



KESKUSTAVISIO 2014 LUONNOS

11.9.2014

Kooste luonnosvaiheen palautteesta ja vastauksia yleisimmin esitettyihin kysymyksiin/mielipiteisiin

Tässä on kooste keskustavisiosta saadusta palautteesta – kiitos kaikille palautetta antaneille ja kyselyyn vastanneille. Palautteen jälkeen (s. 21 alkaen) on vastattu palautteessa yleisimmin esiintyviin kysymyksiin ja mielipiteisiin.

Sisällysluettelo

KIRJALLISESTI SAATU PALAUTE.....	3
Mielipide 1.....	3
Mielipide 2.....	3
Mielipide 3.....	4
Mielipide 4.....	4
Mielipide 5.....	5
Mielipide 6.....	7
Mielipide 7.....	8
Mielipide 8.....	9
Mielipide 9.....	10
Mielipide 10.....	11
Mielipide 11.....	12
Mielipide 12.....	12
Mielipide 13.....	12
Mielipide 14.....	13
Mielipide 15.....	13
Mielipide 16.....	13
MUU PALAUTE.....	15
Puhelu 29.7.2014.....	15
Tapaaminen 4.8.2014.....	15
Kuukausimarkkinat 5.8.2014.....	16
Yleisötilaisuus 5.8.2014.....	17
Elomessut 9.-10.8.....	18
Kiinteistö- ja liikennetiimin kokous 11.8.2014.....	18

VASTAUKSIA PALAUTTEESSA YLEISIMMIN ESIINTYVIIN MIELIPITEISIIN	21
1. Keskustan kaavoitustilanne	21
2. Kasvatavoitteet.....	21
3. Palvelut	23
4. Pysäköinti.....	23
5. Engelinrannan suunnittelu	27
6. Asemanseudun kehittäminen ja arkkitehtuurin tyyli	28
7. Linnan kauppakeskus – kortteli 1	29
8. Linja-autoaseman kortteli.....	29
9. Paikallisliikenne	30
10. Keskustan kehät - Paasikiventie, Arvi Kariston katu, Lukiokatu	30
11. Pyöräily	30
12. Kävelykadun jatkaminen	31
13. Rantojen käyttö ja kansallinen kaupunkipuisto.....	32
14. Puutarhat, puistot.....	32
15. Valaistus.....	32
16. Taide	33
17. Siisteys	33
18. Vuorovaikutus.....	33

KIRJALLISESTI SAATU PALAUTE

Mielipide 1

Torin alle noin 1000 autopaikkaa, se yleinen mielipide on toisenlaista näkökantaa, kapea katse.

Mielipide 2

Suunnitelmat näyttää oikein hyviltä, tässä muutamia kommentteja, mitä minulle tuli mieleen suunnitelmista.

- Autopaikkojen periaatteena ei tarvitse minusta aina olla se, että käyttäjä maksaa kaiken. Kyllä kaupungin kannattaa varustaa kaupunkialue riittävällä määrällä autopaikkoja jo ihan keskustan pitämiseksi elinvoimaisena. Tekemällä pysäköinti vaikeaksi keskustassa ja olemalla palvelematta liityntäpysäköintiä linja-auto ja rautatieasemilla, käännetään kaupungin väkiluku äkkiä laskuun. Parkkipaikat ovat olennainen osa kaupungin palveluinfraa, kuten puistot, tiet yms.
- Voisiko vaikka nostaa hieman kiinteistövero, jolla tulolla voisi rahoittaa keskustan pysäköintipaikkojen rakentamista.
- Täydennysrakentamista keskustaan voisi mielestäni toteuttaa myös poikkeamisluvilla, onko kaikenkattavaa asemakaavaa helppo laatia ja kestääkö sen tekeminen ajallisesti liian kauan
- Täydennysrakentaminen edellyttää myös autopaikkojen rakentamista, kaupungin tulee tarjota mahdollisuus ostaa/vuokrata paikkoja jostain, kaupungin kannattaa tämänkin takia varustaa keskusta riittävällä määrällä autopaikkoja ja kehittää asukas-pysäköintiä esim. vuoropysäköintinä myös kadun varsilla ja uusilla pysäköintialueilla.
- Miten saadaan Engelinrannasta oikeasti houkutteleva? Näyttääkö hieman tylsältä ja lähiömäiseltä nyt suunnitelmat? Alueeseen voisi sijoittaa hieman enemmän ja miettiä esim. kanavan toteuttamista, joka oli mukana jossain versioissa. Näin saataisiin lisää kiinnostavuutta, imagoa ja huomiota.
- Engelinrantaan myös tornitalo maamerkiksi.
- Linnan ostokeskuskorttelin rakentamisessa tulee edellyttää, että se on arkkitehtuurisesti kaunis ja kooltaan sopiva kaupungin keskustan ykköspaikalle. Siitä tulee sijaintinsa vuoksi joka tapauksessa kaupungille leimaa-antava kokonaisuus. Julkisivuissa pitäisi edellyttää vanhan Hämeenlinnan jugend-ilmettä, ja korjata nyt sitä virhettä, että keskustasta aikoinaan purettiin liikaa vanhoja kauniita taloja pois, sisältä rakennuskokonaisuus voi tietenkin olla moderni.
- Linnan ostokortteliin oma parkkihalli alle, vaikka tulisi toriparkki myös.
- Ruotsissa kaupunkien keskustoissa on useasti uusien talojen alin kellarikerros parkkihallia, jota ei lasketa mukaan rakennusoikeuteen. Tämä myös uusiin keskustan taloihin.
- Keskustan vanhoissa taloyhtiöissä ei ole riittävästi autopaikkoja, joka rajoittaa jo nyt asukkaiden saantia niihin. Tarvitaan osoittaa paikkoja asukas-pysäköinnille, Rauhankatu, Hallituskatu, Birger Jaarlinkatu ja Lukiokatu hyviä asukas-pysäköintikatuja. Taloyhtiö voisi ostaa kaupungilta lupakilpiä ja ”myydä” niitä asukkaalleen autopaikan tarvitsijoille.
- Asukas-pysäköinti ei ole kaupunkikuvallisesti huono.
- Asukas-pysäköinti ja asiakas-pysäköinti voivat käyttää samoja paikkoja.
- Uusissa rakennettavissa parkkihalleissa myös asukas – ja asiakas-pysäköintiä.
- Julkisen liikenteen solmukohta linja-autoasemalle ok.
- Miksi bussien pitäisi päästä aivan torin reunaan? Voisiko julkinen liikenne keskustassa mennä Palokunnankatua keskustan läpi siten, että bussit ajaa Saaristenkadun kautta Turuntielle. Keskustaan pääsisi siis pysäkeiltä Arvi Kariston kadulta, linja-auto-asemalta ja

Saaristenkadun/Turuntien alun kohdalta suoraan kävelykadulle. Näin ei tarvitsisi ohjata raskasta bussiliikennettä ollenkaan torin reunaan, jonka takia reitit mutkistuisivat ja hidastuisivat aika paljon.

- Miksi vanha linja-autoasema tarvitsee säilyttää, se ei ole arkkitehtuurisesti eikä toiminnallisesti ollenkaan säilyttämisen arvoinen. Purkamalla se pois voisi koko linja-autoaseman korttelin suunnitella uudestaan. Linja-autokenttä mahtuisi huomattavasti pienempää tilaan kuin nyt on ollut. Vuorot voivat käyttää samoja pysäkkejä vuorotellen, ei kaikille tarvitse olla suurta tyhjää tilaa varattuna.
- Linja-autoaseman tontille voisi sijoittaa myös paljon yleistä parkkitilaa. (Kaupungin työntekijöiden ilmaispaiikat myös poistettava, kaikkien oltava samalla viivalla pysäköintiasioissa, tämä aiheuttaa paljon pahaa mieltä kaupunkilaisten mielessä).
- Paasikiventie vie nyt turhan paljon tilaa ja se on kokonaisuutena kaikkineen turhan leveä.
- Asemansseudun kehittäminen säilyttämällä osa Saarioisten kiinteistöstä hyvä idea. Voisiko alueen uudisrakentamista ohjata myös julkisivullisesti esim. uusklassismin tyyliin, jotta saataisiin asemansseudun vanhaa identiteettiä vahvistettua ja kaupunkikuvaa parannettua. Oheisena liitetiedostona ajatuksia Savonlinnasta.
- Asemansseudulle tarvitaan VALTAVASTI edullista parkkitilaa liityntäpysäköintiin, jatkossa pendelöinti vaan kasvaa ja uusien asukkaiden saaminen edellyttää hyviä työssäkäyntimahdollisuuksia junalla, joihin kuuluu ehdottomasti vaivaton pysäköinti aseman lähellä.
- Varikonniemestä aktiivinen puistoalue, vanhat rakennukset kuntoon ja niihin mm. ravintola, olisiko kesäteatterille hyvä paikka, kevyen liikenteen silta keskustaan myös tärkeä kaupunkikuvallinen symboli ja yhdistää Varikonniemen Linnan turisti ja vapaa-ajanvietto alueeseen.
- Ravintolalaivat yms. enemmän ilta-auringon puolelle.
- Nopeat pyöräilyreitit hankalia keskustan kaduilla, enemmän reunoilla ja rannoilla, mm. Paasikiventien varressa ja rautatieasemalta uutta kevyenliikenteen siltaa linnanpuistoon ja siitä Kaurialaan ja Pullerin Urheilupuistoon jotain reittiä
- Kävelykatu saisi jatkua Goodmanille asti, jotta se ohjaa asiakasvirtoja torin ja Goodmanin välillä. Yhteys tärkeä myös psykologisesti ja yhdistää keskustaa. Voisi jatkua toisesta päästä ehkä jopa Arvi Kariston kadulle saakka.

Mielipide 3

Hämeenlinnan keskustaan tarvittaisiin paljon lisää moderneja hyväkuntoisia suuria ja mahtipontisia kerrostaloja, jotka houkuttelisivat lisää ihmisiä muuttamaan Hämeenlinnaan. Kaupunkinne on jo erittäin vetovoimainen, mutta se tarvitsee lisää kaunista arkkitehtuuria ja asuntoja ja vuokra-asuntoja nuorille aikuisille. Olen muuttamassa ensi vuoden aikana Hämeenlinnaan ja toivon todella näkeväni Hämeenlinnan kehittyvän. Tällä hetkellä keskustan vuokra-asuntojen hinta/laatu suhde on erittäin huono ja tarjontaa on heikosti.

Mielipide 4

Rakennuskanta on suurelta osin vanhaa ja huonoa. Hintapyynnöt liian korkeita kuntoon nähden. Se estää Hämeenlinnaan muuttamisen myös omistusasujilta.

Mielipide 5

Arjen sujuvuus tärkeää

- polkupyöräilijän ja jalankulkijan mukava liikkua
- vammaisten turvallinen elämä
- ihmisen koko elinikä ja terveyden ja toimintakyvyn muutokset huomioiva, jotta vanhuksena ei tarvitse lähteä pois tutusta ympäristöstä vastoin tahtoaan
- työpaikkoja; miten esimerkiksi Innoparkkia voidaan hyödyntää etätyöpaikkojen luomisessa?
- Hamk kampus on hyvä kehittämiskohde ja tulisi olla laajemmin osa keskustaa
- sujuva julkisen liikenteen yhteys rautatieasemalta ja linja-autoasemalta, jotta muualta tuleva tietää millä bussilla pääsee minnekin (2017 kun mahdollista uusi kokonaisvaltainen kilpailutus), kutsuliikennetarpeet olisi hyvä valmistella jo sitä ennen, niitä voisi sitten edellyttää tarjouksissa
 - o nyt on monia bussisopimuksia, tuli mieleeni seuraava: olisiko rautatieasemalle mahdollista laittaa sellainen kosketusnäyttö, jossa olisi bussiaikataulut jo aiemmin nähtävissä?

Keskustan tiivistämisen ehdoton hyöty on katujen ja muun infran hyödyntäminen tiiviillä rakentamisella.

Autopaikasta maksaa käyttäjä – periaate on hyvä, näin jokaista asuntoa kohti ei tarvita autopaikkaa, mutta joka taloyhtiössä osoitettava INVA-paikka ja mielellään niin, että se on mahdollisimman lähellä sisäänkäyntiä.

Onko Linnan ostoskeskus niin huono rakennus, että tarvitaan uutta? Pelkästään rakennuksen uusiminen ei tuo asiakkaita, jos ei ole sellaisia tuotteita ja kauppiastaitoja, jotta asiakkaat tulevat jopa uudelleen. Jos 1970 - 1980 – lukujen rakennuskanta on tiensä päässä ja niitä jopa puretaan, on samalla päätettävä miten tulevaisuudessa rakennetaan laadukkaampia ja muuntamiskelpoisia rakennuksia eli keskustan kehittäminen edellyttää päteviä rakennusmestareitakin.

Toriparkista on ollut vääntöä, mutta montako sellaista uutta työpaikkaa se tuo, että niillä tuotoilla se myös maksetaan? Kaupungin tehtävä lienee selvittää yleisesti pysäköintiasiat. Katujen varsilla oleva asukaspysäköinti on mutkikas asia, koska se on aiemmin ollut yhteiskunnassa hyväksytty käytäntö johtuen autojen vähäisyydestä. Kuitenkin kaupungeissa asuvilla on mahdollisuus käyttää julkista liikennettä, joten siirtäisin maksuvastuuta heille, jotka parkkipaikkoja tarvitsevat. Kaupungin ei tarvitse tarjota fyysisen hyvän liikuntakyvyn omaaville yksityisautoilijoille erityisetuja eli parkkipaikat kustannusperusteisesti pysäköintimaksuilla mahdollisiksi. INVA – paikkoja tulee olla asukkaille ja liikkeiden asiakkailta mahdollisia. Jotka omistavat sen kortin itse tai avustajan autolle, jos siihen on sallittu kortti, tämähän on EU:n laajuinen asia. Kuinka paljon työssäkäynnin takia tarvitaan kokopäiväisiä parkkeja? Onko sitä selvitetty? Parantunut julkinen liikenne on se uusi vaihtoehto, joka on tarjolla. Sitä voidaan kehittää kutsukyyti-periaatteella lisää parkkitalojen ja – paikkojen rakentamisesta säästyneillä rahoilla. Nopean asioinnin kadunvarsipysäköintiä tulee olla tulevaisuudessakin.

Jos työnantaja edellyttää oman auton käyttöä niin eikö silloin työnantajan kuulu kustantaa parkkipaikka. Joukkoliikenteen suunnitteluun tarvittaneen määräaikaaisesti lisää henkilöresursseja, esim. siihen saakka kunnes on saatu se kokonaisvaltainen kilpailutus tehtyä. Jos kaupungin sisäisin henkilöresurssisiirtoin se ei ole mahdollista niin palkattakoon ulkopuolelta henkilö.

Uudet asunnot myydään jo monilla paikkakunnilla siten, että autopaikka on lunastettava erikseen ja halli/tallipaikat maksavat, Hämeenlinnassakin (yksi esim. kiinteistövälitysmainoksessa 18000 €). a. Yhteiskunnalle ja siten myös kaupungille edullisempaa on tehostaa julkista liikennettä.

Yleinen siisteys keskusta-alueella tärkeää. (Taannoin joku kirjoitti lehdessä, kun ravintolan edessä oli siivotonta, mutta kun se johtuu asiakkaista ehkä edellisenä yönä niin kenen pitäisi siivota, jotta sunnuntailounaalle olisi mukava mennä siistiä katua pitkin. Kaupungille viikonlopputyöt ovat kalliita.) Silloin, jos saman ravintolan edellisillan/yön asiakkaat ovat sotkijoita, onko kaupungin tehtävä siivota sunnuntaina? Mielestäni ei ole.

Maankäyttömaksupäätöksen tulee olla tasapuolinen kaikkia Hämeenlinnan alueella kiinteistöjä omistavia kohtaan. Toisaalta on otettava huomioon jatkuva julkisten menojen paisuminen eli se, joka hyötyy, olkoot velvollinen myös maksamaan. Entä miten asia suhteutetaan siihen, jos rakennetaan yrityksille sopivia tiloja, miten paljon se rasittaa työllistävien pienyritysten tuloa paikkakunnalle? Miten maksupolitiikalla edistettäisiin työllistävää yrittäjyyttä. En siis murehdi pöytälaatikkoyhtiöiden tyhjiä konttoreita ja kenties rahanpesumielessä rakennettuja tyhjiä toimitiloja, sellainenkin uhka voi maailmalta tulla.

Rautatieympäristön rakentaminen on tulevaisuutta. Ranta-alueita tulee jättää vapaaksi myös tiiviin kaupunkirakentamisen alueella. Yhteiskunnassa ei voi olla niin, että aikanaan kaikkien kaupunkilaisten iloksi koetut ranta-alueet myydään/vuokrataan rikkaiden asuinalueiksi. Tässä maassa ei tarvita enää yhtään enempää eriarvoistusta ihmisten kesken, jos haluamme elää turvallisessa Suomessa vielä 10 vuoden kuluttuakin. Kevyen liikenteen oikosiltaan suhtaudun varauksella, koska se on kallis hanke. Jos julkisen liikenteen käyttö on huonoa ja sen sillan vaikutusalueelta tullaan omilla autoilla, niin julkisen liikenteen palvelun kehittäminen lienee edullisempi ratkaisu.

