Engelinranta osayleiskaavaselostus 15.5.2015

HÄMEENLINNA
The World Capital of Sibelius

Kuva 1. Engelinranta katsottuna Virvelinrannasta. Kuva Kaisa Paavilainen 2014.

Kuva 2. Urheilukilpailut vanhalla kentällä 1920-luvulla.

SISALLYSLUETTELO

1.	**JOHDANTO**	**9**
2.	**TIIVISTELMÄ**	**9**
2.1.	Kaava-alueen sijainti	9
2.2.	Kaavan tarkoitus	9
3.	**NYKYTILANNE**	**13**
3.1.	Kaupunkirakenteellinen sijainti	13
3.2.	Alueen historia ja rakennuskanta	15
3.3.	Suunnittelutilanne	19
3.4.	Alueen ja ympäristön nykytilanne	27
4.	**ENGELINRANNAN SUUNNITTELUN TAVOITTEET**	**45**
4.1.	Kaupunkirakenne ja kestävä kehitys	45
4.2.	Asuminen	45
4.3.	Julkiset ja kaupalliset palvelut	45
4.4.	Virkistys ja veneily	45
4.5.	Maisema ja kaupunkikuva	45
4.6.	Liikenne ja linja-autoasema	47
5.	**OSAYLEISKAAVAN SUUNNITTELUVAIHEET**	**47**
5.1.	Etelärannan yleinen kaupunkirakenteellinen ideakilpailu	47
5.2.	Eteläranta Oy ja konseptisuunnitelma	49
5.3.	Engelinrannan kaupunkirakennemallit	49
5.4.	Uimahallin alueen kilpailu	51
5.5.	Muut vaihtoehtoiset suunnitelmat	51
6.	**OSAYLEISKAAVAN KUVAUS**	**53**
6.1.	Yleistä	53
6.2.	Asuminen	53
6.3.	Palvelut ja työpaikat	53
6.4.	Julkinen tila	53
6.5.	Viheralueet, rantareitti ja veneily	55
6.6.	Liikenne	55

Kuva 3. Engelinranta. Ilmakuva kaakosta vuodelta 2013.

Kuva 4. Engelinranta. Ilmakuva vuodelta 2013.

6.7. Yhdyskuntatekninen huolto 60
6.8. Pohja-, maa- ja vesirakentaminen, 63
6.9. Pilaantuneen maaperän kunnostaminen 63
6.10. Ympäristöhäiriöt 63

7. OSAYLEISKAAVA JA MITOITUS 69
7.1. Alueet 69
7.2. Katualueet, kevyenliikenteen reitit 70
7.3. Muut kaavamääräykset 70
7.4. Mitoitus 70

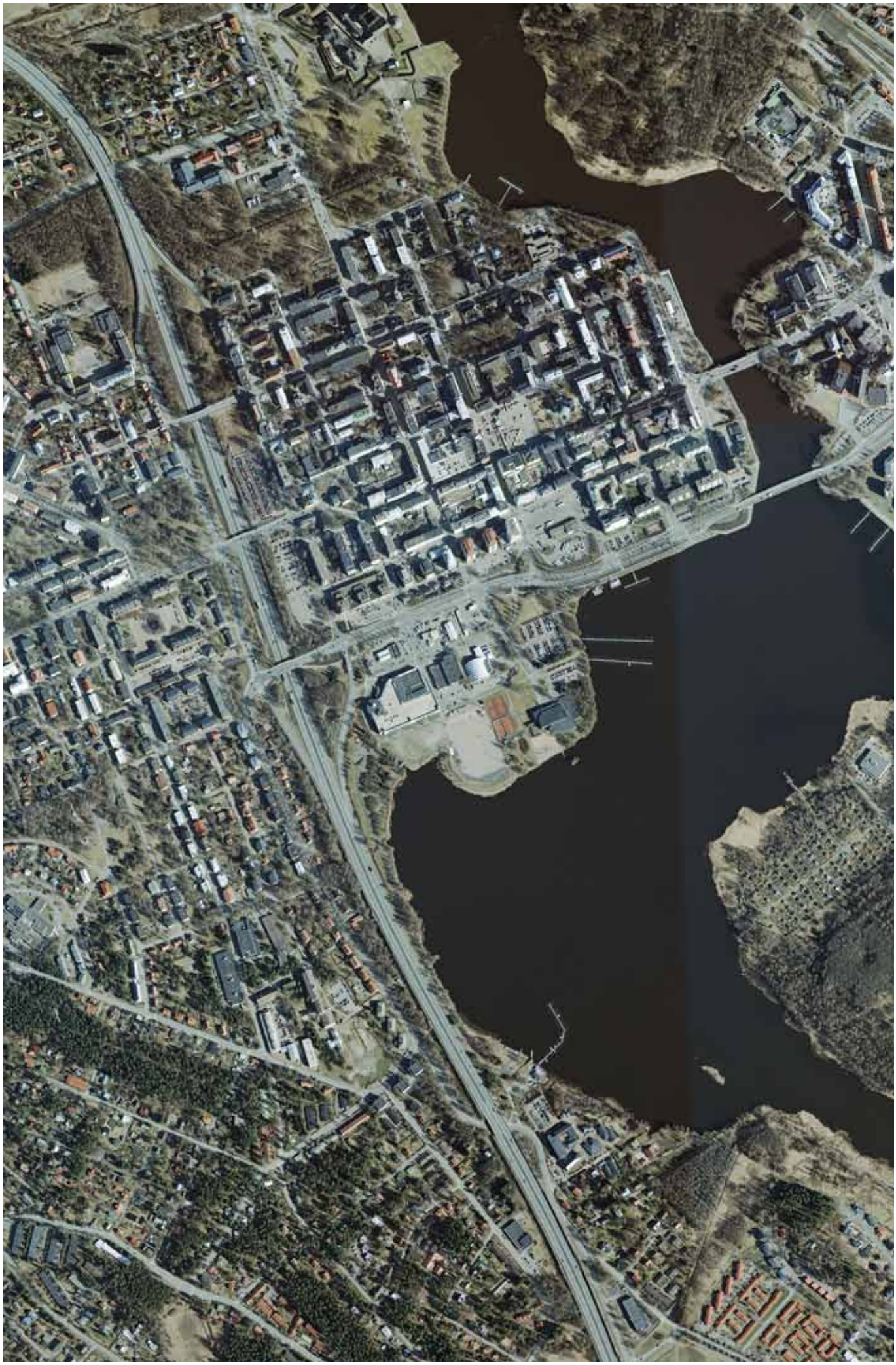
8. VAIKUTUSTEN ARVIOINTI JA OYK-VAIHTOEHDOT 71
8.1. Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja seutuun 71
8.2. Vaikutukset kaupungin kasvuun 71
8.3. Vaikutukset maisemaan ja kaupunkikuvaan 73
8.4. Vaikutukset keskustan asukkaisiin ja palveluihin 75
8.5. Vaikutukset luontoon 75
8.6. Vaikutukset liikenteeseen 76
8.7. Vaikutukset virkistysalueverkostoon ja veneilyyn 78
8.8. Vaikutukset teknisen huollon järjestämiseen 78
8.9. Vaikutukset yhdyskuntatalouteen 78
8.10. Elinkeino- ja työllisyysvaikutukset 80
8.11. Vaikutukset terveyteen 80
8.12. Vaikutukset sosiaalisiin oloihin, elinoloihin, viihtyisyyteen ja palveluihin 81
8.13. Vaikutukset ilmastonmuutoksen hallintaan ja energiansäästöön 81
8.14. Rakennemallien vaikutusten arviointi 81
8.15. Osayleiskaavavaihtoehdot 92

9. OSAYLEISKAAVAN TOTEUTUS 94

10. OSALLISTUMINEN JA KAAVAPROSESSI 94
10.1. Osalliset 94
10.2. Kaavaprosessin vaiheet 94

LIITTEET

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma D 11.2.2015
Vastineraportti C 15.5.2015



Kuva 5. Ilmakuva.

ENGELINRANNAN OSAYLEISKAAVA

Osayleiskaavaselostus, joka koskee 15.5.2015 päivättyä osayleiskaavakarttaa nro 9510.

Osayleiskaava koskee:
Hämeenlinnan kaupungin 3. kaupunginosa

Kaavan nimi:	Engelinrannan osayleiskaava
Diaarinumero	YHLA 3861/2012

Vireilletulosta ilmoittaminen	5.2.2013
Yhdyskuntalautakunta	19.8.2014
Luonnos nähtävillä	1-30.9.2014
Yhdyskuntalautakunta	24.2.2015
Nähtävilläolo (MRL 65§)	9.3.-7.4.2015
Yhdyskuntalautakunta	26.5.2015
Kaupunginhallitus	xx.xx.2015
Kaupunginvaltuusto	xx.xx.2015

Laatija:
Hämeenlinnan kaupunki Maankäyttö ja ympäristö
tilaajajohtaja Päivi Saloranta

Yhteyshenkilö:
yleiskaava-arkkitehti Niklas Lähteenmäki
puhelin 03 621 5584

Valmistelijat:

Maankäytön suunnittelu:
Leena Roppola, tilaajapäällikkö
Niklas Lähteenmäki, yleiskaava-arkkitehti

Kunnallistekniikan suunnittelu:
Jenni Sabel, tilaajapäällikkö
Marja Mänty
Esa Ränkman

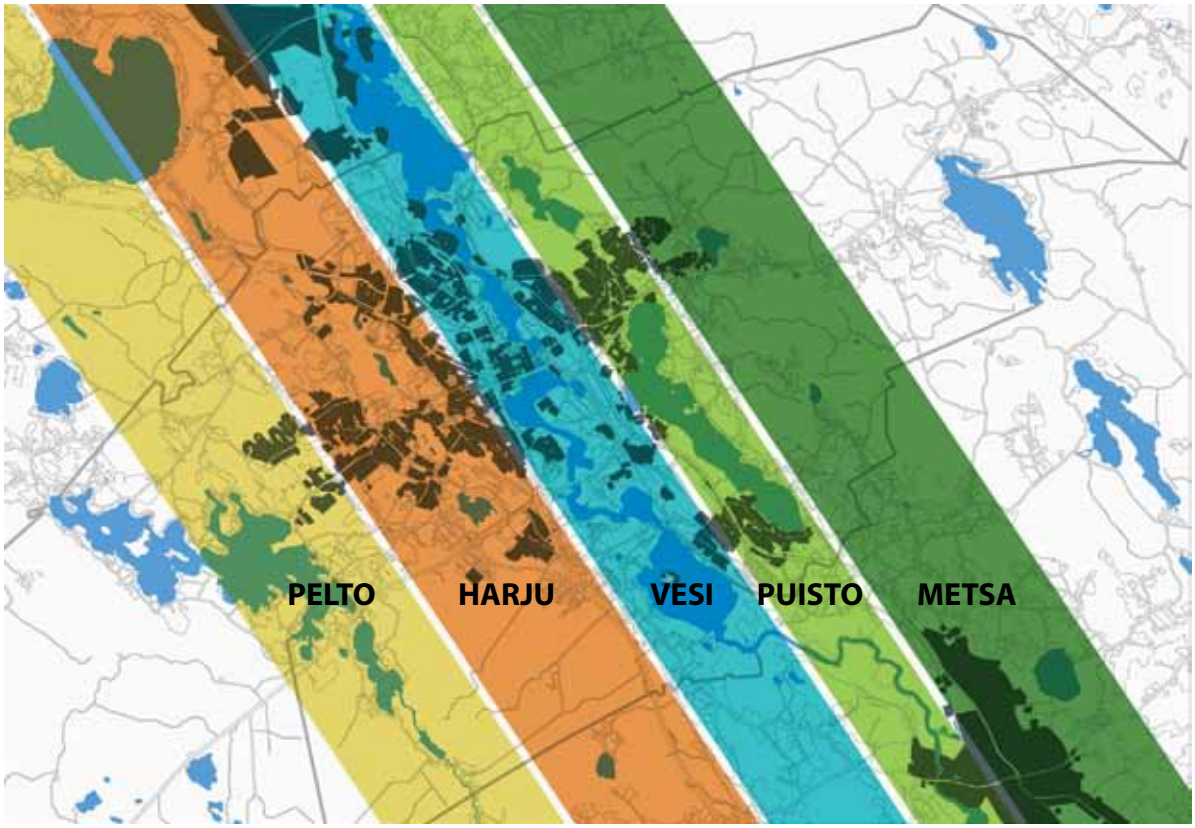
Liikennesuunnittelu:
Jenni Sabel, tilaajapäällikkö
Hannu Sainio
Minna Aakkula

Suunnitteluavustaja:
Leena Leiponen

Kuvamateriaali:
Kartat: Hämeenlinnan kaupunki
Ilmakuvat: Hämeenlinnan kaupunki / Lentokuva Vallas Oy, Suomen Ilmakuva Oy
Historialliset valokuvat: Hämeenlinnan kaupungin historiallinen museo
Muut kuvat: Kuvaaja mainittu kuvatekstissä

Kuva 6. Kaava-alueen rajaus 1:10 000.

