

KESKUSTAVISIO

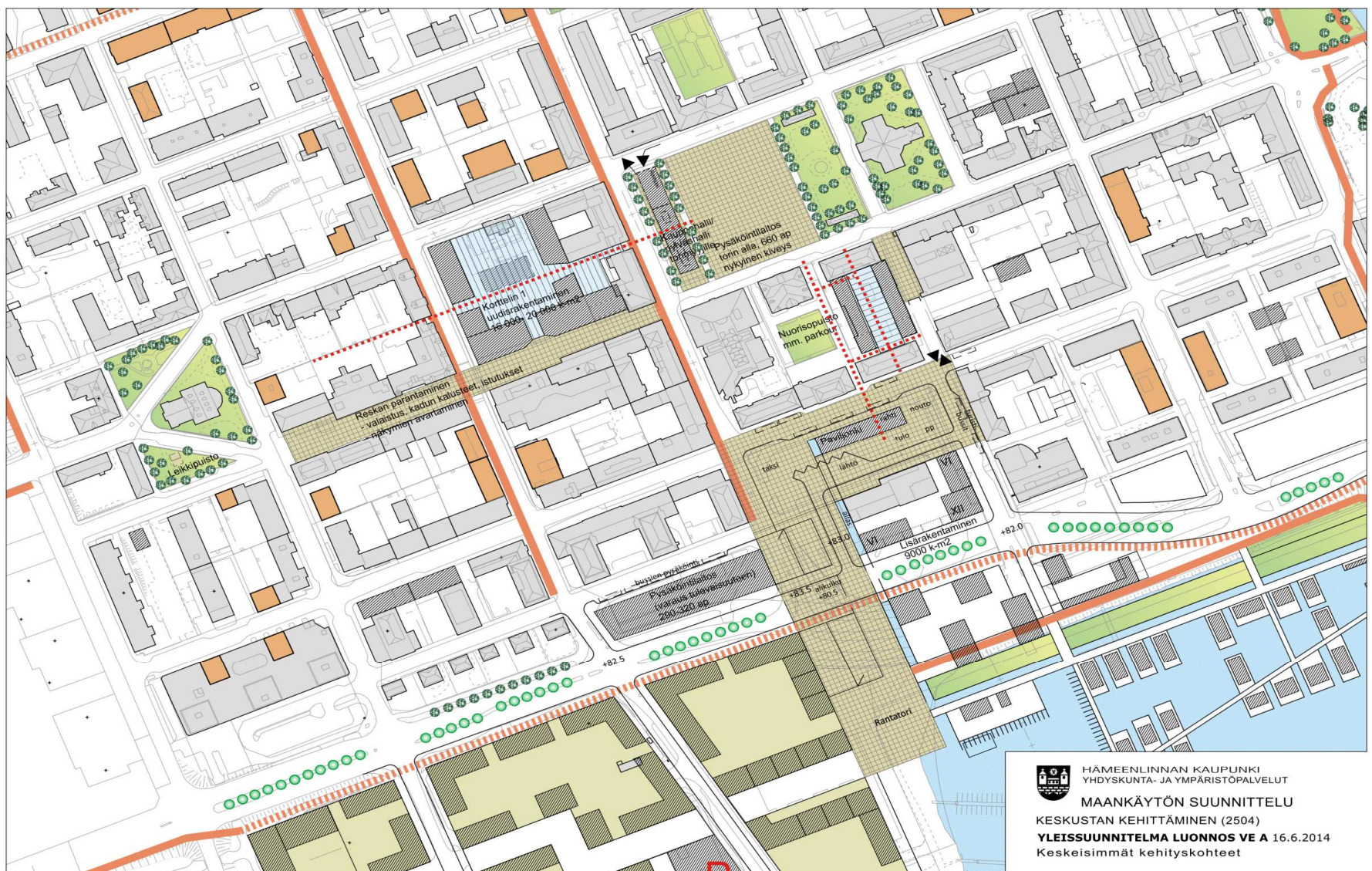
Vaihtoehtotarkastelut

Luonnos 16.6.2014

