

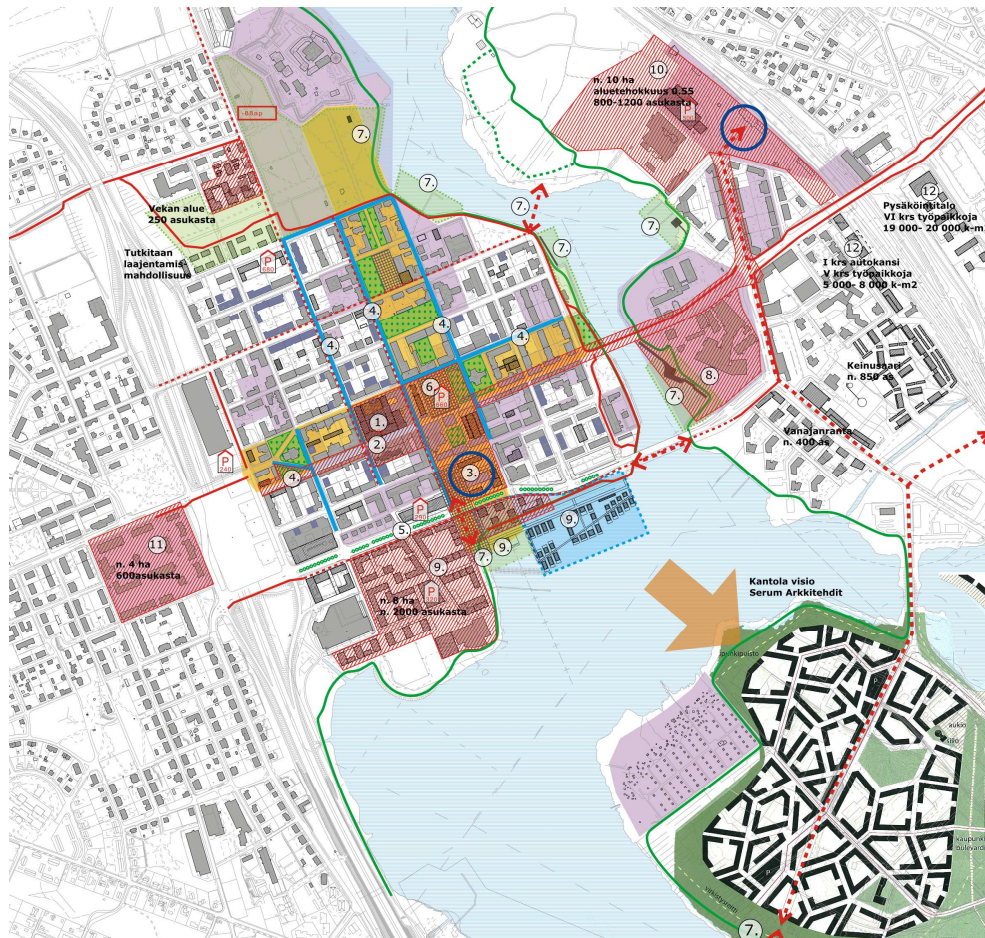


HÄMEENLINNAN KAUPUNKI
Hyvä arki asuu Hämeenlinnassa

Maankäytön suunnittelu

Keskustavisio 2014

25.9.2014



Sisällysluettelo

1. Johdanto.....	4
2. Työn tarkoitus ja tavoitteet.....	6
3. Organisaatio ja aikataulu	8
4. Tavoitteet	9
4.1 Työlle asetetut tavoitteet.....	9
4.2 Skenaarioista tavoitteiksi	10
4.3 Tavoitevaiheen vuorovaikutus	11
5. Luonnosvaiheen vaihtoehtotarkastelut	12
5.1 Korttelin 1 ja Reskan uudistaminen	14
5.2 Linja-autoaseman kortteli	15
5.3 Pysäköintiratkaisuvaihtoehdot	15
6. Teemakohtaiset visiot ja toimenpiteet	24
6.1 Elinkeinot ja työpaikat.....	24
6.2 Asumisen kasvunäkymät.....	27
6.3 Asioiminen ja palvelut – Hämeenlinnan Palveleva Keskusta	31
6.4 Liikkuminen	34
6.5 Täydennysrakentaminen.....	37
6.6 Virkistys ja vapaa-aika – oleskelun ja viihtymisen kaupunki.....	42
7. Yleissuunnitelma	44
8. Toteutus ja seuranta	49

Liitteet

- Skenaariovaihtoehdot
- Luonnosvaiheen vaihtoehtotarkastelut
- Kooste luonnosvaiheen palautteesta ja vastauksia yleisimmin esitettyihin kysymyksiin /mielipiteisiin
- Täydennysrakentamisen potentiaali
- Asumisen kasvunäkymät
- Liikenneverkko
- Oleskelun ja viihtymisen kaupunki
- Yleissuunnitelma ja toimenpidelista
- Toimenpiteet ja alustava tavoiteaikataulu

1. Johdanto

Keskustavisio on keskustan kehittämisen strateginen valtuustokausittain päivitettävä asiakirja ja yksi tulevan kantakaupungin yleiskaavan selvityksistä. Keskustavisio on keskustan tulevaisuuden suunnannäyttävä, joka huomioidaan tulevissa kaupungin kaavoitus-, investointi- ja suunnitteluohjelmissa. Keskustavisio on myös alusta yksityisen ja julkisen väliselle yhteistyölle, tavoitteena on löytää uusia tapoja tuottaa kaupunkilaisille viihtyisää kaupunkiympäristöä ja palveluita yhdessä kaupunkilaisten kanssa.

Keskustavisiota on laadittu Hämeenlinnan kaupungin maankäytön suunnittelun yksikössä yhteistyössä yksityisen sektorin kanssa. Työtä varten perustettiin ohjausryhmä, joka on kokoontunut viisi kertaa vuoden 2014 aikana. Vuoropuhelu on ollut antoisaa ja sen toivoisi jatkuvan tiiviinä yhteistyönä toimenpiteiden toteuttamiseksi. Visiotyötä on sparrannut oululainen, kokenut kaupunkisuunnittelija Matti Karhula (Tkt, arkkitehti, aikaisemmin Oulun kaupungin asemakaavapäällikkö).

Kaupungin keskusta kuuluu kaikille ja merkitsee eri ihmisille eri asioita. Siksi prosessin aikana käyty vuoropuhelu on ollut ensiarvoisen tärkeää. Keskustan toimintojen monipuolisuudesta johtuen ja moniarvoistumisen yhä kasvaessa ei ole enää olemassa yhtä selkeää enemmistöä, jonka mielipiteen mukaisesti tulisi suunnitella.

Useissa yhteyksissä ja kyselyiden vastauksissa korostuu Hämeenlinnan vahvuuksina sijainti ja hyvät liikenneyhteydet muualle, vapaa-ajanviettomahdollisuudet, virkistysalueet ja –reitistöt, maisema ja järvet sekä selkeä ruutukaavakeskusta. Myös keskustavision luonnosvaiheen kyselyssä ja keskustavisiosta saadussa palautteessa korostuu rantojen, puistojen, torin, Verkatehtaan ja luonnon merkitys kaupunkilaisille. Keskustavisiossa tavoitellaan rannoille uusia palveluita, toimintaa ja tapahtumia. Rannat säilytetään kaikille avoimina, ne ovat Hämeenlinnan ehdoton vahvuus ja ainutlaatuista koko maankin mittakaavassa.

Keskustan saavat elämään ihmiset, joten tällä kohtaa voidaan korostaa jokaisen kaupunkilaisen vastuuta ja omaa aktiivisuutta kaupunkiympäristön käytössä. Keskustan aktiivinen kehittäminen, uusien asukkaiden ja työpaikkojen houkuttelevuus keskustaan ja sen läheisille alueille turvaa palveluiden kehittymisen myös nykyisille asukkaille koko seutukunnassa. Myös kaupunkilaiset toivoivat vastauksissaan keskustaan lisää erilaisia palveluita ja vaihtoehtoja. Nykytilanteeseen juuttuminen johtaisi vähitellen näivettymiseen kahden vetovoimaisen kasvukeskuksen välissä. Koska kasvu, uudet toimenpiteet ja vanhasta luopuminen aiheuttavat osin myös pelkoja, keskustavisiossa korostetaan täydennysrakentamisen yhteydessä elinympäristön laatua ja kaupunkikuvan rikastuttamista. Suunnittelulta ja toteutukselta pitää vaatia laatua.

Luonnosvaiheen palautteen perusteella voidaan todeta, että pysäköinti on keskustan saavutettavuuden kannalta oleellinen asia ratkaistavaksi. Nykyinen tilanne ei palvele kaupunkilaisia eikä yrittäjiä parhaalla mahdollisella tavalla. Toisaalta paikkoja on vielä saatavissa varsin mukavasti, mutta asiantuntijaselvitysten mukaan tarve kasvaa

huomattavasti (565 autopaikkaa) jo 2020 mennessä. Myös kaupunkiympäristön viihtyisyyden parantaminen ja kävelyn ja pyöräilyn edistäminen katutilojen jäsentelyä muuttamalla ovat riippuvaisia pysäköintitratkaisusta. Liikenne- ja kaupunkiympäristön kehittäminen houkuttelisi asukkaita myös viipymään keskustassa.

Nyt valmistumassa oleva moottoritien katteen kauppakeskus Goodman laajentaa keskustaa lounaaseen. Useimpien pelkona on, että kauppakeskus näivettää keskustaa. Hetkellisesti näin voi käydäkin, mutta keskustan ympärille suunnitteilla olevat uudet asuntoalueet ja vanhojen alueiden muuttaminen asumiseen mahdollistavat keskustan läheisten alueiden merkittävän väestönkasvun, mikä ruokkii keskustan elävyyttä. Ydinkeskustan keskeisten alueiden lisärakentaminen ja liikenne- ja kaupunkiympäristön kehittäminen säteilisi elinvoimaa myös keskustan lähiympäristöön ja houkuttelisi asukkaita viipymään keskustassa.

Lasten ja nuorten nostaminen suunnittelun ja toteutuksen keskiöön olisi monella tapaa perusteltua, he ovat keskustan tulevaisuuden käyttäjiä ja rakentajia. Lapset ja nuoret kulkevat kävellen ja pyörällä, elleivät vanhemmat sitten kuljeta heitä autolla, eli liikenteen näkökulmasta he puolustavat ns. heikomman asemaa. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen parantaa lasten, nuorten ja vanhusten omatoimisen liikkumisen mahdollisuuksia. Nuoret myös oleskelevat ja tapaavat toisiaan kaupungilla ja julkisissa tiloissa paljon eli kaupunkitilaa rakennetaan heitä varten.

Hämeenlinnan keskustassa on jo olemassa upeita puistoja, kilometrejä upeita rantareittejä, keskiaikainen linna ja vanhaa rakennuskantaakin on vielä säilynyt. Kaupunkiympäristön kehittäminen on jo olemassa olevien puitteiden vahvistamista ja tiivistä yhteistyötä eri osapuolten välillä. Keskustavisiosta työ vasta alkaa.

2. Työn tarkoitus ja tavoitteet

Keskustavisio on keskustan strateginen suunnitelma, joka toimii lähtötietona tulevan yleiskaavan ja asemakaavamuutosten laadinnassa. Kyse ei ole maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesta asiakirjasta, eikä keskustavisiolla ole virallisten kaavojen tapaan oikeusvaikutuksia. Työn laadinnassa huomioidaan keskustan liepeillä vireillä olevista hankkeista keskustaan vaikuttavat reunaehdot kuten liikenne- ja pysäköintitarpeet, palvelujen saavutettavuus ja elinkeinotoiminnan edellytykset.

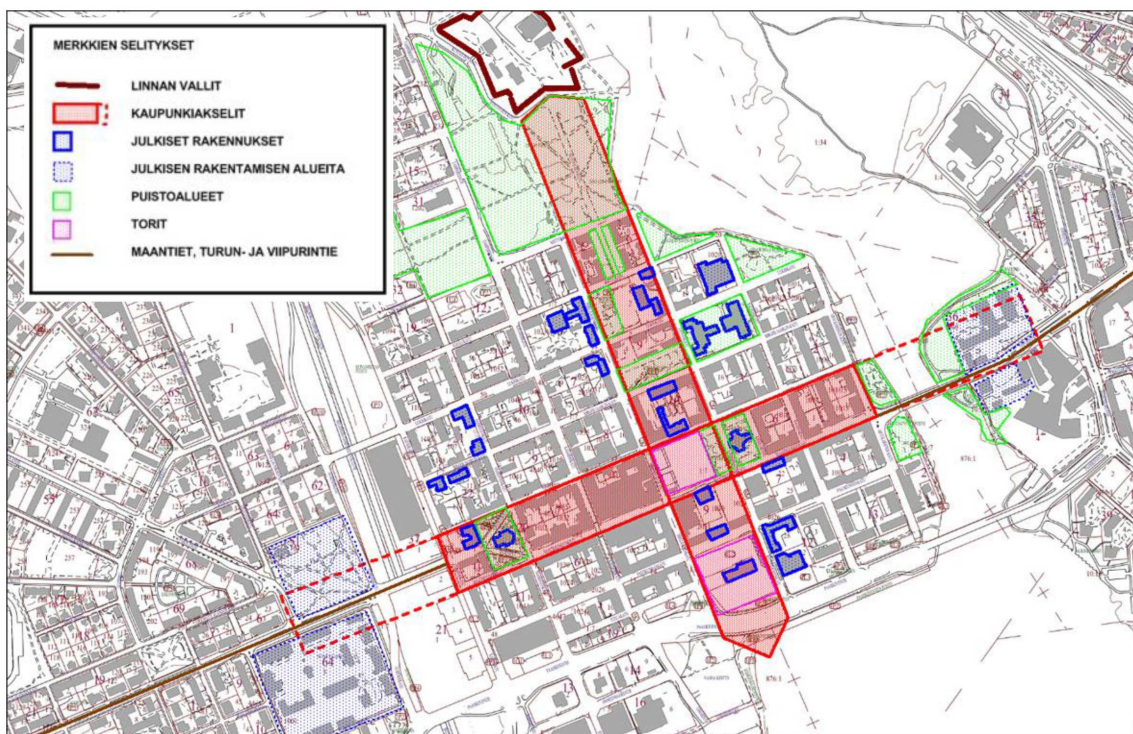
Työn taustalla ovat aikaisemmin laaditut linjaukset, selvitykset ja suunnitelmat kuten kaupunkirakenteen kehittämisen strategiset linjaukset (2012), keskustavisio (2010) ja keskustan liikennesuunnitelma (2012). Kaupunkirakenteen kehittämisen strategiset linjaukset osoittaa, miten kaupunkistrategia konkretisoituu maankäytön kehittämisessä. Maankäytön strategiassa määritetään yleispiirteisesti maankäytön kehittämisen suuntaviivat ja eri toimintojen yhteensovittaminen ja ajoittaminen. (*Kaupunkirakenteen kehittämisen strategiset linjaukset 2012.*)

Taustamateriaalina ovat seuraavat aikaisemmin laaditut suunnitelmat ja selvitykset:

- Asumiskaupunki –hanke / julkaisut
Hämeenlinna – Kaupunkirakenteen kehittämisstrategia 2005
Hämeenlinna – Kaupallinen selvitys ja vähittäiskaupan rakenne 2006
Hämeenlinna – Liikenteen nykytila ja tulevaisuuskuva 2007
Hämeenlinna – Asumiskaupunki 2007
- Kaupunkirakenteen kehittämisen strategiset linjaukset (kehityskuva) 2010
Hämeenlinnan ja viiden muun kunnan (Lammi, Tuulos, Hauho, Kalvola, Renko) kuntaliitoksen yhteydessä valmisteltiin maankäyttöä ja liikennettä käsittelevä kehityskuva-asiakirja. Päivitys eri kuntien suunnittelutilanteesta. Tietopankki.
- Kaupunkirakenteen strategiset linjaukset –asiakirja 2012
Yhdyskunta- ja ympäristöpalvelujen toimintaa ohjaava asiakirja, versio 1.0. Sisältää maapolitiikan ja maankäytön tulevaisuuskuvan osat.
- Hämeenlinnan Keskustavisio 2010
Analyysi ja tulevaisuustarkastelu kahdeksan eri kaupunkikulttuurin näkökulman avulla. Painopiste maankäytön suunnittelussa.
- Hämeenlinnan keskustan liikennesuunnitelma 2012
- Pysäköintiselvitys (poliittinen päätös puuttuu)
- Hämeenlinnan kaupungin strategia 2014-2020 (2013)
- Hämeenlinnan seudun kauppapalvelututkimus 2013
- Pendelöintitutkimus 2014

Lisäksi työn aikana on laadittu konsulttityönä keskustan rakennushistoriallinen selvitys (Kulttuuriympäristöpalvelut Heiskanen & Luoto Oy, 2014). Selvityksessä

kulttuuriympäristöä tarkastellaan laajana, ajallisia kerrostumia ja ilmiöitä sisältävänä kokonaisuutena. Tarkastelukohteena ovat kaupunki ja siitä kertovat ympäristöt, eivät yksittäiset rakennukset. Esiin on nostettu Hämeenlinnan historiallisia ominaispiirteitä ja kaupungin tarinaa kertovia ympäristöjä. Tuotettu aineisto toimii lähtökohtana arvioitaessa keskustan tiivistämisen vaikutuksia, kulttuuriympäristön kehittämismahdollisuuksia ja muutoksenkestävyyttä. Rakennushistoriallinen selvitys on nähtävissä kaupungin internet –sivuilla www.hameenlinna.fi/keskustavisio (Kaavat ja rakentaminen > Kaavoitus > Keskustavisio).



Kuva 1. Ote rakennushistoriallisesta selvityksestä (Kulttuuriympäristöpalvelut Heiskanen & Luoto Oy, 2014).

3. Organisaatio ja aikataulu

Työ kokoaa yhteen paljon eri toimijoita. Kaupungin oman suunnitteluorganisaation (kaikki tilaajayksiköt) lisäksi tärkeitä osallistujia ovat poliittiset päättäjät, kaupungin johto, elinkeinoyhtiö, yrittäjien ja kiinteistönomistajien sekä asukkaiden edustajat. Työ valmistellaan avoimesti siten, että kaikilla kaupunkilaisilla on mahdollisuus osallistua vuoropuheluun. Tavoiteasettelu laadittiin kevään 2014 aikana kahden skenaariovaihtoehdon avulla.

Taulukko 1. Organisaatio.