Kuva 7. Hämeenlinnan maisematyyppien identiteettitekijät. Kuva DN Urbland.

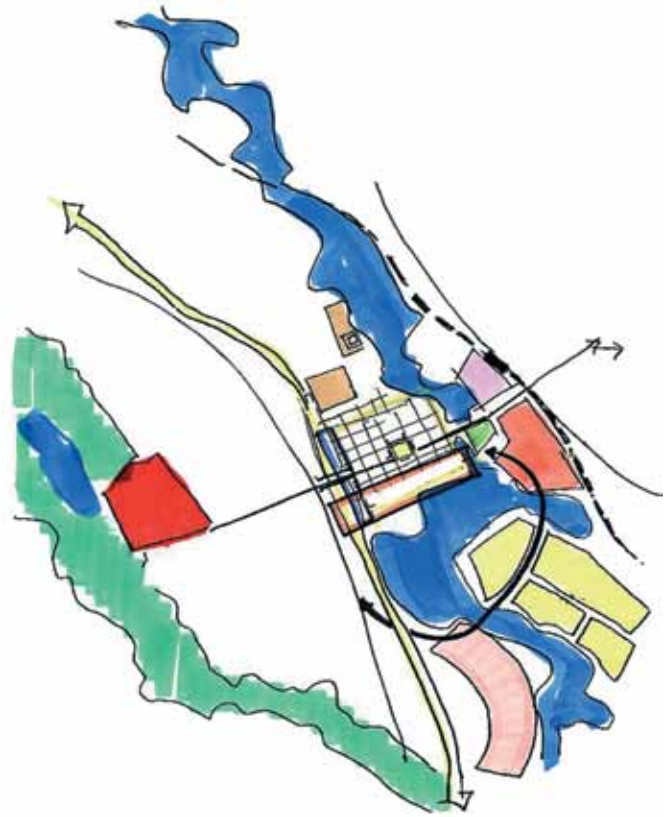


1. JOHDANTO

Hämeenlinnan keskusta-alueella on meneillään yksi sen historian suurimmista muutoksista: keskustaksi miellettävä alue tulee lähitulevaisuudessa laajenemaan moneen suuntaan. Ilmiö liittyy yleismaailmalliseen kehitykseen, missä keskipisteeseen on noussut nimenomaan kaupunkien keskustat. Länsireunan kate vähentää moottoritien eristävää vaikutusta Myllymäen, Kaurialan ja keskustan välillä. Katteella syksyllä 2014 avattu kauppakeskus Goodman on lisännyt keskustan liiketilan määrää huomattavasti. Idässä keskusta on alkanut laajentua Vanajanrantaan ja Keinusaareen samalla, kun aseman seudulla on käynnistetty asemakaavoitus. Myös Kantolan tulevaisuutta mietitään ja pohjoisessa linnan alue on kehittymässä yhä merkittävämmäksi matkailun ja virkistyksen alueeksi. Hämeenlinnan keskustan kehittämisen selkärangan muodostaa rantareitti ja sen osana oleva kansallinen kaupunkipuisto, jotka yhdistävät keskustan kehittyviä alueita ja liittää keskustan ympäröiviin virkistysalueisiin ja maaseutuun.

Kaiken tämän keskellä, keskustan etelälaidalla sijaitsee Engelinranta, joka alun perin otettiin käyttöön teollisuusalueena 1800-luvun alkupuolella. Alue on sittemmin muuttunut lähinnä kaupan ja pysäköinnin alueeksi. Engelinranta on myös tärkeä virkistysalue uimahalleineen, rantoineen ja urheilukenttineen. Engelinrannan muutos tulee kohdistumaan suurimmaksi osaksi teollisuuden, tilaa vievän kaupan ja pysäköinnin alueisiin, jotka toiminnoiltaan eivät ole enää luontevia tiivistyvässä keskustassa.

Kuva 8. Hämeenlinnan kaupunkirakenteen strateginen kehittäminen: Visio. Kuva DN Urbland



2. TIIVISTELMÄ

2.1. Kaava-alueen sijainti

Alue sijaitsee 3. kaupunginosassa ruutukaavakeskustan eteläpuolella Paasikiventien molemmin puolin. Ruutukaavan katulinjat eivät jatku Paasikiventien eteläpuolelle. Osayleiskaava-aluetta rajaavat moottoritie, Eteläkatu, Palokunnankatu, Paasikiventien puisto, Arvi Kariston katu ja Ystävyyden puisto. Kaavarunkoalue rajoittuu länsikulmastaan moottoritien tuntumassa sijaitsevaan keskustan länsireunan alueeseen. Paasikiventien sillan pohjoispuolelta alkaa Hämeenlinnan kansallisen kaupunkipuiston alue, johon suunnittelualueen läntisin reuna kuuluu. Eteläosastaan osayleiskaava-alue rajautuu Vikmaninlahteen.

Kaava-alueen pinta-ala on noin 28 ha (maa-ala noin 20 ha).

2.2. Kaavan tarkoitus

Osayleiskaavan tavoitteena on mahdollistaa Engelinrannan kehittäminen nykyistä kaupunkikeskustaa täydentävänä kaupunkirakenteellisesti korkeatasoisena alueena. Maankäyttöratkaisuissa on tarkoitus painottaa monipuolisesti keskustatoimintoja ja mahdollistaa erityyppisiä asumisratkaisuja sekä luomaan sekoittunutta rakennetta. Pääpaino on kuitenkin keskustan elinvoimaisuutta lisäävässä asuinrakentamisessa sekä monipuolisten virkistys- ja ulkoilumahdollisuuksien kehittämisessä. Kaava mahdollistaa rantareitin kehittämisen osana Hämeenlinnan kansallisen kaupunkipuiston laajentamista. Kaavassa osoitetaan rakentamisalueet, pysäköintiperiaate, kadut, aukiot ja muut yhteydet, viheralueet sekä osoitetaan hulevesien hallinnan pääperiaatteet. Noin 9,5 hehtaaria osoitetaan rakennusmaaksi. Rakentamisen määrä kaavassa osoitetuilla rakentamisalueilla tullee olemaan alueen rakennettua säilyvät rakennukset mukaan lukien n. 175 000 k-m^2. Tästä suurin osa tulee olemaan kerrostaloasumista.

Linja-autoaseman alueelle osoitetaan matkakeskuksen yhteyteen lisärakentamista siten, että aluetta voidaan kehittää kokonaisuutena. Paasikiventien linjaus on muutettu siten, että katu jatkuu suorana linja-autoaseman tontin ohitse. Tämä mahdollistaa Engelinrannan koillisnurkan kehittämisen tehokkaasti ja kaupunkikuvaa rikastuttavana. Alueelle muodostuu turvallinen yhteys kehitettävään melulta suojattuun rantapuistoon. Siirto mahdollistaa myös itäosan korttelin rakentamisen sekä Paasikiventien suuntaisen kelluvien asuntojen kokonaisuuden. Alueen liikenne toimii ulkosyöttöisesti nykyisen katuverkon katuja mukaillen. Alueen pysäköinti tapahtuu pääosin tonttien pihakansien alla katutasossa tai vähän sen alapuolella.

Osayleiskaava on 1. vaihemaakuntakaavan (vahvistettu 2.4.2014) mukainen. Maa-kuntakaavatilanne on selvitetty yksityiskohtaisemmin jäljempänä.

Engelinrannan osayleiskaavan tarkoitus on muuttaa olemassa olevaa Hämeenlinnan keskustan ja kehävyö-

Kuva 9. Hämeensaari (Engelinranta) 1900-luvun alkupuolella

Kuva 10. Rantatorin luistinrata n.1905-10

hykkeen osayleiskaavaa 1991 (vahvistettu 31.1.1992) ja laatia oikeusvaikutteinen MRL:n mukainen yksityiskohtainen aluevarausosayleiskaava vaiheittain toteutettavan asemakaavoituksen pohjaksi. Maankäyttö- ja rakennuslain mukaiset yleiskaavan oikeusvaikutukset tulevat voimaan, kun yleiskaava on valtuuston hyväksymä, valtuuston hyväksymispäätös on saanut lainvoiman ja yleiskaavan voimaan tulosta on kuulutettu siten kuin kunnalliset ilmoitukset Hämeenlinnassa julkaistaan.

Lainvoiman saatuaan yleiskaava ohjaa asemakaavojen ja asemakaavamuutosten laatimista sekä muita toimenpiteitä alueiden käytön järjestämiseksi. Rakennuslupia ei voida myöntää suoraan tämän osayleiskaavan perusteella, vaan alueet on tarkoitettu asemakaavoitettavaksi.

Yleiskaavassa tulkitaan ja yhteen sovitetaan maakunnalliset ja paikalliset tavoitteet maankäytön suunnittelussa. Maakuntakaava ei ole voimassa oikeusvaikutteisen yleiskaavan alueella, mutta on tällöinkin ohjeena muutettaessa yleiskaavaa (MRL 32.1 § ja 32.3 §). Yleiskaavalla ohjataan yhdyskuntarakenteen kehitystä ja eri toimintojen yhteensovittamista. Viranomaisten on suunnitellessaan alueiden käyttöä koskevia toimenpiteitä ja päättäessään niiden toteuttamisesta katsottava, ettei toimenpiteillä vaikeuteta yleiskaavan toteutumista (MRL 42.2 §).

Yleiskaavassa osoitetut aluevarausmerkinnät kertovat alueen pääkäyttötarkoituksen. Aluevarauksen sisällä voi olla tai niille voidaan asemakaavoittaa yksittäisiä muun käyttötarkoituksen kohteita tai pienialaisia alueita, katualueita, virkistysalueita ja muita pääasiallisia toimintoja palvelevia tiloja. Yleiskaavan kaavamerkinnöissä ja -määräyksissä pyritään yleispiirteisyyteen ja joustavuuteen, sillä yleiskaavaa on tarkoitus toteuttaa pitkällä aikavälillä, kaavan tavoitevuosi on 2026. Yleiskaava ohjaa alueiden yksityiskohtaisempaa asemakaavoitusta, mutta yksityiskohtaisempien selvitysten perusteella maankäyttö voi edelleen tarkentua asemakaavaa laadittaessa. Yleiskaavatasolla korostuu yhdyskuntarakenteen toimintojen sijoittaminen, yhteyksien järjestäminen ja rakenteen sovittaminen ympäristön muihin arvoihin. Alueille laadittavilla asemakaavoilla ohjataan yleiskaavaa yksityiskohtaisemmin alueiden käyttöä ja rakentamista kuten rakentamistapaa, rakentamisen tehokkuutta sekä rajautumista ja sopeutumista kaupunkikuvaan ja muihin ympäristöarvoihin.

Alue on osin toteutunut voimassa olevan yleiskaavan mukaisena lukuun ottamatta linja-autoaseman ympäristöä sekä Paasikiventien varren aluetta. Rantapuisto on merkitty nykyiseen yleiskaavaan. Alueen itäosa on merkitty keskustatoimintojen alueeksi samoin kuin linja-autoaseman alue ja Paasikiventien varsi. Linja-autoaseman ympäristö on toteutunut nykyisin kuitenkin linja-autoliikenteen tarpeiden mukaan tai on pysäköintikäytössä. Itäinen rantapuisto ja sen viereinen alue toimivat osin puistona, osin pysäköintikenttänä.

Tavoitteena on käynnistää alueen asemakaavan laadinta heti, kun osayleiskaava on saanut lainvoiman siten, että asemakaava hyväksyttäisiin vuoden 2016 alussa.

Hämeenlinnan maankäytön strategian mukaan tulisi pyrkiä maankäytön hallittuun kehittämiseen, jossa huomioidaan mm. elinkeino- ja palvelurakenteen kehittymisedellytykset, joukkoliikenteen ja asumisen kokonaisvaltainen suunnittelu sekä kestävä kehitys. Kaupunkirakenteen strategisten linjausten (KV 10.12.2012) mukaisesti keskusta on koko kaupungin käyntikortti ja se määrittää identiteettiä ja mielikuvaa koko kaupungista. Kaupungin keskustan vahvistaminen on mahdollista ja realistista, koska rakentamispotentiaalia löytyy tontteja tiivistämällä ja muuttamalla vajaasti käytettyjen alueiden käyttötarkoitusta paremmin keskustaan sopivammaksi. Engelinranta suunnitellaan sekä toiminnallisesti että kaupunkikuvallisesti osaksi ruutukaavakeskustaa. Kaupunkikeskustan säilyminen elävänä, vireänä ja dynaamisena ei ole itsestäänselvyys, siksi erilaisin maankäytön suunnittelun toimin keskustan elinvoimaa tulee tukea. Keskustaan on jatkossakin osoitettava uusia kauppapaikkoja ja muita keskustahakuisia palveluja. Tavoitteena tulee olla, että Hämeenlinnan keskusta on kaupunkiseudun merkittävin kauppapaikka, joka tarjoaa niin kattavat ja monipuoliset palvelut, että ostovoimaa ei enää jatkossa valu kaupungin ulkopuolelle.