Kantolasta vähän vaikeaa sanoa, en tunne tarkkaan maaperän saasteita. Onko tulvavaara ennakoitavissa, sehän on ollut Engelinrannan osalta keskusteluissa ottaen huomioon mm. ilmaston lämpeneminen. Entä maaperän saasteet, joista taannoin oli lehdissä? Tapahtumapuisto ym. kulttuurikeskukset tulee olla sellaisia, että niistä ei tule aina lisälaskua kaupungille, ei edes lama-aikana vaan niillä toimivat yritykset maksavat kulut. Pelkkä kaupungin kaunis ja viihtyisä ympäristö ei riitä, jos ei ole töitä. Yritysten edelleen paikkakunnalle saamisen eteen on tehtävä hillittömän paljon työtä.

Asumisen markkinointi tulee kohdistaa siten, että saadaan myös työssäkäyviä / yrittäjäveronmaksajia. Kaupungin väestön ikääntymistä ei tarvitse edistää, koska Helsinki-seudulta muutetaan jo nyt halvempien asuntojen perässä muualle. Jotta myös nuoremmat sukupolvet muuttaisivat, **tarvitaan lisää työpaikkoja**. Helppo arki houkuttelee varmasti lapsiperheitä, mutta myös vanhempaa väestöä.

Laadun ulottuvuudet on helpohkoa toteuttaa Hämeenlinnassa. Ulkoinen ilme tärkeää myös ja puuryhmiä asuntojen lähelle (kaikkia katuja on turhaa tehdä puistobulevardeiksi, käsittääkseni se on kallistakin). Luonnollista vehreyttä alueille, jotta puistojen hoitokulut jäävät kohtuullisiksi. Tehtyjen nurmikoiden hoito on kallista, jos niitä ei hoideta niin se antaa huonon kuvan kaupungista. Sitäkin on ajateltava, koska yhä kasvava osuus taloudesta tarvitaan vanhustenhoitoon ja otettava huomioon myös 1990 – luvulla syrjäytyneet ja heidän lapsensa. Tähän sanoisin, että monen sukupolven syrjäytymiskiarteet on katkaistava nyt ja estettävä tulevaisuudessa, sillä säästetään kustannuksia ja talous saadaan kestäväksi. Hämeenlinnakin on tämä asia hoidettava.

Asukkaille talkoita eri kaupunginosiin, voisimmeko me YYR – raatilaiset olla ”käynnistysmoottoreina” ja miten? Se vahvistaisi sosiaalista ilmapiiriä, olisi toimintamahdollisuus ja toisi mukavaa tunnelmaa.

Paljonko maksaa Paasikiventien muuttaminen Bulevardiksi ja miten se jatke 10 – tielle vaikuttaa sen varrella olevan asutuksen meluhaittoihin. Meluun tulee kiinnittää huomiota koko kaupungissa, vaikka ei ole 100 000 asukasta, joka edellyttäisi jo tarkempaa selvitystä ja suunnittelua. Melu on

elinympäristöä pilaavaa ja aiheuttaa terveyshaittaa, viime aikoina on tehty tutkimuksia ja niissä on aika huolestuttavaa tietoa kielteisistä terveysvaikutuksista.

Viipurinkadun sillalla tulisi olla pyörätie kummallakin puolella. Työmatkaliikenteen aikana siinä on ruuhkaa ja monet ajavat entisen panimon puoleisella jalkakäytävällä keskustaan mennessään. Liikennemäärien kasvaessa on pohdittava myös vanhenevan sillan kestävyyttä. Jos uutta siltaa rakennetaan, niin parempi olisi varmaan tehdä Paasikiventien sillan yhteyteen. Entä kumpi on halvempaa; tunneli vai silta ja mihin tunneli voidaan tosiasiallisesti tehdä?

Vihreiden tilaisuuden ideat: ”pienillä muutoksilla parannuksia” tulee ottaa huomioon. Miten saisimme keskustan kiinteistöt ja niissä asukkaatkin tuomaan pieniä ideoita?

Mielipide 6

Keskustavisio on erittäin tervetullut suunnannäyttävä Hämeenlinnan elinvoiman vahvistamiseksi. Luonnos (6/2014) kokoaa hyvin maankäytön ja liikkumisen kehittämistoimet. Jatkotyössä suurempi rooli tulee osoittaa yrityksille ja kansalaisyhteiskunnan toimijoille, etenkin keskustan asunto-osakeyhtiöiden ja kiinteistönomistajien panos tulee olemaan jatkossa ratkaiseva.

Seuraavassa vaiheessa pitää tehdä vision ehdotusten taloudellinen arviointi, hankkeiden aikataulutukset sekä rahoitus ja vertailu näistä näkökulmista. Tämän jälkeen nähdään, millä suunnitelmilla on toteuttamisedellytykset.

Hämeenlinnan kaupungin visio on hyvä lähtökohta myös ydinkeskustan kehittämiseksi. Hämeenlinna erottuu muista kaupungeista korostamalla historiaa. Toinen keskeinen lähtökohta on kaupungin sijainti Suomen kasvuvyöhykkeen keskiössä, mikä avaa kehittyvän liikkumiskulttuurin avulla kaupunkilaisille entistä laajempia työmarkkinat.

Jotta Hämeenlinna voi toden teolla hyödyntää sijaintiaan tulee asemanseutu nostaa keskeiseksi kehittämiskohteeksi. Liityntäpysäköintiä, pyöräteitä, pyöräparkkia on kohennettava ja asemanseudun asukasmäärää lisättävä täydennysrakentamisella.

Keskustan elävyyden avain on käyttäjien määrän kasvu. Palvelut elävät ja kohentuvat kasvavan kysynnän myötä. Keskustaan tarvitaan lisää asukkaita, lisää asiointikävijöitä koko kaupunkiseudulta sekä lisää turisteja ja kävijöitä kauempaa. Tämä on keskustavision lähtökohta. Vision luonnoksessa on ansiokkaasti kartoitettu asumisen lisäämismahdollisuudet. Engelinranta tulee olemaan volyymitään suurin yksittäinen uusi asuntoalueen keskustassa ja Eteläranta Oy tulee kaupunkikonsernin osana osaltaan vauhdittamaan sen toteuttamista. Liikerantamista ei pidä sulkea pois Engelinrannasta, joka on keskusta-alueita. Kaupallisten palvelujen kysyntä on tarjonnan myötä viime vuosikymmeninä suuntautunut Hämeenlinnan keskustan ulkopuolelle. Moottoritien katteen valmistuminen kääntää trendin, mutta lisätoimia tarvitaan. Yleissuunnitelmaluonnoksen toimet 1 ja 2 ovat välttämättömiä kehityksen jatkamiseksi.

Kaupunkikeskustan vetovoiman avain on pysäköintiratkaisu. Autolla tulee päästä koko kaupunkiseudulta helposti kaupungin ytimeen pysäköintipaikkaa etsiskelemättä. Mikkelin esimerkki siitä, miten asia on tämän kokoluokan kaupungissa toteutettavissa taloudellisesti kestäväällä tavalla. Ydinkeskustaan sijoittuva keskitetty pysäköintilaitos on tärkein yksittäinen keskustan kehittämistoimi. Investoinnilla on ainakin 50 vuoden vaikuttavuus, vaikka autoilu jatkossa vähenisikin. Mikkelin tapaus osoittaa, että keskitetyn pysäköintilaitoksen toteuttamiseen voidaan saada mukaan kaikki tahot, myöskin asuinkiinteistöt, joilla on pysäköintivaroja keskustassa. Kaupunki on näistä yksi ja keskeisin.

Kevyen liikenteen parantamiseksi on tehtävissä paljon eikä kyse ole kovin suurista investoinneista. Tärkeää on kaupungin näkyvä tuki pyöräilyn kehittämiselle. Kansalaisyhteiskunnan toimijoita

voidaan saada kampanjaan mukaan. Visiona voisi olla että 20 vuoden kuluttua alle viiden kilometrin matkoista tehdään Hämeenlinnan keskustassa 30 % (?) pyörällä (osuus lienee nyt alle 10?). Nykyisin pyörätiet päättyvät kun tullaan ruutukaava-alueelle. Pyöräväylät ovat katutilaa uudelleen jakamalla toteutettavissa nopeastikin. Tämä olisi myös tärkeä viesti kaupungin tahtotilasta. Jatkossa tulisi selvittää sähköisten kaupunkipyörien käyttöönottoa osana innovatiivista elinvoimapolitiikkaa. Sama koskee kutsuohjatun joukkoliikenteen kehittämistä.

Yritysten, kiinteistönomistajien, kansalaisjärjestöjen ja keskusta-asukkaiden tuki on välttämätön Hämeenlinnan keskustan elävöittämiseksi. Eriyisten keskeistä on asunto-osakeyhtiöiden aktiivisuus. Täydennysrakentamisen mahdollisuuden tarjoaminen on tärkeä porkkana. Erilaisten pienten kaupunkitapahtumien rohkaiseminen virittää osaltaan kiinnostavuutta ja lisää arkista vetovoimaa. Kaupungin tulisi käynnistää moniulotteinen kaupunkikeskustan maineenpalautushanke yhteistyössä yritysten ja kansalaisyhteiskunnan kanssa.

Rakentamista ei pidä pelätä, vaan se on elinvoimaisen, kasvuhakuisen ja työtä tarjoavan kaupungin merkki.

Mielipide 7

Etelä-Hämeen Osuuspankin tavoitteena on kaupunkilaisille ja kaupungissa vieraileville viihtyisä, elinvoimainen ja monipuolisia palveluja tarjoava kaupunkikeskusta sekä keskustassa toimiville yrityksille elinkelpoinen toimintaympäristö. Nämä tukevat niin väestön kuin yritystoiminnan kasvua.

Kauppakeskus Goodmanin avaaminen luo mahdollisuuden Hämeenlinnan keskustan elävöittämiseen. Keskustan elinvoimaisuus edellyttää kuitenkin dynaamista kehittämistä. Aktiivisen kehittämisen vaihtoehto ei ole ennallaan pysyminen. Jos kehittämisen eteen ei tehdä riittäviä ja riittävän rohkeita toimenpiteitä, ei vaihtoehtona ole nykyisen tilanteen säilyminen vaan keskustan näivettyminen.

Hämeenlinnan keskustan välittömässä tuntumassa on erinomaiset luonto- ja liikunta-alueet, Verkatehtaan alue on ainutlaatuinen kulttuurin keskus. Keskustan vilkkaus perustuu ennen kaikkea kaupallisten palvelujen tarjontaan, niiden monipuolisuuteen ja aktiiviseen käyttämiseen. Keskustaan ihmisiä houkuttavat monipuoliset ostosmahdollisuudet ja kattava ravintola- ja kahvilatarjonta sekä viihtyisä ympäristö. Onnistuakseen keskustan elinvoimaisuuden vahvistuminen edellyttää näiden palveluiden korostamista ja näiden palveluiden tuottajien tarpeiden huomioimista sekä viihtyisän ympäristön toteuttamista.

Suunnitelma Goodmanista Reskaa pitkin torille ulottuvasta ja sieltä edelleen Engelinrantaan rantatorille päättyvästä ydinväylästä on käsityksemme mukaan toteutuskelpoinen ja mielekäs ratkaisu.

Keskeiset edellytykset elinvoimaisen keskustan kehittämiselle:

Palvelujen helppo tavoitettavuus

Riittävät asiointipysäköintitilat pitää olla palvelujen välittömässä läheisyydessä. Käytännössä ydinkeskustan kannalta tämä tarkoittaa, että keskustan elinvoimaisuutta palvelevana pysäköintivaihtoehtona tulevat kysymykseen esitetyistä vaihtoehdoista pelkästään torinaluspysäköinti tai Kortteliin 1 (nykyinen Linnan kauppakeskus) rakennettava pysäköinti. Toteutuessaan pysäköintiratkaisut tarjoaisivat myös ratkaisun keskustan asuntojen täydennysrakentamisen edellyttämille autopaikoille.

1 ja 2 korttelien kehittäminen

Jotta Reska kokonaisuudessaan olisi läpi vuoden vilkas, on Reskan kummankin pään oltava vetovoimaisia. Tämä edellyttää korttelin 1 uudelleenrakentamista tai merkittävää kehittämistä keskustavisiassa esitetyillä tavoilla. Kortteli 2 (mm. osuuspankin kiinteistö) Reskan toisena puolena on tarkoituksenmukaista olla mukana samanaikaisesti suunnittelussa.

Korttelin 1 uudelleenrakentaminen edellyttäne merkittävän kiinteistösjoittajan mukana oloa hankkeessa. Sijoittajille on kyettävä osoittamaan, että kohteella on riittävä vetovoima ostopotentiaalin varmistamiseksi. Tämä korostaa helpon tavoitettavuuden eli välittömässä yhteydessä olevan toimivan pysäköintiratkaisun merkitystä.

Viihtyisyys

Viihtyisä kävelykatuympäristö ja tori sekä kevyen liikenteen väylien kehittäminen tukevat elinvoimaista kaupallista keskustaa. Haluamme kuitenkin korostaa, että runsas kaupallisten palvelujen tarjonta (kaupat, kahvilat, ravintolat, terassit) ovat edellytys elinvoimaiselle ja vilkkaalle keskustalle.

Nopeus

Goodman avaa ovensa lokakuussa. Kehittämisen tulisi edetä nopeasti, koska palveluista autoituneen keskustan elinvoimaisuuden palauttaminen on haasteellisempaa kuin kehittäminen nykytilasta lähtien.

Mielipide 8

Tutustuin keskustavision materiaaleihin Hämeenlinnan verkkosivuilla, todella hienoa työtä! Muutama aihealue, jotka nousivat esille kun keskusteltiin aiheesta.

Voisiko visiossa ottaa huomioon myös seuraavia näkökulmia?

Taide & kulttuuri

- Julkiset ja patsaat & muistomerkit ja seinämaalaukset elävöittävät kaupunkikuvaa – mikä on vision kanta niiden suhteen?
- Mahdollisuuksia on monia ns. kulttuuripolut vrt. Sibeliuksen nuottipolku – tuotuna kaupunkikuvaan esim. metallireliefien kautta
- Tässä yksi esimerkki vastaavasta ratkaisusta Englannista - <http://mediafiles.thedms.co.uk/Publication/YS-EY/cms/pdf/Fish%20Trail%202010.pdf>
- Kaupunkikeskustan rikkaan rakennuskulttuurin huomioiminen & arvostaminen – esimerkiksi Sibeliuksen talon ympäristö on ankea

Puutarhasuunnitelma

- Kaupungin alueella puistot ja viheralueet tarjoavat mahdollisuuksia oleskeluun & viihtymiseen, puut & istutukset lisäävät viihtyisyyttä merkittävästi
- Kaupunkikeskustan viheralueiden tila ja hoito eri vuodenaikoina voi elävöittää ympäristöä merkittävästi

Valaistuksen roolia olisi hyvä huomioida

- Valaistuksen merkitys erityisesti pimeään aikaan luo viihtyisyyttä ja turvallisuuden tunnetta
- Valaistuksella saadaan esille paremmin esille kaupunkimme kauniita rakennuksia & puistoja ja nostetaan esille erityispiirteitä ja korostetaan reittejä

Näistä aihealueista varmasti on jo suunnitelmia.

Olisi hienoa, jos ne tuotaisiin mukaan visiointityöhön.

Mielipide 9

HHT akseli ja Hämeenlinnan kokonaisuus

Hämeenlinnan suunnittelussa Helsinki-Hämeenlinna-Tampere akselin merkitystä korostetaan. Asukasluvun ja pendelöintiliikenteen oletetaan kasvavan voimakkaasti. Helposti unohtuu, että kyse on hypoteesista. Tilastot eivät kerro muutoksesta aikaisempaan. Hämeenlinnan väestön kasvu on tasaista ja maltillista. Yli kuntarajojen tapahtuvaa pendelöintiä on ja se kasvaa, mutta Hämeenlinna on oman työssäkäynti- ja asuntomarkkina-alueensa kiistaton keskus. Matkaketjuihin liittyvät järjestelyt vaativat tietysti asialliset ratkaisunsa.

Hämeenlinnan väestön kasvuksi oletetaan 500 henkilöä vuodessa. Tilastokeskuksen ennusteen mukaan kasvuluku olisi 370. Tällä hetkellä määrä näyttää jäävän tätä pienemmäksi. Visiossa oletetaan, että noin puolet kasvutavoitteesta ohjataan keskustaan. Asukasluvun kasvutavoite ja erityisesti sen keskustaan sijoitettu osa on epärealistinen ja vääristää koko keskustavision perustan. Ei koko kaupungin tilannetta ja suunnittelua saa unohtaa keskustan takia, vaan kokonaisuudelle on etsittävä realistinen tasapaino.