Ohjausryhmä Yksityisen ja julkisen välinen yhteistyöelin	Valmisteluryhmä Kaupunkisuunnitteliimi Kaupungin yksiköiden välinen yhteistyö	Projektinjohto Yhteistyö muiden hankkeiden kanssa
• pj, kaupunginjohtaja Timo Kenakkala • muut kaupungin edustajat; • apulaiskaupunginjohtaja Juha Isosuo, tilaajaohjaaja Päivi Saloranta • kaupunkikeskustayhdistys, Sari Hagemeyer ja Mikko Rousi • Hämeenlinnan Yrittäjät ry, Heikki Kokko ja Katri Selin-Nurmi • Kehittämiskeskus Oy Häme/ uusi elinkeinoyhtiö, Mervi Käki ja Ari Räsänen • luottamushenkilöt (KH) Sari Rautio, Johannes Koskinen ja Hannu Kärpänen • vaikuttajajärjestöjen edustajat Päivi Äyhönen ja Tero Rantanen, Satu Leppänen, Kalevi Lauronen	• tilaajaohjaaja • tilaajapäällikkö • maankäytön suunnittelijat • geodeetti • infra, liikenne ja yleiset alueet • julkiset palvelut • elinkeinot • Kehittämiskeskus Oy Häme Tarvittaessa kutsutaan osallistujiksi muita asiantuntijoita, esim. • museovirasto • kaupunkikeskustayhdistys/ kiinteistöjen edustus	• projektipäällikkö • tilaajapäällikkö
Esittelijä: tilaajaohjaaja Valmistelija: tilaajaohjaaja, konsultti, projektin johto	Esittely: projektipäällikkö Valmistelu (tiedon keruu, ongelmanratkaisu)	Valmistelu, organisointi, kokonaisuuden hallinta, tiedottaminen Suunnittelu ja konsulttitoimien ohjaus

Keskustavision luonnosvaiheessa kesällä 2014 osalliset saivat jättää luonnoksesta mielipiteitä, kun luonnosvaiheen asiakirjat olivat nähtävillä 1.7.-5.8.2014 välisen ajan. Keskustavision on ollut näkyvästi esillä myös paikallisessa mediassa. Keskustavision luonnoksesta järjestettiin eHarava -internetkysely, joka oli avoinna 7.7.-5.8.2014 välisen ajan. Kyselyyn sai vastata avustetusti kuukausimarkkinoilla 5.8.2014. Keskustavision luonnosta esiteltiin kaikille avoimessa yleisötilaisuudessa 5.8.2014 ja Elomessuilla 9.-10.8.2014. Luonnosvaiheen palautetta käsiteltiin ohjausryhmän kokouksessa 13.8.2014 ja kyläkäräjillä 30.8.2014. Palaute on annettu tiedoksi kaupunginhallitukselle ja medialle. Luonnosvaiheen palaute ja keskustavision kyselyn tulokset on nähtävissä keskustavision internetsivuilla www.hameenlinna.fi/keskustavision.

Keskustavisiota käsitellään kaupunginhallituksessa 29.9.2014 ja sen hyväksyy kaupunginvaltuusto.

4. Tavoitteet

4.1 Työlle asetetut tavoitteet

Hämeenlinnan kaupungin strategiassa (kaupunginvaltuusto hyväksynyt 10.6.2013) on määritelty laajalla osallistamisella kaupungin visio ja arvot.

Hämeenlinnan visio

Hämeenlinna on historiastaan elinvoimaa ammentava, kaunis ja kodikas kulttuurikaupunki Suomen sydämessä.

Yhdenvertaisuus ja yhteisöllisyys

- Mahdollistamme hyvän arjen ja kehityksen kaikille tasapuolisesti
- Kannustamme asukkaita monipuoliseen yhteistoimintaan ja vastuuseen lähipiiristään

Asukaslähtöisyys ja palveluhenkisyys

- Asukkaat osallistuvat kaupungin ja palvelujen kehittämiseen
- Palvelemme ammattitaitoisesti ja ystävällisesti

Luovuus ja rohkeus

- Tuemme kuntalaisten aloitteellisuutta ja kehitämme toimintaamme rohkeasti
- Haemme ennakkoluulottomasti kekseliäitä ja raikkaita ratkaisuja

Kestävä elämäntapa

- Rakennamme kaupunkia taloudellisesti, sosiaalisesti ja ekologisesti vastuullisesti
- Huolehdimme rakennetusta ympäristöstä ja säilytämme puhtaan luonnon myös tuleville sukupolville

Maankäyttöön liittyviä strategisia asioita ovat mm. kaupungin elinvoima, väestömäärän muutos, ikärakenteen muutos, muuttoliike, yritystoiminnan vetovoimaisuus ja luonne, työssäkäynnin suuntautuminen, palvelurakenteeseen kohdistuvat muutokset, kaupan sijoittuminen, asumispreferenssit, maankäytön muutokset, elämäntapaan, työhön ja vapaa-aikaan kohdistuvat muutokset.

Vuonna 2012 valmistuneessa **Hämeenlinnan keskustan liikenneselvityksessä** on todettu EKOLIITU-hankkeen (2011) päävisioista johdetut tavoitteet:

- Hämeenlinnan keskusta-alue tarjoaa turvallisen, terveellisen ja viihtyisän elinympäristön, jossa ihmiset voivat liikkua eri kulkutapoja monipuolisesti hyödyntäen.
- Pääosa arjen matkoista on mahdollista ja houkuttelevaa tehdä kävellen, pyörällä tai joukkoliikenteellä.
- Liikennejärjestelyt ovat kaikilla kulkutavoilla liikuttaessa ja kaikille liikkujaryhmille turvallisia. Liikkuminen myös koetaan turvalliseksi.

Keskustavisiolle ja keskustan kehittämisen yleissuunnitelmalle asetettuja keskeisiä tavoitteita ovat:

- tavoitetila keskustalle

- yksityisten investointihankkeiden mahdollisuuksien kartoitus (myöhemmin yksityiskohtaisempi suunnittelu ja kaavoitus erikseen)
- kaupungin omien investointihankkeiden mahdollisuudet ja priorisointi
- kaavoituksen toimenpideohjelma (keskustan yleissuunnitelma yleiskaavatyön lähtöaineistoa, kaavoituksen toimenpideohjelma asemakaavojen ohjelmointia varten)

4.2 Skenaarioista tavoitteiksi

Keskustavision tavoiteasettelu laadittiin tammi-maaliskuun 2014 aikana. Helmikuussa laadittiin kaksi vaihtoehtoista tulevaisuuden skenaariota keskustasta keskustavision tavoiteasettelun pohjaksi ja keskustelun herättämiseksi. Skenaariovaihtoehdot ideoitiin kaupungin viranhaltijoista koostuvassa työryhmässä.

Vaihtoehto 1 ”Rento ja reipas pendelöintikaupunki” oli skenaariovaihtoehdoista kasvuhakuisempi (4500 uutta asukasta) ja vaihtoehto 2 ”Välittävä ja virkistävä kulttuurin kehto” kasvutavoitteeltaan maltillisempi (3000 uutta asukasta). Skenaarioiden laadinnassa pohdittiin keskustan tulevaisuutta palveluiden, asumisen, liikkumisen, matkailun ja tapahtumien (kulttuuri, vapaa-aika ja liikunta) näkökulmista.

Liite Skenaariovaihtoehdot

Vaihtoehtoisia skenaarioita esiteltiin ohjausryhmälle aloituskokouksessa 27.2.2014, yhdyskuntalautakunnan jäsenille ja vaikuttajaraatien jäsenille järjestetyssä iltatilaisuudessa 6.3.2014, lyhyesti valtuuston maankäyttöseminaarissa 10.3.2014, yrittäjäraadin (Elinkeinopoliittisen neuvottelukunnan) kokouksessa 12.3.2014 ja Raatihuoneenkadun työryhmässä 20.3.2014. Tarkoituksena ei ollut valita esitetyistä skenaariovaihtoehdoista suoraan tulevaisuuskuva, vaan näitä muokaten, yhdistellen ja täydentäen laadittiin yhteiset tavoitteet keskustavision laadinnalle ohjausryhmän työpajassa 25.3.2014.

Skenaariovaihtoehdot, ohjausryhmässä asetetut tavoitteet ja luonnosvaiheen asiakirjat ja rakennushistoriallinen selvitys ovat nähtävissä kaupungin internet-sivuilla www.hameenlinna.fi (Kaavat ja rakentaminen > Kaavoitus > Keskustavision).

Ohjausryhmän työpajassa osallistujat korostivat Hämeenlinnan asemaa HHT-vyöhykkeen keskellä – keskellä kaikkea. Ohjausryhmän työpajan tulosten perusteella keskustavision keskeiset tavoitteet ovat:

1. Hämeenlinna HHT-vyöhykkeen keskellä – vetovoimaisen sijainnin täysimääräinen hyödyntäminen
2. Halutaan merkittävää kasvua asukasmäärässä; skenaario 1 parempi jatkosuunnittelun pohjaksi; asumista kaikille ryhmille, monipuolisia alueita
3. Työpaikkatavoitteet: n. +15 % vuosittain tai noin 200 tp/vuosi
4. Asemanseudun nopea kehittäminen tärkeää; palveluita, asumista
5. Maanalainen pysäköintilaitos suosiossa, mutta edelleen vaihtoehtojen tutkimista halutaan

6. Raatihuoneenkadusta kävelykatu vähintään Reskan ja Goodmanin välillä, mahdollisesti kävelykatua torin laidalle, mutta enintään Linnankadulle asti
7. Paasikiventien muuttaminen kaupunkibulevardiksi
8. Rantojen hyödyntäminen; venelaiturit, terassit, ravintolalaivat, kahvilat, Linnanpuistoon uimaranta, Verkatehtaan ranta
9. Kevyen liikenteen painottaminen ydinkeskustassa, nopeat pyöräily-yhteydet keskustan läpi
10. Uusia siltayhteystarpeita; Varikonniemestä keskustaan, keskustasta Kantolaan, Kantolasta Visamäkeen
11. Linja-autoaseman korttelin täydennysrakentaminen
12. Palokunnankadusta joukkoliikennekatu
13. Kauppakeskus Linnan korvaaminen uudisrakentamisella

Lisäksi ohjausryhmän työpajassa nousi esille seuraavia ideoita:

1. Etätyömahdollisuuksia
2. Linnalle valaistus, Linnanpuistoon uimaranta
3. Leikkipuisto keskustaan, Raatihuoneen piha puistoksi, oleskelupaikkoja eri ikäryhmille, nuorisotila tarvitaan
4. Linja-autoasemasta / Keskustalosta kauppahalli
5. Torille toimintoja (petanque ja luistelu)
6. Suomen kasarmille urbaani taiteilija-/kulttuurielämän keskus
7. Uusi puutalokaupunginosa Varikonniemeen
8. Alue- ja kortteli-imagon rakentaminen
9. Keskustan ja Goodmanin kiinteä yhteistyö markkinoinnissa
10. Rakentamisen muuntojoustavuus
11. Vähän liikerakentamista Etelärantaan
12. Iltaelämää keskustaan
13. Opasteet linnalta keskustaan, tarinapolut

4.3 Tavoitevaiheen vuorovaikutus

Ohjausryhmässä asetettuja tavoitteita esiteltiin Vihreiden järjestämässä avoimessa yleisötilaisuudessa kirjastolla 9.4.2014 ja kaupunginhallituksen infossa 28.4.2014. Elinkeinojen ja palveluiden kehittämistä pohdittiin pienryhmässä 5.5.2014 Visamäessä, johon kutsuttiin yrittäjien, kehittämiskeskuksen, kiinteistöliiton ja kaupunkikeskustayhdistyksen edustajat. Kaupunkikeskustayhdistyksen kanssa yhteistyössä kutsuttiin kokoon muutamia keskusta-asukkaita 8.5.2014 pidettyyn tilaisuuteen, jossa koottiin nykyisten asukkaiden näkemyksiä keskustan kehittämisestä. Kaupunginhallitukselle ja yhdyskuntalautakunnalle pidettiin yhteinen iltakoulu keskustavision alustavasta luonnoksesta 12.5.2014, jossa esiteltiin myös osallistilaisuuksissa saatua palautetta.

5. Luonnosvaiheen vaihtoehtotarkastelut

Keskustan kehittämisen kärkihankkeita ovat korttelin 1 (Linnan ostoskeskus) elävöittäminen, Reskan perusparantaminen, linja-autoaseman korttelin täydennysrakentaminen ja keskustan pysäköinnin kehittäminen. Näistä pysäköintiratkaisu herättää eniten keskustelua. Kiinteistön omistajien ja kiinteistösijoittajien näkökulmasta juuri pysäköintiratkaisua odotetaan eniten. Korttelin 1 lisäksi uutta liiketilaa voidaan sijoittaa ainakin kortteliin 2 (Osuuspankin kiinteistö) ja kortteliin 9 Keskustalolle, nämä kaikki ovat yksityisten omistuksessa.

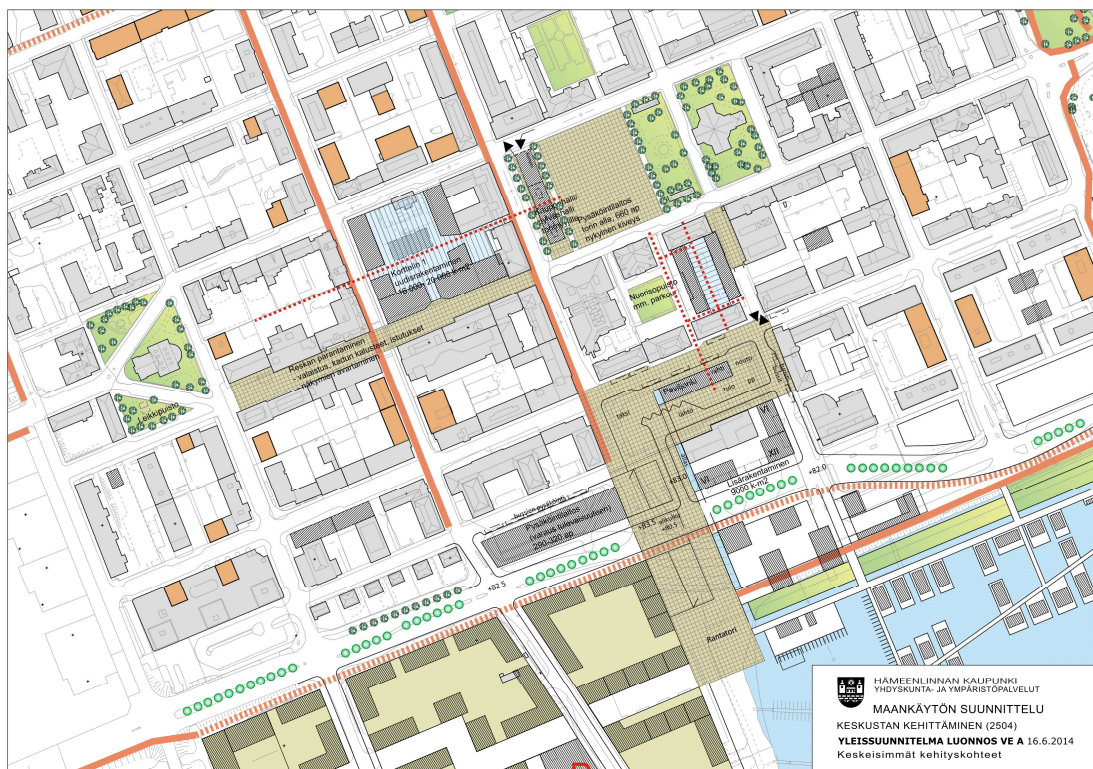
Lisäksi luonnosta laadittaessa osallispalautteen perusteella kärkihankkeena voidaan pitää myös leikkipuiston perustamista vanhan kirjaston puistoon (n. 825 m²) ja nuorisolle soveltuvan oleskelupaikan perustamista aivan ydinkeskustaan. Leikkipaikalle voi löytyä useita mahdollisia sijoituspaikkoja, joten keskustavisiassa toimenpiteenä on saada leikkipaikka kaupalliseen keskustaan. Nuorisolle soveltuvaa puistoa esitettiin sijoitettavaksi Raatihuoneen sisäpihalle, mikäli autopaikoitus saadaan siirrettyä muualle. Lasten ja nuorten oleskelutilojen toteutus ei ole aikataulullisesti sidoksissa muiden hankkeiden etenemiseen ja toimenpiteet tukisivat kaupungin lapsiystävällisyyden tavoitetta. Luonnosvaiheen jälkeen keskustavisiosta jätettiin saadun palautteen perusteella pois maininta nuorison oleskelupaikan perustamisesta Raatihuoneen pihalle. Sen sijaan on ehdotettu nuorten huomioimista erityisesti Hämeensaaren virkistysalueiden suunnittelussa. Raatihuoneenpihaakin voidaan ajatella edelleen oleskelukäyttöön, palautteessa vain toivottiin enemmän kaikille yhteisiä julkisia tiloja ja toisaalta nuorisolle sopivaa sisätilaa nuorisotilaa/kahvilaa.

Keskustavision luonnosvaiheessa on esitetty vaihtoehtoiset kehittämismahdollisuudet Linnan ostoskeskuksen korttelista, Reskan parantamisesta, linja-autoaseman korttelin täydennysrakentamisesta sekä keskustan pysäköintiratkaisusta. Luonnosvaiheen vaihtoehtoista on laadittu yleispiirteinen vaikutusten arviointi.

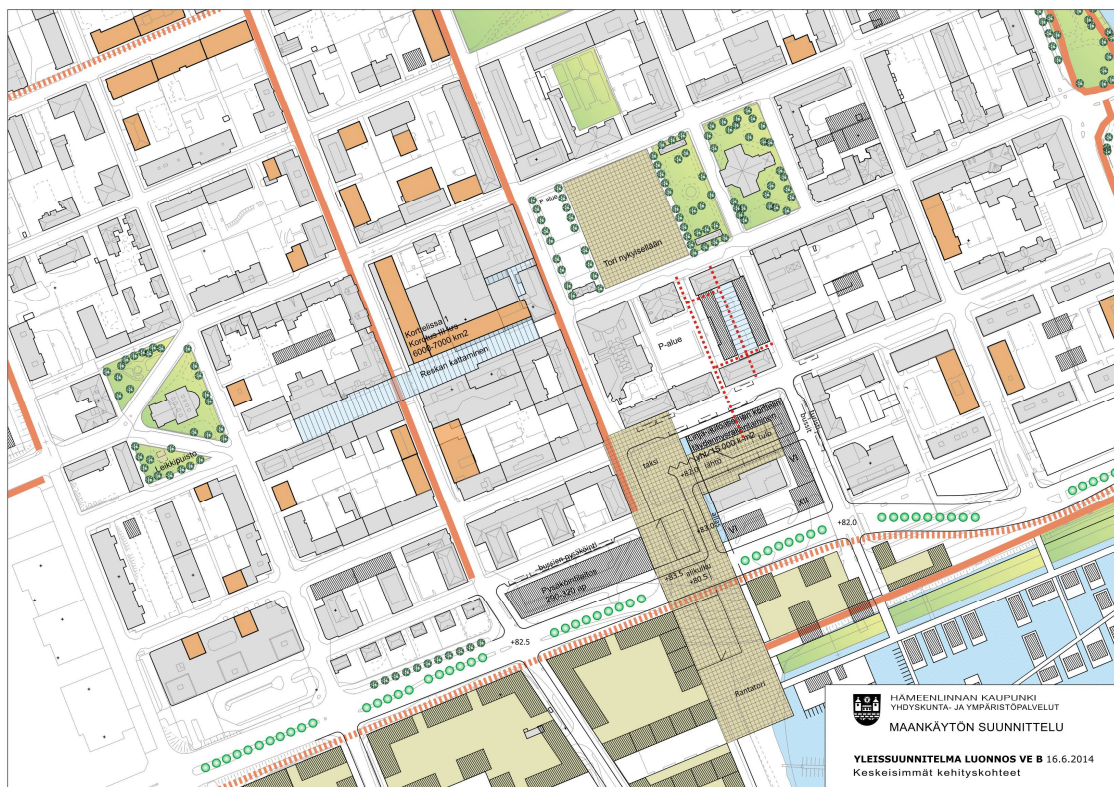
Keskustavision luonnosvaiheen palautteissa kritisoiitiin visiota mm. siitä, että visiossa on esitetty yksityiskohtaisia ratkaisuja ja toimenpiteitä, jotka varmistuvat vasta kaavoituksella. Tästä syystä visiota vietiin luonnosvaiheen jälkeen yleispiirteisempään suuntaan ja lopullisessa asiakirjassa vaihtoehtotarkastelut ovat vain osana prosessin kuvausta selostuksen liitteenä. Vaihtoehtotarkastelut olivat kuitenkin tarpeen luonnosvaiheessa, jotta esim. pysäköintivaihtoehtojen mitoittamiseen päästiin käsiksi edes yleispiirteisellä tasolla.