Osayleiskaavassa on keskeistä Engelinrannan liittyminen keskustan kehittämiseen. Engelinrannan asuinalue on mahdollista toteuttaa kestävän kehityksen periaatteita noudattaen, sillä alue tukeutuu olemassa oleviin yhdyskuntateknisiin verkostoihin, palveluihin, katuverkkoon, joukkoliikenteeseen ja virkistysverkostoon. Alue kasvattaa ja monipuolistaa keskustan asuntotarjontaa ja vahvistaa keskustan merkitystä kaupunkiseudun keskuksena myös palvelujen osalta. Alueen rakentamisella parannetaan virkistysmahdollisuuksia sekä luodaan hyvät ja mielenkiintoiset jalankulku- ja polkupyöräyhteydet keskustan läpi ja rantareitille. Samalla mahdollistetaan kansallisen kaupunkipuiston laajentaminen myös Engelinrannan suuntaan.

Kuva 13. Paasikiventien huoltoasemaympäristöä.

Kuva 12. Uimarintien ja Paasikiventien risteyksen puustoa.

Kuva 11. Paasikiventie katsottuna vuokralaiturilta.

Kuva 14. Engelinranta katsottuna moottoritieltä

3. NYKYTILANNE

3.1. Kaupunkirakenteellinen sijainti

Hämeenlinnan kasvanut väestö on 1970-luvusta saakka sijoitettu lähinnä uusille pientaloalueille. Hämeenlinnan ennustetaan kasvavan edelleen noin 400-500 asukkaalla vuosittain kasvun keskittyessä Kanta-Hämeenlinnaan. Taustalla on koko Suomea koskeva ja maailmanlaajuinen ilmiö: isot kaupungit ja kaupunkiseudut sekä niiden muodostuvat kasvuvyöhykkeet kasvavat. Suomessa on alle kymmenen kasvavaa suurehkoa kaupunkiseutua. Hämeenlinna on kasvavien kaupunkiseutujen välivyöhykkeellä (Suomen kasvukäytävä, aiemmin HHT -akseli), mutta myös maantieteellisessä keskipisteessä, minkä takia kaupunki pystyy hyödyntämään logistista asemaansa.

Kaupungin yhdyskuntarakenne on melko hajaantunut, mikä aiheuttaa lisääntyvää liikkumistarvetta ja heikentää joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä sekä kävely- ja pyöräily-yhteyksien houkuttavuutta. Myös palveluverkko, yhdyskuntatekniset verkostot ja katuverkko ovat laajentuneet uusien asuinalueiden myötä kasvattaen ylläpitokustannuksia ja korjausvelkaa. Näitä haittoja voidaan pyrkiä välttämään kaupunkirakennetta tiivistämällä ja rakentamalla jo olevien verkostojen yhteyteen. Engelinranta sijoittuu seudullisesti hyvin keskeiselle alueelle ollen osa ydinkeskustaa.

3.1.1. Osana keskustaa

Kaupungin keskusta on koko kaupungin käyntikortti ja se määrittää identiteettiä ja mielikuvaa koko kaupungista. Kaupungin keskustan vahvistaminen on mahdollista ja realistista, koska rakentamispotentiaalia löytyy tontteja tiivistämällä ja muuttamalla vajaasti käytettyjen alueiden käyttötarkoitusta paremmin keskustaan sopivammaksi. Kaupunkikeskustan säilymistä elävänä, vireänä ja dynaamisena tulee tukea. Keskustaan on jatkossakin osoitettava uusia kauppapaikkoja ja muita keskustahakuisia palveluja. Tavoitteena tulee olla, että Hämeenlinnan keskusta on kaupunkiseudun merkittävin kauppapaikka, joka tarjoaa niin kattavat ja monipuoliset palvelut, että ostovoimaa ei enää jatkossa valu kaupungin ulkopuolelle.

Engelinranta on sijaintinsa puolesta mahdollista suunnitella sekä toiminnallisesti että kaupunkikuvallisesti osaksi ruutukaavakeskustaa, johon näitä keskustan kaipaamia uusia toimintoja voidaan luontevasti osoittaa.

Keskustaa halkoo kaksi akselia, joiden lähtökohtina ovat 1770-luvun tielinja (Turuntie) ja Hämeenlinnan vallitukset. Julkinen rakentaminen, liikenne, kauppa, aukiot ja puistot ovat keskittyneet akseleiden varrelle 1770-luvulta aina nykypäiviin saakka. Kiintopisteitä ovat linna, Hämeenlinnan tori, Rantatori ja Pikkutori. Akselit yhdistävät eriluonteisia aukioita. Akseleiden yhteyteen rakennettiin koulut, kirkot, maaherran residenssi ja puutarha sekä kaupungin raatihuone. Akseleista pohjois-eteläsuuntainen alkaa linnalta ja päättyy Engelinrantaan.

3.1.2. Osana seutua

Engelinranta rajautuu länsikulmastaan moottoritiehen. Suora liittymä valtatieltä Engelinrantaan poistettiin kannen rakentamisen yhteydessä. Engelinrannan ja nykyisen keskustan välissä kulkee keskustan pääkatu, Paasikiventie, joka on samalla ajoneuvojen pääreitti itäisten- ja läntisten kaupunginosien välillä Vanajaveden yli. Paasikiventietä pitkin kulkee myös yksi keskustan tärkeimmistä pyöräilyreiteistä.

Hämeenlinnan linja-autoasema on päätetty pitää nykyisellä paikallaan. Palokunnankadun muuttamista joukkoliikenteen pääkaduksi suunnitellaan. Rautatieasema sijaitsee alueelta noin 1,5 km päässä. Joukkoliikenneyhteydet Engelinrannasta tulevat olemaan yhdet kaupungin parhaista.

Engelinrannan läpi kulkee Vanajaveden rantoja kiertävä rantareitti, joka on kaupungin tärkein virkistysreitti ja jota kehitetään jatkuvasti. Reitti tuo Vanajaveden laakson valtakunnallisesti arvokkaan maisema-alueen, yhden Suomen 27 kansallismaisemasta, kaikkien ulottuville ja nautittavaksi. Vanajaveden rannat keskustan pohjoispuolella muodostavat Suomen ensimmäisen kansallisen kaupunkipuiston, joka perustettiin vuonna 2001. Rantareittiä on tarkoitus tulevaisuudessa laajentaa esimerkiksi Kantolan, Visamäen ja Vanajan suuntiin. Uudet rantareitin osat voidaan myös liittää kansalliseen kaupunkipuistoon.

Engelinranta muodostaa keskeisen urheilu- ja virkistysalueen, jolla sijaitsee uimahalli, uimaranta, urheiluhalli Hämeenkaari sekä laajat urheilukentät, joilla pelataan kesällä pallopelejä ja talvella luistellaan. Hämeenkaaren toiminnot siirtyvät Pullerille uuden monitoimiareenan valmistuessa syksyllä 2014. Uimahalli palvelee lähes koko kaupungin aluetta. Engelinranta on tärkeä pienvenesatama, mutta alueella ei ole muita veneilyyn liittyviä palveluja.

Engelinranta rajautuu luoteesta moottoritien katteeseen. Kate vähentää moottoritien eristävää vaikutusta Myllymäen, Kaurialan ja keskustan välillä. Katteella syksyllä 2014 avattu Kauppakeskus Goodman lisää keskustan liiketilan määrää noin 30 000 kerrosalaneliömetrillä, joka vastaa kolmannesta keskusta-alueen tulevasta kaupan volyymista. Engelinrannan länsireunalla sijaitsee noin 10 000 k-m^2:n suuruinen vähittäiskaupan suuryksikkö, Citymarket, sekä muuta kaupan tilaa noin 3 000 k-m^2. Lisäksi Engelinrannan ja kannen väliin jää Tavastilan kauppakeskus, jossa on noin 6 000 k-m^2 liiketilaa. Kauppakeskus Goodmanissa, Tavastilassa ja Citymarketissa on yhteensä noin puolet keskusta-alueen kaupan volyymista kerrosalalla mitattuna.

Hämeen ammattikorkeakoulu tulee voimakkaasti keskittämään toimintojaan Visamäkeen lähitulevaisuudessa. Engelinranta sijaitsee Visamäen ammattikorkeakoulukampuksen ja keskustan välisellä akselilla. Tällä akselilla sijaitsee suuri osa kaupungin korkeaa

Kuva 15. Rantatori 1930–40 -luvuilla.

Kuva 16. Ilmakuva vuodelta 1956

koulutusta vaativista työpaikoista. Pitkän aikavälin suunnitelmissa on tavoitteena keskustan laajeneminen myös Kantolan teollisuusalueelle. Samaan suunnitelmaan liittyy siltayhteys Vanajaveden yli Kantolasta Visamäkeen, jolloin Engelinranta Kantola ja Visamäki muodostaisivat järven ympärille kiertyvän yhtenäisen kaupunkirakenteen. Kantolanniemen pohjoisranta tullee jatkossa muodostamaan keskeisen näkymän Engelinrannasta järven yli etelään.

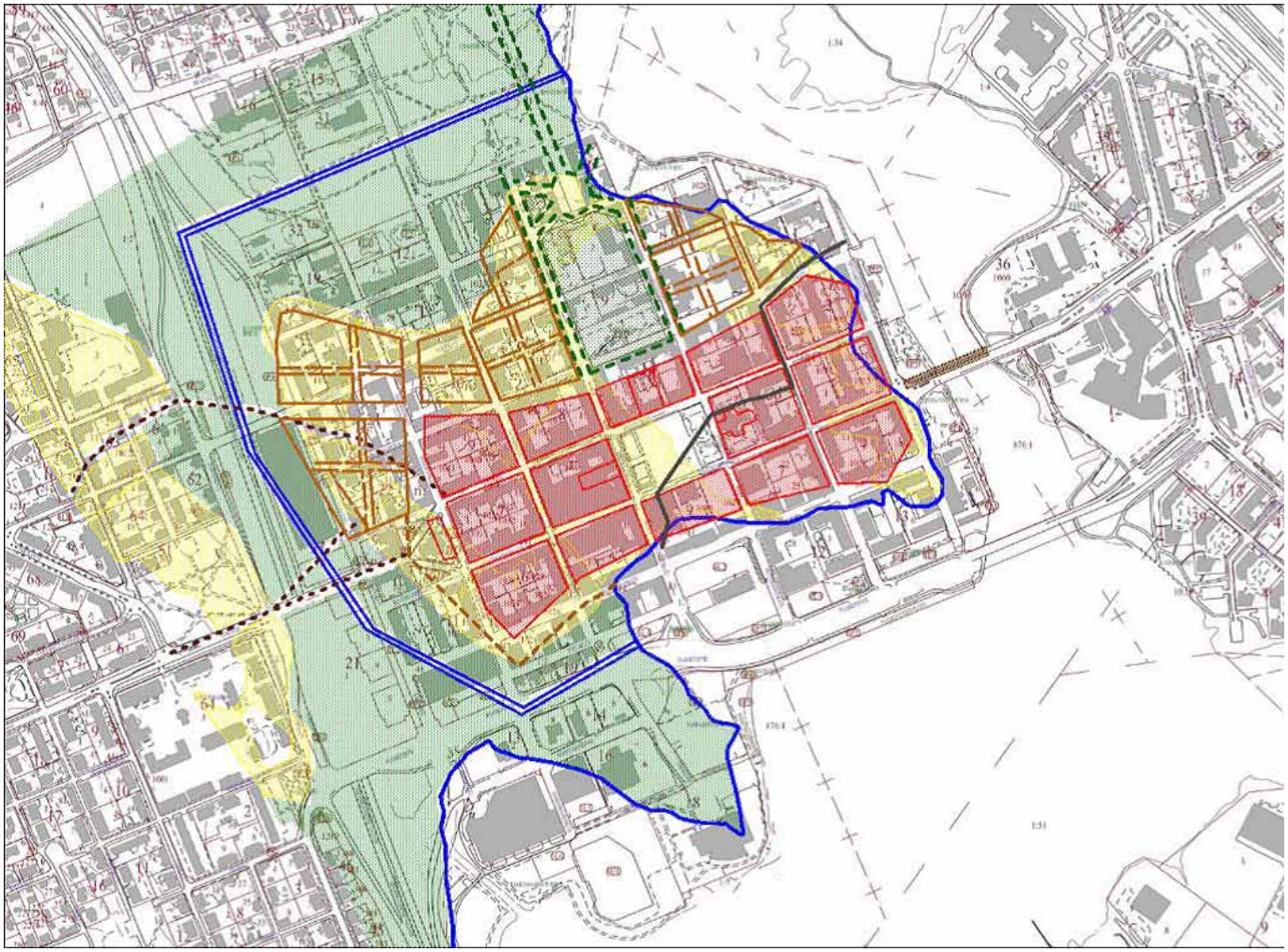
3.2. Alueen historia ja rakennuskanta

Hämeenlinna on Suomen vanhin sisämaakaupunki, joka perustettiin Pietari Brahen kenraali-kuvernöörikaudella 1639. Kaupunki sijaitse alun perin Hämeen keskiaikaisen linnan kupeessa, mutta siirrettiin vuonna 1777 linnan eteläpuolella sijaitsevalle Niementaustan mäelle Vanajaveden rantaan. Vanhaa ruutukaavakeskustaa rajasi aluksi Vanajavesi idässä ja etelässä sekä suopainanne lännessä ja pohjoisessa.

