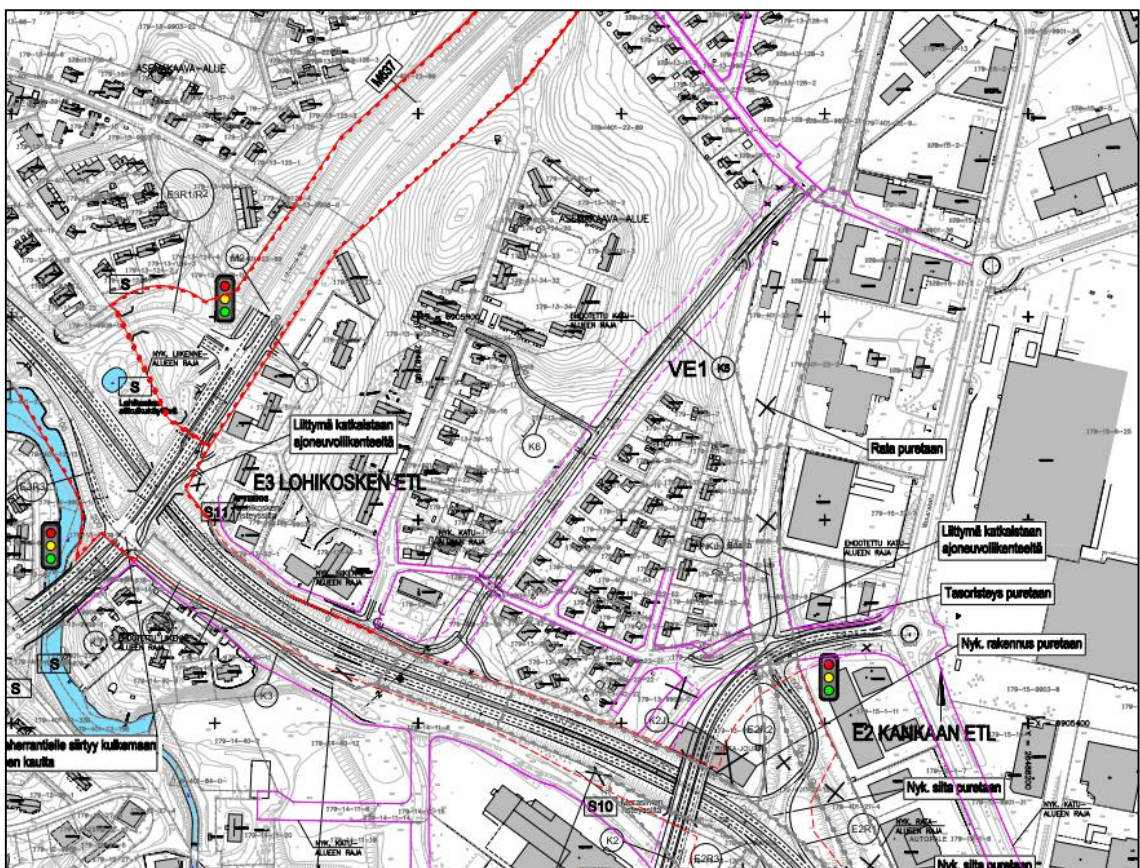


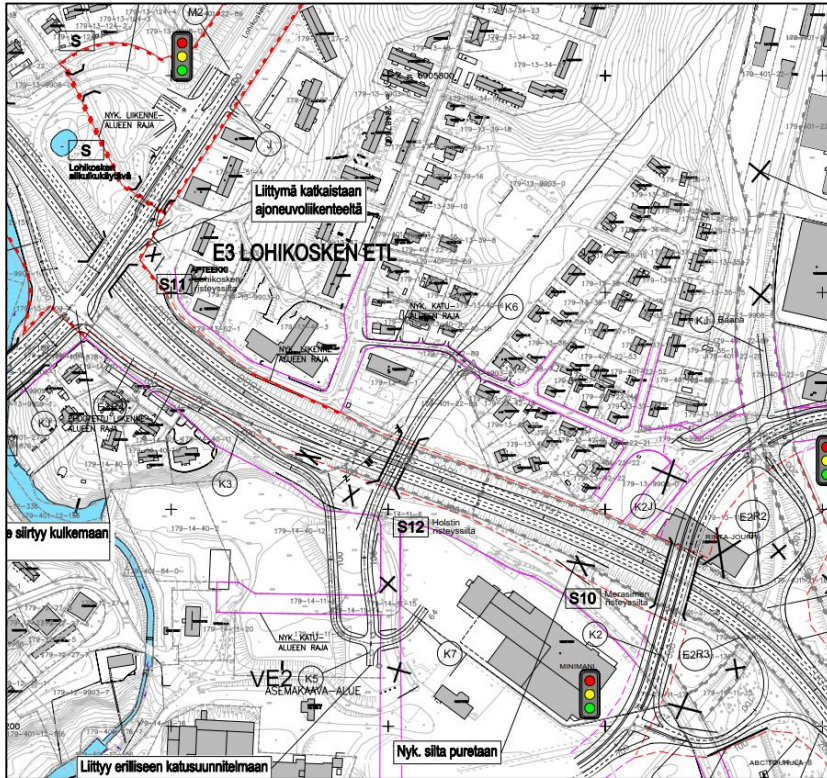
1. HOLSTIN ALUEEN KATUVAIHTOEHDOT

Holstin alueelta katkaistaan Kolikkotien ja Holstintien ajoneuvoliikenteen liittymät. Alueen uusia kulkuyhteyksiä tutkittiin suunnittelun aikana ja esiteltiin yleisölle kaksi vaihtoehtoista ratkaisua.

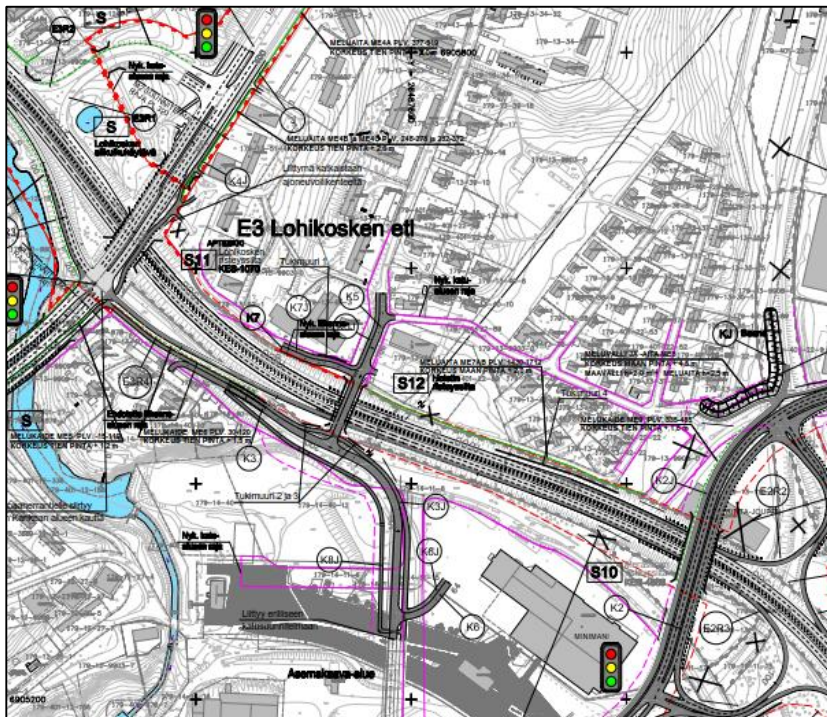
Vaihtoehto 1 on uusi katuyhteys Holstin metsän läpi pohjoiseen (Pääskysentie-Vasarakatu) ja **vaihtoehto 2** uusi siltayhteys valtatien 4 yli Kankaan alueelle. **Vaihtoehto 3** on vaihtoehdosta 2 työstetty versio, jossa siltapaikka on viety noin 40 m pohjoiseen päin. Tämä ratkaisu oli parempi maastollisesti, kuin vaihtoehto 2



Kuva 1. Holstin katuyhteyden vaihtoehto 1.



Kuva 2. Holstin katuyhteyden vaihtoehto 2.



Kuva 3. Holstin katuyhteyden vaihtoehto 3.

2. HOLSTIN ALUEEN VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

Holstin katuvaihtoehtojen vaikutuksista on laadittu **taulukko, joka on tiesuunnitelman liitteenä osassa 17T-4.1 Tutkitut vaihtoehdot.**

2.1. Liikenteelliset vaikutukset

Liikenteellisestä näkökulmasta Holstin katuyhteyden vaihtoehto 1 on selvästi haitallisin, sillä se aiheuttaa kiertotarvetta sekä jalankulkijoille ja pyöräilijöille että erityisesti paikalliselle autoliikenteelle. Vaihtoehdoissa 2 ja 3 muodostuu suora yhteys etenkin keskustan suuntaan, ja valtatie 4 ylittävä silta vähentää valtatiestä aiheutuvaa estevaikutusta, millä on eniten merkitystä jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden kannalta. Vaihtoehdossa 1 ohjataan käytännössä kaikki alueen liikenne jo valmiiksi kuormittuneelle Seppälän alueen katuverkolle. Toisaalta ajoneuvoliikenteen yhteys Holstin alueelta Seppälän kauppakeskittymään on vaihtoehdossa 1 suurempi kuin vaihtoehdoissa 2 ja 3, jolloin liikenne kiertää Kankaan alueen kautta.