Liite

Luonnosvaiheen vaihtoehtotarkastelut



Kuva 2. Vaihtoehto A: Linnan ostoskeskuksen korttelin uudisrakentaminen, toripysäköinti ja toripaviljonki, Reskan perustarantaminen, linja-autoaseman korttelin väljempi täydennysrakentaminen.



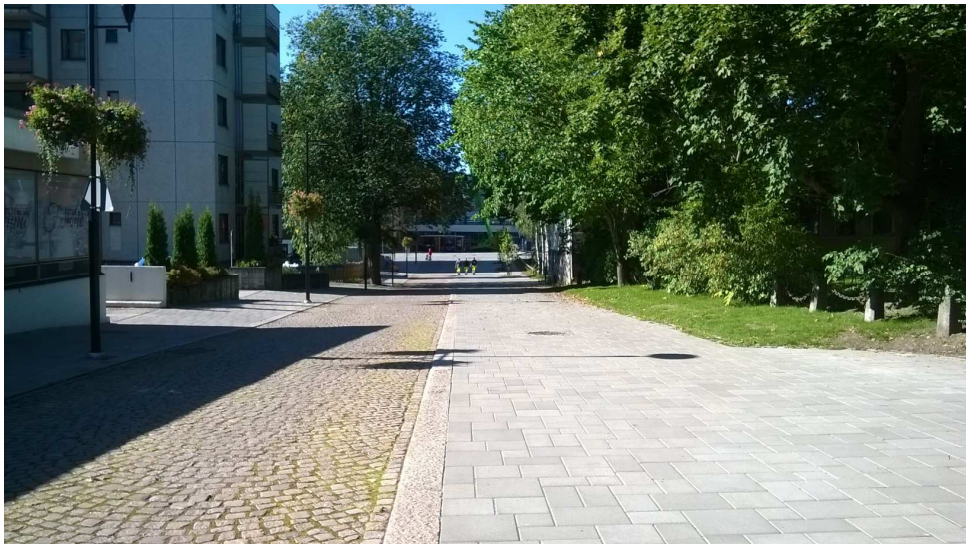
Kuva 3. Vaihtoehto B: Linnan ostoskeskuksen korottaminen, Reskan kattaminen, linja-autoaseman korttelin tiiviimpi täydennysrakentaminen, pysäköintilaitos Kasarmikadun pohjoispäässä.

5.1 Korttelin 1 ja Reskan uudistaminen

Esitetyistä kohteista kortteli 1 on yksityisten omistuksessa ja siten sen kehittäminen on täysin riippuvainen omistajien tavoitteista. Alustavissa arvioissa kortteliin on sijoitettavissa 16 000 -20 000 k-m² (A) uudisrakentamista tai 6 000 – 7 000 k-m² (B), mikäli rakennusta korotetaan kolme kerrosta. Arviot eivät sido alueen asemakaavoitusta, lopullinen rakentamistehokkuus, käyttötarkoitukset ja muu rakentamisen ohjaus varmistuu vasta asemakaavoituksella.

Korttelin uudisrakentaminen toimisi näkyvänä veturihankkeena keskustan elävöittämisessä. Kortteliin saataisiin sijoitettua myös asumista liiketoiminnan lisäksi, millä olisi suoraan elävöittävä vaikutus ydinkeskustaan. Vaihtoehdossa A voitaisiin sijoittaa pysäköintiä kahteen kerrokseen maan alle (maksimissaan noin 400 ap). Tavoitteena on järjestää korttelin kehittämisestä ideakilpailu, kun korttelin maanomistustilanne selkiytyy (yksi tonteista on ollut myynnissä).

Reskan perusparantaminen tai kattaminen on sidoksissa aikataulullisesti korttelin 1 kehittämiseen. Reskan kattaminen ei saanut kannatusta luonnosvaiheen kyselyn vastauksissa. Vaihtoehto A on parantaa Reskan viihtyisyyttä kadun kalusteiden, valaistuksen ja istutusten uusimisella. Vaihtoehto B:ssä on esitetty kiinteistönomistajien visioissakin esitetty Reskan kattaminen. Myös kortteliin 2 (Osuuspankin kortteli) on laadittu kiinteistönomistajien aloitteesta kehittämissuunnitelma, jossa Reskaa on esitetty katettavaksi. Keskustavisiassa toimenpiteenä on esitetty Reskan perusparantaminen ja mahdollinen jatkaminen Goodmanille asti. Jatkamisen tarve konkretisoituu vasta Goodmanin aukeamisen myötä, kun ihmiset alkavat liikkua ydinkeskustan ja Goodmanin välillä.



Kuva 4. Näkymä Raatihuoneenkadulta Goodmanille. Katutilaa on jäsennelty ja kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita parannettu.

5.2 Linja-autoaseman kortteli

Linja-autoaseman korttelin täydennysrakentamisesta on esitetty kaksi vaihtoehtoa. Eteläranta Oy etsii korttelin lisärakentamisen toteuttamiseksi kumppaneita. Vaihtoehto A on väljemmin rakennettu (n. 9000 k-m²) ja jossa nykyiselle aukiolle sijoittuu vain matkakeskuksen paviljonki. Vaihtoehto B tiiviimmin rakennettu (n. 15 000 k-m²), jossa nykyinen aukio esitetään rakennettavaksi umpikortteliksi. Esitetyt pinta-alatiedot eivät sido alueen asemakaavoitusta.

Ongelmaksi muodostuu matkakeskustoimintojen ja asumisen yhdistäminen tontilla, asukkaille ei jää melulta suojaisaa kunnollista pihaa kummassakaan vaihtoehdossa. Kortteli voitaisiin osoittaa myös toimitilarakentamista, vaikka sen toteuttaminen ei vielä ole näköpiirissä. Korttelin täydennysrakentaminen voidaan ratkaista vasta myöhemmin asemakaavoituksella.

Linja-autoaseman kortteliin voidaan järjestää täydennysrakentamisen vaatima pysäköinti, joko hissillisellä pysäköintilaitoksella Wetterhoffinkadun ja Paasikiventien puolella (A) tai maanalaisena pysäköintilaitoksena Palokunnankadun puolella (B). Maanalainen pysäköintilaitos on kallis toteuttaa paineellisen pohjaveden takia. Yleistä pysäköintilaitosta kortteliin ei saada sijoitettua, sillä linja-autoasema on päätetty säilyttää. Mikäli kortteliin sijoitetaan väljemmin rakennetun vaihtoehdon mukaisesti täydennysrakentamista noin 9000 k-m² jää maanalaisella pysäköintiratkaisulla yleistä pysäköintiä varten noin 60 autopaikkaa.

Bussiliikenteeseen liittyy matkustajaliikenteen lisäksi rahtitoimintaa. Se on ollut viime vuosina kasvussa. Tilanne saattaa muuttua lähitulevaisuudessa, mikäli nettikauppa edelleen lisääntyy, jos kauppohenkilöstö alkaa hoitaa bussiliikenteen lisäksi (tai sijasta) enenevässä määrin huolintaliikkeitä.

5.3 Pysäköintiratkaisuvaihtoehdot

Yleistä pysäköintitarpeesta

Pysäköinti on keskustan liike-elämän elinvoimaisuuden ja edelleen kehittämisen kannalta oleellinen palvelu, keskustan saavutettavuus yksityisautolla on täysin riippuvainen pysäköintimahdollisuuksista. Pysäköinti mahdollistaa keskustassa asioimisen ja työssä käymisen omalla autolla. Pyöräilyn lisääntyminen vaikuttaa eniten joukkoliikenteen ja kävelyn kulkumuoto-osuuksiin, mutta vähentää myös yksityisautoilua. Yksityisautoilun määrät ovat kuitenkin niin isoja ja suuri osa niistä tulee yli 5 km etäisyydeltä keskustaan, jolloin pyöräilyllä on vain marginaalinen vaikutus keskustan liikennemääriin ja pysäköintitarpeeseen. Pyöräilyn parhaimmat hyödyt tulevat terveysvaikutuksista.

Liikenteessä ennustetaan tapahtuvan suuri murros robotisaation ja liikenteen palvelujen kehittymisen myötä. Muutosten vaikutuksiin voitaisiin varautua siten, että huomioidaan pysäköintilaitosten suunnittelussa niiden muunneltavuus muuhun

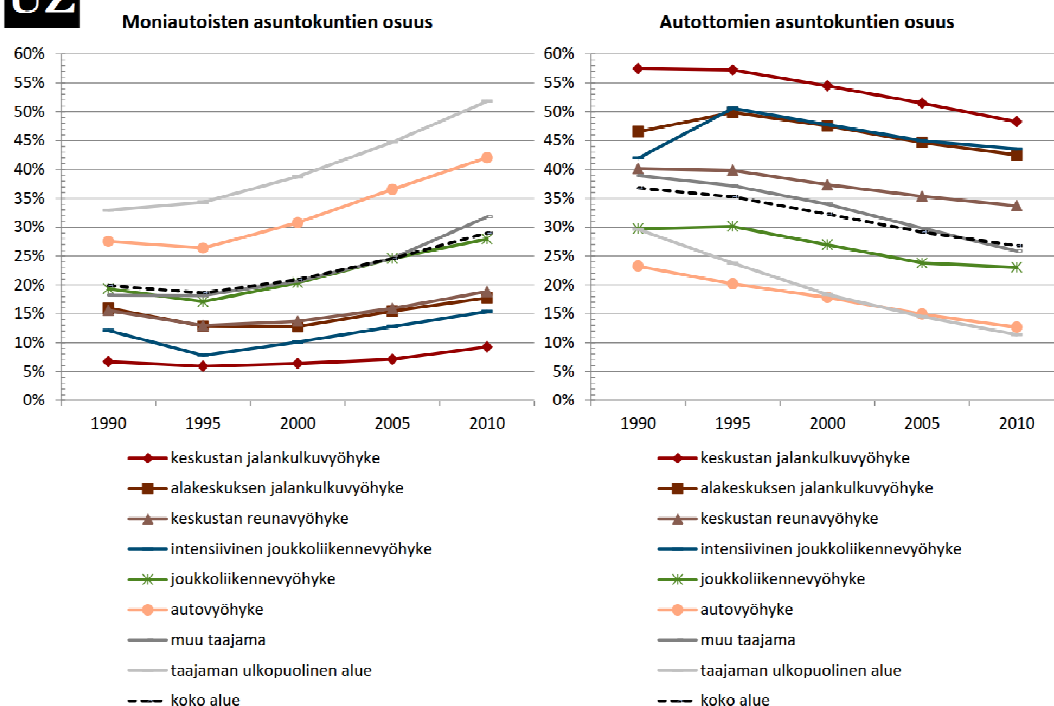
käyttöön, mikäli autojen määrässä tapahtuu radikaali vähennys esim. lähimmän 50 vuoden aikana.

Nykytilanteessa pyöräilyn osuus liikenteen kulkumuotojakaumasta on Hämeenlinnassa 8 %, keskustan lähellä toki enemmän, mutta tarkkaa tietoa ei ole saatavilla.

Taulukko 2. Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen mukaan kävelyn ja pyöräilyn osuus kulkumuotojakaumasta suhteessa matkan pituuteen (km). Lisäämällä asukasmäärää lyhyen etäisyyden päässä keskustassa vaikutetaan ihmisten liikkumistarpeeseen autolla.

Matka	Jalankulun ja pyöräilyn kulkumuoto-osuus
alle 0,5 km	85 %
0,5-1 km	68 %
1-2 km	48 %
2-3 km	34 %
7-10 km	9 %

Hämeenlinnan keskustassa autonomistus on jo nykyisin vähäisempää kuin muualla Hämeenlinnan seudulla. Suomessa ylivoimaisesti eniten autottomia on Helsingissä, jossa 54 % asutokunnista ei ole lainkaan autoa. Valtakunnallisesti osuus on 30 % v. 2012. Tämä tilanne (30 %) on käytännössä autollisuuden minimi, johon tulevaisuudessa Hämeenlinnan keskusta voisi päästä, mikäli yhteiskäyttöautot ja pyöräily merkittävästi yleistyisivät. Seuraavan 20 - 30 vuoden aikana ei ole näköpiirissä, että kulkumuoto-osuudessa tapahtuisi merkittäviä muutoksia. Toisaalta Hämeenlinnan maankäytössä ei myöskään ole odotettavissa muutoksia, jotka johtaisivat yli 4 km pituisten matkojen vähenemiseen. Muualta keskustassa asioivat ovat suurin ryhmä, joka muodostaa keskustapysäköinnin kysynnän. Vaikka keskusta-alueella autonomistuksen ennustetaan vähenevän, keskustan pysäköinnin kysyntä tulee kasvamaan. Hämeenlinnan seutukunnan väestönkasvuksi on arvioitu +16 % 2040 mennessä.



Lähde: Hämeenlinna, Yhdyskuntarakenteen kehitys vuosina 1990–2010 (Urban Zone -raportti)

Kuva 5. Ote Suomen ympäristökeskuksen raportista Urban Zone, Yhdyskuntarakenteen kehitys 1990–2010, Hämeenlinnan autonomistus. Huomionarvoista on, että autottomien asutuskuntien osuus on laskenut tarkasteluajanjaksolla jopa keskustan jalankulkuvyöhykkeellä.

Keskustan pysäköintipaikkojen kysyntää on arvioitu vuoteen 2040 asti liikenneselvityksen yhteydessä (Sito Oy).

Taulukko 3. Pysäköintipaikkojen kysyntäarviot vuosille 2020, 2030 ja 2040 (Sito Oy, Hämeenlinnan keskustan pysäköintitarkaisut, raportti 2013).

	2020	2030	2040
Poistuvat pysäköintipaikat	295	590	590
Kiinteistöjen pp-lisätarve	150	150	150
n. 100 ap nykyinen puute + kasvun tuoma lisätarve	120	175	310
Lisätarve yhteensä	565	914	1050

Arvioissa osan käyttäjämäärän kasvusta on ajateltu käyttävän Keinuparkissa ja Kaivoparkissa olevia pysäköintipaikkoja. Moottoritien katteen autopaikat on mitoitettu niin, että ne juuri ja juuri vastaavat uuden kauppakeskuksen ja asutuksen pysäköintitarvetta. Hämeenlinnan Pysäköinti Oy:n mukaan Kaivoparkkiin odotetaan kasvua Goodmanin auettua mm. työmatkapsäköinnistä. Kaivoparkin

pitkäaikaispysäköinnin käyttöaste on 65 %, Keinuparkissa 33 %. Kaivoparkin lyhytaikaisen pysäköinnin käyttö on lähes kaksinkertaistunut vuodessa, kun tarkastellaan pysäköintikertoja tammi-heinäkuussa 2013 ja samana aikana v. 2014.

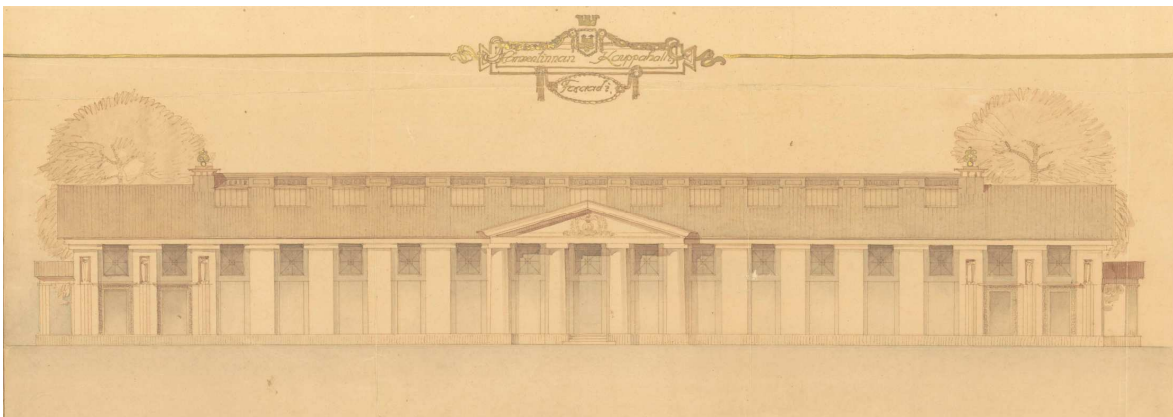
Pysäköintiä on käsitelty laajasti myös luonnosvaiheen palautteeseen annetuissa vastauksissa.

Luonnosvaiheen VE A: Maanalainen pysäköintilaitos torin alle

Pysäköintiratkaisusta on laadittu vuonna 2013 vertailu seitsemästä eri vaihtoehdosta (Sito Oy). Siinä ensisijaiseksi vaihtoehdoksi nousi torin alle toteutettava maanalainen pysäköintilaitos, kun arvioitiin vaihtoehtojen pysäköintilaitosratkaisua, kytkeytymistä kauppaan ja palveluihin sekä hankkeen kaupunkikuvallisia ja taloudellisia vaikutuksia.

Torinaluspysäköintiin on arvioitu sijoittuvan noin 660 autopaikkaa. Toriparkin esiselvityksen mukaan sisään- ja ulosajorampit sijoittuisivat Wetterhoffinkadun jatkeelle Keskustalon ja Jyrkäkulman kiinteistön väliin sekä Hallituskadulle torin pohjoislaidalle. Pysäköintilaitos olisi hyvin saavutettavissa keskustan eri suunnilta ja mahdollistaisi helpon käytön ja korkean käyttöasteen. Hallituskatu olisi tällöin muutettava kaksisuuntaiseksi. Yksi sisään- ja ulosajoramppi pystyy välittämään arviolta 600-800 auton pysäköintilaitoksen huipputuntitilanteen (2 porttia sisään ja 2 porttia ulos).

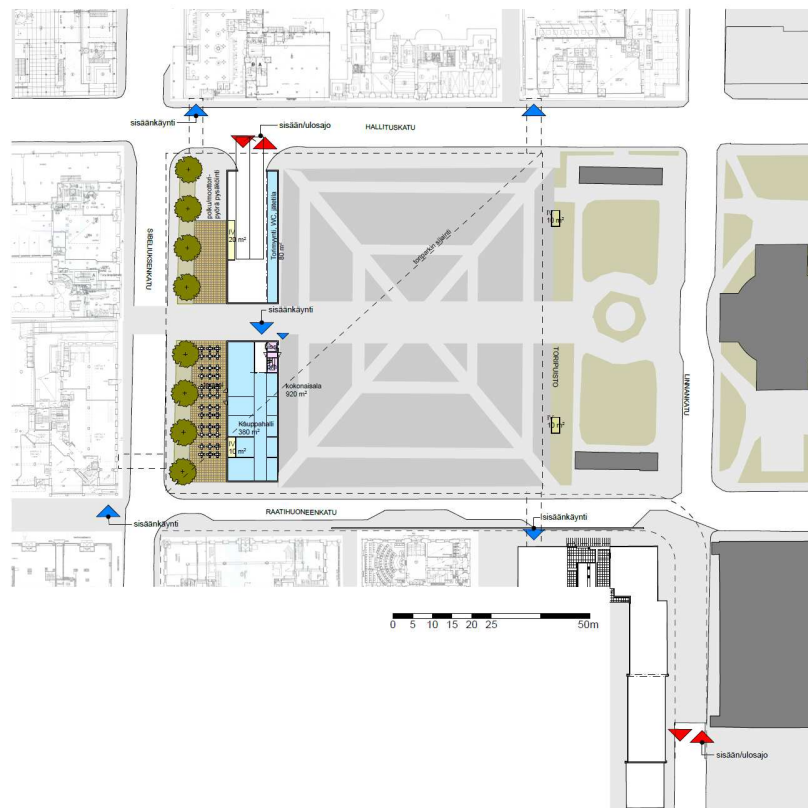
Torin alle sijoitettuna pysäköintilaitos tukisi parhaiten keskustan liiketoimintaa ja elävyyttä. Torin länsilaidan uudistaminen mahdollistuu, mikäli nykyiset pysäköintipaikat saadaan sijoitettua torin alle. Länsilaidalle voitaisiin sijoittaa toripaviljonki, kauppahalli tai pylväshalli (moderni versio Lindgrenin tälle paikalle aikanaan suunnittelemaasta kauppahallista), johon voidaan yhdistää myös toripysäköinnin ajoramppi. Esikuvana voidaan pitää Armas Lindgrenin torisuunnitelmassa esitettyä kauppahallia (kuva alla).