Maankäyttö ja liikenne

Työn aluerajaus on hiukan epäselvä, mikä on osittain työn luonteestakin johtuvaa. Kuitenkin Keinusaari on niin lähellä ja keskeinen paikka, ettei sitä pidä jättää tarkasteluiden ulkopuolelle. Keinusaari ja sen eteläpuolelta alkava Kantola, aluksi sen pohjoisosa ovat maankäytön resursseja. Niitä käyttämällä voidaan ratkaista muualla vastaan tulevia mitoitusongelmia. Etelärannan, Asemansseudun ja Suomen kasarmien alueitten asukaslukutavoitteet ovat niin korkeita, että ne johtavat huonoon kaupunkiympäristöön, kulttuurihistoriallisten ja maisemallisten arvojen häviämiseen sekä tuskallisen pitkään toteutusaikaan.

Suunnittelualueita tulisi siis laajentaa, jolloin myös liikenneverkolliset kysymykset saisivat riittävän tarkastelukehikon. Ajoneuvoliikennettä palvelevat uudet yhteydet mm. Visamäen ja Kantolan välillä sekä erityisesti rautatien alitus Keinusaaresta Katsiin valtatielle 10 olisivat koko keskustaliikenteen parantamisen avaimia. Viimeksi mainittu keventäisi Viipurintien liikennettä koko sen pituudelta Hätilästä keskustaan sekä siirtäisi keskustan läpikulkuliikennettä Lukiokadulta Paasikiventielle. Silta Visamäestä avaa silmät näkemään Kantolan pohjoisosan kaupunkirakenteellisen merkityksen. Strategiatyössä on kyllä viitattu Visamäen ja rautatieaseman väliseen kevyen liikenteen yhteyteen, mutta kyseessä on huomattavasti merkittävämpi kaupunkirakenteellinen ja maankäyttöä koskeva näkökulma.

Edellä mainitut asiat sisältyvät valtuuston 1991 hyväksymään keskustan osayleiskaavaan. Sen Keinusaarta ja Kantolan pohjoiskärkeä koskevat osat on vahvistettu ja ovat myös nykyisen maankäyttö- ja rakennuslain edellyttämällä tavalla perustana alueen asemakaavojen muutoksille.

Kaupallinen kehitys

Visiotyötä tehdään juuri ennen kuin keskustan kaupallinen rakenne tulee kokemaan erään historiansa suurimman yhtäkkisen muutoksen. Moottoritien päälle valmistuva kauppakeskus merkitsee liiketilan yltärintonatilannetta, joka jatkuu 2020-luvulle saakka. Juuri nyt on vaikea arvioida yltärinton seurauksia. Kuitenkaan kävelykadun varressa, varsinkaan sen kaupallisesti keskeisimmässä korttelissa ei ole syytä ryhtyä liiketilan purkamiseen, koska keskustan ydin selviää

muutoksesta parhaiten. Toiveet kivijalkakaupan laajentumisesta saattavat sen sijaan olla liian optimistisia. Tärkeää on seurata tilannetta ja olla valmiina reagoimaan.

Pysäköinti

Keskustaan laaditussa pysäköintisuunnitelmassa on jäänyt epäselväksi Keinu- ja Kaivoparkkien rooli ja mukanaolo tarvelaskelmissa. Niitä ei voi jättää huomiotta, kun paikkoja niissä on yhteensä n. 1000. Myös yksityisten laitosten rooli on tärkeä. Pelkästään Citymarketin ja moottoritien päälle tulevan kauppakeskuksen pysäköintipaikkoja on yhteensä yli 1000. Näiden ottaminen mukaan laskelmiin täytyy vaikuttaa johtopäätöksiin. Lisäksi on huomattava, että kadunvarsipysäköinti on valmis, halpa ja toimiva ratkaisu, joka on keskusta-alueille luonteenomainen. Kadunvarsipysäköinnin vähentämiseen ei ole syytä, koska kadut säilyvät ajoneuvojenkin käytössä. Muutoin tilanne johtaa pelkkään läpiajoon.

Pysäköintilaitosvaihtoehtojen vertailussa pitää ottaa huomioon niiden rooli pysäköintijärjestelmässä.

Kevyt liikenne

Keskiviikon 9.4.14 tilaisuudessa kirjastolla kävi ilmi, että pyöräillessä on keskusta helpompi ohittaa kuin kulkea läpi. Havainto on perusteltu, koska liikennesuunnitelmassa esitetty laajamittainen katusaneeraus vaikuttaa kovin hankalalta ja ylimitoitetulta. Kevyen liikenteen silloille koilliskulmasta Varikonniemeen tai Hämeensaaresta Kantolaan ei ole taloudellisia eikä maisemallisia edellytyksiä. Varikonniemeen suuntautuva silta on ollut eräissä suunnitelmissa, mutta sitä ole voitu linnan maisemaa vasten pitää mahdollisena. Lisäksi se pitäisi laivaliikenteen takia rakentaa korkeaksi ja on yleensäkin tarpeeltaan epäselvä.

Kevyen liikenteen epäjatkavuuskohdille voi olla erityinen syy. Paasikiventien ja Raatihuoneenkadun länsipäät Kaivokadun kohdalla on juuri toteutettu osana suurta liikenneinvestointia. Niihin on hankala tarttua uudelleen. Hopeaseppien sillan eteläpuolelta puuttuvan kevyen liikenteen väylän lisäksi siltä puuttuu silta Paasikiventien toiselle ajoradalle.

Ympäristö ja maisema

On hyvä, että visioon liitetään kulttuurihistoriallisten kohteiden tarkempi inventointi. Vision laadinnassa on syytä nostaa historia, kulttuuriympäristö ja maisema arvoiseensa asemaan. Hämeenlinnan kannattaa profiloitua omat erityispiirteensä tunnistamalla, niitä arvostamalla ja sovitamalla tuleva kehitys historian ja maiseman rajaamiin kehyksiin.

Suunnitteluprosessi ja vuorovaikutus

Nykykaikaiseen kaupunkisuunnitteluun kuuluu jo lain mukaan keskeisenä osana vuorovaikutus asukkaiden kanssa. Keskustavisiossa tämä on unohtunut. Asiantuntijuutta haetaan ulkopuolelta ja mallia otetaan suuremmista kaupungeista, jolloin mittakaavavirheiden mahdollisuus kasvaa. Työ on nähtävillä kenen tahansa kannalta hankalasti heinäkuun ajan. Tiedotustilaisuus järjestetään, kun nähtävillä olo ja aika kannanottoihin on päättynyt.

Mielipide 10

Palaute keskustavisiioon / 73 allekirjoittajaa

Hämeenlinnan keskustavision tavoitteena on keskustan kehittäminen ja elinvoiman säilyttäminen. Tähän pyritään mm. lisärakentamisella ja alueiden uusilla käyttömahdollisuuksilla.

Me allekirjoittaneet haluamme kiinnittää huomiota keskustan elinvoimaisimman alueen eli torin ja sen ympäristön suunnitteluun. Hämeenlinna ammentaa elinvoimaa historiastaan ja asukkaille

oman kodin ja kotiseudun identiteetti on merkittävä asia. Autoistuminen on tuonut merkittäviä muutoksia kaupungin toiminnallisuuteen viimeisen 50 vuoden aikana ja vaikuttaa edelleen merkittävästi. Kaupunkisuunnittelulla luodaan rakenteita toimintoille ja ne ohjaavat käyttäytymistä pitkälle tulevaisuuteen. Luomme toivottua tulevaisuutta.

Nyt tehdyillä investointipäätöksillä vaikutetaan kaupungin kehittymiseen ja toimintojen sijoittumiseen sekä mahdollisuuksiin katu- ja muun julkisen tilan käyttöön vähintään 100 vuoden päähän. Hämeenlinnan tori on historiallisen kaupungin sydän ja identiteetin keskipiste. Kaupungin kehittäminen korostetusti yksityisautoilun ehdoilla antaa väärän signaalin suunnasta, johon tulevaisuuden kaupunkia tulisi sosiaalisesti ja ekologisesti kehittää.

Torin maalaisen pysäköintilaitoksen rakentaminen ei ole tarpeellinen eikä toivottavana kehityssuunta. Toriparkki vaurioittaa historiallisesti merkittävää aluetta ja ainutlaatuista kaupunkikuvaa. Tori on kunnostettu kauniiksi ja toimivaksi noin kymmenen vuotta sitten. Siihen tehtyä yhteistä investointia on kunnioitettava.

Hanke on myös merkittävä taloudellinen virheaskel tilanteessa, jossa kaupungilla on edessään huomattavasti tärkeämpiä taloudellisen panostamisen kohteita. Toriparkin kaltaiset suuret hankkeet tehtäisiin ”silmät kiinni” eli piittaamatta nykyisestä yleiseurooppalaisesta taloudellisesta tilanteesta ja sen mahdollisista seurauksista hyvinvointiyhteiskunnalle.

Julkiset tilat tekevät kaupungin. Yhteiskunta, toiminnot ja tarpeet muuttuvat, ja niihin on reagoitava torialuetta kunnioittaen. Torin massiivinen rikkominen rampauttaa kaupungin sydämen vuoksi eteenpäin ja vie kehitystä väärään suuntaan. Kaupungin keskustassa rakennetaan kaikkien yhteistä ympäristöä, joka henkilökohtaisella tasolla määrittää kokemusta kodista ja kotipaikkakunnasta.

Mielipide 11

Vastustan kaupunkivisioon kaavailtua toriparkkia.

Mielipide 12

Ei toriparkkia. Linja-autoaseman parkkitalo on sopivan lähellä, sieltä kävelee tämän keskustan muutamassa minuutissa.

Mielipide 13

Yritin vastata keskustavision kyselyyn. Ei onnistunut. Kerta toisensa jälkeen se tivasi, asunko keskustassa ja että se on mainittava. Joka kerran merkkasin, että asun keskustan eteläosassa. Ei mennyt läpi. Toinen seikka on se, että kysely on todellakin laadittu manipulaation mahdollistamiseksi. Virkamiehet ja poliitikot voivat tulkita sitä aivan omien intressiensä mukaisesti. Siinä ei ollut lainkaan kysymyksiä, joissa kaupunkilainen olisi voinut ottaa kantaa esim. Engelinrannan rakentamiseen entisen Itä-Saksan bunkkerityyliin. Ei myöskään voinut ilmasta mielipidettä pysäköintiasioista. Esim. pysäköintidiktatuuri pitäisi heti lopettaa eli se pysäköinti-yhtiö on lopetettava. Koko keskustaan pysyvä 2 tunnin pysäköinti kiekolla. Tästä kaupunkilaiset, vieraat ja keskustan kauppiat nauttivat suunnattomasti.

Mielipide 14

Historiallinen keskusta ehdottomasti säilytettävä. Toria ei missään tapauksessa tarvita pysäköintiin, ei siis saa kaivaa. Torin ympäristön kiinteistöt (ei tietysti koske julkisia rakennuksia) hoitakoot asiakaspysäköintinsä itse. Hämeenlinnaan ei houkutella asukkaista keskustassa asumisella. Hämeenlinnan arvot ovat historia, kulttuuri ja luonto!

Mielipide 15

”Autoliikenteen ja pysäköinnin järjestäminen olivat tärkeitä määrittäjiä.” Näin todetaan HML:n 1960-luvun rakennushistoriallisessa selvityksessä. Tuohon aikaan autopaikoista vain osalle osoitettiin pihapaikka. Loput paikoittivat autonsa katujen varsille.

Toriparkki

Vertailu Kuopioon ja Mikkeliin antaa väärän kuvan. Molemmissa paikoissa toria ympäröivät liikerakennukset. Hämeenlinnassa toria ympäröivät pääasiassa julkiset virastot, joilla on omat pihapaikointialueet. Viime vuosina ovat muuttamat suuruudellaan Hämeenlinnaan verrattavat kaupungit luopuneet maksullisesta pysäköinnistä. Onko Hämeenlinnassa tehty laskelmat tästä vaihtoehdosta?

Lukiokadun raskas liikenne

Miksi ohjata raskas liikenne kadulle, jota kautta hälytysajoneuvot kulkevat. Onko suoritettu liikennelaskentaa Lukiokadulla? Lukiokadun varrella asuvana on todettavissa, että raskas liikenne on hyvin vähäistä. Liikenne ohjautuu nykyisin Paasikiventielle.

Raskasta liikennettä ei voida ohjata Lukiokadulle ennen kuin rantapenger on vahvistettu. Raskas liikenne tärisyttää maata ja se luisuu hitaasti mutta varmasti kohti Vanajavettä. Maan siirtymän vaikutukset ovat jo nyt selvästi nähtävissä.

Lukiokadun kevytliikenneväylä

Lukiokadulle on suunnitteilla kevytliikenneväylä. Miten se soveltuu raskaan liikenteen vierelle? Lukiokadun pohjoispäähän suunnitellaan ylikulkusiltaa. Laivaväylä kulkee vesistön etelän puoleisessa osassa. Sillan rakentaminen ei onnistu ilman pengerrystä. Pengerrys pilaisi maiseman. Lukiokatu laskee aika jyrkästi muodostaen vaaran paikan nimenomaan risteysalueelle.

Kevytliikenneväylä tulisi rakentaa Koulukadulle tai Birger Jaarlin kadulle, joille rakentaminen ei toisi em. haittavaikutuksia. Tämä vastaisi myös aiemmin laadittuja luonnoksia.

Lisärakentaminen

Keskustan elävöittäminen lisärakentamisella on ollut myös tutkinnan kohteena. Ullakkorakentamisella saadaan n. 30 asuntoa. Määrä on yllättävän pieni. Noin vähäinen määrä on mielestäni merkityksetön. Kohteet sijaitsevat hajallaan ja kustannukset nousevat.

Taloyhtiömme, Lukiokatu 1 a, tutki ullakkorakentamisen mahdollisuudet ennen putkiremonttia. En ymmärrä lainkaan esitystä tasakaton rakentamisesta, joka muuttaisi arkkitehtonista ilmettä. Ilman mittavia muutoksia, jotka myös maksavat paljon, rakentaminen ei ole mahdollista.

Mielipide 16

Parkkipaikkojen puute on suurin ongelma. Mielestäni se on syynä siihen, että keskustan kehitys on jämähtänyt paikoilleen jo peräti vuosikymmeniksi. Ei kadunvarsipysäköinti voi mitenkään riittää

nykyajan keskustan liike-elämän tarpeisiin, vaan se merkitsee sitä, että liike-elämä jää kituvaksi. Goodman tulee ihan tarpeeseen, mutta sekään ei poista tarvetta saada pysäköityä autonsa keskustassa ilman, että täytyy ajella korttelirallia ympäriinsä parkkitilaa etsiessään. Se vie aikaa ja aiheuttaa paljonkin turhaa ympäriajoa keskustassa. Sen seurauksena usein päätän, että tähän keskustaan ei kannata tulla ostoksille. Mutta kun tarve on kuitenkin käydä joissain liikkeissä tai lääkärikeskuksissa. Jos olisi parkkitaloja esim. torin alla tai uudistetun liikeyksikeskus Linnan alla tai muualla keskustassa ja niihin selkeät ajoväylät, sehän jopa vähentäisi turhaa autoilua keskustan kaduilla. Minusta ihanteellisin ratkaisu on aina se, että liikeyksikeskusta suunniteltaessa siihen myös rakennetaan riittävät parkkitilat alle, niin että hissillä pääsee autollensa. Parkkitalon tulee olla aivan keskustan liikkeiden tuntumassa, siksi kannatan toriparkkia. En voi ymmärtää, miksi se täällä on niin vaikea ajatus. Itse kävisin montakin kertaa useammin keskustassa, kun autonsa saisi helposti sinne.

En voi myöskään ymmärtää tätä monien hämeenlinnaisten vaatimusta ilmaisesta pysäköinnistä. Olen tottunut maksamaan vuosikymmeniä keskustassa pysäköimisestä edellisessä kotikaupungissani ja minusta se on jokseenkin itsestään selvyys. Siellä ei edes ollut ilmaisia paikkoja koko keskustan alueella.