Hämeenlinnan ensimmäisessä kenraalimajuri A. M. Arbinin laatimassa kustavilaisessa asema-kaavassa vuodelta 1777 kaupunkialue oli pitkänomainen, viiden korttelin pituinen ja kolme korttelia leveä sekä pitkiltä sivuilta koverrettu ns. taljakaava. Asemakaavan laatimisen aikaan Vanajaveden ranta ulottui etelässä vajaan korttelin päähän torista ja kaavassa ranta onkin osoitettu täytettäväksi näiltä osin. Ruutukaavakeskustan ydinalueiden nykyinen korttelirakenne ja pääkatujen sijainti kaarevia osia lukuun ottamatta ovat peräisin Arbinin kaavasta. Nykyisen Hämeensaaren (Engelinrannan) paikalla on 1700-luvun lopulla ollut kapeahko niityn peittämä niemi, jota ympäröi laaja matalikko tai vesijättömaa. Sen kärjessä on sijainnut nuottahuone.

Hämeenlinnan palon jälkeen vuonna 1831 laati intendenttikonttorin päällikkö C. L. Engel uuden empire-asemakaavan, joka etelässä ulottui vielä kapean korttelin verran pidemmälle Vanajaveden päälle ja siihen oli lisätty järvelle avautuva rantatori (nyk. linja-autoaseman kenttä). 1800-luvun puolivälissä kaupungin ranta-alueita asuttivat oman kaupunginosansa muodostaneet värjärit ja karvarit, jotka työssään tarvitsivat virtaavaa vettä.

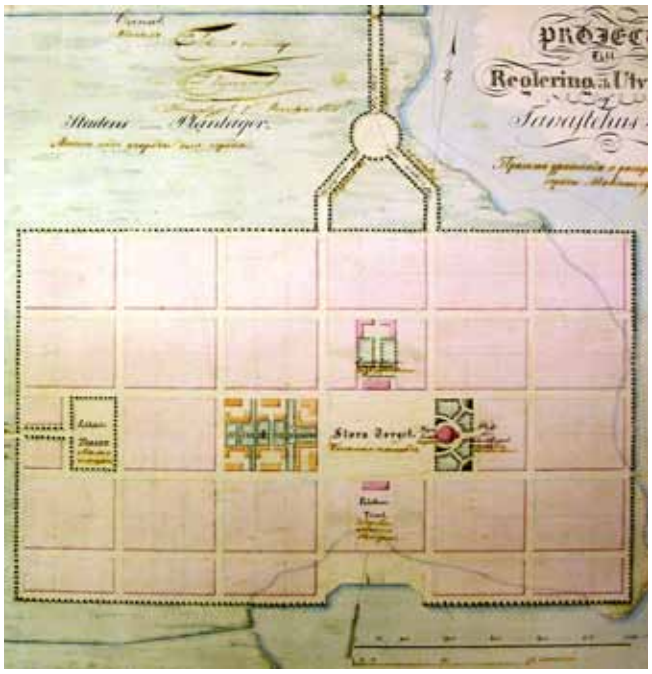
Kaupungin laajentuessa valmisti lääninarkkitehti C. A. Edelfelt vuonna 1858 uuden ja laajemman asemakaavan, jossa koko rantaviivaa on täytetty ja muotoiltu satama- ja laiturialueeksi kasvussa olevaa sisävesiliikennettä varteen. Rantatorin eteen on suunniteltu satamaallas. 1800-luvun jälkipuoliskolla kulkivat höyrylaivat ja proomut päivittäin reitillä Längelmäki – Hämeenlinna – Valkeakoski – Tampere ja kuljettivat mukanaan sekä tavaraa että ihmisiä. Rautatien Hämeenlinnan ja Tampereen välisen osuuden valmistuminen vuonna 1876 oli kuolinisku kukoistavalle laivaliikenteelle ja se väheni hetkessä huomattavasti. Kaupungin etelärantaa täytettiin 1800-luvun jälkimmäisellä puolella asemakaavojen mukaisesti ja vuoden 1892 kartasta näkyy, että



Kuva 17. 1770-luvun pellot, niityt, 1778 kaavan korttelit ja vuosien 1794 ja 1826 laajennuskorttelit nykykartalle digitoituna. Karttojen asemointi: Kulttuuriympäristöpalvelut Heiskanen & Luoto Oy, Kalle Luoto, Jari Heiskanen. 9.6.2014

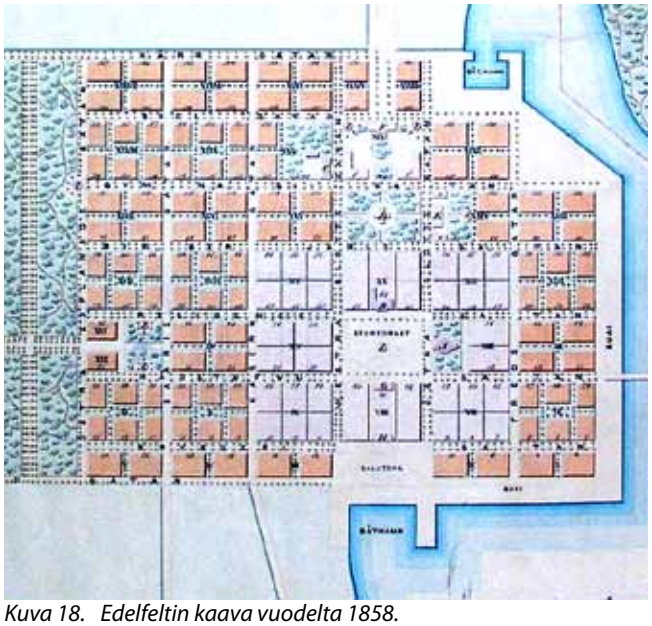
Kuva 19. Arbinin kaava vuodelta 1777.

Kuva 21. Topografiakartta vuodelta 1872.

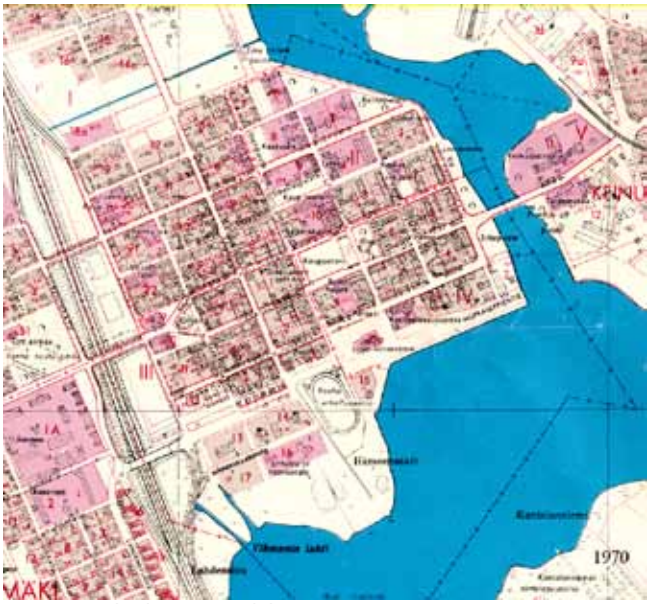


Kuva 20. Engelin kaava vuodelta 1831.

Kuva 22. Topografiakartta vuodelta 1946.



Kuva 18. Edelfeltin kaava vuodelta 1858.



Kuva 23. Yleiskartta vuodelta 1970.

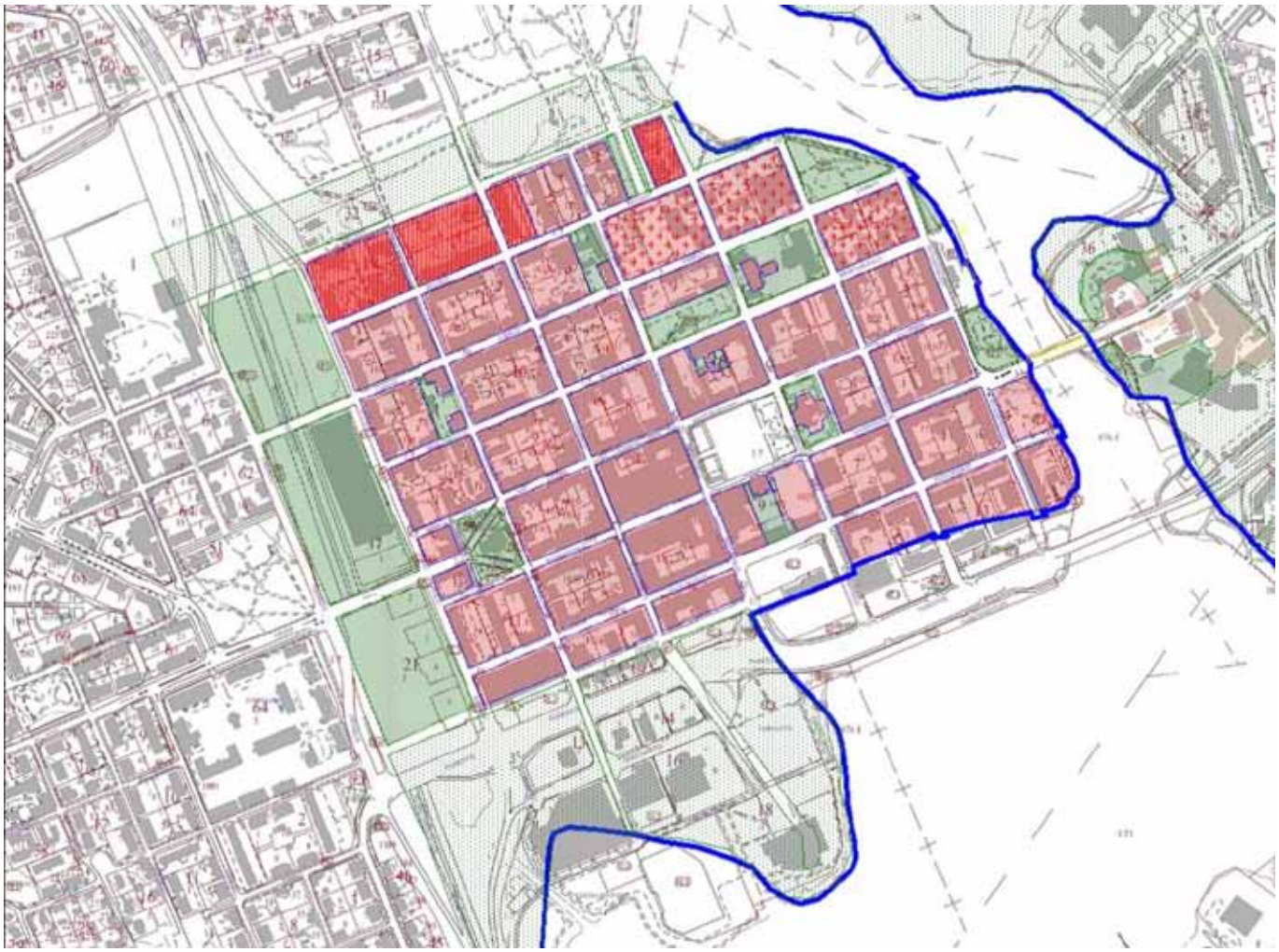
täyttöjen avulla oli muodostettu rantatori, jonka viereiset tontit ovat niin ikään laajentuneet järvelle päin.

Rantatori oli 1800-luvun lopulla yksi kaupungin kolmesta torista. Varsinaista torikauppaa harjoitettiin ruutukaavan keskellä sijaitsevalla Kauppa- eli Isotorilla, mihin maalaiset tulivat kuormineen myymään tuotteitaan. Rantatorilla myytiin pääasiassa halkoja ja heiniä, mutta vuosisadan vaihteen valokuvista päätellen osa torikaupasta oli siirtynyt myös sinne. Lisäksi Poltinaholle länteen johtavan Chaussékadun (nyk. Turuntie) varressa oli hevostori. 1910- ja 20-luvuilla oli kaupungissa vireillä hanke kauppahallin rakentamisesta Rantatorin Linnankadun puoleiselle sivulle, mutta hanke raukesi.