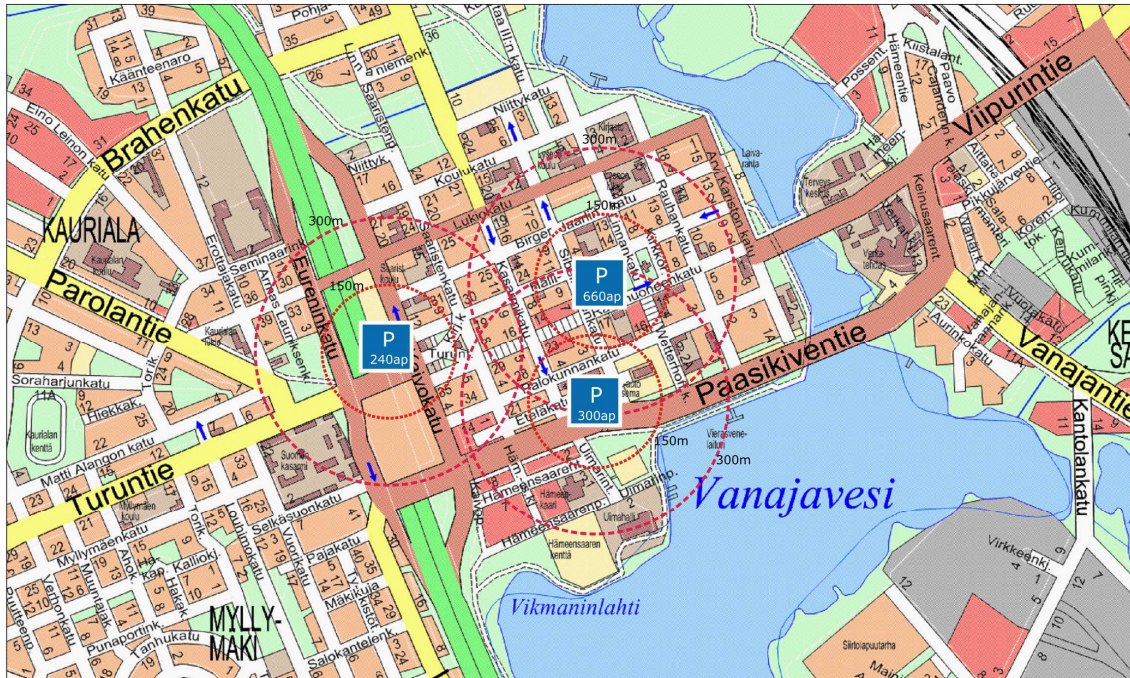
Kuva 6. Ote Armas Lindgrenin kauppahallisuunnitelmasta vuodelta 1915 (Lydia; http://kirjasto.hameenlinna.fi/kirjasto/lydia/rakennukset/hameenlinnan_keskustan_rakennuksia).

Torin alla pysäköintilaitosta pystytettäisiin hyödyntämään tehokkaasti vuoropysäköintiin, mikä kasvattaa laitoksen kapasiteettia jopa 20 %. Toripysäköintilaitos sijoittuisi keskustan keskeisimmälle paikalle ja siten se palvelisi parhaiten kaupallista keskustaa. Torinaluspysäköinti mahdollistaisi autopaikkojen poistamisen esim. kaupungintalon ja raatihuoneen pihoilta ja näiden sisäpihojen hyödyntämisen muuhun käyttöön.

Toripysäköinnin sisäänajon sekä liittymien toimivuus Linnankadun eteläpäässä ja siitä Wetterhoffinkadun kautta Paasikiventielle on varmistettu Synchro-simulointiohjelmalla. Linnankadun sisäänajo on erinomaisessa paikassa: liikenne tulee keskustan kehältä eikä tuo liikennettä ydinkeskustaan torin reunamien kävelypainotteisille kaduille. Hallituskadun toisen sisäänajon poistaminen lisää hieman liikennettä mm. Kasarmikadulla ja kehällä, mutta nämä liikennemäärät ovat kuitenkin suhteellisen vähäiset aiheuttaakseen kapasiteetti- tai meluvaikutuksiin muutoksia.



Kuva 7. Toripysäköinti, luonnos: Inter-Arch, 2012.

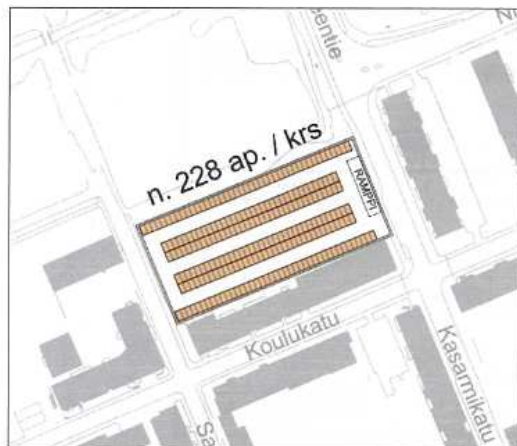


Kuva 8. Vaihtoehto A: Suurin pysäköintilaitos sijoittuu torin alle.

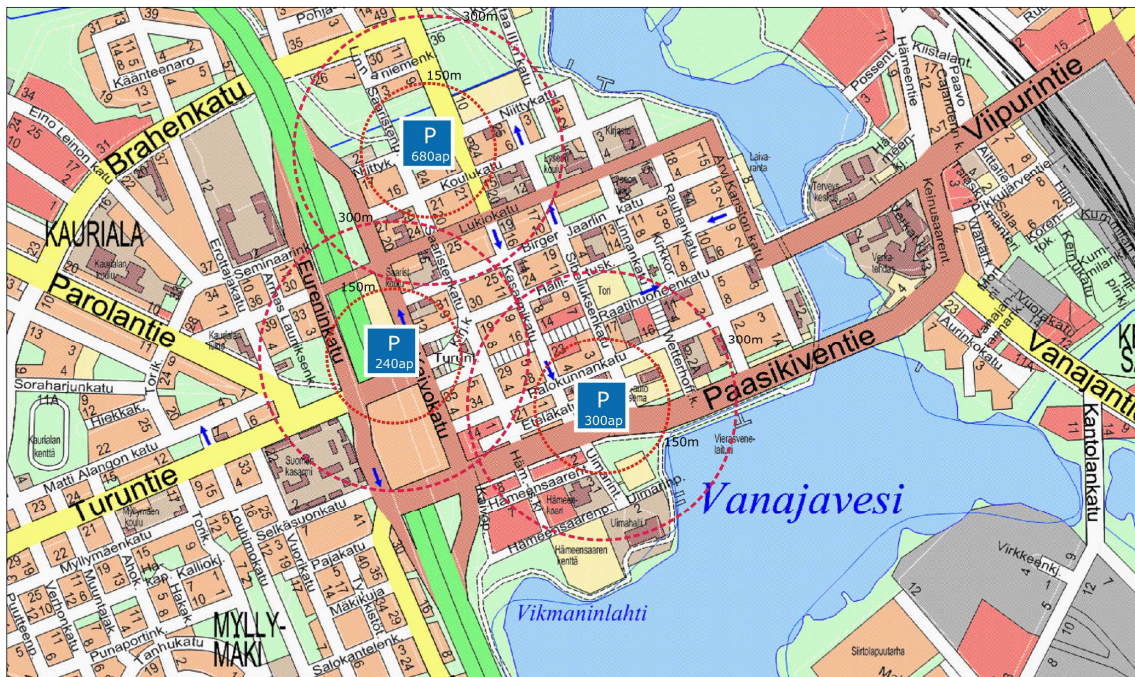
Luonnosvaiheen VE B: Pysäköintilaitos Kasarmikadulle

Keskustavision luonnosvaiheessa esitettiin vaihtoehtoisena ratkaisuna Kasarmikadun pysäköintilaitosta (B), joka olisi kokoluokaltaan samankokoinen toripysäköinnin kanssa.

Kasarmikadun pysäköintilaitos sijoittuu kauaksi palveluista (etäisyys noin 600 m) ja siten se palvelisi lähinnä työmatka- ja asukaspysäköintiä. Toripysäköinnin kannattavuutta epäilevät arvioivat tässä tapauksessa keskustaa lähempänä olevien pysäköintilaitosten kapasiteetin (Kaivoparkki ja sen laajennus, katteen pysäköintilaitos, mahdolliset muut yksityiset pysäköintilaitokset) riittävän asiointipysäköinnin tarpeisiin.



Kuva 9. Kasarmikadun vaihtoehdon alustava tilavaraus (Sito Oy, 2013).



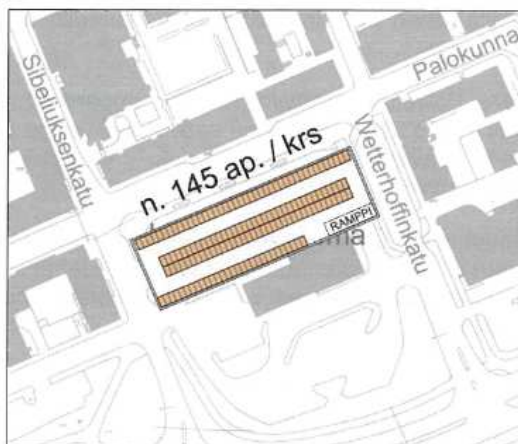
Kuva 10. Vaihtoehto B: suurin pysäköintilaitos sijoittuu Kasarmikadun pohjoisosaan noin 600 m etäisyydelle kaupallisesta keskustasta.

Luonnosvaiheen VE C: Pysäköintilaitokset linja-autoasemalle ja kortteliin 1 Linnan kaupakeskukselle

Luonnosvaiheen vaihtoehtoisena pysäköintiratkaisuna (C) esitettiin linja-autoaseman ja Linnan keskuksen yhteyteen toteutettavia pysäköintilaitoksia, jotka eivät laajuudeltaan vastaa vaihtoehtoja A ja B. Vaihtoehdossa C pysäköintipaikkojen kokonaismäärä on noin 1/2 - 2/3 vaihtoehtojen A ja B autopaikkamäärästä.

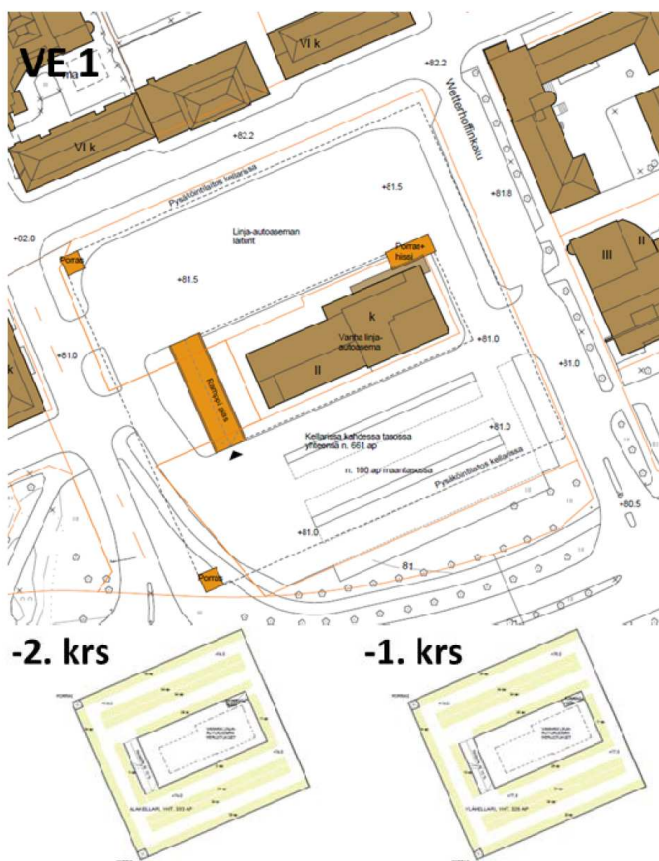
Linja-autoaseman kortteliin on keskustavision yhteydessä käydyissä keskusteluissa esitetty sijoitettavaksi pysäköintialoa. Oletuksena on, että kaupunginvaltuuston hyväksymien Engelinrannan suunnitteluperiaatteiden mukaisesti Paasikiventien linjausta siirretään ja linja-autoaseman kortteli pienenee nykyisestään Paasikiventien puolelta.

Linja-autoasemalle oli liikenneselvityksen 2013 pysäköintilaitosvaihtoehtojen vertailussa esitetty viisikerroksista pysäköintilaitosta (yht. 725 ap) Palokunnankadun ja linja-autoaseman väliin rakentaen kiinni linja-autoasemaan. Tällä ratkaisulla linja-autoaseman säilyttämisen idea/merkitys katoaa. Maanpäällinen pysäköintilaitos ei sovellu kaupunkikuvallisista syistä eikä asumisviihtyvyydenkään näkökulmasta Palokunnankadun varteen. Linja-autoaseman edustalla on tilaa noin 40 m eli tila on kaksikampaiselle pysäköintilaitokselle liian ahdas, laitos tulisi käytännössä kiinni asemarakennukseen.



Kuva 11. Linja-autoasemalle sijoitetun 5-kerroksisen pysäköintilaitoksen alustava tilavaraus linja-autoasemalle liikenneselvityksestä 2013 (Sito Oy).

Lisäksi linja-autoasemalle esitettiin liikenneselvityksen pysäköintiselvityksessä maan alle sijoittuva pysäköintilaitosvaihtoehto (VE 1) siten, että pysäköintipaikat sijoittuisivat asemarakennuksen ympärille ja asemarakennus on mahdollista säilyttää. Liikennesuunnittelijan arvion mukaan maan alle tehtävä pysäköintilaitos linja-autoasemalla on kalliimpi kuin toriparkki. Lisäksi tulee pohjaveden pinnan muuttamiseen liittyviä riskejä linja-autoterminaaliin sekä nykyisen rakennusten perustuksiin. Ongelmia on saada sovitettua matkakeskustoimintoja ja pysäköintilaitoksen ramppi sekä Engelinrantaan johtava alikulku samalle alueelle.

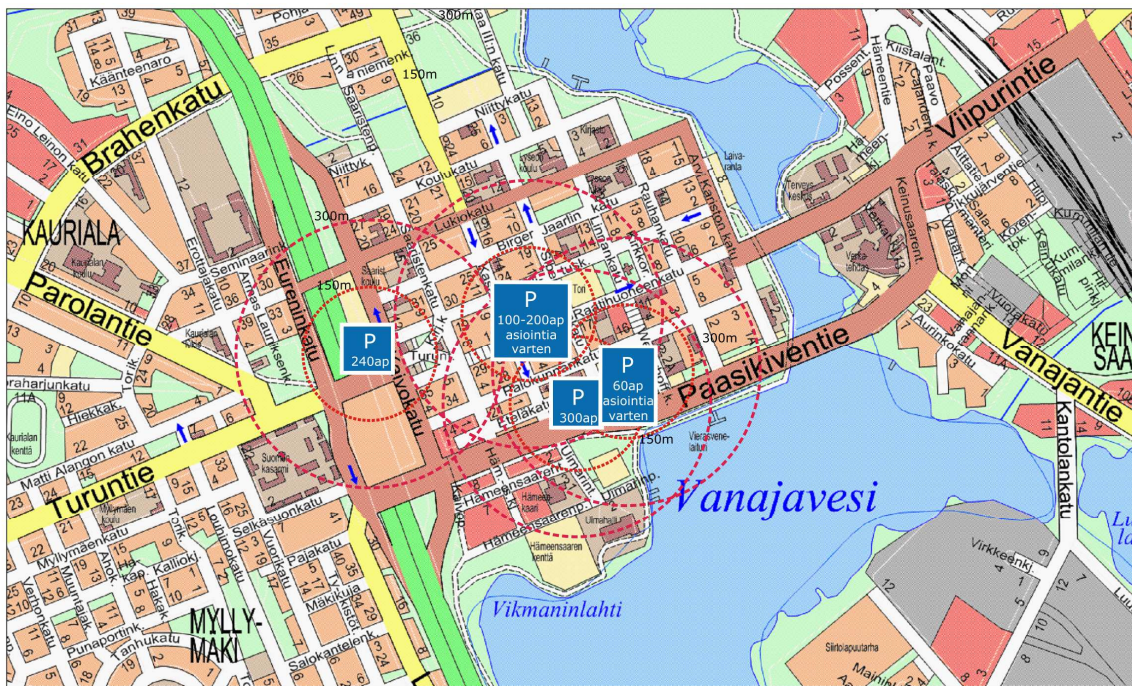


Kuva 12. Linja-autoaseman ympärille sijoittuva maanalainen pysäköintilaitos (661 ap.).

Pysäköintiä voitaisiin sijoittaa kaksi kerrosta maan alle vesitiiviillä rakenteilla (täyttömaata) tai linja-autoaseman taakse Paasikiventien varteen monikerroksisena, jolloin asemarakennuksen pääjulkisivu jäisi vielä näkyviin ja aseman säilyttäminen olisi perusteltua.

Linja-autoaseman aukiolle toteutettavaan maanalaiseen pysäköintilaitokseen mahtuisi kahteen kerrokseen yhteensä noin 160 autopaikkaa, joista asiointipysäköintiä varten olisi 60 autopaikkaa.

Linja-autoaseman taakse Paasikiventien puolelle, neljäkerroksiseen yksikampaiseen maanpäälliseen pysäköintilaitokseen voitaisiin sijoittaa myös noin 160 ap, mutta pysäköintilaitos vähentäisi myytävien asunto- ja liikerakentamisen neliöiden määrää korttelissa. Korkea pysäköintilaitos on myös käytettävyydeltään ja siten suosioltaan heikompi kuin kaksikerroksiset pysäköintilaitokset. Kaupunkikuvallisesti paikka on keskeinen uhrattavaksi maanpäälliselle laitospysäköinnille.