Toinen kommenttini koskee kävelykatua ja suunnitelmaa, joka usein on ollut lehdissä esillä, nimittäin kävelykadun kattamista. Vastustan sitä todella jyrkästi. Lehtitietojen mukaan kauppiaat ovat sitä toivoneet, mutta minkähän takia? Jalankulkijoita se ei ainakaan palvele. Kävelykatu Sibeliuksenkadun ja Kasarminkadun väliseltä osalta on muutenkin pimeähkö ja aurinko paistaa sinne vain iltapäivällä rajoitetun ajan, kate pimentäisi entisestään. Mikäli istuisin terassilla, haluaisin olla raikkaassa ilmassa enkä katteen alla tuulitunnelissa. Jos kauppiaat haluavat katteen esimerkiksi siksi, ettei talvista hiekoitusSORAA kulkeutuisi niin paljon sisälle latioita pilaamaan, niin siihen tarkoitukseen on parempiakin ratkaisuja. Kivetyksen alle voi panna lämmityskaapelit. Lämmitys sulattaa lumen talvella, jolloin liukkautta ei ole eikä soraa tarvita lainkaan. Ratkaisu on kalliimpi, mutta toimii erinomaisesti. Viitataan Jyväskylän kaupungin vastaavaan ratkaisuun kävelykadulla. Katu on talvisinkin aina sula ja mukava kävellä ilman soraa. Rakennettaessa kävelykadun (kaksi ja puoli korttelia pitkä) yläpäässä sijaitseva muutama liike eivät halunneet osallistua lämmitykseen, mutta ovat tätä päätöstään katuneet ja odottavat liittymistään, kun kivetys joskus korjataan. Niin hyvä ratkaisu on ollut. Siellä kävelykatu on muutenkin erinomainen, varmaan Suomen paras ja väkeä riittää.

Jo nykyisellään kävelykadun reunustat, etenkin Sibeliuksenkadun ja Kasarminkadun välissä, ovat vastenmielisen siivottomat, öisin ravintolasta poistuvien virtsan ym. eritteiden tahrimat. Yleensä kaupungeissa kadut kaiketi siivotaan aamun varhaistunteina, mutta kävelykadulla vaadittaisiin siihen paljon tehokkaampia otteita. Sade ja lumi talvella toimivat myös luonnollisina puhdistajina, mikä estyisi katteen takia.

Kävelykadusta vielä lisää. Kävelykatu on suunniteltu kävelykaduksi, mutta täällä se on pilattu melkoisilla esteillä. Miksi Kasarminkadulta tultaessa Sibeliuksenkadun suuntaan päin on ylimitoitettu istutusallas. Se näyttää leveydessään älyttömältä ja tukkii heti lähes koko kadun. Sen jatkeena on sitten yhtä ylimitoitettu ravintolan terassi. Terassi saisi olla seinän vierustalla, mutta jättää ainakin yli puolet kadusta vapaaksi kulkea tai sitten sitä tulisi kaventaa reilusti kummaltakin sivultaan. Kävelykadulle on istutettu lehmuksia, sitä en käsitä, eikä täällä kaupunginpuutarhurit tunne muita puita. Lehmuksia on tässä kaupungissa ihan tarpeeksi muuallakin. Kävelykadulla se on liian pimentävä ja massiivinen puu. Kävelykadulle sopisi kevyemmät istutusallat, esim. pyöreät, vaikka puupäällysteiset ja sirot, kevyet puut, kuten esim. pilvikirsikka. Kävelykadun toinen katuosuus Kasarminkadulta Saaristenkadulle onkin sitten aivan eri luokaa. Se on valoisampi avoin, oikein onnistunut, älkää enää pilatko sitä liioilla esteillä, kuten jo on yritetty sen Kasarminkadun puoleista osaa. Siinä osuudella kävelee ilokseen.

Silloin tällöin näkyy myös pohdintoja kävelykadun jatkamisesta. Minusta se on turhaa ainakin itäänpäin, sillä torin laidalla on kyllin tilaa kävellä samoin kuin kirkon luona Raatihuoneenkadulla. Siellä on muutenkin rauhallinen liikenne. Niille vähille liikkeille siellä on tarpeen, että myös autolla pääsee lähelle. Sen sijaan kävelykadun jatkuminen alaspäin Goodmanin suuntaan voisi olla hyvä ajatus, mikäli autoille ei tule liian suuria kiertolenkkejä.

Arkkitehtuurisesta yleisilmeestä pieni kommenttini. Kaupungin yleisilme on hyvä idästä päin katsottuna, samoin etelästä. mutta tullessa esim. Tiiriöstä kaupunkiin tuskin huomaa kaupunkia pusikoitten takaa. Siinä osassa, kaupunki on jotenkin lättänä, kaikki talot samaa korkeutta. Yleisilme paranin vaihtelevuudesta huomattavasti. jos kerrostaloissa olisi pari, kolme kerrosta lisää, olisi enemmän asukkaitakin keskustassa. Ei siitä ole haittaa linnalle eikä kirkontornille, mitä luutuneita ajatuksia voisi myös joskus tarkistaa. Vekan aluetta rakennettaessa kannattaisin kyllä tornitaloakin paikalle, eipä se linnan arvovaltaa veisi.

MUU PALAUTE

Puhelu 29.7.2014

Jalankulku ja pyöräily erotettava toisistaan. Jos Reska on pelkkä kävelykatu, tulisi olla liikennemerkki, joka kieltää pyöräilyn. Pyöräily tulisi sijoittaa erillisille väylille, selkeät reitit ja selkeät merkinnät. Pyöräilijät vaarantavat kävelijöiden turvallisuuden, ajavat liian kovaa ja kävelytiellä. Paras ratkaisu olisi omat pyöräkaistat ajoradalle.

Tapaaminen 4.8.2014

1. Yritykset sijoittuvat sinne, missä on kysyntää ja autopainotteisessa kaupungissa kysyntää on siellä, mihin autot saadaan pysäköityä.
2. Tori ja vesistö tärkeitä.
3. Linnanpuisto on 3 kk virkeä tapahtuma-alue, syökö tapahtumapuisto sen käyttäjämääriä (vaikuttaa keskustaan).
4. Sisävesiristeilijät ja veneilijät tuotava Engelinrantaan, tehtävä rohkeita ratkaisuja, kuten kanaali.
5. Kaupat pidettävä keskustassa, sillä keskittymä vetää, ei liikaa palveluita Engelinrantaan, mietittävä, kuinka paljon varaa laittaa, ettei syö keskustaa.
6. Rullaluistelijoilla ei ole reittiä keskustassa, Paasikiventie ainoa, ei pääse keskustaan.
7. Mahdollisuus Reskan kattamiseen kannattaisi ottaa huomioon mahdollisissa suunnitelmissa, vaikka katua ei juuri nyt haluttaisikaan kattaa.
8. Pysäköintitilaa saatava nopeasti joko linja-autoasemalle tai Reskalle esim. Linnan ostoskeskukseen, toripysäköinti ei toteudu nopealla aikataululla, vaikka päätös siitä saataisiinkin.
9. Keskusta ei kehity ilman toriparkkia, ihmiset hakevat palvelut sieltä, mistä saa autopaikan, ei ole sijoittajia ellei ole toriparkkia. "Asiainnin helppous" kannattaisi ottaa mukaan vision *Asiominen ja palvelut* –kohtaan, kun keskustassa on helppo asioida autolla, saadaan keskustaan lisää palveluita.
10. Mikäli keskustan palvelutarjoajat ehtii hävitä, liiketiloja on myöhemmin vaikea täyttää uudelleen.
11. Asemakaavojen autopaikkavaatimukset täytettävä, ihmiset omistavat auton ja toisaalta asioivat autolla.

12. Vanajavesisäätiöön kannattaisi olla yhteydessä, Vanajavesi-projektilla voisi olla yhteys keskustan kehittämiseen

Kuukausimarkkinat 5.8.2014

Kuukausimarkkinoilla oli mahdollisuus vastata keskustavisiota koskevaan internet-kyselyyn. Muutama jätti muuten avointa palautetta kaupungille, vaikka kyselyyn vastaamiseen ei ollut aikaa.

1. Pyörätelineitä lisää ja sellaista mallia, johon sopii myös vanhat pyörät.
2. Keskustan liikennejärjestelmä on huono. Liikennevalot huonot etenkin Lammin suunnasta. Vihreä aalto ei toimi Paasikiventiellä, mikä aiheuttaa ruuhkaa. Pysäköintiongelmat johtuvat maksullisuudesta. Haetaan maksutonta paikkaa. Hyvinkää on hyvä esimerkki. Hämeenlinnassa haaveillaan liian suuria (viittaus autokaupan keskukseen). Idänpäälle ja sairaalan mäen alle kiertoliittymät, tarpeeksi isot, että on hyvä ajaa, eikä sellaista kuin on Poltinaholla. Virkamiesvaltaa liikaa, valtuutetut eivät päätä, valtuusto on kumileimasin.
3. Lisää asukkaita ja täydennysrakentamista.
4. Liikenne tulisi ohjata enemmän Paasikiventielle, ei Arvi Kariston kadulle.
5. Radan alitus Katumalle tärkeä valtatie 10 liikenteen sujuvuuden kannalta. Kaupungin tulisi huolehtia myös pitkän matkan liikenteen sujuvuudesta (viittasi suunnitteilla olevaan kauppapaikkaan). Valtatie 10 raskaasta liikenteestä on jo osa siirtynyt Riihimäen kautta kulkeväksi. Pitkänmatkaista liikennettä ei voi liikaa hidastaa, jottei se suuntaudu keskusta.
6. Reskaa ei tulisi kattaa. Kukkalaatikot ovat tiellä keskellä Reskaa. Reitti Reskalta Goodmannille näkyväksi.
7. Ravintolalaivat aurinkoon esim. sairaalan rantaan tai Verkatehtaan rantaan.
8. Kahvilalaitoja rantaan kuten Turussa.
9. Pyöräily Raatihuoneenkadulla hankalaa, reitit eivät ole selkeitä (epälooginen), vain pieni pätkä pyörätietä. Pyörätiet kuntoon, keskustassa pitäisi erottaa pyöräily kävelystä kokonaan. Pyöräilykulttuuri on Hämeenlinnassa sellainen, että ajetaan jalkakäytävillä. Talvikunnossapito puuttuu Laivarannan kohdalta siitä, mistä pyörällä ajetaan alas rantaan, samalla kohtaa on kuitenkin pyörätelineetkin. Pyörätelineitä tarvittaisiin torillekin useampaan kohtaan, nyt osa jää torikojujen taakse piiloon kioskin kulmalla, ehdotettiin pyörätelineitä lipputankojen lähelle.
10. Saapuminen Goodmaniin Reskan suunnasta ei ole houkutteleva, ainakaan vielä ei näytä houkuttelevalta, ramppi kiinnittää huomion ja portaat näyttävät kapeilta.
11. Kadunvarsipysäköinti on hyvä. Pihat on täynnä autopaikkoja. Hallituskadulle mahtuisi lisää vinopysäköintiä kuten on jo torin vierellä. Työmatkapysäköintiäkin tarvitaan.
12. Linnankatu kirkon edestä pihakaduksi, aiheuttaa hämmennystä, kun kirkkoväki (esim. häät) tulee kirkosta kadulle ja autot tööttäilee.
13. Monikäyttöinen pysäköintilaitos Linnan keskukseen ja linja-autoasemalle.
14. Kevyen liikenteen sillat asemalle ja Kantolaan sitten, kun sinne laajennetaan.
15. Linnanpuistoon kioski (vaikka kiertävä) ja wc:t (kuten Sairionrannan uimarannassa on jo).

16. Matkailumarkkinointi tekemisen ja tapahtumien mukaan, ei vain kohteita. Pitäisi tehdä näkyväksi, mitä kaikkea puistoissa voi tehdä (frisbee-golf, beach-volley jne.), että ihmiset osaisivat tulla viettämään päivää esim. vieraiden/kavereiden kanssa keskustaan.
17. Lisää talviaktiviteetteja, esim. yhdyslatuja paljon nykyistä enemmän, ettei tarvitse mennä ensin autolla Aulangolle tai Ahvenistolle, josta vasta alkaa latu. Esim. pari kertaa talvessa ajettaisiin latu-uria, kyllä ne käytöllä sitten auki pysyisi. Linnanpuistoon sopisi harjoittelulatu, joka palvelisi paitsi opettelevia lapsia, myös vanhuksia, jotka eivät enää uskalla lähteä vaativampaan maastoon. Visiossa pitäisi paremmin näkyä ympärivuotisuus.
18. Ylipäätään kaavoituksessa voisi tarjota erikokoisia tontteja samalla alueella ja puistojen määrä on valtava, mutta sitten niillä ei ole kuitenkaan toimintoja (viittaus latuihin).
19. Vanhaa ympäristöä suojeltava asemakaavoilla, esim. Asemantaka ja Myllymäki.
20. Olisi hyvä olla olemassa erikseen kehittämismääräraha, joka laitettaisiin vuosittain johonkin tiettyyn kohteeseen ja siitä uutisoitaisiin näyttävästi, että nyt saatiin tällä rahalla tätä aikaiseksi.
21. Tapahtumien ilmoittamiseen pitäisi olla jokin yksinkertainen ja matalan kynnyksen sovellus/foorumi, josta voisi katsoa esim. lenkille tai pyöräilemään lähtiessä tapahtuuko jossakin päin kaupunkia jotakin erityistä (esim. seurapelejä lentopalloa, pesäpalloa, jalkapalloa, junnu-urheilua tms.), jotta voisi suunnata lenkinsä sen mukaisesti.
22. Nupukivet pois Kasarmikadulta, meteli on kauhea.

Yleisötilaisuus 5.8.2014

1. Engelinrannan suunnitteluun kiinnitettävä huomiota, ei bunkkerimaista rakentamista.
2. Paasikiventien muuttaminen ei hyvä, tärkeä väylä idän ja lännen välillä, ilmava, ei saa tehdä kanjonia, miten kulutetaan veronmaksajien rahoja, ei saa pilata Paasikiventietä.
3. Toriparkki syytä unohtaa, rumana ja kalliina, pitäisi pyrkiä autoliikenteen vähentämiseen.
4. Ohjausryhmän kokoonpano ihmetytti, ei ole asukkaiden edustajia.
5. Linnan ostoskeskuksen alle pysäköintiä.
6. Ei Eteläkadulle pysäköintilaitosta.
7. Kalakaupan elvyttäminen.
8. Rakennetaan uimalaitos entisen meijerin lähelle, jossa oli aikanaan uimalaitos.
9. Veden laatuun kiinnitettävä huomiota.
10. Senioripuistot ikäihmisille (esim. tasapainoilua).
11. Nuorten huomioiminen asumisen kanssa yhteydessä.
12. Luovutettiin jollakin paikalla autopaikkavaatimuksesta.
13. Hämeenkaari puretaan, missä järjestetään jumpat sitten?
14. Eteläkadun pysäköintipaikalle senioripuisto.
15. Jos suunnitellaan nuorille oleskelupaikkaa, huolehtikaa, että myös lasten ja nuorten palvelut pystyy toteuttamaan sinne ohjelmaa.

Elomessut 9.-10.8.

1. Maksuton pysäköinti parkkikeikolla rajattuna, toriparkki unohdettava.
2. Sekalaisia asuntokortteleita, lapsiperheitä ja vanhuksia samaan kortteliin, jotta vanhuksillakin on elämää ympärillä.
3. Miten palveluiden kehittäminen on huomioitu keskustavisiassa, kirjasto ei ole kehittynyt 20 vuoteen.
4. Työmatka HML-Lahti tehty erittäin vaikeaksi, ei sopivaa bussivuoroa aamulla Hämeenlinnasta.
5. Kaupungin teettämä pendelöintikysely ei tavoittanut linja-automatkustajia ja jos sen perusteella tehtiin johtopäätöksiä junamatkustajien enemmistöstä, on se vaarallista.
6. Linja-autoaseman aukioloajat surkeat, ei pääse sisälle odottamaan bussia aamulla eikä illalla.
7. Maksuton pysäköinti 2 h kiekkopaikoilla.
8. Lukiokadulle ei saa ohjata raskasta liikennettä nykyistä enempää, tärinän aiheuttamat maan siirtymät rannassa jo näkyvissä.
9. Jyväskylän Lutakonranta hyvä esimerkki rantarakentamisesta.
10. Muutin takaisin Hämeenlinnaan monen vuoden jälkeen ja täytyy sanoa, että sopeutuminen on todella vaikeaa, kun kaikkea vastustetaan.
11. Rantoja pitäisi hyödyntää nykyistä paremmin, ei ole palveluita.
12. Julkinen liikenne todella huono, ei ole totuttu käyttämään, vaikea opettaa, kuljetaan autolla ja siitä sitten seuraa pysäköinti-ongelmia.
13. Kaikki etenee tavattoman hitaasti.
14. Katteen jälkeen Paasikiventiellä pitäisi olla kaksi kaistaa Helsinkiin ja Lahdensivuntielle ja vain yksi kaista Eureninkadulle, nykyiset kaistajärjestelyt aiheuttaa turhaa iltapäiväruuhkaa
15. Vesistöt pitäisi ottaa paremmin huomioon, rannat ja niiden käyttö esimerkkeinä Lahti, Jyväskylä, Savonlinna.
16. Engelinrannan suunnitelma liian tiivis ja betonilähiö ja kelluvat asunnot hullutuksia.