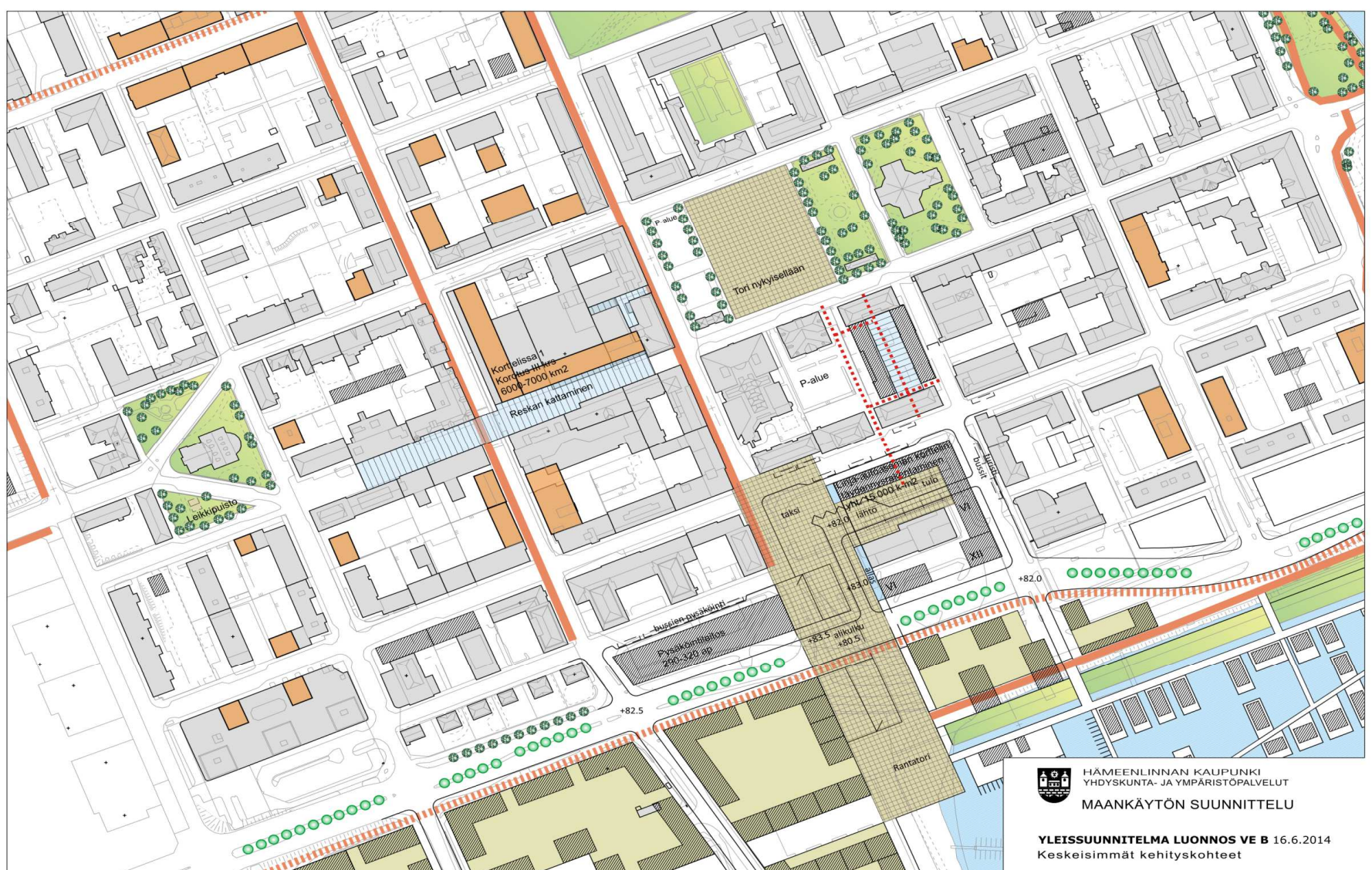
HÄMEENLINNAN KAUPUNKI

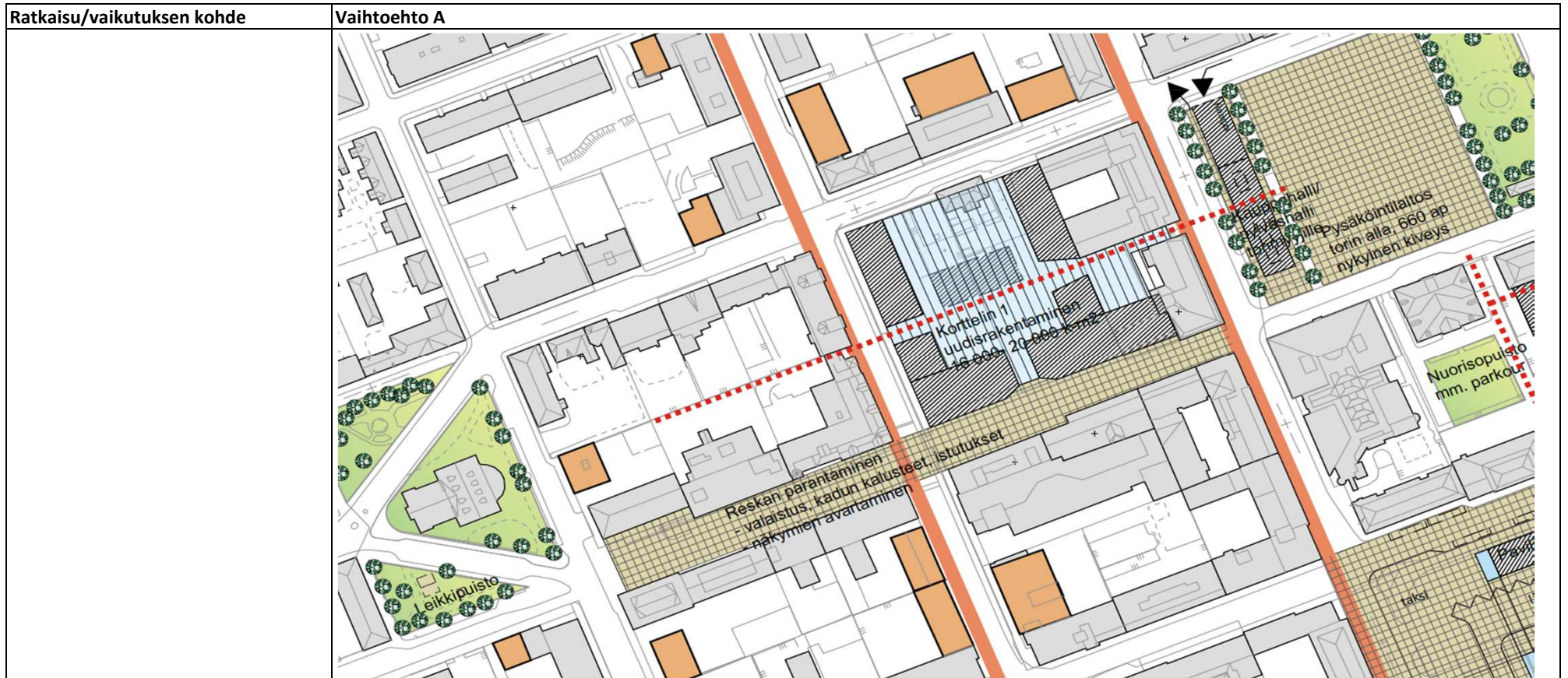
Maankäytön suunnittelu