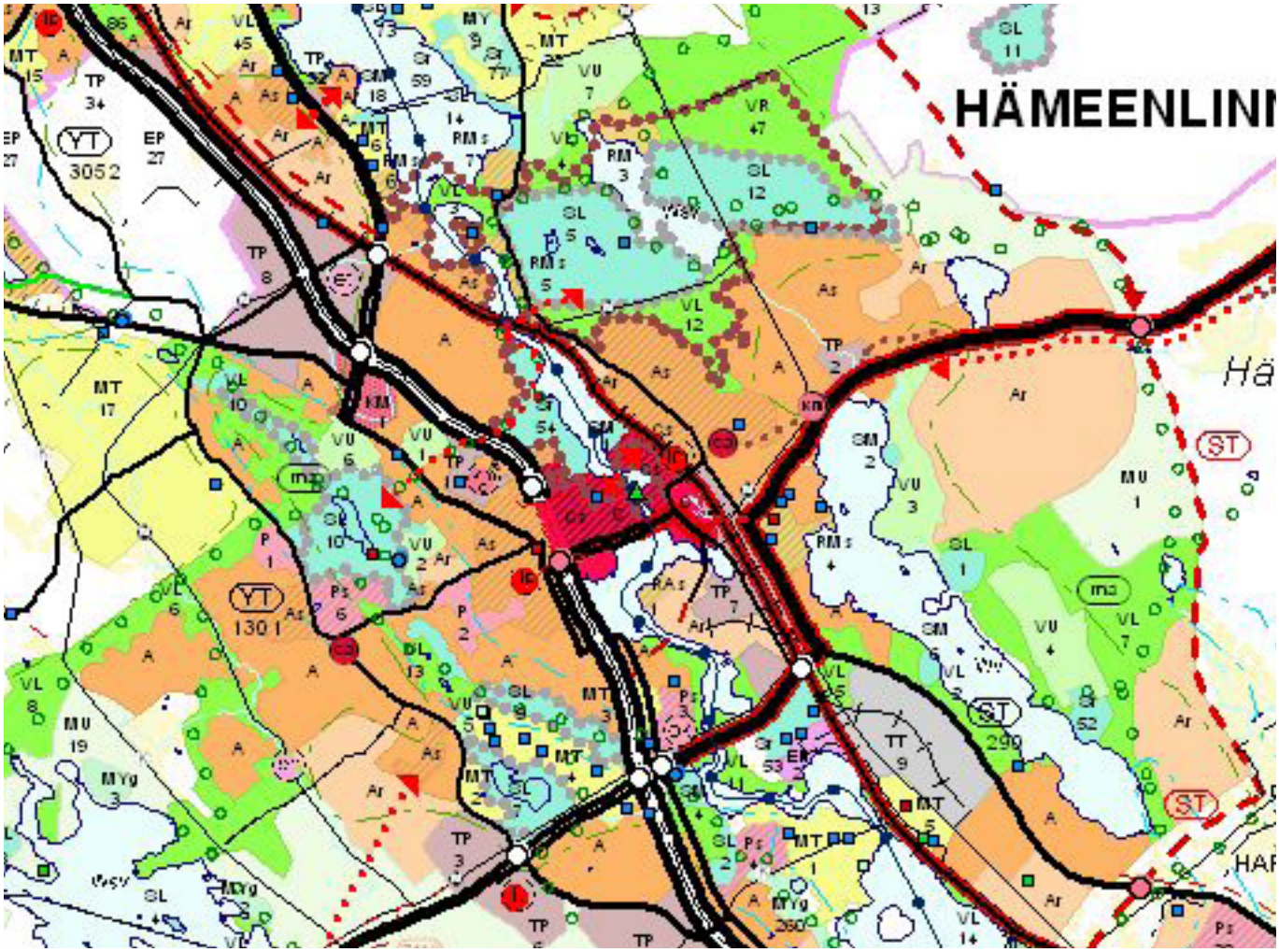
1840-luvulle saakka oli Hämeensaari kaupungin viljelysmaata, jota vuokrattiin kaupunkilaisille. 1847 alueelle perustettiin höyrymylly ja 1860-luvulla tiiliruukki, höyrysaha, höyläkone ja viinapolttimo. 1900-luvulle tultaessa oli teollisuustoiminta alueella hiipunut ja 1920-luvulla alkoi Hämeensaari kehittyä virkistysalueena, kun sinne rakennettiin urheilukenttä. Urheilu- ja nuorisotalo Hämeenkaari (Sahlberg ja Erno) valmistui urheilukentän viereen vuonna 1961 ja uimahalli (arkkitehti Einari Teräsvirta) niemen kärkeen 1970-luvun alussa. Paasikiventien rakentamisen yhteydessä vanha urheilukenttä muutettiin pysäköintialueeksi ja puistoksi ja uusi urheilukenttä rakennettiin uimahallin länsipuolelle täyttömaalle. Hämeensaaren kenttä on valaistu ja ympärivuotisessa käytössä. Sen yhteydessä on jääkiekkokaukalo ja neljä tenniskenttää. Vanajavettä kiertävä, kaupunkilaisten suosima kevyen liikenteen rantareitti kulkee Hämeensaaren rantaa pitkin.

Linja-autoliikenne pääsi Hämeenlinnan seudulla kehityksensä alkuun 1920-luvun puolivälissä. Maanteiden risteyskohtana ja Kanta-Hämeen keskuksena Hämeenlinnasta tuli alusta alkaen linja-autoliikenteen tärkeimpiä solmukohtia maakunnassa. Linja-autot pysäköivät aluksi ranta-torilla Wetterhoffin kotiteollisuusopettajaopiston edessä, kunnes ensimmäinen linja-autoasema rakennettiin torin reunaan. Liikennemäärien kasvun johdosta se korvattiin uudella, suuremmalla ja keskemmällä rantatoria sijainneella rakennuksella vuonna 1959 (Sahlberg).

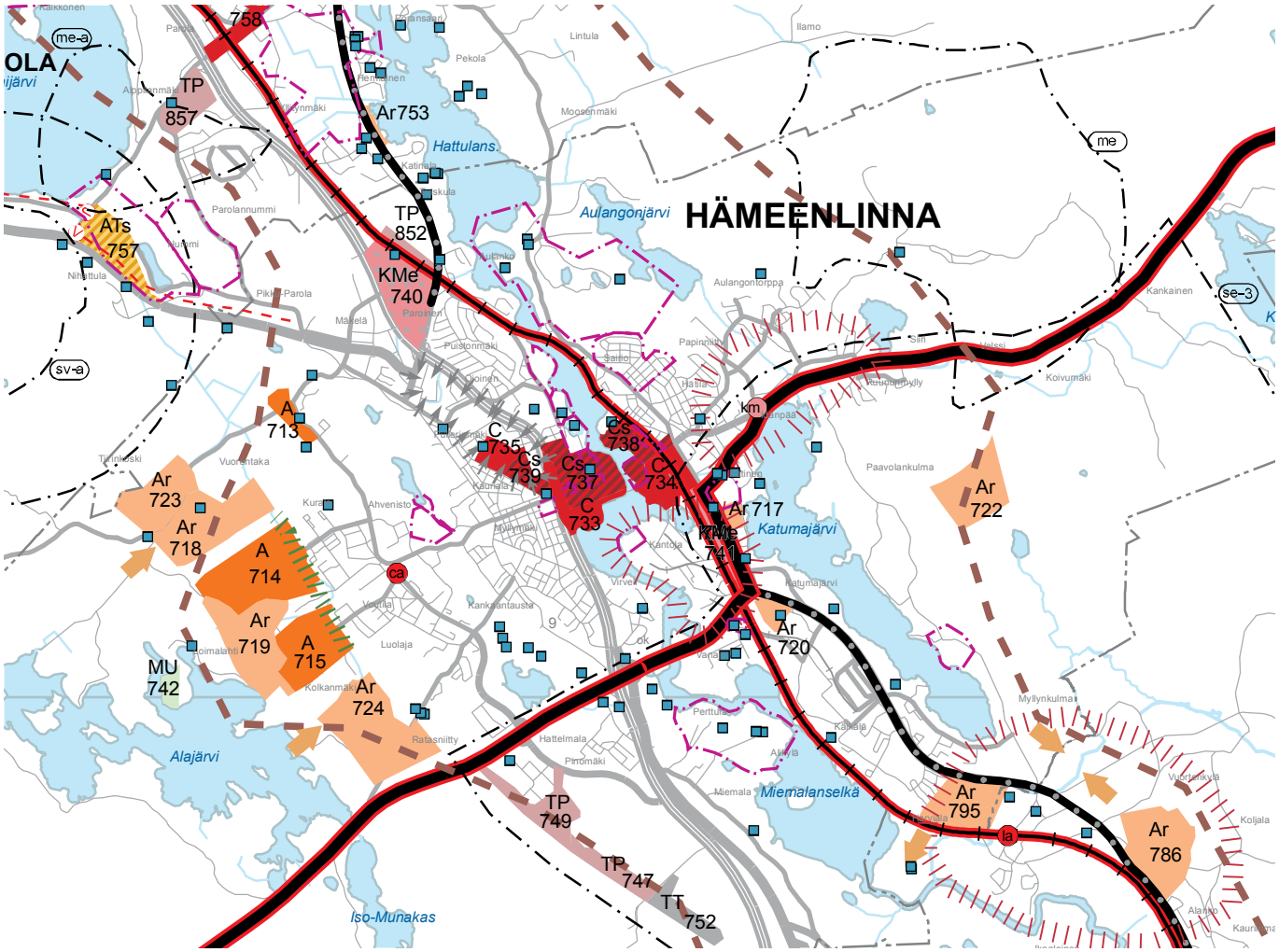
Helsinki–Tampere moottoritie rakennettiin ruutukaavakeskustan länsipuoliseen suopainanteeseen 1960-luvun alussa. Etelärannan täyttö jatkui ja vesirajaan rakennettiin uusi katu, Hopeaseppientie. Virkistystoimintojen lisäksi Hopeaseppientien länsipäähän sijoittui liiketoimintaa. Kun itäistä ja läntistä kaupunkia yhdistävän Vanajaveden vanha silta ja keskustan pääkatu ruuhkautuivat 1980-luvulla, rakennettiin rantaan Hopeaseppientien paikalle uusi kokoojakatuluokkainen rantaväylä, Paasikiventie, joka jatkui Vanajaveden yli itään pitkin uutta Hopea-seppien siltaa. Rantaa täytettiin jälleen ja kadun itäpäätä siirtämällä sijansa ver-



Kuva 24. Vuoden 1887 asemakaavan muutokset kortteleihin nykykartalle digitoituna.
Karttojen asemointi: Kulttuuriympäristöpalvelut Heiskanen & Luoto Oy, Kalle Luoto, Jari Heiskanen. 9.6.2014



Kuva 25. Ote Kanta-Hämeen maakuntakaavasta (vahv. VN 28.9.2006). 1:100 000.



Kuva 26. Ote vaihemaakuntakaavasta 1 (vahv. 2.4.2014). 1:100 000

ran järven suuntaan saatiin lisää korttelimaata ruutukaavakeskustan puolelle. Uusi katulinjaus halkoi vanhaa urheilukenttää, joka siirrettiin vesijättö- ja täytemaalle lähemmäs Hämeensaaren kärkeä. Paasikiventie erotti ruutukaavakeskustan toiminnallisesti ja visuaalisesti Vanajavedestä ja Hämeensaaren virkistysalueesta ja rupesi hallitsemaan rantamaisemaa. Hämeensaari on sijaintinsa, liikenneyhteyksien ja historiallisen kehityskulun myötä mieltynyt kaupungin laidaksi ja sinne on nykyisellään ohjautunut toimintoja, jotka luovat alueelle huoltoasemineen ja automarketteineen laitakaupunkimaista leimaa.

3.3. Suunnittelutilanne

3.3.1. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Osayleiskaavaa koskee useita erityistavoitteita.

Eheytyvään yhdyskuntarakenteeseen ja elinympäristön laatuun liittyviä erityistavoitteita ovat:

- Alueidenkäytön suunnittelussa uusia huomattavia asuin-, työpaikka- tai palvelutoimintojen alueita ei tule sijoittaa irralleen olemassa olevasta yhdyskuntarakenteesta. Vähittäiskaupan suuryksiköt sijoitetaan tukemaan yhdyskuntarakennetta.
- Taajamia kehitettäessä on huolehdittava siitä, että viheralueista muodostuu yhtenäisiä kokonaisuuksia.
- Alueidenkäytössä on varattava riittävät alueet jalankulun ja pyöräilyn verkostoja varten sekä edistettävä verkostojen jatkuvuutta, turvallisuutta ja laatua.
- Yleiskaavoituksessa on varauduttava lisääntyviin myrskyihin, rankkasateisiin ja taajamatulviin.
- Alueidenkäytön suunnittelussa on otettava huomioon alueen maa- ja kallioperän soveltuvuus suunniteltuun käyttöön. Pilaantuneen maa-alueen puhdistustarve on selvitettävä ennen ryhtymistä kaavan toteuttamistoimiin.
- Alueidenkäytössä on ehkäistävä melusta ja ilman epäpuhtauksista aiheutuvaa haittaa ja pyrittävä vähentämään jo olemassa olevia haittoja.
- Alueidenkäytössä tulee edistää energian säästämistä sekä uusiutuvien energialähteiden ja kaukolämmön käyttöedellytyksiä.