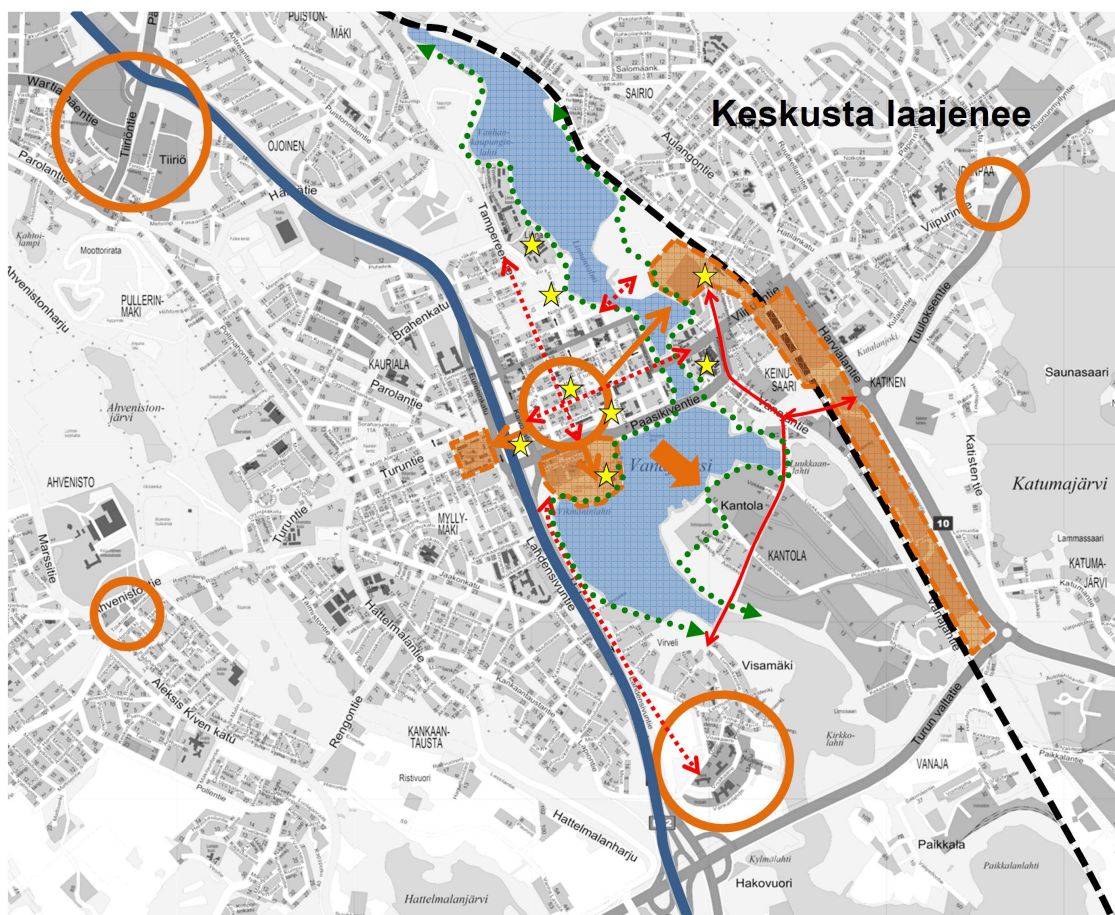
Kuva 13. Vaihtoehto C: pysäköintipaikkoja Linnan keskuksen uudisrakentamisen yhteydessä maan alle ja linja-autoaseman yhteyteen.

Linnan ostoskeskuksen uudisrakentamisen yhteydessä kortteliin saataisiin sijoitettua kahteen kerrokseen noin 300 autopaikkaa. Liiketilojen ja asuntojen määrästä riippuen asiointipysäköintipaikkoja sijoittuisi kortteliin 100-200 autopaikkaa. Mikäli liiketilaa sijoitetaan korttelissa vain 1. kerrokseen, asiointipysäköintipaikkoja tulee kortteliin noin 120 ap, tällöin asuntojen ja asukas-pysäköintipaikkojen määrä kasvaa.

6. Teemakohtaiset visiot ja toimenpiteet

Keskustavisiossa käsitellään työpaikkoja ja elinkeinoja, asumista, asioimista ja palveluja, liikkumista, kiinteistöjen kehittämismahdollisuuksia ja täydennysrakentamista, ympäristön laatua ja kaupunkikuvaa sekä virkistykseen ja vapaa-aikaan liittyviä toimintoja. Työpaikkojen ja elinkeinojen osalta tietoa on saatu Linnan kehitykseltä.

Tiivistelmä visioista ja toimenpiteistä on keskustavisioista laaditussa esityksessä. Lisäksi keskustavisiossa esitetyistä toimenpiteistä on laadittu yhteenveto ja tavoiteaikataulu taulukkomuodossa.



Kuva 14. Keskusta laajenee ensivaiheessa Asemanseudulle, Suomen kasarmeille ja Engelinrantaan. Myöhemmin laajenemissuuntana on Vanaja-Kantola.

6.1 Elinkeinot ja työpaikat

Kuten Elinkeinopoliittinen neuvottelukunta on yritysvaikutusten arvioinnissaan todennut, Hämeenlinnan keskustavisio ja kaupunkikeskustan kehittäminen on elinkeinojen, työllistymisen ja keskustan rakenteen kannalta erittäin tärkeää.

Keskustassa on nyt noin 6000 työpaikkaa. Työpaikkamäärän kasvutavoite on 150 työpaikkaa vuosittain, mikä tarkoittaisi noin 900 työpaikkaa lisää vuoteen 2020 mennessä ja noin 2400 työpaikkaa lisää 2030 mennessä.

Nykytilanne

Ruutukaavakeskustassa ja Keinusaassa toimii tällä hetkellä yhteensä 1144 toimipaikkaa, joista yrityksiä on 1084 (n. 95 %). Yksityisten toimijoiden osuus on merkittävä. Yritysten lisäksi on 10 kaupungin toimipaikkaa, 13 valtion toimipaikkaa, 28 järjestöjen toimipaikkaa, 7 oppilaitosta ja 2 terveydenhuollon toimipaikkaa. Neljä suurinta toimialaa ruutukaavakeskustassa ja Keinusaassa ovat:

- muu palvelutoiminta 18,4 %
- tukku- ja vähittäiskauppa, moottoriajoneuvojen ja moottoripyörien korjaus 16,0 %
- ammatillinen, tieteellinen ja tekninen toiminta 12,3 %
- terveys- ja sosiaalipalvelut 10,8 %

Taulukko 4. Toimipaikkojen määrä toimialojen pääluokittain (postinumero 13 100 ja 13 200).

Toimiala pääluokat	Total	Osuus %
Toimiala tuntematon	6	0,5 %
Maa-, metsä- ja kalatalous	54	4,7 %
Kaivostoiminta ja louhinta	1	0,1 %
Teollisuus	35	3,1 %
Rakentaminen	41	3,6 %
Tukku- ja vähittäiskauppa moottoriajoneuvojen ja moottoripyörien korjaus	183	16,0 %
Kuljetus ja varastointi	22	1,9 %
Majoitus ja ravitsemistoiminta	55	4,8 %
Informaatio ja viestintä	36	3,1 %
Rahoitus- ja vakuutustoiminta	35	3,1 %
Kiinteistöalan toiminta	69	6,0 %
Ammatillinen, tieteellinen ja tekninen toiminta	141	12,3 %
Hallinto- ja tukipalvelutoiminta	41	3,6 %
Julkinen hallinto ja maanpuolustus; pakollinen sosiaalivakuutus	35	3,1 %
Koulutus	23	2,0 %
Terveys- ja sosiaalipalvelut	124	10,8 %
Taiteet, viihde ja virkistys	32	2,8 %
Muu palvelutoiminta	211	18,4 %
	1144	100,0 %

Työpaikat ja elinkeinot

VISIO

Elinkeinojen ja elinkeinorakenteen varmistaminen siten, että Hämeenlinna on vetovoimainen, dynaaminen yrittämisen ja työpaikkojen kaupunki.

Dynaamisuus tarvitsee oikeanlaisen väestö- ja elinkeinorakenteen onnistuakseen.



TAVOITTEET

- Työpaikkamäärä 2014: 6000 tp
- Työpaikkatavoite 150 tp /vuosi
- Rautatieympäristöstä monipuolinen asumisen, palveluiden, älykkään liikenteen ja työpaikkojen keskittymä
- Vahvistetaan Visamäen korkeakoulukeskusta ja Innoparkia
- Verkatehtaan kehittäminen
- Palvelualojen työpaikkoja keskustaan, Suosaareen, Kirstulaan, Engelinrantaan
- Muiden alojen työpaikkoja Moreeniin ja Kirstulaan
- Avoin data ja laaja-alainen yhteistyö luovat uusia elinkeinotoiminnan mahdollisuuksia

TOIMENPITEET

- Asemanseudun kehittämisen kokonaissuunnitelma
- Engelinrannan työpaikka-alueiden toteutus (400 tp)
- Asiantuntijatyöpaikkoja Asemanseudulle ja Innoparkiin, etätyömahdollisuuksia pendelöijille
- Palvelualojen työpaikkoja ydinkeskustaan mm. Linnan kauppakeskuksen kortteliin ja linja-autoaseman kortteliin
- Selvitetään katutason liiketilojen ja virastojen elävöittämisen mahdollisuudet kaupallisessa ydinkeskustassa (mm. asiakasvirtojen lisääminen, näyteikkunoiden hyötykäyttö)
- Hyvinvointi- ja terveysalan työpaikkoja keskustaan
- Hämeenlinnan markkinointi; sijainti laajan työmarkkina-alueen keskiössä Suomen kasvuakselilla
- Yritysten sijoittumisprosessit kuntoon (luvat, kaavoitus, hoito/huolto, tiedotus, prosessien valvonta jne.)
- Selkeä pysäköintiratkaisu, riittävästi pysäköintipaikkoja keskustaan, jotta keskusta on vetovoimainen kauppapaikka



Keskustavisio työpaikkojen ja elinkeinojen osalta on elinkeinojen ja elinkeinorakenteen varmistaminen siten, että Hämeenlinna on vetovoimainen, dynaamisen yrittämisen ja työpaikkojen kaupunki. Dynaamisuus tarvitsee oikeanlaisen väestö- ja elinkeinorakenteen onnistuakseen.

Tavoitteena on keskustan ikärakenteen nuorentaminen houkuttelemalla keskustaan myös lapsiperheitä asumaan. Tämän tueksi tarvitaan monimuotoista vuokra- ja omistusasumista. Riittävällä asuinrakentamisella varmistetaan myös pysyvien työpaikkojen syntyminen ja ostovoiman kasvaminen. Lisäksi keskustan elävöittäminen tarkoittaa yksityisen sektorin työpaikkojen lisäämistä ja keskusta-alueen kaupallisten mahdollisuuksien lisäämistä. (Elinkeinopoliittinen neuvottelukunta, 14.9.2014.)

Tavoitteena on luoda rautatieympäristöstä monipuolinen asumisen, palveluiden, älykkään liikenteen ja työpaikkojen keskittymä. Asemanseudulle on käynnistyvän asemakaavoituksen lisäksi laadittava laajemmin radan vartta käsittelevä kokonaissuunnitelma. Sijoittuminen Suomen kasvukäytävän keskiöön lisää asemanseudun kehityspotentiaalia. Sijainti laajan työmarkkina-alueen keskiössä on hyödynnettävä Hämeenlinnan kokonaisvaltaisessa markkinoinnissa (työpaikat, yritysten sijoittuminen, asuminen, palvelut).

Visamäen korkeakoulukeskusta vahvistetaan, se on oleellinen osa kaupungin elinkeinoelämän kehittämistä. Verkatehtaan alueella on vielä hyödyntämätöntä

potentiaalia, vaikka rakennuskokonaisuus on nykyiselläänkin monipuolisesti toimiva ja houkutteleva.

Keskustan kaupallisen vetovoiman lisäämiseksi tarvitaan selkeä pysäköintiratkaisu ja riittävästi pysäköintipaikkoja. Palvelualojen työpaikkoja tavoitellaan erityisesti keskustaan, Suosaareen, Kirstulaan ja Engelinrantaan. Palvelualojen työpaikkoja on mahdollista sijoittaa ydinkeskustassa mm. Linnan kauppakeskuksen kortteliin ja linja-autoaseman kortteliin. Keskustassa on selvittettävä katutason liiketilojen ja virastojen elävöittämisen mahdollisuudet kaupallisessa ydinkeskustassa. Myös hyvinvointi- ja terveysalojen työpaikkoja tavoitellaan lisää ydinkeskustaan. Muiden alojen työpaikkoja tulee sijoittumaan pääasiassa Moreeniin ja Kirstulaan. Keskustavisiossa tavoitellaan uusia elinkeinotoiminnan mahdollisuuksia avoimen datan ja laaja-alaisen yhteistyön kautta.

Jo käynnistyneitä hankkeita ovat Hämeenlinnan brändityö ja yritysten sijoittumisprosessien kehittäminen sujuvammaksi.

6.2 Asumisen kasvunäkymät

Asuminen

VISIO

Tarjotaan monipuolisia asumismuotoja ja asuntojen hallintamuotoja.

Keskusta-asumisen vahvuuksia ovat kattavat lähipalvelut, arkisen asioinnin helppous kävellessä ja pyörällä, hyvät liikenneyhteydet myös muualle, kauniit puistot ja historiallinen ympäristö, tapahtumat ja erinomaiset vapaa-ajanviettomahdollisuudet.

TAVOITTEET

- Uusilla alueilla on tunnistettava, omaleimainen identiteetti.
- Tavoitellaan uusia, korkealuokkaisia teknisiä ja kaupunkikuvallisia ratkaisuja asuntoalueiden ja kortteleiden suunnittelussa.
- Katto- ja ullakkorakentaminen on osaltaan lisännyt keskusta-asumisen vetovoimaa ja tarjoaa yksilöllisiä asumisratkaisuja.
- Väestönkasvu elävöittää keskustaa kaikkina vuorokauden ja vuodenaikoina, kasvava kysyntä mahdollistaa palveluiden pidemmät aukioloajat.
- Hyvä arki - asumista tukevat palvelut lähellä, peruspalveluiden turvaaminen.



TOIMENPITEET

- Kaavahankkeet: Suomen kasarmit, Asemanseutu, Engelinranta
- Vanaja-Kantolan suunnittelun käynnistäminen
- Kaavoituksessa huomioidaan toimintojen ja väestöryhmien sekoittaminen, innovatiiviset asumisratkaisut kuten energiatehokkuus, asumismuotojen ja hallintamuotojen monipuolistaminen, elinkaariasuminen, vuoropysäköinnin edistäminen, oleskelualueiden ja jalankulkureittien kokonaissuunnittelu, hulevesien hallinnan, kunnallistekniikan ja rakennustekniikan uudet ratkaisut
- Yksityisten hankkeiden edistäminen
- Täydennysrakentamisen, katto- ja ullakkorakentamisen edistäminen luomalla selkeät periaatteet täydennysrakentamiselle
- Hämeenlinnan markkinointi asumiskaupunkina

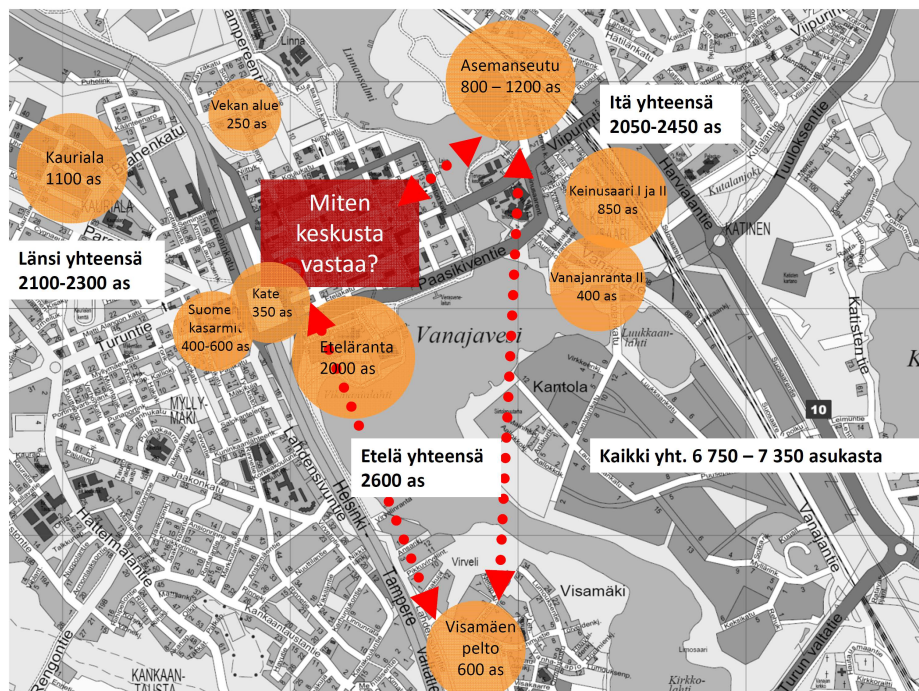
Visio on, että keskustassa on tarjolla monipuolisia asumisen mahdollisuuksia niin asumismuodoiltaan kuin hallintamuodoiltaan. Keskusta-asumisen vahvuuksia ovat kattavat lähipalvelut, arkisen asioinnin helppous kävellessä ja pyörällä, hyvät

liikenneyhteydet myös muualle, kauniit puistot ja historiallinen ympäristö, tapahtumat ja erinomaiset vapaa-ajanviettomahdollisuudet.

Tarve yksilöllisiin asumisratkaisuihin ja -tarpeisiin korostuu tulevaisuudessa väestörakenteen monipuolistuessa. Asuinrakentamisessa tavoitellaan uusia, korkealuokkaisia teknisiä ja kaupunkikuvallisia ratkaisuja asuntoalueiden ja kortteleiden suunnittelussa. Asuntoja toteutetaan nykytilanteessa yhä enemmän standardisoituna massatuotantona ja yleisesti puhutaan asumistuotteesta. Erilaisia elämäntapoja korostavia ratkaisuja pidetään epäolennaisina marginaaleina, pyritään helposti myytäviin yleispäteviin ratkaisuihin. Asumistuotetta markkinoitaessa tulisikin asukkaalle myydä asunnon ominaisuuksien ja sijainnin ohella lisäksi palveluiden ja vapaa-ajan toimintojen mahdollistamaa arjen sujuvuutta. Tavoitteena on, että peruspalveluiden turvaaminen, että asumista tukevat palvelut ovat lähellä. Ostopäätös on helpompi tehdä, jos kokonaisuus on hahmotettavissa.

Keskustaa markkinoidaan asumisen alueena myös perheille. Avioitumisen ja perheen perustamisen myöhentyminen vaikuttaa myös siihen, että perheasunto hankitaan entistä myöhemmässä vaiheessa. Perheen perustamiseen liittyvää pesänrakennusviettä tulisi voida toteuttaa myös muulla tavoin kuin oman talon rakentamisella.

Tavoitteena on, että keskusta-asumisen houkuttelevuutta lisätään uusien alueiden omaleimaisella ja tunnistettavalla identiteetillä. Asukkaat haluavat ympäristöltään enemmän kuin vain lähiötyyppisiä kerrostaloratkaisuja. Katto- ja ullakkorakentamisella tuotetaan yksilöllisiä asumisratkaisuja, mikä osaltaan kasvattaa keskusta-asumisen vetovoimaa. Tarjoamalla perheasuntoja myös keskustassa, vähennetään perheiden liikkumistarvetta autolla ja sitä kautta liikenteestä aiheutuvia päästöjä. Väestönkasvu elävöittää keskustaa kaikkina vuorokauden ja vuodenaikoina ja kasvava kysyntä mahdollistaa myös palveluiden laajemmat aukioloajat.



Kuva 15. Asumisen kasvumahdollisuuksia eri puolilla keskustaa.