Vaihtoehto A



Vaihtoehto B



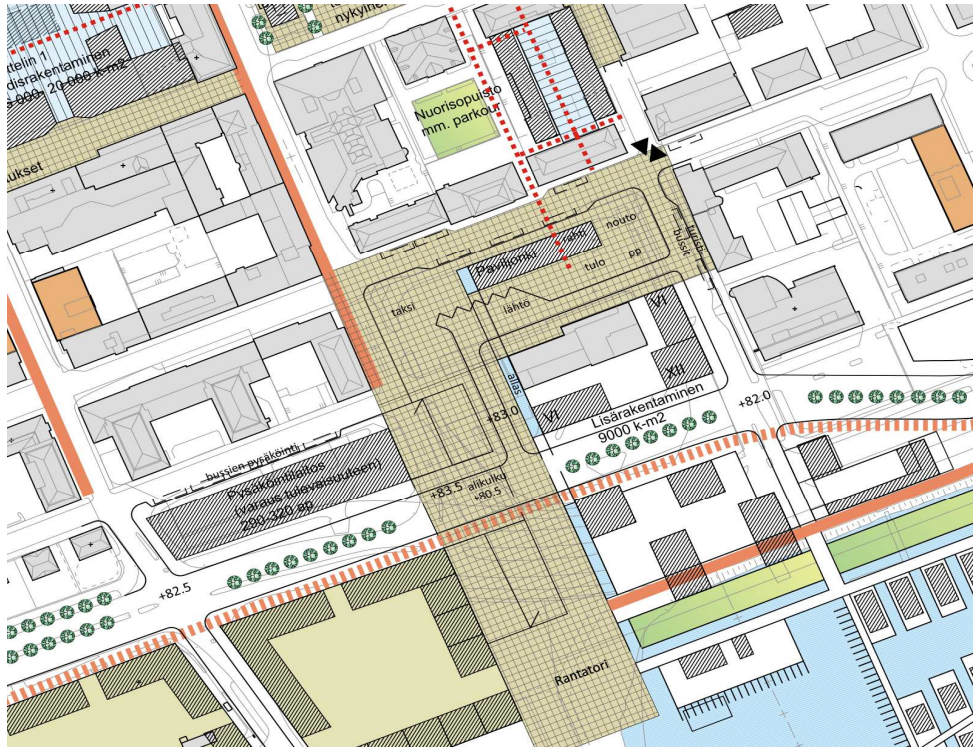
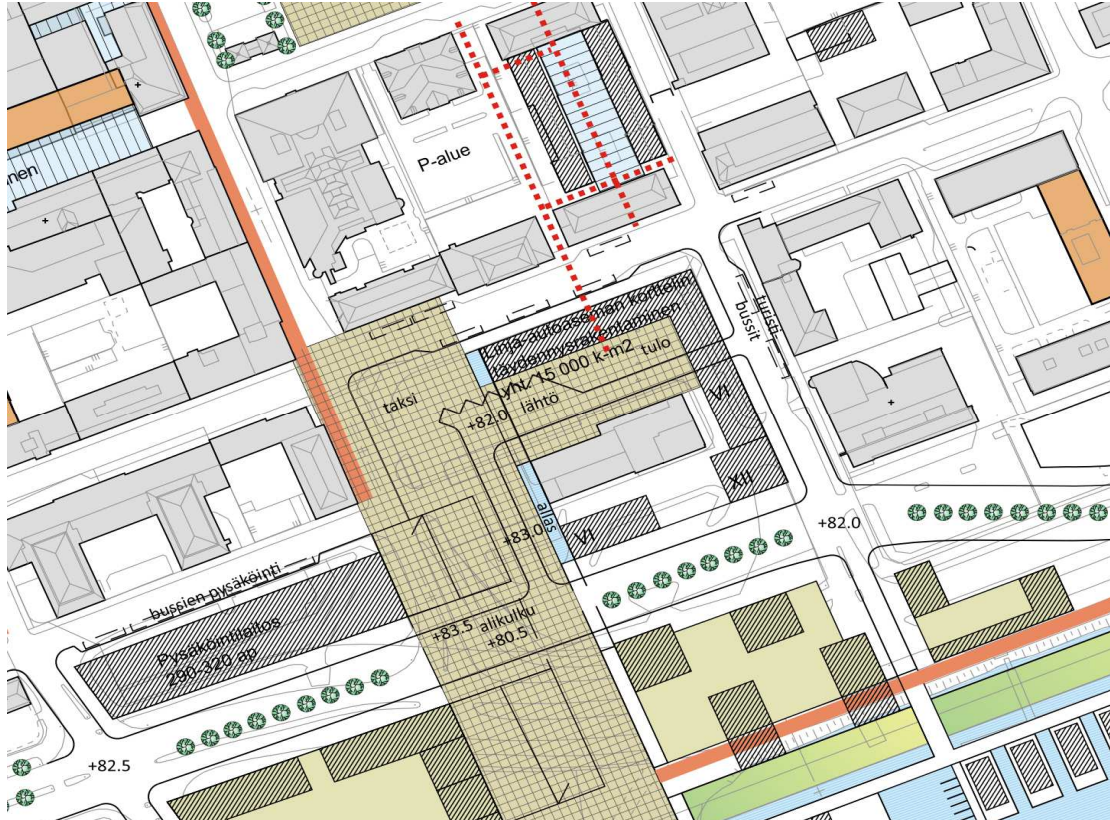