Kulttuuri- ja luonnonperintöön, virkistyskäyttöön ja luonnonvaroihin liittyviä erityistavoitteita ovat:

- Alueidenkäytössä on varmistettava, että valtakunnallisesti merkittävät kulttuuriympäristöjen ja luonnonperinnön arvot säilyvät. Viranomaisten laatimat valtakunnalliset inventoinnit otetaan huomioon alueidenkäytön suunnittelun lähtökohtina.

Toimiviin yhteysverkostoihin ja energiahuoltoon liittyviä erityistavoitteita ovat:

- Alueidenkäytössä on edistettävä matka- ja kuljetusketjujen toimivuutta ja turvattava edellytykset julkiselle liikenteelle sekä eri liikennemuotojen yhteistyön kehittämiselle. Alueidenkäytön suunnittelussa on varattava riittävät alueet tavara- ja henkilöliikenteen terminaalien ja matkakeskusten toimintaa ja kehittämistä varten.

Osayleiskaava ei ole ristiriidassa valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden kanssa. Alueella on hyvät edellytykset asuntotuotannolle sekä keskustahakuisille palveluille ja kaupalle. Alue liittyy olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen sekä olemassa olevaan viher-, kävely- ja pyöräilyverkostoon. Valtakunnallisesti arvokas maisema-alue otetaan huomioon rannan läheisyyden maankäytössä ja kaupunkikuvassa.

Osayleiskaavan toteuttaminen mahdollistaa kantakaupungin rankkasateisiin liittyvien tulvien nykyistä paremman hallinnan. Alueen pilaantuneet maat ja rakennettavuus selvitetään ennen toteuttamisen aloittamista. Osayleiskaavoituksessa on huomioitu valtatie 3:n ja Paasikiventien liikenteen aiheuttama melu ja hiukkaspäästöt. Engelinrannan osayleiskaavan yksi tavoite on edistää energia säästämistä sekä uusiutuvien energialähteiden ja kaukolämmön käyttöedellytyksiä. Kaava mahdollistaa lisäksi linja-autoliikenteen matkakeskuksen toteuttamisen.

3.3.2. Maakuntakaava

Kanta-Hämeen maakuntakaava on vahvistettu valtioneuvostossa 28.9.2006. Kaava on saanut lainvoiman Korkeimman Hallinto-oikeuden päätöksellä 28.12.2007.

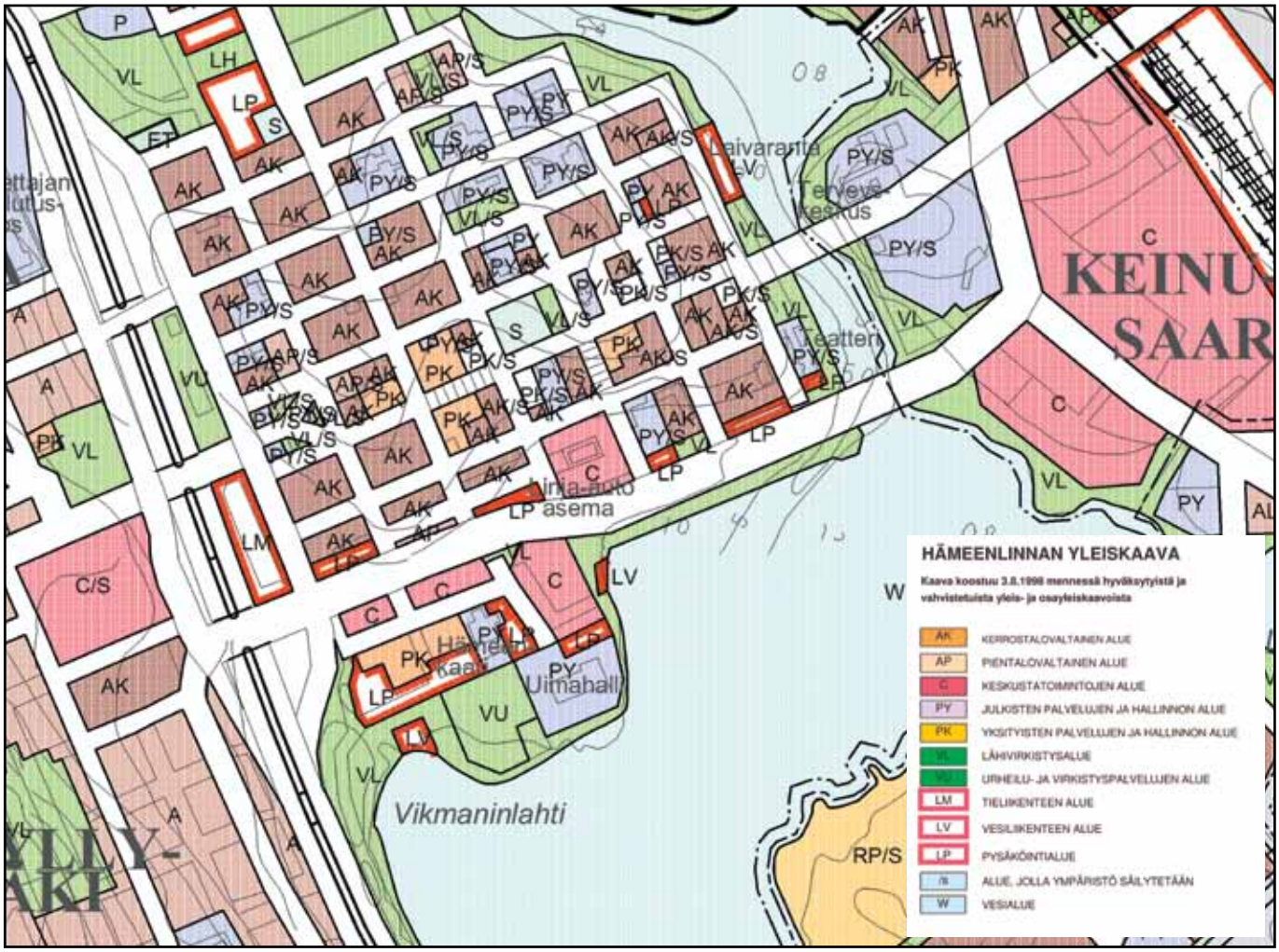
Maakuntakaavassa Engelinranta on merkitty keskustatoimintojen alueeksi (C). Linja-autoaseman ympäristö on merkitty keskustatoimintojen alueeksi, jolla on arvokasta rakennettua kulttuuriympäristöä (Cs). Paasikiventie on lisäksi merkitty kaksiajorataiseksi pääkaduksi.

3.3.3. 1. vaihemaakuntakaava

Ympäristöministeriö on 2.4.2014 vahvistanut Kanta-Hämeen 1. vaihemaakuntakaavan, joka keskittyy alueja yhdyskuntarakenteen, asumisen ja elinkeinotoimintojen sekä liikennejärjestelmän ja teknisen huollon palvelujen kehittämiseen. Kaava täydentää vuonna 2006 vahvistettua kokonaismaakuntakaavaa. Kaavassa Engelinranta on merkitty keskustatoimintojen alueeksi (C). Linja-autoaseman ympäristö on merkitty keskustatoimintojen alueeksi, jolla on arvokasta rakennettua kulttuuriympäristöä (Cs).

3.3.4. 2. vaihemaakuntakaava

Hämeen liiton maakuntavaltuusto päätti maakuntakaavan uudistamisen toisen vaiheen käynnistämisestä 28.11.2011. Valmisteltavassa 2. vaihemaakuntakaavassa keskitytään erityisesti liikenteen ja luonnonvarojen aihealueisiin. 2. Vaihemaakuntakaavan luonnos oli nähtävillä 3.2–7.3.2014. Kaavaluonnoksessa suunnittelualueelle ei kohdistu kaavamerkintöjä.



Kuva 27. Hämeenlinnan yleiskaava

Kuva 28. Ajantasa-asemakaava

3.3.5. Yleiskaava

Keskustan ja kehävyöhykkeen osayleiskaavassa 1991 alue on merkitty keskustatoimintojen (C), julkisten palvelujen ja hallinnon (PY), yksityisten palvelujen ja hallinnon alueiksi (PK) sekä pysäköinti-, lähivirkistys- ja urheilualueiksi (LP, VL ja VU).

3.3.6. Asemakaava

Osayleiskaava-alueella on voimassa asemakaavat vuosilta 1968–1994. Voimassa olevissa asemakaavoissa Engelinrannan eteläosa on osoitettu pääasiassa urheilulle ja sen lisäksi Paasikiventien varteen on merkitty liikerakennusten ja huoltoasemien korttelialueita. Paasikiventien pohjoispuolelle on osoitettu pysäköintialueita, linja-autoasema ja puistoa.

Engelinrannan asemakaavoissa osoitetaan rakennusoikeutta urheilukäyttöön 11 500 k-m2 ja kaupalle (huoltoasemat ja liiketilat) 24 000 k-m2. Toteutunut rakennusoikeus on rekisteritietojen mukaan 7 300 k-m2 (urheilutilat) ja 16 500 k-m2 (kaupan tiloja).

3.3.7. Muut suunnitelmat, päätökset ja selvitykset

Hämeenlinnan asunto-ohjelma

Kaupunginvaltuusto hyväksyi Hämeenlinnan asunto-ohjelman 9.6.2014. Asunto-ohjelma liittyy Hämeenlinnan kaupunkistrategian päämäärään hyvä ympäristö ja kestävä kaupunkisuunnittelu. Asunto-ohjelmassa määritellään kaupungin asuntopolitiikan yleiset periaatteet ja tavoitteet. Hämeenlinnan asunto-ohjelman linjaukset noudattavat koko maan asuntopoliittisen toimenpideohjelman periaatteita. Ohjelma perustuu maankäytön suunnittelun ja Kaupunkitutkimus TA:n yhdessä laatimaan väestöennusteeseen, joka pääpirteissään vastaa Tilastokeskuksen aiemmin tekemiä ennusteita.

Ohjelman tavoitteet ovat:

- Tonttimaan saatavuuden turvaaminen erityisesti elinkeinoelämän tarpeisiin (yritysten määrän kasvattaminen)
- Asukkaiden määrän kasvattaminen, monipuolisen asumisen tukeminen ja hyvän asuinympäristön luominen
- Energiatehokkuuden ja olemassa olevan palvelurakenteen huomioiminen asuntorakentamisessa (kestävä elämätapa)

Engelinrannan kehittäminen kerrostaloasumisen alueena on yksi tavoitteen kaksi toimenpiteistä. Keskustassa rakennuskanta on kokonaisuudessaan keskimääräistä vanhempaa ja kerrostalovaltaista ja täten asunnot keskimääräistä pienempiä, samoin asuntokunnat ovat yleensä pieniä yhden tai kahden asunnon asuntokuntia. Keskustan uusiin kerrostaloihin muuttaa nykyisin pääosin iäkkäämpää väestöä. Keskustan asuntokanta ja asujaimisto tulee olla monipuolista. Keskustan vanhojen kerrostalojen asunnot ovat perinteisesti kooltaan pieniä. Tulevaisuudessa kerrostaloasumisen monipuolistamiseksi tulee tarjota myös kooltaan suurempia asuntoja. Asuntojen hallintamuotojen tulee olla monimuotoisia. Tulisi pyrkiä erihintaisten asuntojen tarjontaan myös keskusta-alueella.

Kaupungin kasvun myötä on syytä osoittaa keskustan tuntumasta aikaisempaa korkeampia tonttitehokkuuksia. Keskustan lähialueille osoitettu asuinrakentaminen on joko kerrostalorakentamista tai tiivistä pientalorakentamista. Kaikkialla kaupungissa on syytä huolehtia kaupunkirakenteen monipuolisuudesta, yksipuolisia asuntoalueita on vältettävä.

Hämeenlinna – Asumiskaupunki

Hämeenlinnan asumisen laadullisia tavoitteita kirjattiin vuonna 2007 valmistuneeseen Hämeenlinna – Asumiskaupunki -raporttiin. Asumiskaupunkihankkeen kokonaistavoitteena oli kestävän kehityksen mukaisen kaupunkirakenteen luominen siten, että samalla edistetään kaupungin kilpailukykyisyyttä ja luodaan edellytykset hyvän asuinympäristön syntymiselle. Kaupungin kilpailukyvyn säilyttämisen kannalta on tärkeää, että vanhojen korkealuokkaisten asuntoalueiden vaalimisen lisäksi kaupunkiin rakennetaan tasaisesti houkuttelevia, vetovoimaa vahvistavia uudiskohteita. Asuntotuotannon tarjontaa tulee monipuolistaa ja asukkaiden vaikuttamismahdollisuuksia lisätä.