Lisäksi Kolikkotien ja Holstintien liittymien katkaisu ajoneuvoliikenteeltä vähentää läpiajoa asutusalueella.

Kaikissa vaihtoehdoissa väyläverkon muutokset johtavat siihen, että paikallisen autoliikenteen virrat kanavoituvat nykyistä tasaisemmin usean pisteen kautta. Tämä tasaa liikenneverkon kuormitusta ja parantaa häiriöherkkyyttä. Toisaalta yhteyksien katkeaminen voi paikoitellen johtaa liikenteen lisääntymiseen kokooja- ja tonttikaduilla sekä suoritteen kasvuun. Tällaista vaikutusta on odotettavissa ainakin Tourulan eritasoliittymän ramppien poistamisen sekä Vapaaherrantien ja Lohikoskentien välisen yhteyden katkaisun tuloksena.

Vaihtoehdot eroavat toisistaan merkittävästi Holstin alueen yhteyksien osalta. Vaihtoehdossa 1 Holstin alueelta katkeavat luontaisen kysynnän mukaiset ajoneuvoliikenteen yhteydet keskustan ja valtatie 4 suuntaan. Ne korvaava uusi yhteys Pääskyntien kautta lisää liikenteen kokonaissuoritetta ja kasvattaa entisestään painetta Seppälän liikealueen kuormittuneella verkolla. Vaihtoehdoissa 2 ja 3 yhteydet Holstista keskustan suuntaan ja päätieverkolle ovat selvästi vaihtoehtoa 1 suuremmat, eli tilanne ei käytännössä heikkene nykytilasta. Matka-aikoja on esitetty tarkemmin hankearvioinnissa tiesuunnitelman osassa 16T-1.

2.2. Ympäristövaikutukset

Myös maiseman ja luonnonolojen kannalta katuyhteysvaihtoehdolla 1 on selvästi eniten haitallisia vaikutuksia. Uusi katuyhteys pirstoo lähivirkistysalueena toimivan metsäalueen ja heikentää mahdollisesti liito-oravien elinympäristöä. Ratkaisu vaikuttaa merkittävästi myös alueen maisemaan.

Holstin ympäristössä vaihtoehdoilla on yhdyskuntarakenteen kannalta merkittäviä eroja. Asuinalue edustaa 1900-luvun alkupuolen työväen esikaupunkialuetta, johon uusi katuyhteys sopii huonosti. Vaihtoehdossa 3 esitetty Holstin risteysilta tukee ja kehittää Holstin ja Kankaan välisiä yhteyksiä ja silta lieventää valtatie kaupungin-

osia toisistaan erottavaa vaikutusta. Vaihtoehdossa 1 kaupunginosia yhdistävää siltaa ei ole. Vaihtoehto 1 sisältää lisäksi uuden tieyhteyden Holstin läpi sijoittuen nykyiselle VL-alueelle. Suunnitelman toteuttaminen edellyttää VL-alueen osittaista muuttamista liikennealueen tarpeisiin. Tämä muuttaa viereisten pientaloalueiden luonnetta ja kaupunkikuvaa ja vaikuttaa alueen arvojen säilymiseen negatiivisesti. Vaihtoehdossa 3 VL-alue voidaan säilyttää nykyisellään eikä vaikutuksia Holstiin muodostu. Kaikista vähiten uutta väylille varattavaa pinta-alaa tarvitaan vaihtoehdossa 3.

Vaihtoehdossa 1 uusi, asuinalueen keskeltä kulkeva väylä lisää melu- ja päästöhaittoja. Vaihtoehdoissa 2 ja 3 uuden katuyhteyden sijoittuminen pitkälti aiemmalle liikennealueelle vaikuttaa vain hyvin vähän melualueisiin sekä päästöjen ja melun leviämiseen.

2.3. Taloudelliset vaikutukset

Valtatien 4 ylittävän sillan rakennuskustannusten vuoksi vaihtoehtojen 2 ja 3 investointikustannukset ovat arviolta 1,5 M€ korkeammat kuin vaihtoehdon 1, vaikkakin vaihtoehdossa 1 kustannuksia nostaa johtolinjan siirtotarve. Kokonaistaloudellisesti tilannetta tasoittaa myös se, että vaihtoehdoissa 2 ja 3 kiertomatkat ovat lyhyemmät. Tällöin ajoneuvosuoritetta syntyy vähemmän ja Seppälän alueen katuverkon liikenteellinen kuormitus jää hieman pienemmäksi, jolloin ajoneuvokustannukset ovat matalammat kuin vaihtoehdossa 1.

2.4. Hoito ja ylläpito

Ylläpidettävää väyläverkkoa on vähiten vaihtoehdossa 3, jolloin myös hoito- ja ylläpitokustannukset ovat pienimmät.