Keskustavisiota laadittaessa on selvitetty, että keskustan läheisille alueille on sijoitettavissa noin 6750 – 7350 asukasta. Luku sisältää Kaurialan kaavarungon, Suomen kasarmin, Visamäen pellon, Linnanniemen Vekan alueen, Engelinrannan sekä asemanseudun (Vanaja 2, Keinusaari ja Saarioinen/Mensa) alueiden asukastavoitteet. Lisäksi ruutukaavakeskustan täydennysrakentamisen voidaan arvioida mahdollistavan noin 400-500 asukkaan väestönkasvun. Tämä toteutuu, jos esitetyistä täydennysrakentamiskohteista noin puolet toteutuu. Keskustan asukasmäärän merkittävää kasvua tukevia hankkeita ovat Engelinrannan, Asemanseudun ja Suomen kasarmin alueiden kaavoitus. Myöhemmin kasvua suunnataan Vanaja-Kantolaan, jonka suunnittelun käynnistäminen on keskustavision tavoiteaikataulussa esitetty alkavaksi 2016.

Alueiden kaavoituksessa tulee huomioida toimintojen ja väestöryhmien sekoittaminen, innovatiiviset asumisratkaisut kuten energiatehokkuus, asumismuotojen ja hallintamuotojen monipuolistaminen, elinkaariasuminen, vuoropysäköinnin edistäminen, oleskelualueiden ja jalankulkureittien kokonaissuunnittelu, hulevesien hallinnan, kunnallistekniikan ja rakennustekniikan uudet ratkaisut. Kaupungin kaavoitushankkeiden lisäksi yksityisiä hankkeita on edistettävä ja kaupunki odottaa yksityisten kehittävän kiinteistöjään aktiivisesti.



Kuva 16. Asumisen kasvunäkymät – suurempi kartta (A3) erikseen.

Asukasmäärien kasvua on havainnollistettu liitteenä olevalla *Asumisen kasvunäkymät* -kartalla.

Tärkein toimenpide asumisen kasvunäkymien mahdollistamiseksi on alueiden kaavoituksen edistämisen lisäksi toimenpiteet uusien yritysten eli työpaikkojen ja uusien asukkaiden houkuttelemiseksi Hämeenlinnaan. Tämä edellyttää Hämeenlinnan markkinointia kokonaisuutena.

Täydennysrakentamisen periaatteet edellä kohdassa 1 esitetyn mukaisesti tähtäävät myös keskusta-asumisen laadun parantamiseen. Tavoitteena on, että keskustan viihtyisyyteen tehdyt investoinnit maksavat itsensä takaisin kiinteistöjen arvonnousuna.

6.3 Asioiminen ja palvelut – Hämeenlinnan Palveleva Keskusta

Keskustan kaupallinen ja matkailullinen vetovoima kasvaa asukasmäärän kasvaessa ja liikenne- ja kaupunkiympäristön viihtyisyyttä kehittämällä. Olennaista kaupallisen vetovoiman kannalta on keskustan helppo saavutettavuus, mikä edellyttää selkeää pysäköintiratkaisua.

Asioiminen ja palvelut

VISIO

Keskustan kaupallinen ja matkailullinen vetovoima kasvaa asukasmäärän kasvaessa sekä liikenne- ja kaupunkiympäristön viihtyisyyttä kehittämällä.

Olennaista kaupallisen vetovoiman kannalta on keskustan helppo saavutettavuus, mikä edellyttää selkeää pysäköintiratkaisua.



TAVOITTEET

- Palveluiden ja monipuolisemman tarjonnan kasvu kääntää ostovirtaa Hämeenlinnaan.
- Asukasmäärän kasvu lisää palveluiden kysyntää, ostovoimaa kasvatetaan asuntorakentamisella.
- Päiväkotipalveluita asemien lähelle
- Keskustassa on helposti saavutettavissa olevia pysäköintipaikkoja riittävästi.
- Linnanniemeä ja Linnankatua kehitetään matkailupalvelujen alueina.
- Kävely- ja pyöräily-ympäristöihin panostaminen edistää kaupankäyntiä, kaupunkiympäristön viihtyisyys näkyy suurempana liikevaihtona yrityksille.
- Lisätään palveluita rannoille.
- Verkatehdas on vahvistanut asemaansa valtakunnallisena kulttuurikeskuksena ja paikallisten messutapahtumien keskuksena.

TOIMENPITEET

- Kaupungin sisääntuloväylien opastuksen ja kaupunkikuvan kehittäminen
- Selkeä pysäköintiratkaisu, joka vastaa tulevaisuuden tarpeisiin (arviolta 1050 autopaiikkaa lisää v. 2040)
- Yksityisten hankkeiden edistäminen ydinkeskustan kortteleissa, vaaditaan rakennettavaksi liiketiloja kivijalkakerroksiin
- Viihtyvyyttä parantavat toimenpiteet (valaistus, opastus, kalusteet ja varusteet, istutukset, kulkureitit, pyöräily, kävelykeskusta) houkuttelevat uusia palvelualan yrityksiä keskustaan
- Matkailuun liittyvien palveluiden tarjonnan ja markkinoinnin lisääminen, opastaminen, mobiilisovellusten ja –palveluiden kehittäminen
- Mahdollistetaan keskustassa erilaiset myyntipaikat (torimyynti, katu/puistomyynti, terassipaikat) ja kehitetään myyntipaikkojen hallinnointia
- Logistiikka- ja huoltosuunnitelman laadinta
- Veneilypalveluita rannoille (mm. tankkaus, septi, kahvila-/ravintolapalvelut, pyykki ja peseytyminen, sähköt, matkailuinfo), kahvila uudelle rantatorille
- Verkatehtaan paviijonki ja sen ranta-alueiden käytön lisääminen, nykyisten katutasossa sijaitsevien tilojen käytön tehostaminen

Uudet asukkaat lisäävät palveluiden kysyntää keskustassa, ostovoimaa kasvatetaan asuntorakentamisella. Kaavoituksessa tulee huolehtia kivijalkaliiketilojen toteutuksesta uudisrakentamisen yhteydessä, jotta uusille alueille saadaan luotua palveluille sijoittumisen mahdollisuuksia, vaikka niitä ei heti alueella tarvittaisikaan. Ns. mykät julkisivut (kellarit) katutasossa muodostavat katkoksia kaupunkitilan elävyydelle.

Palveluiden ja monipuolisemman tarjonnan kasvu kääntää ostovirtaa Hämeenlinnaan. Näin tapahtunee jo Goodmanin aukeamisen myötä. Väestönkasvun myötä kasvava palveluiden kysyntä lisää erityisesti työpaikkojen määrää keskustassa. Päiväkotipalveluja tavoitellaan asemien lähelle.

Pysäköintiratkaisu vaikuttaa oleellisesti keskustan saavutettavuuteen, viihtyvyyteen ja siten vetovoimaan. Edelleenkin keskustassa on huolehdittava kadunvarsipysäköinnin mahdollisuuksista nopeaa asiointia varten, vaikka pitkäaikainen pysäköinti tapahtuu laitoksissa. Lisäksi keskustan logistiikka- ja huoltosuunnitelman laadinnalla edistettäisiin liikenneturvallisuutta ja kaupunkiympäristön viihtyisyyttä. Viihtyvyyttä parantavat toimenpiteet (valaistus, opastus, kalusteet ja varusteet, istutukset, kulkureitit, pyöräily, kävelykeskusta) houkuttelevat uusia palvelualan yrityksiä

keskustaan. Keskustassa mahdollistetaan erilaiset myyntipaikat (torimyynti, katu-/puistomyynti, terassipaikat) ja kehitetään myyntipaikkojen hallinnointia.

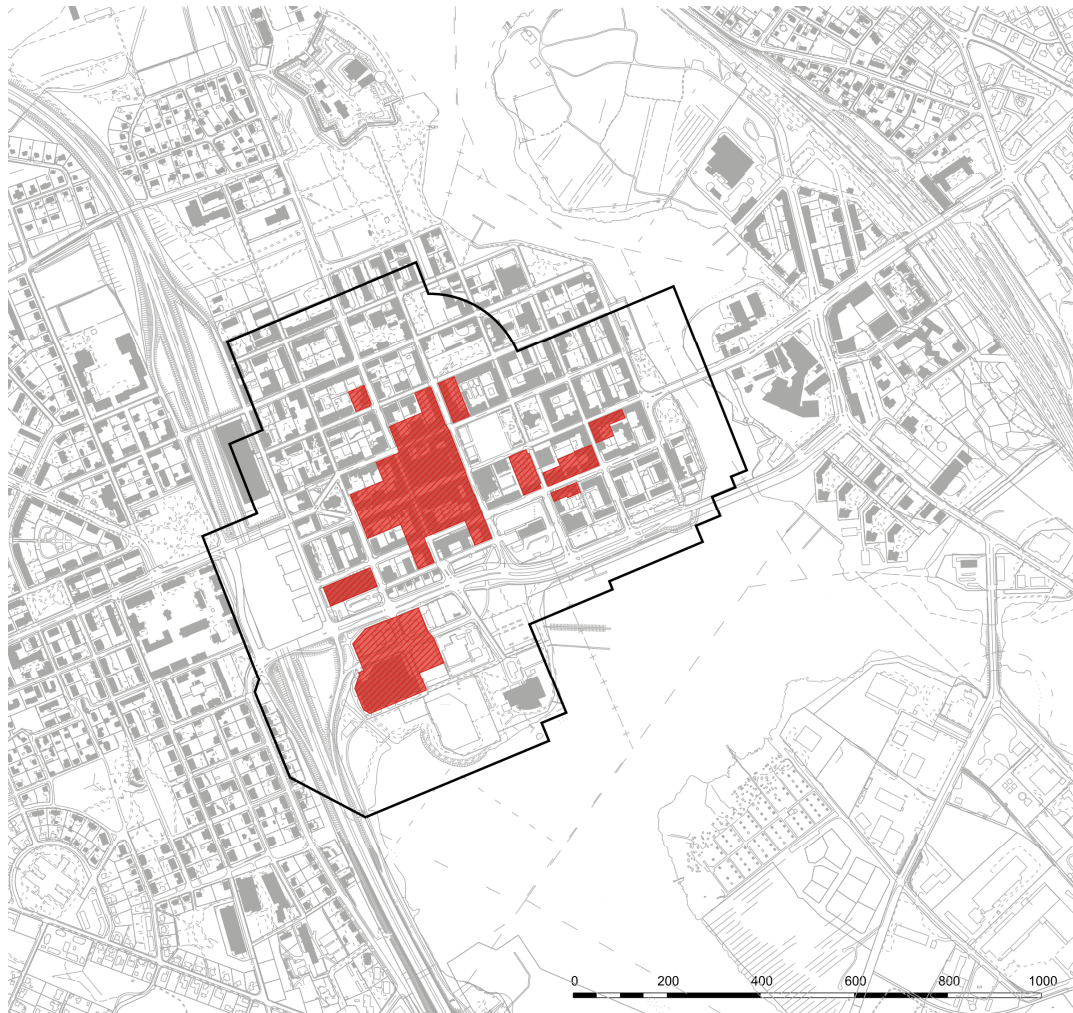
Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on lisännyt satunnaisten pysähtymisten ja kohtaamisten määrää, kauppaan on helpompi poiketa hetken mielihohteesta kuin autolla liikkeessä, kävellessä tavataan myös tuttuja enemmän. Kävely- ja pyöräily-ympäristöihin panostaminen edistää kaupankäyntiä. Reskan perusparantaminen lisää ydinkeskustan viihtyisyyttä. Keskustassa viihtyminen ja viipyminen näkyvät suurempana liikevaihtona yrityksille.

Rannoille tavoitellaan palveluita, kuten vierasvenelaitureita, niihin liittyen monipuolisia palveluita (esim. tankkaus, septityhjennys, kahvila- ja ravintolapalvelut, pyykkihuolto, peseytyminen, sähköt, matkailuinfo).

Matkailupalvelujen tarjontaa ja markkinointia on lisättävä, etenkin tavoitteena on Linnanniemen ja Linnankadun kehittäminen matkailun näkökulmasta. Linnapuistoon voitaisiin sijoittaa perhepuisto, jossa on aktiviteetteja kaikenikäisille (mm. minigolf, petankki, shakki, leikkipuisto, koirapuisto, pallokenttä, rakentamisesta vapaata nurmikenttää erilaisille tapahtumille, kuntoilulaitteet, kahvila, venelaiturit). Puisto palvelisi myös matkailijoita. Linnanpuistoon on jo laadittu maisemanhoitosuunnitelma, jonka toteuttaminen on aloitettu.

Kaupungin imagon kannalta on tärkeää sisääntuloväylien opastuksen ja kaupunkikuvan kehittäminen. Myös muita opasteita, mobiilisovelluksia ja -palveluita kehitetään. Verkatehdas on vahvistanut asemaansa valtakunnallisena kulttuurikeskuksena ja paikallisten messutapahtumien keskuksena.

Keskustavisiota laadittaessa on haarukoitu uusien liiketilojen sijoittumismahdollisuuksia. Esitetyt pinta-alat eivät sido kaavoitusta, vaan jokainen hanke edellyttää asemakaavamuutosta, jolla lopulliset käyttötarkoitukset ja rakentamistehokkuus määritellään. Alkavassa yleiskaavatyössä on tarkoitus laatia kaupallinen selvitys kaupan kokonaisrakenteen ja -määrän tutkimiseksi. Uutta liiketilaa olisi mahdollista sijoittaa mm. kortteleihin 1 (Linnan keskus), 2 (OP) ja 9 (Keskustalo). Linnan ostoskeskuksen kortteliin arvioidaan voitavan sijoittaa noin 6000 - 12 000 k-m² liiketilaa yhteen tai kahteen kerrokseen (pinta-alat eivät sido kaavoitusta). Keskustalon vetovoimaa lisäisi liiketilojen määrän lisääminen, mikä edellyttää lisärakentamista maan alle (edellyttäisi pysäköintipaikkojen siirtoa muualle). Myös Tavastilaa on mahdollista laajentaa Paasikiventien suuntaan (esim. kahteen kerrokseen yhteensä noin 7000 k-m²). Toripaviljonki olisi kooltaan noin 500-600 br-m². Linja-autoasemalle on mahdollista toteuttaa palveluja uuteen paviljonkiin (noin 600-700 br-m²) tai uudisrakennusten kivijalkaan riippuen korttelin pysäköintiratkaisusta sekä nykyisen aseman tiloihin.



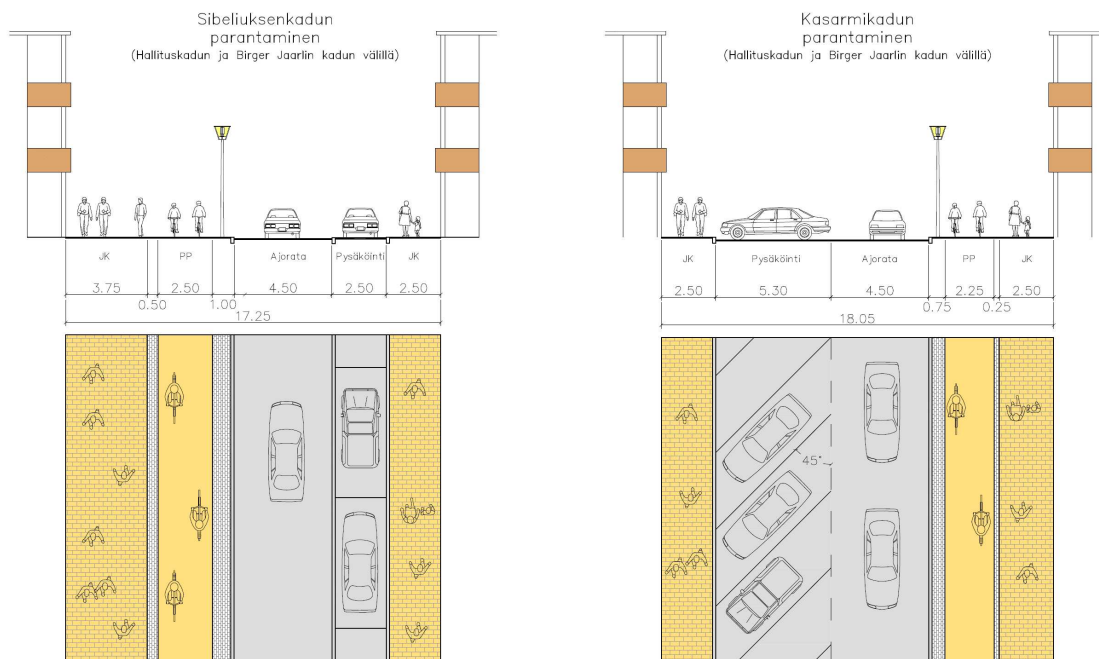
Kuva 17. EKK-barometrin mukainen Hämeenlinnan elävän kaupunkikeskustan raja. Tavoitteena on, että elävä kaupunkikeskusta laajenee tulevaisuudessa paitsi katteen myötä Suomen kasarmeille, myös Verkatehtaalalle ja Asemanseudulle.

Kaupunkikeskustayhdistys on selvittänyt keskustan lauantailiikkeitä, joiden avulla on laadittu Elävä kaupunkikeskustayhdistyksen elävyyssmittarin eli EKK -barometrin mukainen Hämeenlinnan elävän kaupunkikeskustan raja. Tältä elävän kaupunkikeskustan alueelta selvitetään jatkossa ravintoloiden ja kahviloiden asiakaspaikkojen määrä, majoituspaikat kerrottuna vuotuisella käyttöasteella, urbit eli keskusta-asukkaat, yksityiset ja julkiset kehittämisinvestoinnit 10 vuodessa, asiakasautopaikat, elokuvissa vuotuiset kävijät, vuotuinen joukkoliikennetuki asukasta kohden ja kulttuurin istumapaikat. Tavoitteena on saada EKK-barometrin mukainen selvitys valmiiksi vuoden 2014 aikana. Elävyyssmittarin pilottivaiheeseen osallistuivat Helsinki, Jyväskylä, Hyvinkää, Imatra, Kokkola, Kotka, Mikkeli, Pietarsaari, Rauma ja Savonlinna. EKK-barometri on jatkossa väline keskustan elävyyden ja keskustavision vaikuttavuuden arviointiin.

6.4 Liikkuminen

Keskusta on hyvin saavutettavissa kaikilla liikennemuodoilla. Tavoitteena on jalankulku- ja pyöräilypainotteisempi, viihtyisämpi keskusta.

Keskustan liikenneympäristöä parannetaan erityisesti kävelijöiden ja pyöräilijöiden näkökulmasta; liikkuminen pyörällä ja kävellen tulee olla miellyttävää ja turvallista. Kaupungin näkyvä tuki pyöräilyn kehittämiselle on tärkeää. Tavoitteena on kasvattaa hyötyliikunnan määrää ja siten saada kaupungista terveellisempi ja asukkaista terveempiä. Kaupunkikeskustan elävyyden määrittää kaduilla kulkevien ihmisten määrä. Kävelyn ja pyöräilyn aseman parantaminen keskustan liikenteessä rauhoittaa myös ajoneuvoliikennettä. Ajoneuvoliikenteen nopeudella on myös suora vaikutus liikenteen aiheuttamiin meluhaittoihin. Ajoneuvoliikenteessä kenties havaittavissa olevia ruuhkahuippuja on mahdollista tasoittaa myös jokaisen omilla valinnoilla, milloin lähtee töihin ja voiko yritykset sallia liukumia nykyistä enemmän työnteon kärsimättä. Pyöräilyn edistämiseksi tarvittavia toimenpiteitä ovat pyöräkaistojen toteuttaminen Kasarmikadulle, Lukiokadulle ja Sibeliuksenkadulle, muutamien pyöräparkkien tekeminen näkyväksi elementiksi keskustassa sekä pyöräilyreittien opastaminen etenkin pyöräilyn laatuikäytävillä. Pyöräilyä ja kävelyä edistävät myös kevyen liikenteen sillan toteuttaminen keskustasta asemanseudulle ja alikulun toteuttaminen keskustan ja Engelinrannan välille. Kaupunkikuvan ja liikenneturvallisuuden vuoksi myös logistiikan ja huoltoliikenteen sujuvuutta on kehitettävä.