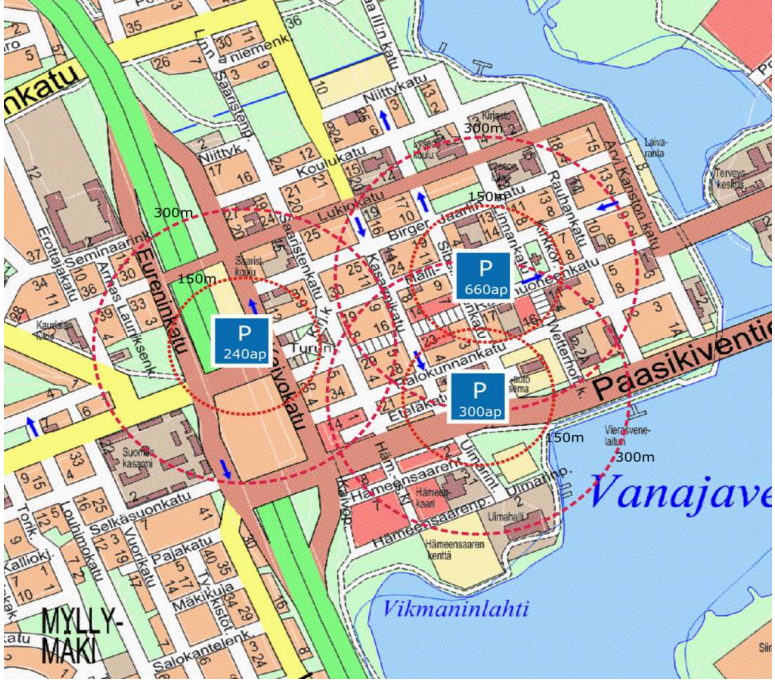
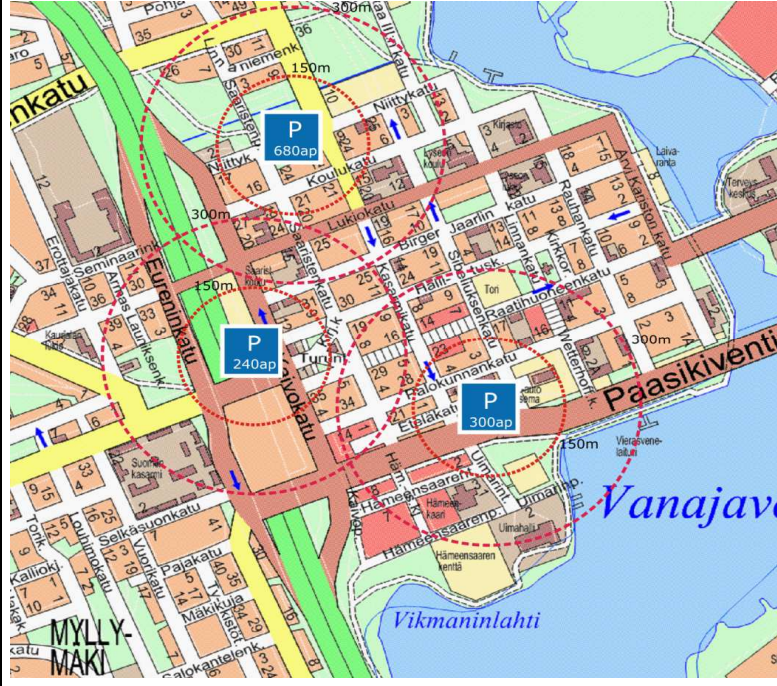
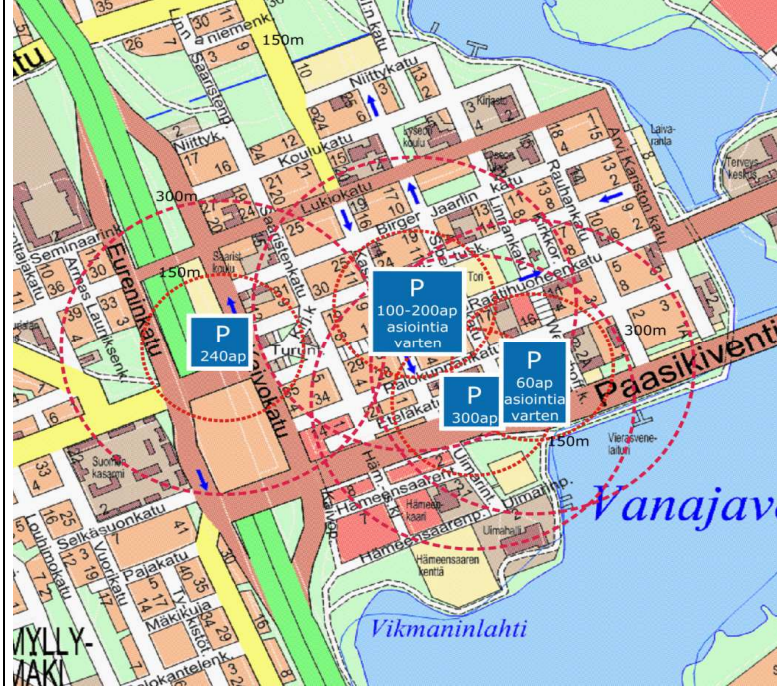
Korttelin 1 perusparantaminen	Ykkökorttelin rakentaminen uudelleen; - työpaikkoja, palveluita, asumista, pysäköintiä kaksi kerrosta maan alle (n. 400 ap, kun 1 autopaikan vaatima pinta-ala 30m2) - yhteensä noin 16 000- 20 000 m2, josta asumista noin 8 000 - 14 000 m2 ja liiketilaa 6000-12000 m2	Merkittävä peruskorjaus ja korotus - korotus asumista, noin 6 000-7 000 m2 - ei uusia autopaikkoja
--------------------------------------	--	---