Kiinteistö- ja liikennetiimin kokous 11.8.2014

1. Kasarmikadun tulisi olla liikenneturvallisuussyistä ensisijainen pyöräilyreitti, Sibeliuksenkatu mäkiin ja vilkkaine risteyksineen huono (mm. julkista liikennettä Palokunnankadun risteyksessä).
2. Linnan kauppakeskuksen korottaminen ei ole teknisesti mahdollista. Uudisrakentaminen olisi järkevä vaihtoehto, mutta omistussuhteet ovat ongelmalliset. Kaavamuutoskin tarvitaan, sitä toivottiin tehtävän nopeasti. Ei ratkaise keskustan pysäköintiä. Linnan ostoskeskuksen uudistaminen sai kannatusta.
3. Pysäköintiratkaisu tarvitaan 1000 autopaikkaa, mistä?
4. Linja-autoasema; sinne saatava pysäköintitila ei ole ratkaisu ongelmaan, ei saada sopimaan tarpeeksi autopaikkoja.
5. Pyöräilystä tarvitaan kokonaissuunnitelma.

6. Täydennysrakentamisen ehdot, millä autopaikkavaatimuksilla, rakennusoikeudet. Vaaditaanko autopaikat ullakkokohteilta kuten muiltakin. Kuopiossa toimittu avoimella valtakirjalla, että rakennuslupaa hakeva sitoutuu ostamaan tulevasta laitoksesta autopaikan myöhemmin.
7. Visiossa tulisi nähdä kauaksi; kaikki liikkuminen itä-länsi- ja pohjois-etelä-suunnissa sujuvaa.
8. Pohjoinen pysäköintilaitosvaihtoehto palvelisi pohjoisen suunnasta tulevia ja Linnaa ja Linnapuistoa, mahdollisuus pysäköinnin järjestämiseen sielläkin tulisi säilyttää.
9. Goodmanin autopaikat eivät tule riittämään; vrt. Goodmanissa 700 ap ja Hyvinkään Villassa 1700 ap. Kaivoparkin laajennus tarvitaan. Väliaikainen pysäköintialue Linnan alueelle. Goodmanin paikat on mitoitettu vain Goodmanin asiakkaille.
10. Visiossa korostuu liikaa kesäaika (rannat, puistot, pyöräily, täydennysrakentaminen) – epäiltiin täydennysrakentamisen uhkaavan talvikunnossapitoa.
11. Keskustan logistiikka on ongelma, pitäisi saada kokonaisvaltainen ratkaisu. Esim. Hallituskadun puoli luiskaa täynnä.
12. Toivottiin 2 h kiekkopaikkoja lisää.
13. Länsilaidan pysäköinti on ratkaistu, mutta Goodman tarvitsee sen kokonaan. Kaivoparkin paikat on myyty. Asiakkaan näkökulmasta pitäisi päästä lähelle, toriparkki nähtiin välttämättömänä. Tori on tärkeä kauppapaikka nyt ja aina. Autot maan alle ja asiakkaat maan päälle. Toriparkin kannatusta pidettiin kuitenkin poliitikoille poliittisena itsemurhana, eli ei uskottu ratkaisun tulevan tällä vaalikaudella. Ainoa mahdollisuus keskustan kehittämiseen on toriparkki.
14. Visiossa häiritsee se, että se sisältää hyvin yksityiskohtaisia juttuja kuten Paasikiventien linjauksen muutos, jotka pitäisi ratkaista kaavassa. Visio pitäisi olla tavoitetila, joka saadaan toteutumaan kaavoituksella. Kaivattiin selkeitä asukastavoitteita, työpaikkatavoitteita ja palveluiden kehittämisen tavoitteita.
15. Perimmäinen kysymys on, missä haluttaisiin kaupallisen keskustan sijaitsevan. Siellä missä on kaupallinen alue, siellä pitäisi olla myös pysäköintimahdollisuuksia. Ellei asiakkaat pääse liikkeisiin, yritykset lähtevät sinne, missä asiakkaat pääsevät lähelle, eli taloyhtiöiltä lähtee vuokralaiset ja lopulta asukkaat maksaa siitä.
16. Hämeenlinnan keskusta pitäisi olla aiemmin visioidun mukaisesti ”Hämeenlinnan palveleva keskusta”. Erityisesti Raatihuoneenkatu on kaupallista keskustaa ja pysäköinnin tulisi tukea sitä. Logistiikka tulee kulkea mukana toriparkin suunnittelussa.
17. Yritykset tarvitsevat kadunvarsipaikat heti, kiekolliset maksuttomat kadunvarsipaikat. Kaikki muu pysäköintiratkaisu vie liikaa aikaa. Ei ole aikaa odotella.
18. Toivottiin lisää vuokra-asuntoja esim. Engelinrantaan ja asemanseudulle, jotta saataisiin myös perheitä keskustaan. Huomautettiin, että esim. eläkeläiset eivät välttämättä enää osta asuntoa, vaan asuvat vuokralla ja käyttävät varat elämiseen.
19. Vision pitää olla positiivinen ja hieman utopistinen, että päästään kasvutavoitteisiin. Töitä on tehtävä paljon, että tavoitteisiin päästään. Mm. kaupungin nettisivut saivat moitteita – muuttajalle tulisi olla selkeä paketti kaupungista.
20. Keskustassa ei ole kunnan asuntotarjontaa sellaisille, jotka myyvät omakotitalon syrjemmältä. Kun saataisiin lisää tarjontaa keskustaan, kierto olisi luonnollista, perheille vapautuisi kohtuuhintaisia omakotitaloja asuntoalueilta ja iäkkäämmät pääsisivät muuttamaan keskustaan.

21. Joka paikassa missä puhutaan linja-autoaseman korttelista, pitäisi näkyä myös kaikki siellä kohtaavat liikennemuodot, jottei jotakin osaa tästä kokonaisuudesta unohdetaisi yksityiskohtaisemmissa suunnitelmissa. Samoin pysäköintiratkaisun yhteydessä tulisi mainita aina kaikki pysäköinnin käyttäjät; työmatkalaiset, asioivat, asukkaat ja matkailijat sekä liityntäpysäköinti. Mopo- ja moottoripyöräpysäköintiä ei ole huomioitu missään.
22. Hämeensaaren pysäköintimaksut karkottavat käyttäjiä bussiliikenteeltä, erityisesti päivittäin pendelöiviä. Liityntäpysäköinnin tulisi olla kohtuuhintaista. Huomautettiin, että pysäköintimaksu on 1,30 € vuorokaudelta nykyisillä hinnoilla.
23. Yksityisen rahoituksen osuus on selvittämättä, jotta pysäköintiratkaisua voitaisiin tehdä. On olemassa valtuuston päätös, että pysäköinti on maksullista. Pysäköintiyrityksen tulisi selvittää yksityisen rahoituksen osuus.
24. Veneily on asia, jota tulisi myös kehittää yksityisten ja kaupungin välisellä yhteistyöllä. Risteilijät, yksityisveneily, koko Vanaja välillä Aulanko-Linnanpuisto-laivaranta-Engelinranta. KehKen selvitys olemassa.

VASTAUKSIA PALAUTTEESSA YLEISIMMIN ESIINTYVIIN MIELIPITEISIIN

1. Keskustavision tarkoitus ja suhde kaavoitukseen

Keskustavision on kantakaupungin yleiskaavaan liittyvä lähtökohtaselvitys, se ole lainvoimaisiin kaavoihin verrattava asiakirja. Vielä vuoden 2014 aikana käynnistytävä yleiskaava on tarkoitus laatia strategisena yleiskaavana, jota päivitetäisiin valtuustokausittain. Keskustavision osalta keskustellaan yleiskaava-arkkitehdin kanssa, miten keskustavisiassa esitetyt tavoitteet viedään yleiskaavaan. Yleiskaavassa ei tulla ratkaisemaan korttelikohtaisia rakentamistavoitteita, vaan rakentaminen määritetään yksityiskohtaisemmin asemakaavatasolla (esim. rakennusalat, rakennusoikeus, käyttötarkoitus, kerrosluvu, tarvittaessa suojelumerkinnot ja räystäskorot).

Koko keskustan kattavaa asemakaavamuutosta ei ole tarkoitus laatia. Keskustan asemakaavan muutokset laaditaan jatkossakin tarpeen mukaan. Tavoitteena on, että maanomistaja maksaa kaupungille kaikki kaavan laatimisesta ja toteuttamisesta aiheutuvat kustannukset. Keskusta ei ole eikä tavoitteena ole asettaa keskustaa rakennuskieltoon.

Tarkoituksena on jatkossa selvittää keskusta-alueen asemakaavojen ajanmukaisuus ja arvioida, missä asemakaava on selkeästi vanhentunut esim. rakentamistehokkuuden, rakennusalojen tai suojelutavoitteiden osalta. Myös asemakaavasta poikkeamia myönnetään edelleen tarvittaessa, mutta ensisijaisesti rakentamisen tulisi olla asemakaavan mukaista ja poikkeamisenettä on nimensä mukaisesti tarkoitettu poikkeustapauksia varten merkitykseltään vähäiseen rakentamiseen. Keskustavision aikana on ilmennyt asemakaavan muutostarpeita ja ne huomioidaan tulevissa kaavoitusohjelmissä. Asemakaavamuutosten laadinta kestää kaavan luonteesta riippuen minimissäänkin 1-2 vuotta.

Maankäyttömaksun perusteista säädetään maankäyttö- ja rakennuslaissa. Maankäyttömaksut määräytyvät maankäytön strategian (KV hyväksymä 10.12.2012) mukaisesti ollen 20-50 % arvonnoususta.

Jatkossa asemakaavoituksessa kiinnitetään yhä enemmän huomiota toimintojen sekoittamiseen alueilla, elinkaariasumisen mahdollisuuksiin ja väestöryhmien sekoittamiseen alueilla, innovatiivisiin asumisratkaisuihin ja palveluiden tuottamiseen. Erilaisia toimintoja voidaan sijoittaa samaan rakennukseen tai rakennus voi olla monikäyttöinen ja palvella elinkaarensa aikana joustavasti erilaisissa käyttötarkoituksissa. Muita tärkeitä tavoitteita ovat mm. energiatehokkuuden lisääminen, asumismuotojen ja hallintamuotojen monipuolistaminen ja sekoittaminen, vuoropysäköinnin edistäminen, oleskelualueiden ja jalankulkureittien kokonaissuunnittelu sekä hulevesien hallinta kestäväällä tavalla. Kaavoituksella on myös edistettävä uusien kunnallisteknisten ja rakennusteknisten ratkaisujen käyttöönottoa.

Keskustavision jatkotyöstössä kiinnitetään aikaisempaa enemmän huomiota työpaikkatavoitteisiin ja elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin. Lisäksi visiossa esitetään luonnosvaihetta vähemmän yksityiskohtaisia hahmotelmia alueiden käytöstä ja pitäydytään mielikuvia herättävien havainnekuvien esittämisessä. Vaihtoehtotarkastelut olivat kuitenkin luonnosvaiheessa tarpeellisia, jotta päästiin käsitykseen mitoitustiedoista karkealla tasolla (kerrosalamäärät, autopaikkamäärät).

2. Kasvatavoitteet

”Hämeenlinna on oman työssäkäynti- ja asuntomarkkina-alueensa kiistaton keskus” / ”Keskustan elävyyden avain on käyttäjien määrän kasvu”

Vuonna 2013 Hämeenlinnaan muutti 3 350 henkilöä ja Hämeenlinnasta muualle muutti 3224 henkilöä. Muuttovoitto oli +126 henkilöä. Maahanmuuttaneita oli 377 ja maastamuuttaneita 82.

Muuttovoitto on ollut vuosien 2004 - 2013 välisenä aikana keskimäärin noin 300 henkilöä. Taloudelliset suhdanteet näkyvät nopeasti muutoissa, erityisen heikkoja vuosia ovat olleet 1991 - 1996 ja 2012. Parhaat muuttovoitot sijoittuvat vuosille 2006 - 2009. Hämeenlinna olikin neljäntenä valtakunnallisessa muuttovoittotilastossa 2353 henkilön vuosien 2005-2010 yhteenlasketulla muuttovoitolla Tampereen (3395), Oulun (2509) ja Seinäjoen (2439) jälkeen. Hämeenlinnan seutu oli asukaslukuun suhteutettuna neljänneksi vetovoimaisin seutu vuosina 2000-2006 ja toiseksi vetovoimaisin vuosina 2007-2012.

On myös alettu puhua suomalaisten työmarkkinoiden jäykkyydestä, suomalaiset eivät ole kovin hanakaita muuttamaan työn perässä, varsinkaan kun työ ei ole yhtä pysyvää kuin aikaisempina vuosikymmeninä. Työllisten muuttovoitto on jatkossa hyvä mittari kaupungin elävyyden seurantaan.

Kasvutavoitteet ovat Hämeenlinnan maankäytön strategian 2012 mukaiset. Tiedossa on, että keskustavisiossa ja kaupungin maankäytön strategiassa esitetyt kasvutavoitteet ovat optimistisia ja niiden toteuttamiseksi on tehtävä hartiavoimin töitä, jotta kaupunkiin saadaan lisää työpaikkoja ja asukkaita. Tässä auttaa Hämeenlinnan sijainti Suomen kasvuvyöhykkeellä, sijainti on logistisesti loistava valtateiden risteyksessä ja toisaalta keskiöstä käsin on tarjolla laajat työmarkkinat Tampereen ja Helsingin seuduille myös rautateitse. Keskustavision tavoitevaiheessa tavoitteita asetettiin kahden eri skenaarion avulla, joista kasvuhakuisemmassa korostettiin pendelöintiä. Kaupungin kasvu ei yksinomaan voi perustua pendelöivän väestön tavoitteluun, vaan se on osa Hämeenlinnan ominaispiirteitä keskeisen sijainnin vuoksi. Pendelöintimahdollisuus nähdään vahvuutena tarjota tulijoille mahdollisimman laajat työmarkkinat, ihmiset kun eivät enää valitse asuinpaikkaansa pelkästään työpaikan perusteella. Sijoittumista Hämeenlinnaan voi edesauttaa se, että toinen puolisoista voi pendelöidä ja toiselle voi löytä työtä Hämeenlinnasta.

Kaupungin kokonaisuuden mitoitusta tehdään alkavassa kantakaupungin yleiskaavassa. Kaupungistumisen trendi kasvaa edelleen, joten seutukuntansa keskuksena Hämeenlinnan tulee varautua myös maaseudulta kaupunkiin suuntautuvaan muuttoon.

Hämeenlinnan työpaikkaomavaraisuusaste on 105,2 %. Tavoitteena on edelleen pitää työpaikkaomavaraisuus korkealla. Uusia työpaikkoja sijoittuu tulevaisuudessa erityisesti Visamäkeen, Moreeniin, Ratasniittyyn ja Kirstulaan, mutta myös Suosaareen ja keskustaan. Työpaikkojen kasvutavoitetta keskustan osalta tarkennetaan vielä keskustavisiioon. Keskustaan sijoittuu pääasiassa asiantuntijatehtävien ja palvelualojen työpaikkoja. Keskustavisiota täydennetään työpaikkojen ja elinkeinotoiminnan osalta.

Elinkeinoiminnan näkökulmasta keskustavisiio on yrittäjien ja sijoittajien suuntaan selkeä viesti siitä, mihin suuntaan keskustaa ollaan kehittämässä ja tämän vision toteuttamiseen tulisi siksi sitoutua täysipainoisesti. Panostamalla nyt keskustan elävöittämiseen tekemällä suunnitelmia tulevaisuutta varten, varaudutaan tulevaan kasvuun ja ollaan valmiita ottamaan kasvu vastaan, kun yleinen taloustilanne paranee. Puitteiden tulee tuolloin olla kunnossa.

Keskustavisiossa on tarkoituksellisesti asetettu riittävän korkeat kasvutavoitteet asukasmäärän osalta. Keskustan kehittämisen tulee olla pitkäjänteistä ja keskustassa toimijoiden tulee voida luottaa siihen, että keskustaa kehitetään kaupungin strategioiden mukaisin kasvutavoittein. Jotta kasvua voisi tapahtua, kaavoituksella tulee varautua vaihtoehtosiinkin ratkaisuihin, mikäli jonkin alueen toteuttaminen estyy. Kaavoituksen tulisi olla ennakoivaa ja joustavaa, sillä se vie aikaa ja toimintaympäristössä tapahtuu muutoksia yhä nopeutuvalla vauhdilla.

Talousoikeus ja kilpailukykyyn parantaminen edellyttävät kaupungistumista ja keskusta-asuminen koetaan jo suuremmilla kaupunkiseuduilla nuorten keskuudessa potentiaaliseksi vaihtoehdoksi omakotiasumiselle. Perheen perustaminen myöhästyä, jolloin myös nuoruusaika pitkittyy ja sinä aikana asutaan mielellään yksin tai parisuhteessa keskustassa / keskustan lähellä.