Kuva 18. Sibeliuksenkadun ja Kasarmikadun katutilojen jäsentelyn uudistamisen periaatepoikkileikkaukset (Sito Oy, 2012), lisää vastaavia luonnoksia on esitetty keskustan liikenneselvityksessä.

Asukasmäärän kasvun myötä myös keskustassa asioivien ja työssäkäyvien määrä kasvaa. Keskustassa on selkeä pysäköintijärjestelmä, joka palvelee kaikkia käyttäjäryhmiä: liike-elämää, asiakkaita, asukkaita, työssäkäyviä, pendelöijiiä ja matkailijoita. Selkeys tarkoittaa erityisesti sitä, ettei pysäköintipaikkaa tarvitse etsiä, vaan se löytyy helposti opasteiden avulla tai keskitettynä ratkaisuna ilman laajempaa opastinjärjestelmää. Torinaluspysäköinti keskittää liikennettä sisään- ja ulosajoteille. Hajasijoitetut pysäköintilaitokset edellyttävät laajempaa opastusjärjestelmää vähentääkseen keskustassa pysäköintipaikkaa hakevien aiheuttamaa liikennettä. Kun pysäköintilaitos sijoittuu kauemmaksi keskustasta, autoilija saattaa ensin hakea pysäköintipaikkaa joka tapauksessa kadunvarsipaikoilta. Vasta sitten ajetaan kauemmaksi laitokseen, mikäli paikkaa keskustasta ei löydy eli joka tapauksessa hajasijoitetut laitokset saattavat lisätä keskustassa autoilevien määrää suhteessa keskeiseen torin pysäköintilaitosratkaisuun. Pysäköintiratkaisun saamiseksi on selvitettävä investointikustannukset, rahoitusmahdollisuudet huomioiden yksityisen rahoituksen osuus kuhunkin sijoituspaikkavaihtoehtoon sekä tehtävä kannattavuuslaskelmat. Maanalaisten tilojen verkoston suunnittelu tehdään, mikäli tehdään maanalainen pysäköintilaitos. Lisäksi linja-auto- ja junaliikenne edellyttää toimivaa liityntäpysäköintiä.

Linja-autoaseman korttelia kehitetään monipuolisena, eri liikennemuodot yhdistävänä ja palveluita tarjoavana matkakeskuksena. Suunnittelussa huomioidaan paikallisliikenne, kaukoliikenne, taksit, saattoliikenne, turistibussit, pyöräilijät, liityntäpysäköinti sekä saattoliikenteen toimivuus. Rautatieympäristö liitetään osaksi keskustaa parantamalla yhteyksiä keskustaan rakentamalla kevyen liikenteen silta ja jäsentämällä Hämeentien katutilaa pyöräilyä ja kävelyä suosivaksi. Aseman lähelle toteutetaan matkailupalvelut, pysäköinnin ja muut kaupalliset ja julkiset palvelut yhdistävä rakennus.



Kuva 19. Liikenneverkko – suurempi kartta (A3) erikseen.

Paikallisliikenteen bussilla pääsee edelleenkin keskustan ytimeen ja väestönkasvu mahdollistaa niiden paremman vuorotarjonnan. Bussiliikenteen ja kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiä kehitetään etenkin asemalta Visamäkeen ja keskustasta Visamäkeen. Paikallisliikenteen palvelutasotavoitteiden määrittely aloitetaan 2014 ja linjaston kokonaisuudistus toteutetaan 2017 alkaen.

Muita liikenneympäristön kehittämistoimenpiteitä ovat Paasikiventien kaupunkibulevardin toteuttaminen. Myös Palokunnankadun pinnoitteen muuttamista busseille soveltuvaksi pidetään tärkeänä. Pitkän aikavälin tavoitteena on jatkaa Paasikiventietä Vanajantieltä valtatielle 10 rakentamalla alikulku Katsiin. Liikenne Viipurintieltä Tampereen suuntaan valtatielle 3 opastetaan kulkemaan Paasikiventietä, mikä rauhoittaa keskustaa läpiajoliikenteeltä.

Selostuksen liitteenä on liikenneverkon muutoksia kuvaava kartta.

6.5 Täydennysrakentaminen

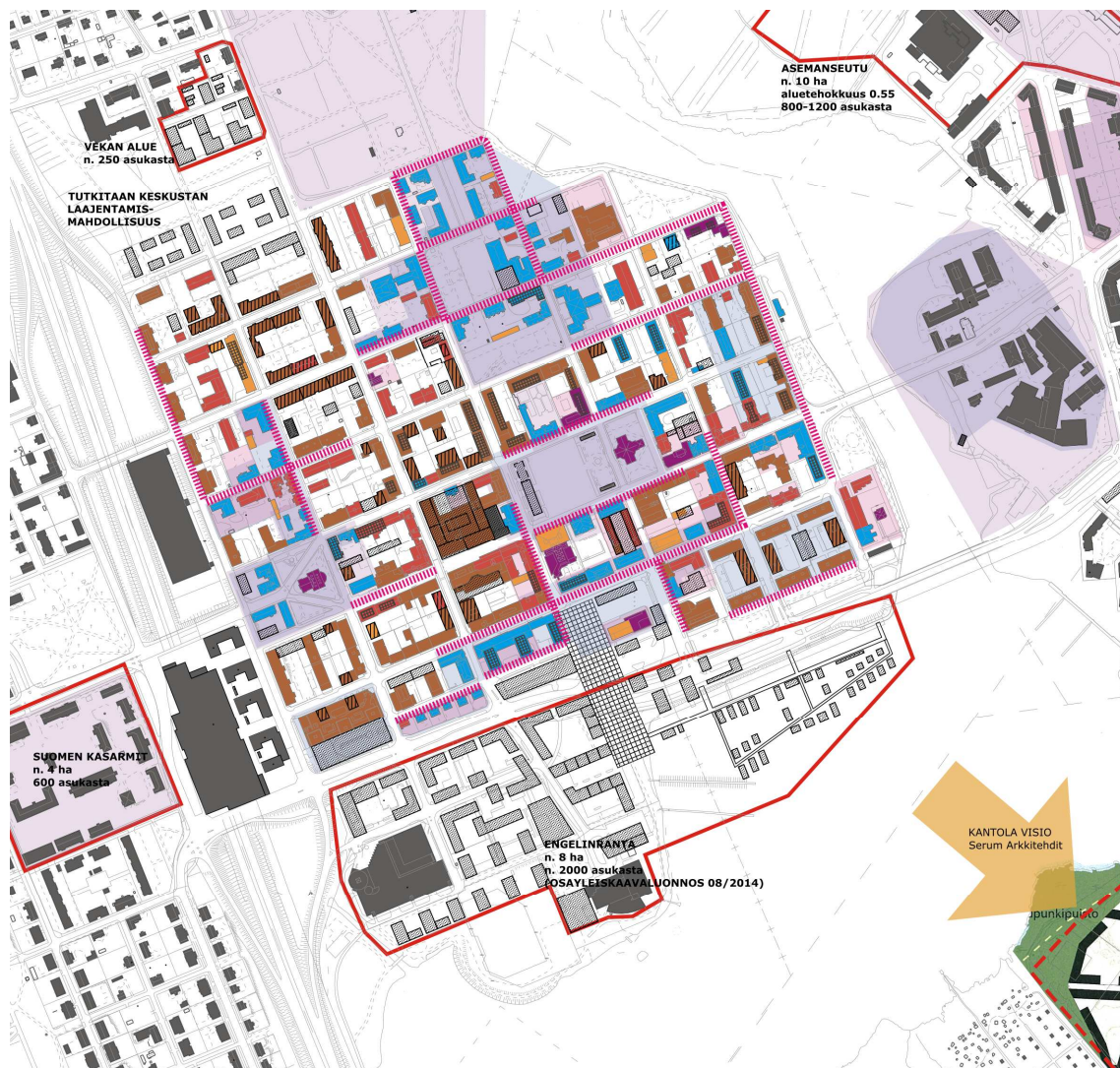
Keskustaa täydennetään monipuolisesti lisärakentamisella, ullakko- ja kattorakentamisella sekä alueiden käyttötarkoituksia muuttaen ja vajaasti rakennettuja alueita hyödyntäen.

Tavoitteena on nykyisen elinympäristön parantaminen ja kaupunkikuvan rikastuttaminen. Täydennysrakentamisella olisi mahdollista lisätä ympäristön ajallista kerroksellisuutta, rakennuskannan, toimintojen, asuntojakauman ja sitä kautta väestön ikärakenteen monipuolisuutta ja monimuotoisuutta.

Täydennysrakentamisella vähennetään liikenteestä aiheutuvia päästöjä, kun väestöä saadaan asutettua lähelle palveluita ja vähennetään tarvetta laajentua luonnontilaisille alueille. Täydennysrakentaminen säästää verovaroja, koska silloin hyödynnetään olemassa olevaa infrastruktuuria ja tarve laajentaa teknisiä verkostoja, katuverkkoa ja olemassa olevia palveluita. Täydennysrakentamisella tavoitellaan kiinteistöjen arvonnousua rakentamisen laadun sekä palvelutason parantuessa esim. kaupallisten ja julkisten palveluiden sekä joukkoliikenteen osalta. Sijoittamalla osa asukaspysäköinnistä pysäköintilaitoksiin saataisiin korttelipihoja nykyistä enemmän ihmisten käyttöön tai maapinta-alaa vapautuisi täydennysrakentamiseen.

Keskustavision laadinnan yhteydessä on kartoitettu ruutukaavakeskustasta täydennysrakentamisen mahdollisuuksia huomioiden rakennusten kattomuodot ja paikan kaupunkikuvalliset ominaisuudet, rakennetun ympäristön arvoaluekokonaisuudet ja mittakaavaltaan yhtenäisenä säilyneet katujulkisivut. Täydennysrakentamisen mahdollisuuksia voi toki löytyä esitettyä enemmänkin, joka tapauksessa täydennysrakentaminen edellyttää korttelikohtaisia tarkasteluja ja yksityiskohtaisia teknis-taloudellisia selvityksiä hankekohtaisesti. Täydennysrakentamisen potentiaalia kuvaava kartta on selostuksen liitteenä.

Täydennysrakentamisessa *kattorakentaminen* tarkoittaa yhden (tai parin) lisäkerroksen tai osittaisen kerroksen rakentamista nykyisen rakennuksen katolle. *Ullakkorakentamisella* tarkoitetaan rakennuksen vähäistä korottamista siten, että kattomuoto säilyy nykyisellään. Yleensä lämmöneristyksen ja huonekorkeuden takia rakennuksia joudutaan korottamaan, jotta ullakkorakentaminen asuinkäyttöön on mahdollista. *Lisärakentamisesta* puhutaan, kun täydennysrakentaminen sijoittuu tontin ennestään rakentamattomalle kohdalle.



Kuva 20. Täydennysrakentamisen potentiaali – suurempi kartta (A3) erikseen.

Linnan kauppakeskuksen korttelin 1 ja vastapäisen korttelin 2 (OP) täydennysrakentamisen edistäminen on keskustan elävyyden kannalta ensisijaista. Tavoitteena on järjestää tällä keskeisellä kohdalla täydennysrakentamisen ratkaisusta ideakilpailu. Asemakaavamuutoksilla edistetään linja-autoaseman korttelin ja keskustan keskeisten korttelien täydennysrakentamista. Vuoden 2015 kaavoitusohjelmaan on kirjattu Rauhankatu 12 asemakaavamuutos (Vallin grilli). Myös muiden keskustan rakennushankkeiden edistäminen kaavamuutoksin on prioriteetissa korkealla.

Keskustaa laajennetaan tulevaisuudessa Vanaja-Kantolan suuntaan. Keskustavision toimenpiteissä on esitetty kaavarungon laatiminen 2016.

Täydennysrakentamisen asemakaavalliset edellytykset on vielä tutkimatta. Monin paikoin täydennysrakentaminen saattaa edellyttää asemakaavan muuttamista, autopaikkojen lisärakentamista tai niiden osoittamista muualta rasitejärjestelyin.

Lisäksi rakennusoikeuden nostamisesta asemakaavoituksella kaupunki perii yleensä maankäyttömaksua.

Tavoitteena on tehdä ruutukaavakeskustan asemakaavojen ajanmukaisuuden arviointi niiltä kohdin, missä täydennysrakentamiselle on kysyntää. Asemakaavojen ajanmukaisuuden arvioinnin yhteydessä tehdään rakennusoikeustarkastelu (siellä, missä käyttämätöntä rakennusoikeutta on runsaasti, myös paine täydennysrakentamiselle on suurempi), rakennusalojen rajojen tarkastelu, räystäskorkojen tarkastelu (tiedetään, että osa korkeusasemista ei vastaa nykytilannetta) ja suojelumerkintöjen ajantasaisuus.

Täydennysrakentamiskohteita kartoitettaessa on lisäksi hyödynnetty RCo Arkkitehteiltä Juha Laineen paikallistuntemusta potentiaalisista muutoskohteista. Tavoitteena on tavata vielä syksyn 2014 aikana muutamia täydennysrakentamiseen mahdollisesti innostuvien kiinteistöyhtiöiden edustajia.



Kuva 21. Havainnekuva lisärakentamismahdollisuudesta Raatihuoneenkadun länsipäästä. Tehokkaampi lisärakentamisen mahdollisuus edellyttäisi nykyisten asuinrakennusten alimpien kerrosten huoneistojen radikaaleja muutoksia.



Kuva 22. Kattorakentamismahdollisuus Saaristenkadun pohjoispäässä korttelipihalla.



Kuva 23. Kattorakentamisen mahdollisuus Kasarmikadun pohjoispäässä.

Täydennysrakentamisen periaatteet

Täydennysrakentamisen edistäminen edellyttää selkeiden täydennysrakentamisen periaatteiden laadintaa. Määriteltäviä periaatteita ovat autopaikkannormien ja maankäyttömaksujen perimisen tulkinta täydennysrakentamisen osalta, milloin edetään poikkeamismenettelyllä ja milloin edellytetään kaavamuutosta, hissin rakentamisen vaatimukset, suhtautuminen katujen alle rakentamiseen ja kaupunkikuvalliset kysymykset.

Kaupungin on määriteltävä autopaikkannormit (nyt asemakaavoissa yleisesti 1 autopaikka / 100 k-m² kohti ja väh. 1 ap/asunto), onko niistä mahdollisuus joustaa joissakin tapauksissa tai joillakin alueilla, sovelletaanko suojeltujen rakennusten kohdalla tai erityisasumisen kohdalla väljempiä autopaikkavaatimuksia, vaaditaanko lisä-/täydennysrakentamiselta aina uudet autopaikat tai voidaanko osa asuntojen autopaikoista toteuttaa asukas pysäköintijärjestelmällä katujen varsilla. Lisäksi on määriteltävä periaatteet, saako katujen alle rakentaa ja millä ehdoilla, lähinnä kyse on autopaikkojen toteuttamisesta maanalaisiin pysäköintilaitoksiin, jotka osittain ulottuisivat kadun alle. Kaupungin on määriteltävä, peritäänkö maankäyttömaksut aina ja kaikissa tapauksissa samansuuruisina vai alennetaanko niitä joissakin tapauksissa ja mitä nämä poikkeustapaukset ovat. Kaupungin tulee määrittää, vaaditaanko hissi aina myös katto-/ullakkoasuntoihin. Täydennysrakentamisen periaatteissa tulee myös selkeästi esittää vaatimukset nykyisen elinympäristön laadun parantamiselle täydennysrakentamishankkeen yhteydessä.

Periaatteiden määrittely on aloitettu maankäytön suunnittelun yksikön sisäisellä palaverilla kesäkuussa 2014 ja työtä on jatkettu maankäytön suunnittelun ja rakennusvalvonnan välisessä palaverissa elokuussa 2014. Palavereissa on sovittu seuraavaa:

- täydennysrakentaminen edellyttää aina kaavallista tarkastelua; pienin tutkittava yksikkö on kortteli, täydennysrakentamisella on aina laajemmin vaikutuksia kuin vain yhdelle tontille
- täydennysrakentamisen ensisijaisena tavoitteet: rikastuttaa kaupunkikuvaa, ei vain tiivistämistä vaan parantaa elinympäristöä myös nykyisille asukkaille (esim. yhteistiloja, ulko-oleskelualueita, palveluita tms.)
- autoilun / auton omistuksen väheneminen ei ole vielä siinä määrin näkyvissä, että autopaikkannormeista voitaisiin laajamittaisesti joustaa (nykyinen autopaikkannormi 1 ap/100 k-m² tai väh. 1 ap/asunto on todettu vielä käytännölliseksi)
 - o voidaan joustaa suojelurakennusten kohdalla asuntojakaumasta riippuen
 - o mikäli hyödynnetään vuorottaispysäköintiä, väljennys -20 %
 - o asukkaille ei erillisillä tunnuksilla kadunvarsipysäköintiä lupaa
 - o selvitettävä rahoitusmallit, mahdollisuudet järjestää autopaikkavelvoitteen lunastus pidemmällä aikavälillä kuin kertalunastuksena
- maankäyttömaksut peritään asemakaavoituksen yhteydessä maankäyttöstrategiassa määritellyllä tavalla (maksu sidottu arvonnousuun, käytetään tapauskohtaista harkintaa)
- hissi vaaditaan esteettömyysmääräysten mukaisesti aina, kun rakennuksessa on yli 3 kerrosta, lievennystä vain, jos on kyse rakennushistoriallisesti arvokkaasta kohteesta, jonka arvojen säilymistä hissi heikentäisi
 - o ei vaadittaisi kohteilta, jotka eivät ole muutenkaan esteettömään asumiseen soveltuvia (esim. kylpyhuoneet ja wc-tilat)
- kadun alle rakentaminen vaatii tapauskohtaista tutkimista, sallittaisiin, mikäli teknisesti mahdollista
 - o esitetty mm. maanalaisten pysäköintitilojen laajentamismahdollisuutta kadun alle, ensisijaisesti pitäisi kuitenkin pyrkiä keskitettyyn pysäköintiratkaisuun, mikäli sellaisesta on päätös olemassa
- kaupunkikuvalliset perusteet; yhtenäiset katunäkymät ja rakennettujen kulttuuriympäristöjen arvoalueet → muutokset sallittaisiin vain pihan puolella, mutta sielläkin vain arvoalueen ominaispiirteet huomioiden

Periaatteista käydään jatkossa vielä neuvottelu kiinteistönomistajien edustajien kanssa.

6.6 Virkistys ja vapaa-aika – oleskelun ja viihtymisen kaupunki

Tavoitteena on, että kaupungin sydän sykkii kaikille. Keskustassa on tilaa lasten ja nuorten oleskelulle ja harrastuksille. Hyvät kevyen liikenteen yhteydet houkuttelevat liikkumaan arjessa pyöräillen ja kävellen ja siten hyötyliikunnan määrä ja asukkaiden hyvinvointi kasvaa. Rantareitit pidetään kaikille avoimina. Kipinää hyötyliikunnan lisäämiseen haetaan haastepyöräilystä esim. työpaikkojen välisenä kisailuna.