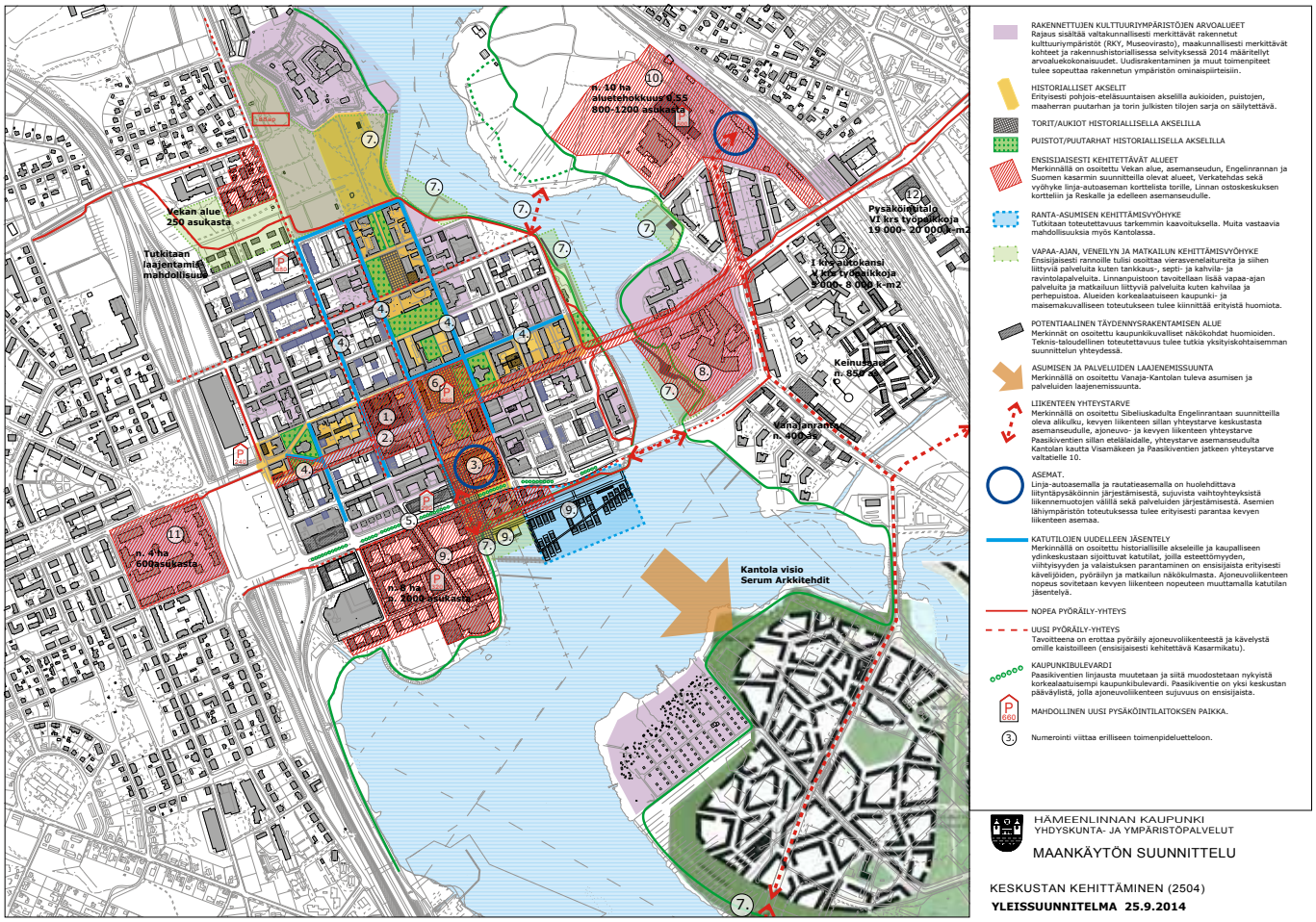
Tuotannon tulisi aiempaa paremmin pystyä toteuttamaan ekologisia periaatteita ja myös vastata niitä toiveita, joista asumisen ja arjen unelmat koostuvat. Tavoitteeksi on nostettu kiinnostava, elävä, valtakunnallisesti (osittain jopa kansainvälisesti) ainutlaatuinen elinympäristö. Asumiskaupunkihanke toteutettiin ennen vuoden 2009 kuntaliitoksia, mutta hankkeessa nostetut teemat ovat ajankohtaisia edelleen.

Hämeenlinnan tunnistettavia vetovoimatekijöitä asumisen näkökulmasta ovat:

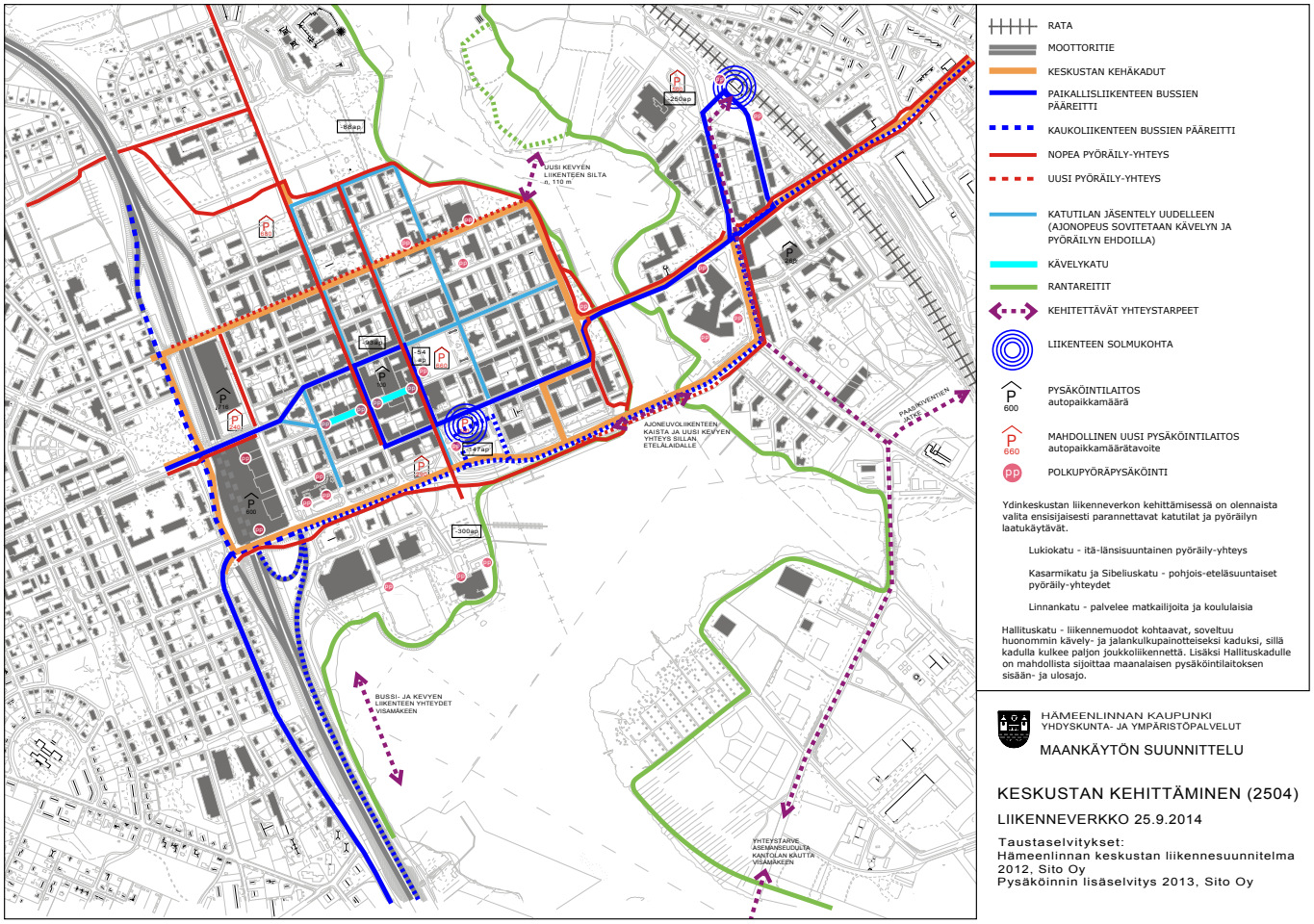
- Historiallinen perintö (esim. linna, esihistorialliset löydöt, ruutukaavakeskusta,…)
- Hyvä saavutettavuus (raide- ja kumipyöräliikenteen pääväylät)
- Korkealuokkainen luonnonympäristö (rikas maisemarakenne, lyhyet etäisyydet, Kansallinen kaupunkipuisto)
- Erilaiset sosiologiset tekijät (esim. liikunta- ja harrastusmahdollisuudet, monipuolinen elinkeinoelämä, omaleimaiset asuinalueet,...)

Kantakaupungin uusi yleiskaava

Hämeenlinnan kantakaupungin maankäyttö- ja rakennuslain mukaisen oikeusvaikutteisen yleiskaavan laatiminen on vireillä. Yleiskaavan taustaselvityksiä sekä yleiskaavan ohjelmointia on valmisteltu rinnan Engelinrannan osayleiskaavan kanssa. Kantakaupungin yleiskaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelma on ollut yhdyskuntalautakunnan käsiteltävänä 20.1.2015



Kuva 29. Keskustavision yleissuunnitelma 25.9.2014.



Kuva 30. Keskustavisio, liikenneverkko 25.9.2014.

ja se saatetaan nähtäville samaan aikaan Engelinrannan osayleiskaavaehdotuksen kanssa. Keskustavisio, HHT-rakennemallityö ovat osa yleiskaavan selvityksiä. Päätavoitteena on kantakaupungin ja sitä kautta koko Hämeenlinnan elinvoimaisuuden vahvistaminen. Kaavan tavoitteena on lisäksi:

- kehittää alueen liikennejärjestelmää tukemaan kaupungin kasvua turvaamalla hyvät ajoneuvoliikenneyhteydet sekä parantamalla joukkoliikenteen, polkupyöräilyn ja jalankulun mahdollisuuksia
- parantaa kantakaupungin palveluverkkoa
- vahvistaa keskustan elinvoimaisuutta laajentamalla keskustaksi miellettävää aluetta sekä selkeyttää kaupan rakennetta keskustassa ja sen tuntumassa
- olemassa olevan yhdyskuntarakenteen tiivistäminen sekä muuttuvien alueiden osoittaminen uuteen käyttöön
- kaupunkirakenteen hallittu laajentaminen
- tärkeimpien virkistysreittien osoittaminen ja niiden kytkeminen toisiinsa
- eri hankkeiden tarkoituksenmukainen ajoittaminen.

Osayleiskaavassa keskitytään erityisesti liikenteeseen sekä kaupallisiin ja muihin palveluihin. Yleiskaava on tarkoitus toteuttaa jatkuvapäivitteisenä. Osayleiskaavassa on tavoitteena koota yhdeksi kokonaisuudeksi vuosien varrella erilaisilla strategioilla ja linjauksilla ohjatut kaupunkirakenteen muutokset sekä eri muutosalueille tehdyt osayleiskaavat. Tavoitteena on mahdollistaa maankäytön kokonaisuuden hallinta tulevan asemakaavoituksen pohjaksi.

Keskustavisio 2014 (Yleiskaavan taustaselvitys)

Hämeenlinnan keskustavisiota on laadittu Engelinrannan osayleiskaavan kanssa samaan aikaan. Visio valmistui vuoden 2014 aikana. Keskustavisiota on laadittu Hämeenlinnan kaupungin maankäytön suunnittelun yksikössä yhteistyössä yksityisen sektorin kanssa. Keskustavisio on keskustan strateginen suunnitelma, joka toimii lähtötietona tulevan yleiskaavan ja asemakaavamuutosten laadinnassa. Työn laadinnassa huomioidaan keskustan liepeillä vireillä olevista hankkeista keskustaan vaikuttavat reunaehdot kuten liikenne- ja pysäköintitarpeet, palvelujen saavutettavuus ja elinkeinotoiminnan edellytykset. Keskustavision tavoiteaikataulun mukaan visiosta päätetään syksyllä 2014.

HHT-vyöhykkeen rakennemallityö (Yleiskaavan taustaselvitys)

Rakennemallityössä tarkastellaan Suomen kasvukäytävän (aiemmin HHT-kasvukäytävä) osaa, joka sijoittuu Hämeenlinnan kaupungin sekä Hattulan ja Janakkalan kuntien alueelle. Tarkastelussa on keskitytty erityisesti suunnittelualueen kuntien rajapintojen sekä alueellisten solmukohtien maankäytön kysymyksiin. Rakennemallin laatiminen alueelle on ajankohtaista keväällä 2013 aloitetun kasvukäytävän kehittämistyön ja kuntarakenneuudistusprosessin vuoksi. Seudullisen yhteistyön tarve on korostunut alueella, joka on hallinnollisesti pilkkoutunut useaan osaan. Rakennemalli on suunnittelualueen kuntien yhteinen maankäyttöstrategia. Rakennemallin tarkoituksena on kuitenkin määritellä tavoitteita ja suuntaviivoja tuleville kaavoitustöille.