Keskustavisioluonnoksessa on esitetty asumisen kasvutavoitteet keskustan läheisillä alueilla. Ruutukaavakeskustaan on mahdollista sijoittaa noin 400 uutta asukasta, mikäli noin puolet keskustavisiosta esitetyistä täydennysrakentamisen mahdollisuuksista toteutuu. Keskustan läheisille alueille on arvioitu sijoittuvan yhteensä noin 6750 – 7350 asukasta. Asukasmäärä voi olla myös pienempi, kaikki hankkeet eivät välttämättä toteudu siinä laajuudessa tai sillä tehokkuudella, mitä nyt on arvioitu. Lisäksi Vanaja-Kantola tulee olemaan tulevaisuudessa yhdyskuntarakenteen laajenemissuunta, jonne tavoitellaan monipuolisia toimintoja (asumista, palveluita, työpaikkoja). Keinusaaren kaavoitus ja toteuttaminen on jo pitkällä, siksi niitä ei ole yksityiskohtaisemmin käsitelty keskustavisiossa. Uusien asukkaiden houkuttelemisen edellyttää ensisijaisesti työpaikkoja alueelle tai erinomaisia mahdollisuuksia työssäkäyntiin Hämeenlinnan ulkopuolella.

Ruutukaavakeskustan täydennysrakentamisella ei ole suurta merkitystä väestönkasvun kannalta. Merkittävin väestönkasvu toteutuu keskustan läheisillä käyttötarkoituksen muutosten alueilla Engelinrannassa, Asemanseudulla ja Suomen kasarmeilla.

Lukiokatu 1b kattomuotoa ei ole tarkoitus muuttaa nykyisestä (tarkistetaan täydennysrakentamisen kartta tältä osin, ettei ole virheellinen).

3. Palvelut

”Kaupungin tulisi käynnistää moniulotteinen kaupunkikeskustan maineenpalautushanke yhteistyössä yritysten ja kansalaisyhteiskunnan kanssa” / ”Keskustan vilkkaus perustuu ennen kaikkea kaupallisten palvelujen tarjontaan, niiden monipuolisuuteen ja aktiiviseen käyttämiseen”

Palveluiden monipuolistuminen ja lisääntyminen edellyttää lisää väestöpohjaa ja ostovoimaa Hämeenlinnaan. Internetkyselyn vastauksissakin korostui toiveet palveluiden lisäämisestä keskustassa. Palveluita arvioidaan voitavan sijoittaa noin 9000 k-m² lisää ruutukaavakeskustaan nykytilanteeseen verrattuna. Alkavan kantakaupungin yleiskaavatyön yhteydessä laaditaan kaupallinen selvitys, jossa arvioidaan yksityiskohtaisemmin mm. palveluiden tarve suhteessa kasvutavoitteisiin ja ostovoimaan. Goodmanin aukeaminen tulee todennäköisesti vähentämään aikaisemmin Hämeenlinnan ulkopuolelle tehtyjen ostosmatkojen määrää. Ydinkeskustan kaupan kannalta oleellista on saada asiakkaat liikkumaan Goodmanin ja keskustan välillä, erityisesti sillä aikaa kunnes keskustassakin on tarjolla yhtä houkuttelevia pysäköintimahdollisuuksia. Palvelualat ovat merkittävä työllistäjä keskustassa.

Internetkyselyn vastausten perusteella ihmiset viettävät vapaa-aikaansa keskustassa eniten ostoksilla. Mikäli keskustassa ei ole kaupallista tarjontaa, ei siellä ole myöskään ihmisiä eikä silloin voida puhua elävästä keskustasta. Elokuussa 2014 Hämeenlinnassa vierailut Urbego, ulkomaalaisten arkkitehtien ryhmä, kyseenalaisti keskustan merkityksen yksinomaan kauppapaikkana. He ehdottivat keskustaan lisää vehreyttä ja pienimuotoista paikallista toimintaa, käsitöitä ja lähiruokaan liittyvää toimintaa, joiden parissa kaupunkilaiset voisivat viihtyä kaupallisten palveluiden lisäksi. Pidemmällä aikavälillä kaupunkikulttuurin kehittyessä Suomessa asuminen voi hyvinkin muuttua siihen suuntaan - asutaan ahtaammin, mutta hyödynnetään laajemmin omaan elämäntapaan liittyviä palveluita ja tiloja asunnon ulkopuolella.

4. Pysäköinti

”Kaupunkikeskustan vetovoiman avain on pysäköintiratkaisu”

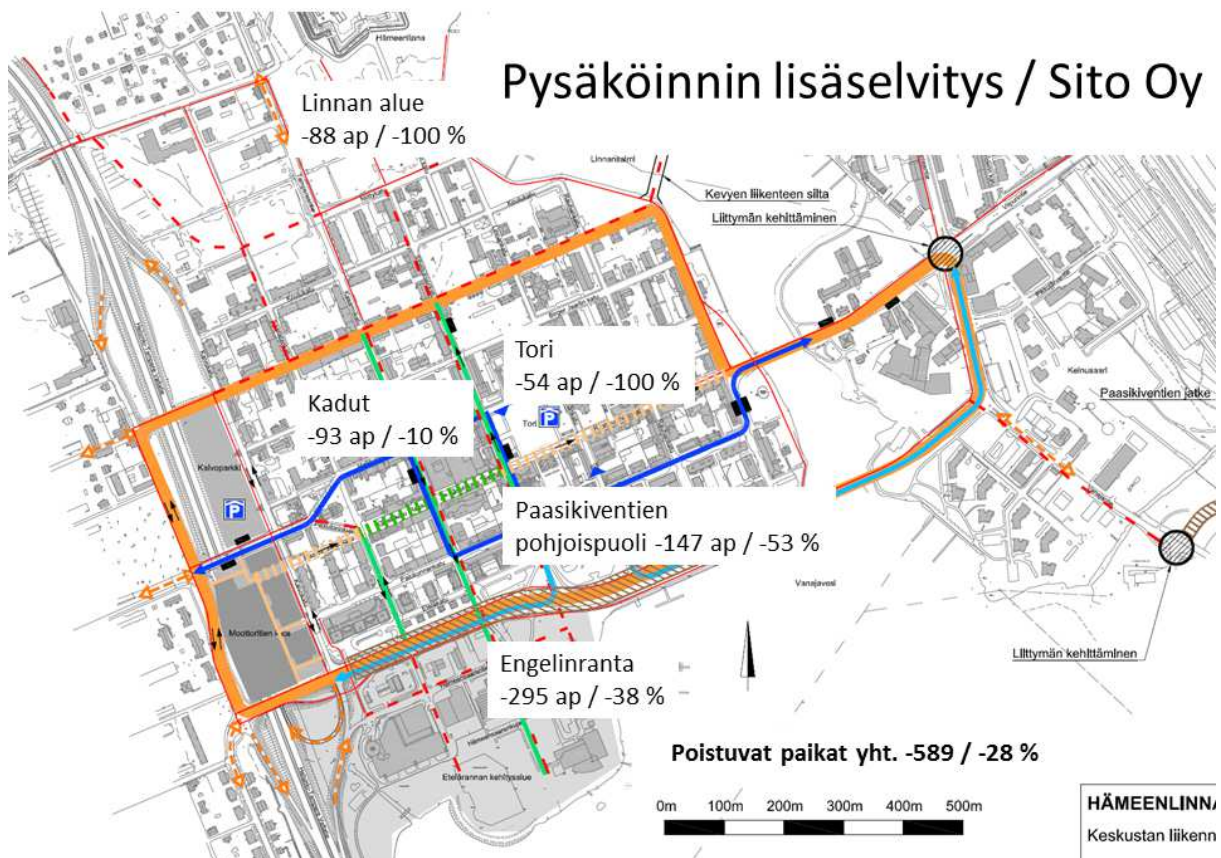
Maanalaisen toripysäköinnin puolustajat näkevät pysäköintiratkaisun välttämättömänä keskustan vetovoimaisen saavutettavuuden takia. Keskustassa ei ole nykyisellään riittävästi pysäköintipaikkoja, jotta se houkuttelisi kaupunkiin uusia sijoittajia tai kaupallisia toimijoita. Myös muutamat liiketilat alkavat olla rakennuksena hankalia kaupan käynnille; tiloissa on hankala

orientoitua, on ahtaita tuulikaappeja tai vain vähän näkyvyyttä katumiljöössä. Mikäli kaupallisia toimijoita ei saada houkutelua katteen takia tyhjeneviin liiketiloihin, merkitsee se lisäkustannuksia asukkaille, kun vuokratulot jäävät saamatta. Tekemättömyyden hintana on keskustan taantuminen.

Yleistä pysäköintiin liittyvää:

- Liikenneselvityksen mukainen pysäköintipaikkatarve vuoteen 2030 mennessä vähintään 900 autopaikkaa, vuoteen 2040 mennessä vähintään 1050 autopaikkaa. Laskelmissa on huomioitu kaupungin maankäyttöstrategian mukainen kasvutavoite 500 as/vuosi sekä lähivuosina Linnanpuistosta ja Hämeensaaresta poistuvat autopaikat ja mahdollisten katutilojen jäsentelyn muutosten myötä poistuvat kadunvarsipysäköintipaikat. Selvitys on laadittu vuonna 2012, jolloin on ollut jo tiedossa Citymarketille, moottoritien katteelle, Kaivoparkkiin ja Keinuparkkiin sijoittuvat pysäköintipaikat. Vertailutietona voidaan mainita, että esimerkiksi Hyvinkään Willassa on 1600 pysäköintipaikkaa, Goodmaniin on tulossa 600 pysäköintipaikkaa.
- keskustan logistiikka ja huoltoliikenne vaatii jatkossa suunnittelua ja ohjausta, nykyisellään huoltoliikenne häiritsee paikoin viihtyisyyttä ja aiheuttaa vaaratilanteita
- Hämeenlinnan ja ympäristökuntien seudulliseksi väestönkasvuksi arvioidaan 2040 mennessä 16 % kasvua → asiointiliikenne Hämeenlinnan keskustaan tulee kasvamaan ja siten liikennemäärät ja pysäköintitarve keskustassa tulee kasvamaan edelleen ja Hämeenlinnan keskustaa tulee kehittää seutukuntansa kaupallisena keskuksena
- pysäköintipaikkoja tarvitaan keskustassa asiointiin, asukkaille, työmatkalaisille ja liityntäpysäköintiä muualle töihin pendelöiville
- keskustasta puuttuu jo nyt keskustassa asuvilta noin 200 autopaikkaa
- jos verrataan keskustassa olevien asuntojen määrää keskustassa sijaitsevien kiinteistöjen autopaikkamäärään, autopaikkoja on jopa yli 600 vähemmän kuin asuntoja
- yleinen kehityssuunta Suomessa; yksityisautoilu kasvaa edelleen muualla paitsi pääkaupunkiseudulla, jossa joukkoliikenne toimii ja auton omistaminen ja yksityisautoilu on hankalaa
- on kannatettavaa panostaa joukkoliikenteen kehittämiseen ja kevyen liikenteen olosuhteiden parantamiseen, mutta näiden osuus liikenteestä ei tule kasvamaan siinä määrin, että pysäköintipaikkatarve oleellisesti liikenneselvityksessä esitetystä vähenisi
- oman auton omistuksen tarve todennäköisesti vähenee jonkin verran tulevaisuudessa, kun markkinoille tulee hinnaltaan ja ajankäytöltään kilpailukykyisiä ja käyttäjäystävällisiä vaihtoehtoja yksityisautoilulle esim. kehittyneempien vuokra-autopalveluiden muodossa, mutta se ei poista tarvetta toteuttaa keskustaan pysäköintilaitos (vaikka yksityisautoilu vähenisi kolmanneksen nykyisestä 2040 mennessä, tarvitaan silti noin 700 ap keskustaan lisää)
- kadunvarsipysäköintipaikkoja tulee olla jatkossakin nopeaa asiointia varten
- Hämeenlinnassa on tehty päätös pysäköinnin maksullisuudesta, keskusta-asukkaille ei ole suunnitteilla erillistä kadunvarsipysäköintilupamenettelyä.
- Pääsääntöisesti kaupungin työntekijöillä omat autopaikat vain niillä, jotka joutuvat työnsä vuoksi liikkumaan työpäivän aikana säännöllisesti autolla.
- Kaivoparkin pysäköintimäärä on noussut huomattavasti: tammi-heinäkuu/2013 - 27 228 pysäköintikertaa, kun tammi-heinäkuu/2014 oli jo 51 815 pysäköintikertaa, pitkäaikaispysäköinnin osuus on 65 %. Kasvua voi aiheuttaa tulevaisuudessa myös Goodmanin aukeaminen (esim. työmatkapysäköintiä).

- Keinuparkin käyttöastetta kasvattaisi todennäköisesti tulevaisuudessa se, että radan varteen saataisiin lisää työpaikkoja. Tosin radan varteen tarvitaan silti jatkossa myös lisää pysäköintilaitoksia, mikäli aluetta lähdetään voimallisesti täydennysrakentamaan.
- Rautatieasemalla on nykyisin noin 250 autopaikkaa, aluetta kehitettäessä sinne tavoitellaan noin 500 autopaikan pysäköintilaitosta, jossa asukkaiden ja muiden käyttäjien vuoropysäköinti olisi mahdollista
- linja-autoaseman korttelissa huomioidaan liityntäpysäköintipaikkatarve (liikennöitsijöiden mukaan tarve 10 ap)
- mopo- ja moottoripyöräpysäköinti tapahtuu nykytilanteessa autopysäköinnin ruuduissa, suunnittelussa arvioitava, onko tarpeen osoittaa erillisiä paikkoja jonnekin
- Keskustan läheiset pysäköintialueet tulivat maksulliseksi vuoden 2014 alusta. Periaatteena on, että pysäköinnistä maksaa käyttäjä, ei kaikki kuntalaiset. Kuukausipysäköintimaksu on 40 €, mikä tekee noin 2 € työpäivää kohti kuukaudessa tai 1,33 €/vrk kohti kuukaudessa. Myös pysäköintilaitoksiin on mahdollista ostaa kuukausipysäköintiä 48-70 €/kk riippuen paikasta. Jos pysäköi keskustassa yli 25 h/kk kannattaa ostaa kuukausipysäköintioikeus pysäköintialueelle (suhteessa 1,60 € tuntipysäköintihintaan).



Kuva 1. Keskustasta poistuvaksi ajatellut pysäköintipaikat.

Ilmainen, aikarajoitettu pysäköinti (esim. 2 h kiekolla)

- kannatusta katupuheissa ja kyselyn vastauksissa enemmän kuin esim. toriparkilla
- pysäköinnistä maksetaan joka tapauksessa verotuksen muodossa
- oleellisinta on, että kadunvarsipaikkojen autopaikkamäärä ei riitä tulevaisuuden tarpeisiin, paikan saavat vain harvat ja valitut, ostovoimaa valuu muualle, mikäli pysäköintipaikkaa ei ole saatavilla, kauppa näivettyy
- tulevaisuudessa pysäköintipaikkojen puute näkyy kortteleita kiertävinä, autopaikkoja etsivinä autojonoina
- työmatkapysäköijät veisivät osan asiointipysäköintipaikoista, ei hyödyttäisi liike-elämää siinä määrin kuin ehkä yleisesti oletetaan
- paikkojen määrä vähenee huomattavasti Hämeensaaren rakentamisen myötä (-295 ap), vaikuttaa etenkin asiointi- ja työmatkapysäköintiin
- mikäli ei ole tarjolla vaivatonta pysäköintivaihtoehtoa, ei saada lisää palveluita keskustaan, tyhjästä liiketiloista aiheutuvat kulut maksaa viime kädessä keskustan asukas
- kadunvarsipysäköinnin maksullisuus ja keskustassa asioiminen koetaan nyt hankalaksi, koska asiointiaika tulee osata arvioida etukäteen, se ei siis palvele nykyisellään keskustan liike-elämää