Vaikutukset	<ul style="list-style-type: none"> - tonttitehokkuuden kasvattaminen purkukustannusten kompensoimiseksi ja keskusta-asumisen lisäämiseksi - asuntoja noin 85-150 - suuri kaupunkikuvallinen merkitys - toimisi veturina keskustan elävöittämisessä, uusi vetovoimaisempi kauppakeskus lisäisi ydinkeskustan kilpailukykyä suhteessa muihin kauppakeskuksiin - Sibeliuskodin huomioiminen suunnittelussa nykyistä paremmin - kaupunkikuvaa ja viihtyvyyttä parantava vaikutus - maanalainen huoltoliikenne järjestettävissä uudisrakentamisen yhteydessä - mahdollisesti ideakilpailu toteutustavasta syksyllä 2014 - tarvitsee asemakaavan muutoksen 	<ul style="list-style-type: none"> - kaupunkikuva kohentuu korjauksen ja korotuksen myötä - asuntoja noin 60-80 - pysäköintitilat eivät lisäänty nykyisestä, joudutaan osoittamaan pysäköintipaikkoja muualta rasitejärjestelyin - ei ratkaise huoltoliikenteen sujuvuutta, yhtä ongelmallista kuin nykytilanteessa (ohjattava muilla säännöillä) - korottamisen vuoksi tarvitsee asemakaavan muutoksen
--------------------	---	--

Riskit	<ul style="list-style-type: none"> - yksityisten omistuksessa, kehittäminen riippuu omistajien tavoitteista - riskinä aikataulun pidentyminen; kaavavalitukset - Reskan perusparantaminen riippuvainen korttelin1 etenemisestä 	<ul style="list-style-type: none"> - yksityisten omistuksessa, kehittäminen riippuu omistajien tavoitteista - riskinä aikataulun pidentyminen; kaavavalitukset ilman korotusta peruskorjaus mahdollinen nopealla aikataululla, mutta vaikutus vetovoimaisuuteen heikompi - Reskan perusparantaminen riippuvainen korttelin1 etenemisestä
---------------	---	--

Reskan perusparantaminen	Reskan parantaminen julkisena ulkotilana - näkymien avaaminen - kadunkalusteiden uusiminen, istutukset, valaistus - leikkipuisto Reskan läheisyyteen vanhan kirjaston puistoon	Reskan kattaminen - mahdollisuus toteuttaa kahdessa vaiheessa Kasarmikadun eri puolet - leikkipuisto Reskan läheisyyteen vanhan kirjaston puistoon
Vaikutukset	<ul style="list-style-type: none"> - säilyy julkisena ulkotilana, aina avoin - kaupunkikuva kohenee, kasvattaa vetovoimaa ja viihtyvyyttä, vaikuttaa positiivisesti keskustan liikkeiden liikevaihtoon - lapsiperheille leikkipuistosta yhteinen olohuone aivan kaupungin ydinkeskustaan - taloudellisesti edullisempi ratkaisu, teknisesti helpompi toteuttaa kuin ve B 	<ul style="list-style-type: none"> - katutila sulkeutuu, ei välttämättä avoinna aina (menettää osan historiallisesta luonteesta, kun tila kaupallistuu - vetovoimainen suhteessa katettuihin kauppakeskuksiin, etenkin lapsiperheitä ajatellen, kasvattaa liikevaihtoa todennäköisesti enemmän kuin vaihtoehto A, mutta on kalliimpi toteuttaa - esteettömyys paranee etenkin talvella, kun säältä suojassa - lapsiperheille leikkipuistosta yhteinen olohuone aivan kaupungin ydinkeskustaan - edellyttää asemakaavan muutosta
Riskit	<ul style="list-style-type: none"> - aikataulun venyminen, korttelin 1 ratkaisu kannattaa odottaa ensin 	<ul style="list-style-type: none"> - useita kiinteistöjen omistajia, hankala toteuttaa > aikataulun venyminen, riskinä myös kaavavalitukset
<p>Esimerkkejä katetusta kävelykeskustasta mm.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Turun Hansakortteli (rakennuksista jäljellä vain kadunpuoleiset julkisivut) - Tampereen Stockmannin laajennus (kävelykadun ylittävä laajennus) - Tampereen Tullintori (katutila katettu, ostoskeskus kehittyy nykyisestään, kun painopiste keskittyy aseman ympäristöön) 		<p>Uusia suunnitteilla olevia:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Oulun Arinan kauppakeskus Valkea