Tavoitteena on, että keskustan julkiset tilat ovat eri ikäryhmiä palvelevia, kaikille yhteisiä. Puistojen profilointi (esim. teemapuistot, toiminnot) huomioidaan laadittavassa puistojen kokonaissuunnitelmassa. Erityisesti nuorten tarpeet huomioidaan Hämeensaaren virkistysalueiden suunnittelussa. Myös senioripuistoa on toivottu. Lapsiperheiden asiointia ydinkeskustassa helpotetaan kaupalliseen keskustaan sijoitettavan leikkipaikan avulla, jonne on helppo piipahtaa levähtämään muun asioinnin ohessa. Puistojen ja rantojen suunnittelussa huomioidaan tapahtumien järjestämisen tarpeet mm. riittävät sähköpisteet, vesiliittymät, materiaalihuolto. Erityisesti tavoitellaan lisää talvitapahtumia keskustaan. Näitä saadaan lisättyä pienin toimenpitein toteuttamalla hiihtolatu Linnanpuistoon ja luistelukenttä torille. Lisäksi toimenpiteenä on esitetty liikunnan lisääminen keskustassa, keinoina esim. lajiesittelyt, katusähly, katukoripallo, beach-volley, parkour. Talvitapahtumia ja liikuntamahdollisuuksia lisätään keskustassa yhteistyössä yhdistysten kanssa. Linnanpuistoa kehitetään paitsi tapahtumapaikkana, myös kaikkien yhteisenä oleskelualueena ja Linnanpuiston maisemanhoitosuunnitelman toteutusta jatketaan. Perhepuisto Linnanpuistossa palvelee sekä paikallisia asukkaita että matkailijoita. Kansallista kaupunkipuistoa on tavoitteena laajentaa vaihteittain ydinkeskustaan ja etelään sekä päivittää kansallisen kaupunkipuiston hoito- ja käyttösuunnitelma.

Hämeenlinnan keskusta on suosittu pysähtymispaikka veneilijöille, tarjolla on tapahtumia, hyvää ruokaa ja palvelua. Vierasvenelaitureita ja palveluita tavoitellaan Verkatehtaalle, Linnanpuistoon, Vaakunan rantaan ja Laivarantaan/Rantakasinolle.

Väestönkasvu elävöittää keskustaa kaikkina vuorokauden aikoina, kahviloita on auki myöhempään ja myös sunnuntaisin. Sosiaalinen kontrolli pelaa kaupunkiympäristössä ja ympäristö pysyy siistimpänä.

Kaupunkisuunnittelulla voidaan mahdollistaa puitteet erilaisille tapahtumille, arjen liikkumiselle ja oleskelulle. Puitteiden on hyvä olla joustavat, kaikkia paikkoja ei tarvitse rakentaa ja suunnitella viimeistellysti vain yhtä toimintaa varten. Kaupungissa on hyvä olla myös eri tarpeisiin joustavaa tyhjää tilaa, joka muotoutuu tarvittaessa useammankin tapahtuman ja harrastuksen näyttämöksi. Lopulta käyttäjien toiminnasta, tapahtumista ja arkielämästä, syntyy paikan henki ja ilmapiiri.

Virkistykseen ja vapaa-aikaan liittyvät uudet toiminnot esitetään liitteenä olevalla *Oleskelun ja viihtymisen kaupunki* –kartalla (ote kartasta seuraavalla sivulla).



Kuva 24. Oleskelun ja viihtymisen kaupunki – suurempi kartta (A3) erikseen.

7. Yleissuunnitelma

Tavoiteasettelun jälkeen laadittiin alustava yleissuunnitelmaluonnos, jota käsiteltiin kaupunginhallituksen ja yhdyskuntalautakunnan iltakoulussa 12.5.2014 ja ohjausryhmässä 19.5.2014. Kaupunginhallitus käsitteli luonnosta kokouksessaan 16.6.2014.

Yleissuunnitelmassa on esitetty

- rakennettujen kulttuuriympäristöjen arvoalueet
- historialliset akselit
- torit/aukiot ja puistot/puutarhat historiallisilla akseleilla
- ensisijaisesti kehitettävät alueet
- ranta-asumisen kehittämisvyöhyke
- vapaa-ajan, veneilyn ja matkailun kehittämisvyöhyke
- potentiaaliset täydennysrakentamisen alueet (lisärakentamiskohteet)
- asumisen ja palveluiden laajenemissuunta Kantolaan
- liikenteen yhteystarpeet
- asemat
- katutilojen uudelleen jäsentely (historiallisilla akseleilla ja kaupallisessa keskustassa Tavastilalta Reskalle ja Pikkutorinkuja)
- nopeat pyöräily-yhteydet
- uudet pyöräily-yhteydet (Kasarmikatu, Sibeliuksenkatu, Paasikiventie, Lukiokatu)
- Paasikiventien kaupunkibulevardi
- mahdolliset uudet pysäköintilaitokset (Engelinranta, Eteläkatu, tori, Kasarmikatu, Kaivoparkin laajennus)

Yleissuunnitelmassa on esitetty yhteensä 12 toimenpidettä keskustan elävöittämiseksi.

1. Ykköskorttelin uudisrakentaminen (yksityisomistuksessa)
 - palveluita ja asumista, maan alle pysäköintitasot 2 krs (n. 300 ap, joista noin puolet liiketilojen tarpeisiin)
 - tonttitehokkuuden kasvattaminen, asuinrakentamisen mahdollistaminen
 - Sibeliuskodin huomioiminen suunnittelussa nykytilannetta onnistuneemmin
 - korttelin 2 (Osuuspankki) täydennysrakentamisen huomioiminen samanaikaisesti
2. Reskan perusparannus
 - valaistus, kadun kalusteet ja varusteet, näkymien avaaminen
 - leikkipaikka Reskan läheisyyteen
3. Linja-autoaseman korttelin täydennysrakentaminen
 - aukio on osa historiallisen kaupunkiakselin julkisten tilojen sarjaa
 - linja-autoaseman säilyttäminen edellyttää korttelin täydennysrakentamista (taloudellisuus)
 - matkahuollon palvelut säilytetään korttelissa
 - eri liikennemuodot kohtaavat; paikallisliikenne, kaukoliikenne, taksit, saattoliikenne, turistibussit, pyöräilijät, liityntäpysäköinti, saattoliikenne toimivaksi
 - leveä alikulku Engelinrantaan
4. Ydinkeskustan katujen jäsentelyn muuttaminen, katutilat viihtyisämmäksi
 - kevyen liikenteen aseman parantaminen etenkin historiallisilla kaupunkiakseleilla ja kaupallisessa keskustassa
 - esteettömyysongelmien poistaminen (mm. korkeat reunakivet)
 - valaistuksen parantaminen
 - korkeatasoinen toteutus sekä hoito ja kunnossapito (resurssien priorisointi)
 - kadunvarsipysäköintiä nopeaa asiointia varten
5. Paasikiventiestä kaupunkibulevardi
 - ajoneuvoliikenteen sujuvuus edelleen ensisijaista, mutta puusto ja valaistus bulevardimaiseksi
 - suojatiet ja kevyen liikenteen väylät laadukkaasti toteutetuksi
 - toinen ajokaista ja kevyen liikenteen väylä myös Paasikiventien sillan etelälaidalle (nyt epäjatkuvuuskohta)
6. Pysäköintiratkaisu; Maanalainen pysäköintilaitos (660 ap) torille tai pysäköintilaitokset hajasijoitetusti
 - maanalainen toriparkki pysäköinnin lisäselvityksen mukaan ykkösvaihtoehto saavutettavuuden, laitoksen toiminnallisuuden ja kaupunkikuvan kannalta
 - toriparkin myötä torin länsilaidan kaupunkikuvan ja viihtyisyyden parantaminen mahdollistuu, torin laidalle voitaisiin tutkia mahdollisuutta

toteuttaa A. Lindgrenin suunnitelmissakin esitetysti kauppahalli tai keveämmin toteutettuna kiinteä katos /pylväshalli torimyyjille

- keskitetyn pysäköintilaitoksen myötä liikennemelu ja -pöly vähenevät ydinkeskustassa, kun pysäköintipaikan etsintä vähenee
- katutilaa vapautuu kävelijöiden käyttöön ja tapahtumien järjestämiseen

7. Rantojen hyödyntäminen

- kahvila- ja ravintolapalveluita useampaan kohtaan rannoille (Linnapuisto, Verkatehdas, Vaakunanranta, uusi rantatori) → väestönkasvu lisää kysyntää, palvelut matkailijoille nykyisellään suppeat
- vierasvenelaitureita ja niihin liittyviä palveluita lisää (edellä mainitun lisäksi wc:t, septityhjennys, tankkaus, matkailuneuvontaa, tietoa tapahtumista)
- uimaranta ja perhepuisto Linnanpuistoon, Linnanpuiston maisemanhoitosuunnitelman toteutus
- kevyen liikenteen silta keskustasta asemanseudulle (ehdotettu myös siltayhteyksiä Hämeensaaresta Kantolaan ja Kantolasta Visamäkeen)

8. Verkatehtaan kehittäminen

- näyttelypaviljonki -laajennus
- rannan hyötykäyttö (venelaitureita, kahvila-/ravintolapalveluita, kulttuuritapahtumia)

9. Engelinrannan rakentaminen (asukkaita n. 2000)

- rantatori ja siihen liittyen kivijalkaliiketilaja vanhan kaupunkiakselin päätteeksi
- kelluvaa ranta-asumista, laiturit kuitenkin julkisessa käytössä
- vaihtoehtotarkasteluista tehty osayleiskaavan laadinnan yhteydessä

10. Asemanseudun rakentaminen (asukkaita 800-1200)

- asumista, lähipalveluita (esim. lähikauppa, päiväkotia), pysäköintilaitos (vuoropysäköintiä asutuksen kanssa 30 %), polkupyöräpysäköinti
- kevyen liikenteen turvallisuuden ja katutilojen ja aukoiden viihtyisyyden parantaminen
- suunnittelu etenee arkkitehtikilpailun jälkeen (kilpailu ratkeaa syksyllä 2014)

11. Suomen kasarmit (asukkaita 400-600)

- asumista, lähipalveluita, kulttuuria (taiteilijoita; käsityöläisiä, kirjailijoita, kuvataiteilijoita, näyttelijöitä)

12. Radan varren kehittäminen työpaikka-alueena (Viipurintien sillan eteläpuolella, nykyisin VR:n ja Puolustusvoimien aluetta)

- radan itäpuolelle liityntäpysäköintiä

Toimenpiteistä Engelinranta (9), Asemanseutu (10) ja Suomen kasarmien (11) alue ovat jo käynnistyneitä hankkeita. Näille alueille voidaan sijoittaa yhteensä noin 3200 – 3800 asukasta. Maankäytön strategisten linjausten (2012) mukaan kaupungin

vuotuinen väestönkasvutavoite on 500 asukasta vuodessa. Jos tästä puolet saataisiin sijoitettua vuosittain edellä mainituille alueille, tarkoittaisi se, että alueet on toteutettu noin 10-15 vuodessa.

Lisäksi keskustan lähellä asumisen mahdollisuuksia tarjoutuu moottoritien katteella, Keinusaassa, Vanaja II ja Vekan alueilla yhteensä noin 1850 asukkaalle, joiden toteutuminen vie noin 7 vuotta (väestönkasvu 250 asukasta/vuosi). Oleellista on määritellä toimenpiteet ja kaupungin kokonaisvaltainen markkinointi asukastavoitteiden saavuttamiseksi. Toiminnassa on jo Hämeenlinnan kaupungin brändityöryhmä.

Konkreettisia kehittämistoimenpiteitä ydinkeskustassa ovat korttelin 1 Linnan kauppakeskuksen uudisrakentaminen (maanomistajien niin halutessa) (1), Reskan perusparantaminen (2), linja-autoaseman matkakeskuksen ja korttelin täydennysrakentaminen (3) ja keskustan katutilojen jäsentelyjen muutokset (4). Reskan parantamiseen liittyy myös leikkipaikan toteuttaminen kaupalliseen ydinkeskustaan. Katutilojen jäsentelyn muutokset on resurssisyydestä toteutettava vaiheittain. Niiden toteuttamisjärjestys ja laajuus riippuu myös muista liikennejärjestelyistä kuten pysäköintiratkaisusta. Työ voidaan aloittaa Kasarmikadulta, koska se on vähiten riippuvainen pysäköintiratkaisusta ja Tampereentien jatkeena se palvelisi parhaiten pohjois-eteläsuuntaista pyöräilyä. Katutilojen muutoksilla tavoitellaan erityisesti korkeatasoista kaupunkitilaa vetovoimaisuuden saavuttamiseksi. Lukiokadun varteen tavoitellaan nopeaa pyöräily-yhteyttä, joka todennäköisesti tulee toteuttaa ajoneuvoliikenteestä ja kävelystä erillisenä pyöräilykaistana. Yhteys jatkuisi kevyen liikenteen siltaa asemanseudun puolelle. Pyöräilyä tulee edistää myös Sibeliuksenkadulla. Kävelyolosuhteita tulisi parantaa etenkin Linnankadulla, joka palvelee myös koululaisia ja matkailijoita.

Paasikiventien rantabulevardin toteuttaminen (5) liittyy kiinteästi Engelinrannan rakentamiseen. Yhtenä Engelinrannan suunnittelun tavoiteteesinä on Paasikiventien linjauksen siirto, joka vaikuttaa myös linja-autoaseman kortteliin pienentävästi, mutta lisää rakentamisen mahdollisuuksia Paasikiventien eteläpuolella rannassa.

Yleissuunnitelmassa ei ole ratkaistu pysäköintilaitoksen paikkaa, vaan kartalla on esitetty kaikki mahdolliset sijoituspaikat. Maanalainen pysäköintilaitos torilla (6) palvelisi parhaiten asiointipysäköintiä ja siten liike-elämää ja parantaisi keskustan vetovoimaa kaupallisena keskuksena suhteessa muihin katettuihin kauppakeskuksiin. Keskustan liikenneselvityksessä 2012 on arvioitu, että keskustan lisäpysäköintipaikkatarve on vuoteen 2020 mennessä 565 autopaikkaa ja vuoteen 2040 mennessä yhteensä 1050 autopaikkaa. Vuonna 2012 keskustassa oli yhteensä noin 2080 pysäköintipaikkaa, joista noin 620 autopaikkaa poistuu käytöstä lähivuosina:

- o katutiloja muutetaan kävelyä ja pyöräilyä suosiviksi -93 ap
- o linja-autoaseman korttelia rakennetaan ja Paasikiventie linjataan uudelleen -147 ap

- o Linnanpuistossa muutetaan pysäköintialuetta puistoksi -88 ap
- o Hämeensaaresta poistuu pysäköintipaikkoja -295 ap Engelinrannan rakentamisen toteutuessa

Keskustavision laadinnan aikana on useilla foorumeilla noussut esille ajatus rantojen hyödyntämisestä osana keskustan viihtyisyyttä. Kaupungissa on jo mittavat rantareitit osana kansallista kaupunkipuistoa. Rannoille toivotaan reittien varrelle palveluita ja myös vierasvenelaitureita (7). Lisäksi Verkatehtaan kehittämiseksi (8) on käynnistymässä arkkitehtikilpailu arviolta vuonna 2016. Verkatehtaalle tavoitellaan noin 2000 m² paviljonkirakennusta ja samalla voidaan ideoida myös rantojen hyötykäyttöä. Tulevaisuuden laajenemissuuntia ovat rautatieympäristö (12) ja Vanaja-Kantolan alue.

Keskustan yleissuunnitelma (kuva selostuksen kannessa) ja siihen liittyvä toimenpidelista ovat tämän selostuksen liitteenä.

8. Toteutus ja seuranta

Keskustavision toteutus käynnistetään keskustavision päätösseminaarissa, johon kutsutaan laaja osallistujajoukko yhteisöjen, yritysten, yhdistysten, järjestöjen edustajia ja ohjausryhmä sekä kaupungin eri yksiköt). Tavoitteena on saada jokaisesta teemasta toimenpiteitä toteutukseen ja myös yksityisiä tahoja innostumaan keskustan kehittämisestä.

Koska pysäköintiratkaisu vaikuttaa laajasti koko keskustan kehittämisen mahdollisuuksiin, on pysäköintiratkaisun saamiseksi selvitettävä pysäköintilaitosvaihtoehtojen investointikustannukset ja rahoitusvaihtoehdot huomioiden erityisesti yksityisten toimijoiden osuus sekä laadittava kannattavuuslaskelmat vielä vuoden 2014 aikana.

Keskustavisiassa esitetyt keskustan kehittämisen tavoitteet viedään osaksi alkavan yleiskaavatyön tavoiteasettelua. Lisäksi keskustavision toimenpiteet ja keskustan kehittämisen kannalta merkittävät asemakaavahankkeet huomioidaan tulevaisissa kaavoitusohjelmissa. Keskustavisiassa on esitetty myös runsaasti liikenneympäristöä, puistoja ja rantoja koskevia toimenpiteitä, joita huomioidaan tulevaisissa investointi- ja suunnitteluohjelmissa sekä käynnistyvässä viheralueohjelmassa.

Lisäksi käynnistetään avoimeen dataan ja vuorovaikutukseen perustuvan oppimisen, tutkimuksen, kehityksen ja innovaatioiden työskentely-/kehitysalustan suunnittelu esim. Living Lab -konsepti. Living Lab on oppimisen, tutkimuksen, kehityksen ja innovaatioiden ympäristö/yhteisö, ekosysteemi, jossa korostetaan käyttäjälähtöisyyttä ja joka toimii yhteisenä työskentelyalustana eri osapuolille sekä julkisen ja yksityisen väliselle yhteistyölle (käyttäjät, kehittäjät, hyödyntäjät, mahdollistajat). Tavoitteena on luoda tätä kautta uusia tapoja tuottaa palveluja, parantaa kaupunkiympäristöä ja luoda uutta liiketoimintaa mm. avointa dataa ja vuorovaikutusta hyödyntämällä.

Tarkoituksena on syksyn 2014 aikana suunnitella keskustavision seuranta. Seurantaa varten laaditaan kriteerit ja mittaristo. Seurannan kriteereitä ja mittareita suunniteltaessa tulee tunnistaa mm. taloudellisesti, sosiaalisesti ja kulttuurisesti keskeisimmät tekijät. EKK-barometri (*Elävä KaupunkiKeskusta*) on hyvä työkalua jatkossa keskustan elävyyden ja keskustavision vaikuttavuuden arviointiin.

Tarkoituksena on, että keskustavisiota päivitetään valtuustokausittain. Seurannan avuksi laadittavista kriteereistä ja mittareista ei saada täysin aukottomia, tarvittaessa aina seurantaa tehtäessä tulisi kriittisesti arvioida, ovatko kaikki merkitykselliset asiat mukana arvioitavien ominaisuuksien luettelossa.

Seurantaa tulee tehdä monialaisena yhteistyönä asukkaiden, yrittäjien, suunnittelijoiden, viranomaisten, päätöksentekijöiden ja yhdistysten kesken. Tärkeintä on tunnistaa arvioinneissa keskustassa ja toimintaympäristössä tapahtuneet merkittävimmät negatiiviset ja positiiviset vaikutukset, jotta niihin voidaan reagoida seuraavassa vaiheessa.