Pysäköintilaitos tai pysäköintilaitosten järjestelmä

- vastustetaan torinalusparkkia, kannatusta saa linja-autoaseman ja Linnan kauppakeskuksen pysäköintitalot (näihin ei mahdu toriparkkia vastaavaa määrää yleistä pysäköintiä, vaan ne palvelisivat pääasiassa kortteleihin sijoitettavaa lisärakentamista)
- linja-autoasemalle saataisiin sovitettua vain vähän yleisen pysäköinnin paikkoja mikäli korttelia täydennysrakennetaan (arvio 160 ap maan alle kahteen kerrokseen, joista maksimissaankin vain noin 60 ap yleiseen käyttöön)
- Linnan kauppakeskuksen mahdollisen uudisrakentamisen yhteydessä kortteliin voitaisiin ajatella sijoitettavan pysäköintiä kahteen kerrokseen maan alle yht. noin 300 ap, mutta tästäkin suurin on korttelin rakentamisen yhteydessä kaavan edellyttämää autopaikkoja (asiointipysäköintipaikkoja liiketilojen määrän mukaisesti arviolta noin 150 ap), joitakin kymmeniä paikkoja saattaisi jäädä yleiseen käyttöön → edellyttää sopimista, yksityisiltä ei voida edellyttää yleisten pysäköintipaikkojen toteuttamista sen enempää kuin kortteliin sijoittuva toiminta niitä vaatii
- toriparkin rakentamiskustannukset korkeat (arvio n. 42 000 €/paikka)
- pysäköintilaitoksissa pysäköinnistä maksaa sitä käyttävät, jolloin autottomat eivät joudu maksumiehiksi, esim. toriparkin investointi on arvioitu kuolettavan noin 20 vuodessa
 - o Toriparkin investointilaskelma on tehty siten, että Hämeenlinnan Pysäköinti Oy omistaa koko pysäköintilaitoksen ja sieltä olisi myyty 100 kuukausipaikkaa hintaa 130 €/ap/kk + käyttövuokra. Muu tulo olisi reilun 50 %:n käyttöasteen mukaan lyhytaikaisesta pysäköinnistä (tuntipysäköinnistä) kertyvää tuloa yhtiölle. Koko rahoitus hoidettaisiin lainarahalla.
 - o Hämeenlinnan Pysäköinti Oy:n aikaisemmin teettämän kyselyn mukaan keskustan liike-elämän toimijat olisivat olleet halukkaita sotamaan 173 autopaikkaa torin alle rakennettavasta pysäköintilaitoksesta (hinnalla alv 0%)
- yksityisen rahoituksen osuus selvitetään ennen kuin päätöstä pysäköintiratkaisusta voidaan tehdä
- toriparkki sijainniltaan keskeisin, palvelisi parhaiten etenkin liike-elämää ja keskustassa asioivia (lähin mahdollinen sijoituspaikka kaupan näkökulmasta)
- muut laitosten sijoituspaikkavaihtoehdot noin 2-4 min kävelymatkan päässä kaupallisesta keskustasta: Eteläkatu noin 290 ap (herättää vastustusta läheisissä taloyhtiöissä mm. ilman laadun heikkenemisen vuoksi), Kasarmikatu (pohjoinen) noin 680 ap, Kaivoparkin laajennus n. 240 ap

- maan päälle rakennettavat pysäköintitalot kaupunkikuvallisesti ja keskustan elävyyden kannalta ongelmallisia → syntyy mykkiä katujulkisivuja, jotka eivät elävöitä keskustaa, maapinta-alaa voitaisiin hyödyntää kustannustehokkaammin muuhun rakentamiseen esim. asumiseen tai palveluihin, joilla olisi elävöittävä vaikutus
- toriparkissa pysäköinti sijoittuu maan alle, maapinta-alaa vapautuu rakentamiselle ja ihmisille, kevyen liikenteen olosuhteita voidaan parantaa
- torin etelälaidan kohentaminen mahdollista, kun nykyinen pysäköintialue vapautuu muuhun käyttöön, toriparkkiin liittyvien rakennusten ja rakennelmien suunnitteluun panostettava erityisesti tässä valtakunnallisesti merkittävässä rakennetussa kulttuuriympäristössä (ei vain tavanomaisia lasi-teräs –laatikoita, vaan suunnitteluun ja toteutukseen on panostettava)
- pysäköinti vaivatonta, paikkaa ei tarvitse etsiä, keskitettyyn P-laitokseen helppo opastaa ja maksetaan lähtiessä, ei tarvitse arvioida ajankulua etukäteen
- lisää keskustan vetovoimaa liike-elämän ja sijoittajien näkökulmasta
- lisää keskustan vetovoimaa työpaikka-alueena (hyvänä esimerkkinä Mikkeli)
- investoreita kiinnostaa keskustan saavutettavuus, mahdollisuus saavuttaa asiakasvirtoja, panostus tulevaisuuden pysäköintitarpeisiin antaa mahdollisuudet pitkäjänteiseen liiketoiminnan suunnitteluun ja toiminnan kehittämiseen on helppo sitoutua
- pysäköinnistä joutuu mahdollisesti maksamaan hieman enemmän kuin maksullisessa kadunvarsipysäköinnissä
- keskitetty pysäköintiratkaisu mahdollistaisi velvoitepaikkojen osoittamisen laitoksesta, jolloin pihatiloja ja maapinta-alaa voitaisiin hyödyntää nykyistä enemmän oleskelualueiksi ja täydennysrakentamiseen
- ainakin osa keskitetyn pysäköintilaitoksen paikoista saataisiin myytyä/vuokrattua taloyhtiöille velvoitepaikoiksi, jatkossa tulisi kehittää erilaisia rahoitusmuotoja tähän tarkoitukseen
- laitoksessa pysäköinti on tehokkaampaa vuoropysäköintijärjestelyjen vuoksi, velvoitepaikkanormista mahdollisuus saada väljennystä vuoropysäköinnin takia esim. 20 %
- rakentamisen aikaiset hättävaiikutukset suuret, toritoiminta pitää siirtää muualle (esim. Engelinrantaan/ linja-autoasemalle tai Goodmanin aukiolle)
- pysäköintilaitos aina aluksi kannattamaton, mutta käyttö lisääntyy kolmen ensimmäisen vuoden aikana nopeasti

5. Engelinrannan suunnittelu

Engelinrantaan laadittava osayleiskaava on luonnoksena parhaillaan nähtävillä. Osayleiskaavaluonnoksesta saatuun palautteeseen vastataan erikseen.

Engelinrannan osayleiskaavan ehdotusvaiheen jälkeen alueelle voidaan alkaa laatia asemakaavaa. Tämän hetken tiedon mukaan asemakaavoitus on ajateltu toteuttaa vaiheittain alkaen uimahallin läheisiltä alueilta.

Osayleiskaava-aineistossa on havainnollistettu rakentamisen määrää näkymäkuvilla. Engelinrannan rakentamisen/arkkitehtuurin laatu suunnitellaan yksityiskohtaisemmin vasta asemakaavoituksen yhteydessä, luonnosvaiheessa laaditut näkymäkuvat kuvaavat massoittelua eli rakentamisen tehokkuutta. Alueen rakentamistehokkuuteen vaikuttavat mm. perustamisolosuhteet, kunnallistekniikan rakentamisen kustannukset ja pilaantuneiden alueiden mahdolliset puhdistuskustannukset. Lisäksi yhdyskuntarakenteen eheyttämistavoitteiden mukaisesti keskustan läheiset alueet on tarkoituksenmukaista toteuttaa tehokkaasti rakennettuina, jotta saadaan asutusta lähelle palveluita ja siten yleistä liikkumistarvetta pienennettyä. Engelinrannan alue on luonteva keskustan laajenemissuunta, se mahdollistaa keskustapalveluiden edelleen kehittämisen

ja monipuolistamisen ja alueelle sijoittuvat asukkaat tulisivat osaltaan elävöittämään keskustaa. Alue kasvattaa ja monipuolistaa keskustan asuntotarjontaa ja vahvistaa keskustan merkitystä koko kaupunkiseudun keskuksena myös palvelujen osalta. Tärkeää on myös virkistysalueiden kehittäminen asumisen ohella, rantareitit säilyvät julkisessa käytössä.

Engelinrannan osayleiskaavatyölle on päätetty kaupunginvaltuustossa 9.12.2013 kymmenen suunnittelukriteeriä, jotka on huomioitu myös keskustavision laadinnassa osayleiskaavaluonnoksen mukaisesti. Engelinrannan kaavoitus etenee omalla painollaan, eikä keskustavisiota tulla päivittämään kaavaprosessin etenemisen mukaan, koska keskustavision tulee kaupunginhallituksen hyväksyttäväksi jo ennen osayleiskaavaehdotuksen laadintaa. Keskustavision ei sido osayleiskaavasunnittelua. Keskustavision osalta keskeistä on, että Engelinrannan toteuttaminen tukee osaltaan keskustan elinvoimaisuutta. Tornitaloajatuksesta on luovuttu Engelinrannan osalta.

Engelinrannassa mahdollistetaan uimahallin laajentaminen, jossa huomioidaan myös jumppasalin tarve. Hämeensaaren virkistysalueiden suunnittelussa tulisi huomioida erityisesti nuorison tarpeet. Myös senioripuistoa on toivottu sijoitettavaksi Engelinrantaan. Keskustavision toimenpiteisiin on kirjattu puistojen kokonaissuunnitelman laatiminen, joka sisältäisi mm. puistojen profiloinnin toimintojen ja tapahtumien näkökulmasta.

6. Asemanseudun kehittäminen ja arkkitehtuurin tyyli

Asemanseudun rakentamisen yksityiskohtaisempaa suunnittelua tehdään asemakaavoituksen yhteydessä. Asemanseudun arkkitehtikilpailu on päätynyt ja ratkaisu saadaan syksyn 2014 aikana. Kilpailutöistä toivotaan saatavan hyviä ideoita alueen toiminnalliseen ja kaupunkikuvalliseen kehittämiseen. Yleisesti voidaan todeta, että arkkitehtuurissa pyritään ilmentämään rakentamisaikaa, -paikkaa ja kulttuuria, eikä kovin mielellään suunnitella uusia rakennuksia ns. kertaustyyliellä. Uudisrakentamisella voidaan myös tuoda esiin alueen/paikan historiaa uudella tavalla. Näin arkkitehtuurin välityksellä on jatkossakin mahdollisuus tutkia ja tulkita ajallisia ja paikallisia, kulttuurisidonnaisia ilmiöitä ja havaita kaupunkikuvassa ajallisia kerrostumia.

Asemalle on tavoitteena toteuttaa pysäköinti-, autoilu-, matkailu- ja lähipalvelut yhdistävä rakennuskokonaisuus, jossa pysäköinnin suunnittelussa huomioidaan liityntäpysäköinti ja pysäköintipaikkojen vuorottaiskäyttö. Arkkitehtikilpailun kilpailuohjelmassa tavoitteena on sijoittaa alueelle 500 autopaikan pysäköintilaitos. Nykyisin alueella on noin 250 autopaikkaa. Pysäköintilaitosta on toivottu myös radan itäpuolelle, mutta sen suunnittelu ja toteutus liittyy myöhemmin tehtävään radan varren laajempaan kehittämiseen Viipurintien sillalta etelään.

Varikonniemen ja asemanseudun virkistysalueiden kehittäminen suunnitellaan asemanseudun asemakaavoituksen yhteydessä. Virkistysalueiden käyttö tulee lisääntymään asemanseudun toteutuksen myötä. Alueella on tunnettuja muinaisjäännöksiä ja luontoarvoja, jotka asettavat omat reunaehdonsa myös alueen virkistyskäytön kehittämiseksi. Alue kuuluu myös kansalliseen kaupunkipuistoon.

Keskustavisioon on otettu mukaan kevyen liikenteen yhteystarve keskustasta asemanseudulle. Silta tuntuu haasteelliselta taloudellisesti, toiminnallisesti ja maisemallisesti, mutta hyvällä suunnittelulla nämäkin näkökohdat pystytään ratkaisemaan. Tavoitteena on lyhentää asemanseudun etäisyyttä keskustasta/ liittää asemanseutu kiinteämmin osaksi keskustaa. Tekniset, toiminnalliset ja maisemalliset ratkaisut voidaan keksiä yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Kevyen liikenteen siltoja on toteutettu myös muualla arvokkaisiin maisemiin. Laivaliikenteen kulku on tietysti tavalla tai toisella turvattava. Suunnittelulta ja toteutukselta tulee vaatia korkeaa laatua, standardi siltaratkaisuihin ei tällä kohtaa voida tyytyä.

7. Linnan kauppakeskus – kortteli 1

Linnan ostoskeskuksen korttelin kehittäminen olisi ensisijainen veturi erityisesti keskustan kaupallisen vetovoiman näkökulmasta, mutta myös ympäristön elävyyttä ja viihtyisyyttä ajatellen. Kortteli on yksityisten omistuksessa ja siten korttelin kehittämisestä ja sen aikataulusta päättävät kiinteistöjen omistajat. Kaupunki suhtautuu positiivisesti korttelin kehittämiseen. Paikka on keskeinen ja siten myös uudisrakentamisen korkeatasoiseen laatuun tulee kiinnittää jatkosuunnittelussa erityistä huomiota.

Kortteliin olisi mahdollista sijoittaa maan alle pysäköintitilaa, karkean laskelman mukaan pysäköintipaikkoja mahtuisi kortteliin noin 300 riippuen siitä, kuinka paljon kellarikerrokseen tarvitaan rakennuksen toimintoihin liittyviä huoltotiloja. Pysäköintipaikoista noin puolet arvioidaan olevan asukaskäytössä, mikäli kortteliin saadaan asemakaavan muutoksella sijoitettua myös asuntoja, ja noin puolet asiointipysäköintikäytössä. Ulkopuolisille vuokrattavia pysäköintipaikkoja kortteliin tuskin saadaan toteutettua, joten keskustan pysäköintitarvetta se ei yksin ratkaise. Asiointipysäköintiin korttelin liiketilojen edellyttämät autopaikat toisi hetkellisesti helpotusta tällä keskeisellä paikalla. Kellarikerroksiin sijoitettavia autopaikkoja ei lasketa rakennusoikeuteen.

Ydinkeskustan korttelien 1 ja 2 (Linnan kauppakeskus ja Osuuspankki) kohentaminen tai uudisrakentaminen ja kävelykatuympäristön parantaminen ovat keskustan elävöittämisen kannalta keskeisiä hankkeita aivan keskustan ytimessä. Muutoinkin yksityisten investoinnit julkisivusaneerauksiin ja pihatilojen viihtyvyyteen nostavat keskustan arvostusta kokonaisuutena ja siten myös yksittäisten asuntojen arvoa. Olemassa olevien taloyhtiöiden tulisi nähdä peruskorjauksiin laitettavat investoinnit kilpailutekijänä asuntomarkkinoilla. Jatkossa uudisasuntoja on tarjolla yhä enenevässä määrin keskustan läheisiltä alueilta asemanseudulta ja Engelinrannasta.

8. Linja-autoaseman kortteli

Linja-autoaseman kortteli pienenee huomattavasti Paasikiventien uuden linjauksen myötä (Engelinrannan osayleiskaava). Uudella linjauksella saadaan rantaan sijoitettua asuinrakentamisen korttelialue. Linja-autoaseman korttelin täydennysrakentaminen suunnitellaan asemakaavoituksella. Eteläranta Oy hakee kortteliin toteuttajakumppania. Kortteliin on alustavasti ajateltu sijoitettavaksi matkakeskustoimintojen lisäksi asumista ja palveluita.

Linja-autoasema on päätetty säilyttää. Linja-autoasema sijoittuu entisen rantatorin reunalle (rantatori Engelin asemakaavassa 1832). Linja-autoaseman lähiympäristö ei muodosta yhtenäistä rakennettua ympäristöä vaan ajallisesti kerroksellista kaupunkikuvaa, jota voidaan pitää Hämeenlinnalle tyypillisenä. Linja-autoasemalla on tässä kokonaisuudessa hyvin keskeinen asema. Se onkin arvotettu kulttuurihistoriallisesti merkittävänä kohteena sekä Hämeen liiton että Hämeenlinnan kaupungin varsin tuoreissa selvityksissä. (Putkonen Lauri, 2012.)

Linja-autoaseman korttelin täydennysrakentamisella kompensoidaan peruskorjauksen kustannuksia. Asemarakennuksen peruskorjauksella sen arkkitehtoniset arvot saadaan näkyviin ja sijoittamalla rakennukseen uusia toimintoja se saadaan kaupunkilaisten käyttöön, jolloin rakennuksen merkitys kasvaa yleisellä tasolla.

Koska asemarakennus on päätetty säilyttää ja Paasikiventien linjausta on päätetty muuttaa, ei linja-autoaseman kortteliin mahdu aikaisemmin liikenneselvityksessä 2012 esitettyä viisikerroksista, yleistä pysäköintilaitosta. Maan alle kahteen kerrokseen toteutettuna alueelle mahtuu yhteensä noin 160 autopaikkaa. Täydennysrakentamisen määrästä riippuen kortteliin saadaan sijoitettua enintään 60 autopaikkaa yleiseen käyttöön, pääosa autopaikoista tulee olemaan korttelialueen täydennysrakentamisen ja matkakeskuksen liityntäpysäköintipaikkoja. Mikäli korttelia täydennysrakennetaan tehokkaammin (keskustavisiossa esitetty maksimi 15 000 k-m2), ei kortteliin

jää yhtään autopaikkaa yleistä pysäköintiä varten. Maanalaisen pysäköintilaitoksen rakentaminen linja-autoasemalle on tehtävä vesitiiviillä rakenteilla, sillä alue on täyttömaata, mikä nostaa rakennuskustannuksia.

9. Paikallisliikenne

Paikallisbussien reitit halutaan jatkossakin linjata kulkemaan ydinkeskustan kautta. Tämä edesauttaa huomosti liikkuvien omatoimista liikkumista, kun bussilla pääsee mäen laelle, eikä tarvitse kiivetä Palokunnankadulta keskustaan jyrkkiä mäkiä tai portaita.

Paikallisliikenteen osalta on käynnistymässä palvelutason määrittely vielä vuoden 2014 aikana. Lisäksi suunnitteilla on tehdä linjaston kokonaisuudistus 2017-2019. Joukkoliikenteen suunnittelussa huomioidaan myös kutsuliikenteen kehittäminen.