Ratkaisu/vaikutuksen kohde	<p>Vaihtoehto A</p>  <ul style="list-style-type: none"> - asumista ja palveluita n. 9000 k-m2 - pysäköintipaikkoja tontilla autohissillä kahteen kerrokseen 60 kpl - erityisasumista, jolloin voidaan autopaikanormia välttää tai vaihtoehtoisesti osa paikoista sijoittuu Eteläkadun eteläpuolisiin pysäköintilaitokseen 	
	<p>Vaihtoehto B</p>  <ul style="list-style-type: none"> - pysäköinti maan alle korttelissa kahteen kerrokseen 160 ap (pohjavedenpinnan alapuolella) 	
Linja-autoaseman kortteli	<p>Väljemmin rakennettu, aukio säilyy</p> <ul style="list-style-type: none"> - paviljonkimainen rakennus (n. 600-700 m2) Palokunnankadun varteen matkakeskustoimintoja varten - lisärakentaminen linja-autoaseman vierelle n. 9000 k-m2 - autopaikkoja sijoitettavissa kortteliin 60 kpl kahteen kerrokseen autohissillä varustettuna tai maan alle kuten ve B:ssä - linja-autoasemaan asumista tukevia palveluita 	<p>Tiiviimmin rakennettu</p> <ul style="list-style-type: none"> - lisärakentaminen koko kortteliin yht. uudisrakentamista 15 000 k-m2 - autopaikat maan alle kahteen kerrokseen yht. 160 ap - matkakeskustoiminnot korttelin sisällä, paikallisliikenteen pysäkit Palokunnankadun varressa - linja-autoasemalle asumista tukevia palveluita
Vaikutukset	<ul style="list-style-type: none"> - aukio säilyy tulevaisuuden reservinä, jätetään ratkaistavaksi tuleville polville, kun nähdään mihin suuntaan bussiliikenne ja siihen liittyvä rahtitoiminta kehittyvät - kasvattaa vaihtoehtoa B vähemmän kaupallisten palveluiden kysyntää - vaikuttaa huomattavasti vähemmän lähialueen asukkaiden näkymiin, kun uudisrakentaminen sijoittuu korttelin eteläosaan - tarvitsee asemakaavamuutoksen 	<ul style="list-style-type: none"> - enemmän asumista kuin vaihtoehdossa A; lisää palveluiden kysyntää enemmän ja siten vaikuttaa merkittävämmiin lähialueen liike-elämään - mahdollisesti haitallisia vaikutuksia linja-autoliikenteen toimivuuteen, kun käytettävissä oleva tila pienenee - korttelia palveleva pysäköinti maan alle, kallis ratkaisu pohjavedenpinnan alapuolella, jos pysäköinti sijoitetaan Eteläkadun läheiseen pysäköintilaitokseen, jää siellä vähemmän paikkoja yleiseen pysäköintikäyttöön - kaventaa ympäröivien olemassa olevien asuntojen näkymiä - tarvitsee asemakaavamuutoksen
Riskit	<ul style="list-style-type: none"> - pystytäänkö linja-autoaseman peruskorjauskustannukset kattamaan täydennysrakentamisen jäädessä vähäisemmäksi 	<ul style="list-style-type: none"> - kaavavalitukset todennäköisempiä kuin vaihtoehdossa A
Muita huomioita	<p>Paasikiventien linjauksen siirto valtuuston hyväksymä tavoite Eneglinrannan suunnittelussa > linja-autoaseman kortteli pienenee ja rakentamista sijoitetaan Paasikiventien eteläpuolelle rantaan.</p>	<p>Linja-autoaseman kortteliin on keskusteluissa esitetty sijoitettavaksi pysäköintitaloa. Pysäköintilaitos ei sovellu kaupunkikuvallisista syistä eikä asumisviihtyvyydenkään näkökulmasta Palokunnankadun varteen. Linja-autoaseman edustalla on tilaa noin 40 m eli tila kaksikampaiselle pysäköintilaitokselle on liian ahdas, tulisi käytännössä kiinni asemarakennukseen eli onnistuisi ainoastaan maan alle toteutettuna. Yksikampaisena laitoksesta tulisi korkeampi kuin kolmekerroksinen, mikä taas vähentää laitoksen käytettävyyttä ja suosiota.</p>