2.5. Rakentamisen aikaiset vaikutukset

Vaihtoehdon 3 rakentamisen aikaiset haittavaikutukset valtatien 4 liikenteelle lienevät hiukan vaihtoehtoa 1 suuremmat Holstin risteyssillan rakentamisen takia, mutta kokonaisuudessaan erot vaihtoehtojen välillä ovat hyvin pienet.

2.6. Toteutettavuus

Molemmat vaihtoehdot vaativat asemakaavamuutoksen, mutta vaihtoehto 2 tai 3 on hyväksyttävämpi ratkaisu.

2.7. Yhteiskuntarakenne – yhteiskuntaekonomiset vaikutukset

Vaihtoehdossa 1 Holstin alueen saavutettavuus keskussairaalan suunnasta heikkenee ja ajomatka pitenee. Tällä on merkitystä erityisesti alueella sijaitsevan hoivakodin kannalta.

Seppälän paloaseman suunnasta saavutettavuus on kaikissa vaihtoehdoissa hyvällä tasolla, sillä vaihtoehdoissa 2 ja 3 hälytysajoneuvoilla säilyy mahdollisuus tulla Holstintielle Vasarakadun ja kadun K2 kautta jkpp-väylän yli oikaisten. Tämä edesauttaa koettua turvallisuutta.

Vaihtoehdossa 1 uusi katuyhteys kulkee läheltä lasten leikkipuistoa, mikä voi heikentää turvallisuutta, sekä heikentää koettua turvallisuudentunnetta ja viihtyisyyttä.

Elinkeinoelämän kannalta merkittävin vaikutus on Kolikkotien liittymän katkeaminen, jolloin ajo seututieltä 637 tienvarren kiinteistöille estyy. Tällä voi olla vaikutusta rakennusten 1. kerroksissa toimivien liikkeiden kannalta. Toisaalta läheisen Kankaan alueen kehittyminen voi tuoda lisää potentiaalista asiakaskuntaa sekä parantaa sitä kautta niiden kannattavuutta. Kaiken kaikkiaan liikkeiden toimintaedellytyksiin vaikuttavat hyvin monenlaiset tekijät, mm. kaupan keskittyminen ja liikkumistottumusten muutokset sekä yleismaailmallinen taloustilanne. Suunniteltava väylähanke on tässä suhteessa yksi tekijä muiden joukossa.

2.8. Vaikutukset ihmisten elinoloihin

Vaihtoehdossa 2 ja 3 uusi silta S12 Kankaan ja Holstin välillä poistaa valtatie estevaikutusta ja lisää kevyen liikenteen viihtyisyyttä ja turvallisuutta. Uusi silta on merkittävä ero vaihtoehtojen välillä. Silta yhdistää myös Holstin alueen baanaan ja lyhentää matkaa keskustaan pyörällä. Kankaan alue ja keskusta ovat helpommin saavutettavissa kävellen ja pyörällä. Vaihtoehdossa 1 siltaa ei ole, jolloin kiertohaitta on suurempi ja matka keskustaan pidempi.

Vaihtoehdoissa 2 ja 3 Holstintielle jätettävä pelastustie säilyttää asukkaiden turvallisuuden nykyisellä tasolla, vaikka muun liikenteen reitti järjestetään Kankaan alueen kautta. Alue on saavutettavissa hälytysajoneuvoin myös Seppälän suunnasta.

Uuden sairaalan sijoittuminen sekä keskustan uudet katujärjestelyt muuttavat sairaalan suuntautuvaa liikennettä todennäköisesti niin, että Rantaväylä tulee toimimaan yhtenä kulkuväylänä sairaalan suuntaan. Näin ollen Holstin alueen pelastusreitti Nova sairaalan suuntaan tulee olemaan Kankaan kautta Seppälän eritasoliittymään ja siitä Rantaväylää pitkin (tämä tulisi kuitenkin todentaa selvityksellä).

Vaihtoehtoja on myös vertailtu vielä tarkemmin Hankearvioinnissa Tiesuunnitelman osassa 16T-1.

3. VALITTU VAIHTOEHTO

Yleisötilaisuuksien jälkeen vaihtoehdoista 1 ja 2 laadittiin vaikutustarkastelut. Laadittujen vaikutustarkastelujen kautta sekä yleisöltä saadun palautteen pohjalta jatko-suunnitteluun valittiin vaihtoehto 2.

Vaihtoehto 3 on vaihtoehdosta 2 työstetty versio, jossa siltapaikka on viety noin 40 m pohjoiseen päin. Tämä ratkaisu oli parempi maastollisesti, kuin vaihtoehto 2.

Laadittujen vaikutustarkastelujen ja saadun palautteen pohjalta tiesuunnitelmaan valittiin vaihtoehto 3.