10. Keskustan kehät - Paasikiventie, Arvi Kariston katu, Lukiokatu

Tavoitteena on Paasikiventien ympäristön muuttaminen maantiestä nykyistä kaupunkimaisemmaksi katutilaksi, keskustavisiassa on mainittu kadun muuttaminen kaupunkibulevardiksi. Muutoksista huolimatta Paasikiventie säilyy edelleenkin kaupungin merkittävimpänä läpiajoreittinä ja siksi ajoneuvoliikenteen sujuvuutta tulee jatkossakin tukea. Ajoneuvoliikenteen sujuvuuteen vaikuttaa mm. liittymien ja suojateiden määrä ja tiheys. Nykyisellään tie aiheuttaa suuren estevaikutuksen kävelyn ja pyöräilyn näkökulmasta, sitä pyritään vähentämään Engelinrannan suunnitelmassa kaavaillulla alikululla. Alikulun toteutettavuus varmistuu vasta jatkosuunnittelussa.

Engelinrannan osayleiskaavaan liittyviä taloudellisia vaikutuksia arvioidaan parhaillaan Eteläranta Oy:n toimesta. Engelinrannan osayleiskaavan yhteydessä päätetään Paasikiventien linjauksen muutoksesta ja päätökseen vaikuttaa todennäköisesti myös kustannusvaikutukset. Paasikiventie on joka tapauksessa peruskorjattava, joten kustannuksilta ei voida kokonaan välttyä. Myös Paasikiventien sillan korjaukseen ja etelälaidan uuden ajokaistan ja kevyen liikenteen väylän toteuttamiseen tulee varautua pitkällä aikavälillä. Edelleen pitkän aikavälin tavoitteena on myös saada uusi radan alikulku Vanajantieltä Katisiin valtatielle 10.

Maanteihin ja rataan liittyvät meluselvitykset laaditaan viimeistään alueiden asemakaavoituksen yhteydessä, jotta asemakaavassa voidaan antaa määräyksiä tarvittaessa rakennuksille vaadittavista erityistoimenpiteistä (ääntä paremmin eristävät ikkunat, parvekkeiden, ikkunoiden ja ilmastointiventtiilien suuntaaminen melulta suojaan, rakenteiden ääneneristävyysvaatimukset) tai oleskelupihojen melusuojuuksista.

Keskustan opasteet ohjaavat pitkänmatkaista liikennettä vielä nykytilanteessa, katteen työmaasta johtuen, Arvi Kariston kadun ja Lukiokadun kautta valtatielle 3 Tampereen suuntaan. Tarkoituksena on, että Paasikiventie olisi pääreitti Tampereen suuntaan, mikä vähentäisi keskustan läpi ajavaa liikennettä. Raskasta liikennettä ei ole jatkossakaan tarkoitus ohjata keskustan läpi.

11. Pyöräily

”Tärkeää on kaupungin näkyvä tuki pyöräilyn kehittämiseksi”

Hämeenlinnan kaupungin kannattaa panostaa pyöräilyn kehittämiseen kokonaisvaltaisesti, sillä kantakaupunki on kooltaan ns. hyvin pyöräiltävä (etäisyys keskustaan on alle 6 km syrjäisemmiltäkin asuntoalueilta). Kaupunki on laatimassa pyöräilyn laatukäytäviä koskevaa

selvitystä. Valtakunnallisena tavoitteena on nostaa pyöräilyn osuutta liikenteen kulkumuotojakaumasta 20 % vuoden 2005 tilanteesta vuoteen 2020 mennessä, mikä tarkoittaa 300 miljoonaa uutta kävely- ja pyöräilymatkaa vuoteen 2020 mennessä. Myös Hämeenlinnan kaupunki voisi asettaa selkeän tavoitteen pyöräilyn edistämiseksi. Koko kantakaupunkia koskevassa yleiskaavassa voidaan asettaa selkeä tavoite eri liikennemuotojen kulkutapaosuuksille vuoteen 2030.

Internet-kyselyn perusteella keskustassa ilmeisiä kehitettäviä pyöräreittejä ovat itä-länsisuunnassa Raatihuoneenkatu ja pohjois-eteläsuunnassa Kasarmikatu. Raatihuoneenkadulla pyöräreitti kulkee kadun pohjoislaitaa eli torin puoleista laitaa. Kävelykadulla pyöräily on sallittua ns. kävelyn ehdoilla. Raatihuoneenkadun kevyen liikenteen väylä on sen verran kapea, ettei siihen voida lain mukaan osoittaa erotettua pyörä- ja kävelyväylää, vaan se on yhdistetty kävely- ja pyöräilytie. Nopeaa väylää keskustan läpi Raatihuoneenkadusta ei voida muodostaa kävelykadun takia. Nopeat pyöräilyreitit keskustan läpi tulee sijoittaa muille katuosuuksille. Länsi-itä -suunnassa pyöräilyä haittaa mm. bussiliikenne ja nupukivet (Hallituskatu, Palokunnankatu), joten Raatihuoneenkatu ja Reska on luonteva itä-länsisuuntainen pyöräily-yhteys, vaikka sitä ei voidakaan pitää nopeana pyöräily-yhteytenä keskustan läpi. Lukiokadulle tavoitellaan erillistä pyöräkaistaa ja se voisi tulevaisuudessa palvella nopeaa pyöräilyä keskustan läpi varsinkin siinä tilanteessa, jos/kun kevyen liikenteen silta asemansuudelle saadaan toteutettua. Rantareitillä on selkeä epäjatkuvuuskohta Hopeaseppien sillalla (Paasikiventien silta). Kevyen liikenteen väylän jatkuminen Vanajan yli sillan etelälaidalla voidaan huomioida ajoneuvoliikenteen sillan saneerauksen/leventämisen yhteydessä (myös uusi ajorata etelälaidalle).

Sibeliuksenkadun (Raatihuoneenkadulta etelään) koetaan soveltuvan huonosti pyöräilyyn vilkkaan muun liikenteen takia, siksi ensivaiheessa pyöräilyn pohjois-eteläsuuntaiset yhteydet tulee parantaa Kasarmikadulla. Kasarmikadun katutilan jäsentelyn muutokset eivät ole myöskään riippuvaisia pysäköintiratkaisusta.

Pyöräilyn erottaminen kävelystä omille erillisille väylille vähentäisi pyöräilyn ja kävelyn keskinäisiä ristiriitatilanteita. Näkyvyyden kannalta olisi hyvä maalata pyöräkaistat kokonaan eri värillä. Katutilojen jäsentelyiden muutoksia voidaan toteuttaa vaiheittain. Toteutusjärjestykseen vaikuttaa resurssitilanne ja katujen tai kunnallistekniikan muut saneeraustarpeet.

Pyöräparkit tulisi sijoittaa luontevasti osaksi päivittäisiä yleisesti käytettyjä reittejä ja merkitä hyvin kaupunkikuvaan, jotta pyörän pysäköiminen keskustassa tuntuisi sallitulta ja se ei häiritse kauppaa tai muita kulkijoita. Pyöräparkkeihin voidaan yhdistää mainontaa, samoin kaupunkipyöriä voitaisiin käyttää yritysten markkinointivälineinä. Asemilla tulee huolehtia pyöräpysäköintipaikkojen riittävydestä ja turvallisuudesta (helposti ilkivallan kohteena).

12. Kävelykadun jatkaminen

Keskustavision yhteydessä on esitetty ajatuksia kävelykadun jatkamisesta Goodmanille asti. Raatihuoneenkadun katutilaa on jäsennetty hiljattain uudelleen Saaristenkadun ja Kaivokadun välisellä alueella. Kyseisellä kohdalla on jo melko leveä jalankulkualue, vaikka ajoneuvoliikennekin on sallittu. Visuaalinen jatkuvuus on helpompi arvioida vasta, kun kate valmistuu ja ihmiset alkavat liikkua enemmän katteen ja kävelykadun väliä. Kävelykadun jatkaminen otetaan kuitenkin mukaan keskustavision toimenpideosuuteen, vaikka se voikin tarkoittaa vain suojateiden leventämistä Raatihuoneenkadun ja Kaivokadun sekä Raatihuoneenkadun ja Saaristenkadun liittymissä. Viimeksi tehtyjen suunnitelmien yhteydessä Reskan jatkamisesta Goodmanille on luovuttu tonttiliittymien vuoksi.

13. Rantojen käyttö ja kansallinen kaupunkipuisto

Rantareitit ovat ehdoton vahvuus Hämeenlinnassa. Niitä ei haluta menettää ja ne halutaan pitää kaikille avoimina. Ajatuksena on, että rannat voisivat paikoin olla rakennetumpia ja paikoin luonnontilaisia, jolloin reitillä liikkuminenkin olisi vaihtelevaa ja mielenkiintoista. Asemakaavojen laadinnassa tulee huomioida hulevesien hallinta ja tulvaherkkyys ja rakentamista ohjataan siten, että asuminen on turvallista.

Pääosa rannoista Paasikiventien sillalta pohjoiseen kuuluu kansalliseen kaupunkipuistoon, mikä osaltaan vaikuttaa rantojen kehittämiseen (laadittu hoito- ja käyttösuunnitelma 2002). Tavoitteena on Kansallisen kaupunkipuiston laajentaminen vaihteittain kohti etelää. Ensimmäinen vaihe koskisi lääninhallituksen korttelia, torin ja kirkon ympäristöä, ehkä Raatihuonetta sekä Aulangonniemen puuttuvaa osaa ja Katajiston kartanoa.

Rannoilla on tavoitteena lisätä veneilypalveluiden määrää (esim. septityhjennys, tankkaus, sähköt). Myös muiden palvelujen lisääntyminen rannoilla on mahdollista väestönkasvun myötä, edellyttäen liiketaloudellista kannattavuutta ja toteutukseen ryhtyvää yrittäjää. Erityisesti on toivottu ravintola-/kahvilalajvoja sijoitettavaksi aurinkoiselle puolelle rannalle (Vaakunan ranta/ Mensan ranta). Haasteena on tähän asti ollut liian pitkä etäisyys keskustasta, aseman puolella ei ole ollut riittävästi palveluita, jotta se olisi houkutteleva pistäytymispaikka. Asemanseudun kehittymisen myötä etäisyys mielletään lyhemmäksi, kun ympäristö muuttuu kaupunkimaisemmaksi myös asemanseudulla ja asutus lisää palveluiden kysyntää.

Ajatuksena on ollut, että turismiin liittyvät palvelut keskitettäisiin Linnan ympäristöön ja Laivarantaan ja asukkaiden veneilypalveluita voisi olla myös Engelinrannassa. Engelinrantaan kaavoitettavat kivijalkaliiketilat mahdollistavat kahvilapalveluiden sijoittumisen myös sinne uuden rantatorin ääreen. Matkailumarkkinoinnissa ja opasteissa olisi myös parannettavaa mm. satamissa/rannoilla, asemilla, Linnalla ja torilla.

14. Puutarhat, puistot

Hämeenlinna on puistojen kaupunki ja omaa pitkän historian puistojen kaupunkina. Keskustavision toimenpiteissä esitetään kokonaisvaltaisen puistosuunnitelman laadintaa, jolla tarkoitetaan mm. puistojen profilointia eriluonteisiin käyttötarkoituksiin ja resurssien suunnittelua. Erityisen tärkeää on priorisoida, mihin resurssit kohdistetaan, ja onko mahdollista saada rahoitusta myös muualta kuin verovaroista. Nopeasti toteutettavia toimenpiteitä puistoihin liittyen voisivat olla mm. Linnanpuiston perhepuiston kehittäminen palveluineen (sukupolvia yhdistävä puisto, maisemanhoitosuunnitelman toteuttaminen) ja palveluiden tarjoaminen veneilijöille Laivarannassa / Ystävyydenpuiston rannassa tai Mensan/Vaakunan rannan puolella. Kaiken kaikkiaan julkisten tilojen kehittämisessä toivotaan huomioitavan tasapuolisesti eri väestöryhmät ja tavoitteena on suunnitella julkisista tiloista kaupunkilaisia yhdistäviä tiloja.

15. Valaistus

Valaistuksen kehittämisestä on tehty opinnäytetyö 2013. Linnan tilakeskus on selvittänyt valaistuksen toteutuskustannuksia. Katuvalaistuksen parantaminen on riippuvainen katusaneerausten toteutuksesta. Kohdevalaistuksia voidaan toteuttaa kohdekohtaisesti tarpeen ja resurssien mukaan.

16. Taide

Taidetta ja arkkitehtuuria voitaisiin ottaa visiossa esille osana kaupunkiympäristön viihtyisyyttä. Keskustavision luonnoksessa ei juurikaan keskitytty yksityiskohtiin. Taiteen osalta voitaisiin myös asettaa selkeitä tavoitteita rakennushankkeisiin esim. aiempina vuosina käytössä on ollut prosenttiperiaate (1 % rakennuskustannuksista sijoitettaisiin taiteeseen). Hyvä esimerkki taiteen elävöittävästä vaikutuksesta on Mänttä, jossa säätiö toteutti Serlachiuksen taidemuseon laajennuksen ja kaupunki on profiloitunut taidekaupungiksi.

17. Siisteys

Yleinen kaupunkiympäristön siisteys ja toisaalta välinpitämättömyys ympäristöstä korostuivat myös keskustavision kyselyn avoimissa vastauksissa. Ilmiö on noussut keskusteluun ja lehtiotsikoihin myös muissa kaupungeissa esim. Tampereella. Kaupunkikeskustayhdistykselle on esitetty toive siisteyskampanjan käynnistämisestä. Lisäksi siisteyskasvatusta voitaisiin terävöittää päiväkodeissa, kouluissa ja kotona. Aikuisten tulisi olla jo sisäistänyt hyvät käytöstavat. Tässä kohtaa on syytä korostaa jokaisen kaupunkilaisen omaa vastuuta.

Yhtä lailla voitaisiin korostaa kaupunkilaisten omaa vastuuta yleisesti ympäristöstä, omasta terveydestä ja hyvinvoinnista, liikunnasta ja ekologisesti kestävästä liikkumisesta, kulutustottumuksista ja läheisten huolenpidosta. Olemme tottuneet hyvinvointiyhteiskunnan palveluihin ja vastuun ulkoistamiseen jo liiankin kanssa.

18. Vuorovaikutus

Keskustavision ohjausryhmään kuuluu kaupunkilaisista koostuvien vaikuttajaraatien puheenjohtajat. Oletuksena on ollut, että tieto kulkisi vaikuttajaraatien sisällä tätä kautta. Vaikuttajaraateihin saa ilmoittautua kaikki halukkaat kaupunkilaiset.

Projekti on saanut runsaasti näkyvyyttä mediassa, joten tietoa on ollut kohtuullisesti saatavilla. Lisäksi keskustavisiosta on voinut olla halutessaan yhteydessä maankäytön suunnitteluun. Projektilla on oma sivu kaupungin www-sivuilla, josta myös löytyvät yhteystiedot.

Nähtävilläolo valitettavasti ajoittui kesä- ja loma-aikaan, mutta esimerkiksi kyselyyn saatiin siitä huolimatta runsaasti vastauksia (605). Vastausmäärän kasvattamiseksi sekä kaupungin viestintäyksikkö että kehittämisyksikkö tiedottivat kyselystä aktiivisesti facebookissa, internetissä ja muille medioille. Yleisötilaisuus pidettiin niin ikään nähtävilläolon lopussa, mutta tilaisuudessa kyllä korostettiin, että palautetta sai jättää vielä saman viikon aikana. Kaavoittaja oli myös tavattavissa kuukausimarkkinoilla 5.8.2014 ja Elomessuilla nähtävilläolon päätyttyä.

Internet -kyselyn käyttöliittymä oli ensi kertaa kaupungin testauksessa ja kyselyssä huomattiin muutoinkin muutamia puutteita, otamme virheistä opiksemme. Joka tapauksessa uusia vuorovaikutuksen tapoja pyritään ottamaan käyttöön, vain harvalla on aikaa tulla hankkeita koskeviin iltatilaisuuksiin.

Kysely laadittiin maankäytön suunnittelussa ja sitä testattiin ennen julkaisua kaupungin eri yksiköissä noin 10 henkilön avustuksella. Esimerkiksi keskusta-asumista koskevaan kysymykseen oli pakko vastata myös asumista koskeneessa osiossa, ei riittänyt, että etusivulla ilmoitti asuinpaikkansa, koska se oli ehdollinen kysymys kahdelle seuraavalle kysymykselle. Kysely laadittiin keskustavision asiakirjoihin liittyvänä, mutta viimeisellä sivulla sai jättää myös avointa palautetta. Kysely sisälsi osion myös pysäköintipaikkavaihtoehdoista.

Kyselyn vastauksista on laadittu yhteenveto ja analyysi, joka julkaistaan keskustavision www-sivuilla ja toimitetaan tiedoksi medialle. Kyselyn data annetaan myös sinällään median käyttöön, jolloin he voivat halutessaan tehdä kaupunkilaisten vastauksista omaa yhteenvetoaan.