjujen sujuvoittaminen rautatieasemalla tarjoamalla ensiluokkaista pyöräpysäköintiä

Kokonaisvaltaisempi liikennejärjestelmäsuunnittelu perustuen siihen, mitä kulkutapoja halutaan suosia

Keskustan autotopysäköinnin roolin uudelleen määrittäminen

Pyöräily

Liittymäjärjestelyjen parantaminen pitämällä mielessä, että pyörä on ajoneuvo

Keskustan pyöräilyolosuhteiden kehittäminen. Pyöräilijöiden ja kävelijöiden parempi erottelu vilkkailla väylillä

Pyöräilyn pääväylien määrän tarkistaminen

Yhtenäiset laatustandardit pyöräilyn pääväylille, myös talvikunnossapidon suhteen

Pyöräilyn potentiaalin tietoinen ja tehokas hyödyntäminen

Työnantajat aktiivisemmin mukaan kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen

Kävely

Kävelyväylien houkuttelevuuden sekä levähdys- ja kohtaamispaikkojen lisääminen

Kaupunkitilojen monimuotoisuuden lisääminen

Keskustan kävelyalueiden, esimerkiksi KEKO-korttelin ja Willatehtaan, parempi liittäminen toisiinsa