Ratkaisu/vaikutuksen kohde	Vaihtoehto A	Vaihtoehto B	Vaihtoehto C
			
Pysäköintiratkaisu	<p>Maanalainen pysäköintilaitos torille (660 ap, tulevaisuudessa tarvittaessa muita yksiköitä reunoille esim. Eteläkadun varteen ja Kaivoparkin laajennus kuten vaihtoehdossa B), yhteensä 1200 ap</p>	<p>Eri puolille keskustaa hajautetut pysäköintilaitosyksiköt (Kasarmikatu pohjoinen 680 ap, Kaivoparkin laajennus 240 ap, Eteläkatu 290-320 ap), yhteensä 1210-1240 ap</p>	<p>Linja-autoasema ja kortteli 1 (Linnankeskus) - Linja-autoasema yht. 160 ap, mikäli kortteli rakennetaan tiiviisti (15000 k-m²) ei jää ylimääräisiä autopaikkoja muuhun asiointipysäköintiin, väljemmin rakennetussa vaihtoehdossa (9000 k-m²) yleiseen pysäköintiin jää noin 60 ap - Linnankeskus yht. 300 ap, josta asiointipysäköinnin osuus 100-200 ap normaani 1 ap /50 k-m² ja asuntojen pysäköintiä 100-200 ap - tulevaisuudessa tarvittaessa muita yksiköitä reunoille esim. Eteläkadun varteen ja Kaivoparkin laajennus kuten vaihtoehdossa B yhteensä 640-800 ap</p>
Vaikutukset	<ul style="list-style-type: none"> - olemassa olevien selvitysten mukaan kustannusarvio noin 42 500 €/autopaikka - keskeinen sijainti, palvelee parhaiten keskustassa asioivia ja liike-elämää, työssäkäyviä ja asukkaita eli kaikkia käyttäjäryhmiä ja on siten hyödynnettävissä parhaiten vuoropysäköintiin - keskitetty ratkaisu, joten pysäköintipaikan löytäminen helppoa - keskittää ajoneuvoliikennettä maanalaisen pysäköinnin sisään- ja ulosajoreiteille, liikenteen aiheuttamat haitat (kuten melu, pöly, päästöt) keskittyvät tietyille katuosuuksille, muualla katutila käytettävissä laajemmin ihmisten ja tapahtumien käyttöön - osa keskustan huoltoliikenteestä saadaan järjestettyä maan alle - esteetön yhteys Reskalle ja torille mahdollinen - mahdollistaa torin länsireunan kaupunkikuvallisen parantamisen, kun autopaikat poistuvat (nopean asiointin autopaikat kadun varteen) - torin länsilaidan uudisrakentamisella on mahdollista avata näkymää Reskalta torin suuntaan 	<ul style="list-style-type: none"> - taloudellisesti edullisempi kuin vaihtoehto A jos kaikki laitokset toteutetaan maan päälle, kustannusarvio noin 20 000 - 30 000 €/autopaikka, riippuen laitoksen sijainnista ja sijainnin takia edellytettävistä julkisivumateriaaleista yms. kaupunkikuvallisista vaatimuksista - yksiköt sijoittuvat syrjemmälle keskustassa, esim. kävelymatka noin 4 min Reskalle, joten palvelee vaihtoehtoa A heikommin erityisesti liike-elämää, eikä siten lisää keskustan kilpailukykyä suhteessa muihin kauppakeskuksiin eli keskustaa elävöittävä vaikutus vähäisempi kuin vaihtoehdossa A - suurin yksikkö Kasarmikadun varressa sijoittuu kauaksi palveluista, palvelee sijaintinsa puolesta paremmin asukas-pysäköintiä ja työmatkalaisia - vaatii opastejärjestelmän useaan kohtaan keskustassa, jotta pysäköintipaikan löytäminen olisi helppoa, silti voidaan ensisijaisesti pyrkiä hakemaan kadunvarsipaikkaa keskustasta, kun kävelymatka laitoksesta on pitkä 	<ul style="list-style-type: none"> - linja-autoaseman kortteliin voidaan toteuttaa pysäköintiä kahteen kerrokseen maan alle Palokunnankadun puolelle tai esim. neljäkerroksinen pysäköintilaitos Paasikivenkadun puolelle, jolloin rakennettavien asuntojen ja liiketilojen määrä vähenee vastaavasti, korttelin täydennysrakentamisratkaisusta riippuen paikalle saadaan sijoitettu 0-60 ap yleiseen käyttöön (+60 ap, mikäli täydennysrakentamista 9000 k-m²) - maan alle rakennettaessa rakenteiden tulee kestää paineellinen pohjavesi, joten autopaikkakohtaisten kustannusten arvioidaan olevan samaa luokkaa kuin toripysäköinnissä noin 40 000 €/ap - maan päälle rakennettaessa kustannusarvio kuten ve B:ssä noin 20 000 - 30 000 €/autopaikka, riippuen laitoksen sijainnista ja sijainnin takia edellytettävistä julkisivumateriaaleista yms. kaupunkikuvallisista vaatimuksista - maan päälle sijoitettavaa pysäköintialoa linja-autoasemalle Palokunnankadun puolelle ei voida sijoittaa, sillä yksikampaisena ja monikerroksisena se on tehoton käyttää, eikä kyseiselle paikalle mahdu kaksikampaista laitosta, kun linja-autoasema on päätetty säilyttää

Ratkaisu/vaikutuksen kohde	Vaihtoehto A	Vaihtoehto B	Vaihtoehto C
	<ul style="list-style-type: none"> - isoimmat vaikutukset kaupunkikuvaan torilla aiheutuvat sisään-/ulosajorampeista, mutta pääasiassa rakenteet sijoittuvat maan alle, eikä niillä ole merkittäviä kaupunkikuvallisia vaikutuksia, ajoramppi on mahdollista sijoittaa samaan rakennukseen/rakennelmaan muun rakentamisen kanssa torin länsilaidalle - Raatihuoneen piha puistoksi, pysäköinti toriparkkiin - Kaupungintalon pysäköintikansien purku ja alueen rakentaminen mahdollistuu - rakentamisaikaiset haittavaikutukset, kuten vaikutukset torielämään, kaupunkikuvaan ja yleisesti keskustan viihtyvyyteen, suuremmat kuin vaihtoehdossa B, mutta kertaluonteiset 	<ul style="list-style-type: none"> - ei vähennä keskustan liikennettä yhtä tehokkaasti kuin vaihtoehto A, ympäriajavaa liikennettä enemmän, liikenteen aiheuttamia haittoja (kuten melu, pöly, päästöt) vaihtoehtoa A enemmän ympäri keskustaa - joustava toteuttaa vaiheittain - ei pystytä ratkaisemaan huoltoliikennettä samanaikaisesti - menetetään täydennysrakentamisen mahdollisuus (uusia asuntoja) Kasarmikadun varressa, keskustan pohjoisosassa - kaupunkikuvallisesti huonompi ratkaisu 	<ul style="list-style-type: none"> - linja-autoasemalta kävelymatka Reskalle noin 2 min, Linnan keskuksen pysäköintilaitos palvelee hyvin liike-elämän asiointipysäköintiä, mutta ei ratkaise tulevaisuuden pysäköintitarvetta, koska asiointipysäköintiin tarkoitettujen autopaikkojen määrä on vain 100-200 ap eli Linnan keskuksen pysäköintilaitos kattaa korttelin täydennysrakentamisen edellyttämät autopaikat, joista asiointipysäköintipaikat ovat yleisesti käytössä ostoskeskuksen aukioloaikoina - Linnan ostoskeskuksen asiointipysäköintipaikkojen määrä lisääntyisi noin 0-100 ap nykytilanteeseen verrattuna, riippuen liiketilöiden määrästä (+100 ap, mikäli liiketilaa kahteen kerrokseen) - linja-autoaseman pysäköintilaitos sijoittuu henkilöautoliikenteen näkökulmasta hyvin saavutettavalle paikalle, mutta saattaa vaikeuttaa matkakatuksen liikennettä eri liikennemuotojen sekoittuessa korttelissa - maan päälle sijoitettava useampikerroksinen pysäköintilaitos kaupunkikuvallisesti huono ratkaisu, vaikka sijoittuisi Paasikiventien puolelle
Riskit	<ul style="list-style-type: none"> - pysäköinnin korkea tuntihinta tai investoinnin pitkä kuolletusaika? - kallis hinta veloittepaikoille tai haettava erilaisia maksutapoja kiinteistöosakeyhtiöille - mikäli toripysäköinti ei yksin riitä kattamaan tulevaisuuden pysäköintitarpeita, ovat lisäpysäköintilaitosten rakentamisen vaihtoehdot samat kuin vaihtoehdossa B 	<ul style="list-style-type: none"> - käyttöaste jää vähäiseksi, muut kauppakeskukset houkuttelevat asiakkaita keskustaa enemmän helpolla ja edullisella pysäköinnillä 	<ul style="list-style-type: none"> - tarvitaan edelleen myös muita pysäköintilaitosratkaisuja tulevaisuudessa, vaikka Linnan keskuksen ja linja-autoaseman laitokset voivat hetkellisesti tuoda helpotusta asiointipysäköintilanteeseen - ei ratkaise asukas-pysäköintiä laajemmin keskustassa, tähän ratkaisuna Kaivoparkin laajennus tai Eteläkadun varren uusi pysäköintilaitos, toriparkki tai Kasarmikadun pysäköintilaitos
	<ul style="list-style-type: none"> - tutkittava liittymien toimivuus pysäköintilaitokseen johtavilla keskeisillä ajoreiteillä - tutkitaanko vielä mahdollisuutta sijoittaa pysäköintilaitoksen sisään- ja ulosajo Sibeliuksenkadulle, tämä edellyttää, että liittymä Paasikiventielle säilyy (vrt. Engelinrannan suunnitelmat) 		<ul style="list-style-type: none"> - tutkittava liittymien toimivuus pysäköintilaitoksiin johtavilla rampeilla (Hallituskatu-Sibeliuksenkatu, Hallituskatu-Kasarmikatu sekä Paasikiventie-Wetterhoffinkatu, Wetterhoffinkatu-Palokunnankatu)