Seutukeskukseksi osoitettuun Hämeenlinnaan keskittyy monipuolisesti erikoiskauppaa, työpaikkoja (toimisto), julkisia ja yksityisiä palveluja sekä kulttuuri- ja vapaa-ajanpalveluja. Maankäyttö on tiivistä ja tarjolla on monipuolisia asumisratkaisuja. Seutukeskuksessa on mahdollista asioida eri kulkumuodoilla ja nopeat junayhteydet etelään ja pohjoiseen tekevät siitä helposti saavutettavan pidemmänkin etäisyyden päästä. Olemassa oleva, tiivis kaupunkimainen rakentaminen keskittyy nykyään pääasiassa Hämeenlinnan keskustan alueelle. Myös jatkossa Hämeenlinnan keskustaa on tarkoitus kehittää kaupunkimaisena ydinalueena, joka tarjoaa monipuolisesti erilaisia asumismahdollisuuksia. Erityisesti keskusta tarjoaa kerrostaloasumista sekä pieniä asuntoja ja vuokra-asuntoja. Keskusta-asumisessa on huomioitava kuitenkin monipuolisuus. Nykytrendin mukaisesti esimerkiksi nuoret perheet saattavat hakeutua kaupungin keskustaan asumaan, joten myös tilavampia asuntoja tulisi olla tarjolla. Keskustan kehittämisalueita ovat mm. Engelinranta, Vanajanranta, Varikonniemi, Asemanseutu sekä varsinainen ruutukaavakeskusta.

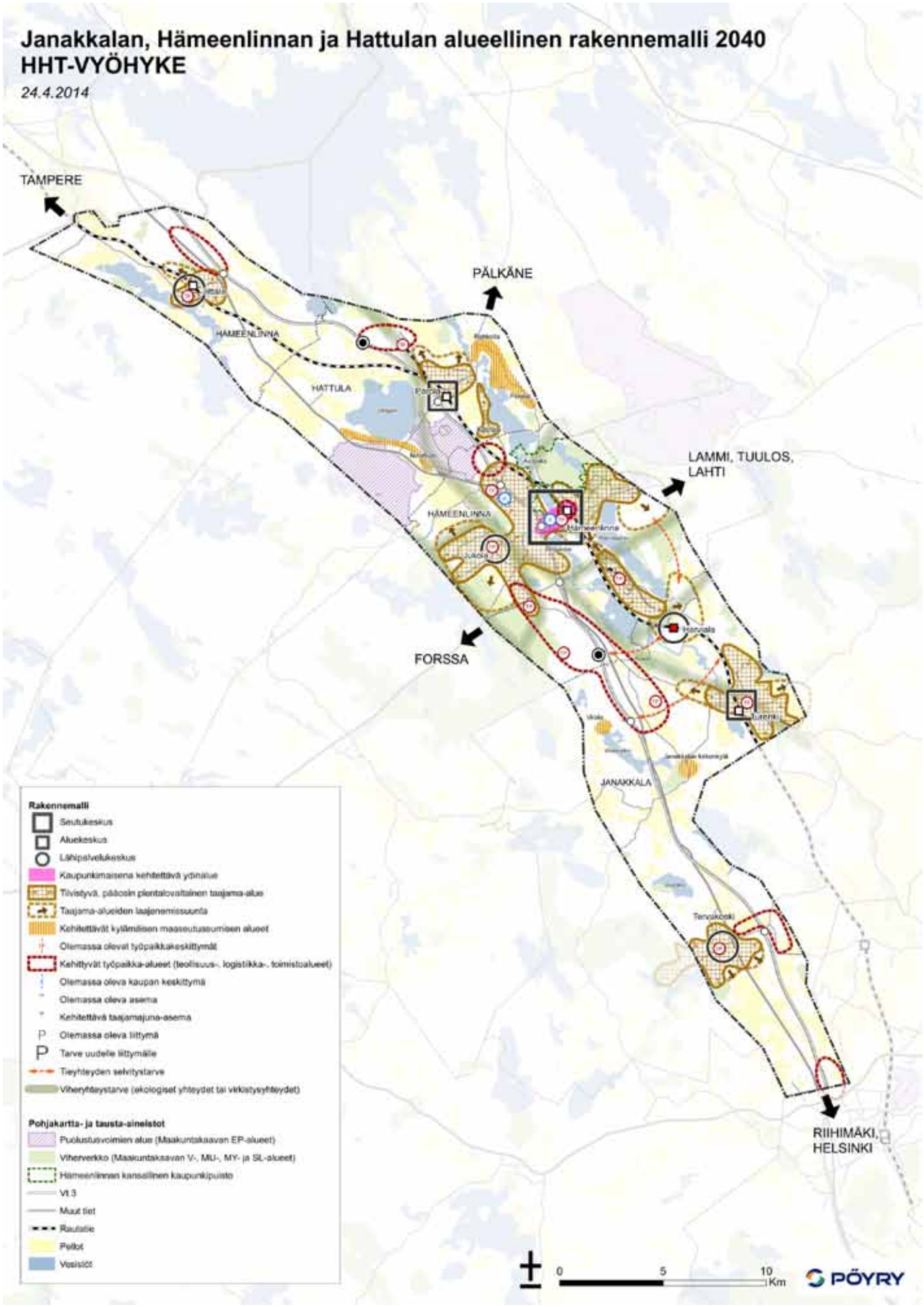
Maankäytön suunnittelun linjaukset 2014

Kaupunginvaltuusto on hyväksynyt maankäytön suunnittelun linjaukset kantakaupungin yleiskaavan lähtökohdiksi 9.2.2015. Linjauksissa keskeistä Engelinrannan osalta on, että yleiskaavatyön lähtökohtina:

- Suomen kasvukäytävä on nostettu entistä selvemmin esiin.
- Hämeenlinnan keskustan merkitystä seutukeskuksena on korostettu.
- Keskustan linjauksia on tarkistettu vastaamaan Keskustavision päivitystä.
- Linjauksissa on korostettu aiempaa enemmän tiivistämisen ja täydennysrakentamisen merkitystä sekä liikenteen, maankäytön ja palveluiden yhteensovittamista.
- Kerrostalojen osuutta asuntorakentamisessa on kasvatettu samalla kuin omakotitalotonttien kokotavoitteita on pienennetty.
- Pyöräilyn kehittämisen merkitystä on korostettu.

Rakennusjärjestys

Kaupunginvaltuusto on hyväksynyt Hämeenlinnan kaupungin rakennusjärjestyksen 10.12.2012 ja se on tullut voimaan 24.1.2013. Rakennusjärjestystä nouda-



Kuva 31. HHT-vyöhykkeen rakennemallityö, rakennemallikartta 24.4.2014. Pöyry Oy.

tetaan asemakaavaa toteutettaessa siltä osin kuin asemakaava ei toisin määrä.

Rakennuskiellot

Alueella ei ole rakennuskieltoja.

Pohjakartta

Hämeenlinnan kaupunki on laatinut pohjakartan vuonna 1997. Alueella on tehty tarpeellisia maastomittauksia ja alueen korkeuskäyrät on uudistettu vuonna 2014. Rakennus- ja kiinteistötiedot ovat vuodelta 2015.

Selvitykset

Liikenne- ja meluselvitykset

- Hämeenlinnan Engelinrannan osayleiskaavan liikenneselvitys. Sito 2015.
- Hämeenlinnan keskustan liikennesuunnitelma, Raportti 2012 (kv 10.6.2013)
- Hämeenlinnan liikenneverkkoselvitys, Tavoiteverkko ja yhteystarpeet. Sito 2013.
- Engelinrannan alueen melutarkastelu. Sito 2015.
- Hämeenlinnan ydinkeskustan länsireunan asemakaavoituksen ja moottoritien kattamisen meluselvitys 2007 (Suunnittelukeskus Oy)
- Melutilanteen perusselvitys, Hämeenlinna. Hämeenlinnan seudun kansanterveystyön kuntayhtymä ympäristöosasto, Hannu Lukkarinen 2000.

Energia- ja teknologiaselvitykset

- Hämeenlinnan Engelinrannan energiakaava 15.1.2013 (Bionova).
- Teknologiaselvitys 2.11.2012 (IJI / CLEEN Oy)

Maaperäselvitykset, pilaantuneiden maiden selvitykset ja hulevesiselvitykset

- Engelinrannan investointi-, kannattavuus- ja tuottolaskelmat kunnan ja sijoittajan näkökulmasta sekä riskianalyysit ja kaavoituksen vaihtoehtojen laadinta. FCG Oy, Hadrianus Oy ja Rapal Oy 2015.
- Engelinranta, pilaantuneisuustutkimuksen tulokset. Tutkimusraportti. Sito 2015.
- Vanajaveden sedimenttitutkimus Vanajavesikeskus ja Hämeen ELY-keskus 2015.
- Sedimentin pilaantuneisuuden tutkimusraportti. Sito 2014.
- Engelinrannan maaperä- ja pohjavesitutkimus sekä riskinarvio 15.8.2013 (Pöyry)
- Engelinrannan hulevesisuunnitelma. Sito 2015.
- Hämeenlinnan kaupungin hulevesistrategia. Hämeenlinnan ympäristöjulkaisuja 1. Jutila Heli, 2009.
- Hämeenlinnan Engelinranta, Hulevesiselvitys 31.12.2013 (Ramboll)

Kuva 32. Ilmakuva vuodelta 2013.

Kuva 33. Linja-autoasema.

Kuva 34. Paasikiventie.

Kuva 35. Nykyinen alikulku.

Kuva 36. Paasikiventie.

Kuva 37. Paasikiventien pysäköintkenttä.

Kuva 38. Rantatorin alueen puustoa.

Kuva 39. Rantakasvillisuutta.

Luontoselvitykset

- Kuuden asemakaava-alueen luontoselvitykset 2013 (liito-orava, viitasammakko, linnusto ja lepakko) Faunatica (25.11.2013)
- Engelinrannan kasvillisuustarkastus kesällä 2013. Hämeenlinnan kaupunki 2013.

Kaupalliset selvitykset

- Hämeenlinnan kaupallinen selvitys ja keskustan rakenne 2006 (Santasalo)

Maisemaselvitykset ja historialliset selvitykset

- Valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet. Ympäristöministeriö, ympäristönsuojeluosasto, mietintö 66/1992.
- Valtakunnallisesti arvokkaiden maisema-alueiden päivitysinventointi; Maaseudun kulttuurimaisemat ja maisemanähtävyydet, Ehdotus Kanta-Hämeen ja Päijät-Hämeen valtakunnallisesti arvokkaiksi maisema-alueiksi, Hämeen valtakunnallisesti arvokkaiden maisema-alueiden päivitysinventointi 2011. Katriina Koski.
- Hämeenlinnan rakennushistoriallinen selvitys, Kaupunkisuunnittelu ja rakentaminen keskustassa ja Keinusaaressa 1778–2014. Kulttuuriympäristöpalvelut Heiskanen & Luoto Oy (9.6.2014)
- Hämeenlinnan linja-autoaseman rakennushistoriallinen selvitys. Tmi Lauri Putkonen (23.3.2012)

3.4. Alueen ja ympäristön nykytilanne

3.4.1. Maisema ja kaupunkikuva

Engelinranta sijainti on maisemallisesti hyvin keskeinen, sillä alue jatkaa historiallisen keskustan ruutukaava-aluetta etelään kohti Vanajavettä. Vanajaveden laakso taasen on valtakunnallisesti arvokas maisema-alue. Engelinranta sijaitsee näiden kahden erilaisen maisematyypin rajalla ja tulee muodostamaan kaupungin uuden julkisivun Helsingin suunnalta saapuville.

Hämeen linnan eteläpuolelle siirretty kaupunki sijoitettiin vesistöjen ja kosteikon rajaamalle niemelle. Asemakaavoitettu ruutukaava-alue oli ja on edelleen saaren kaltainen, tiivis ja selkeärajainen maiseman kiintopiste. Historiallinen ruutukaava-alue on edelleen hahmotettavissa niin kaupungin sisältä kuin ulkopuoleltakin. Suurmaisemassa näkymät keskustaa kohti ovat tunnistettavat ja selkeät lähestymisteiltä, rautatieaseman suunnasta ja vesistöstä käsin.

Hämeenlinnan nykyinen ruutukaava pohjautuu pääosin vuoden 1832 asemakaavaan. Carl Ludvig Engelin suunnittelema kaava noudatti 1800-luvun alkupuolen empiretyyliä. Vuosisadalle tyypillisesti Engelin kaavassa ja sitä seuranneissa laajennuskaavoissa korostuivat puistoalueet, jotka ovat nykykaupungissa verraten hyvin säilyneet keskustan koillisosassa ja Rantapuistossa. Kolme eriroolista toriaukiota jäsentävät edelleen kaupunkitilaa.

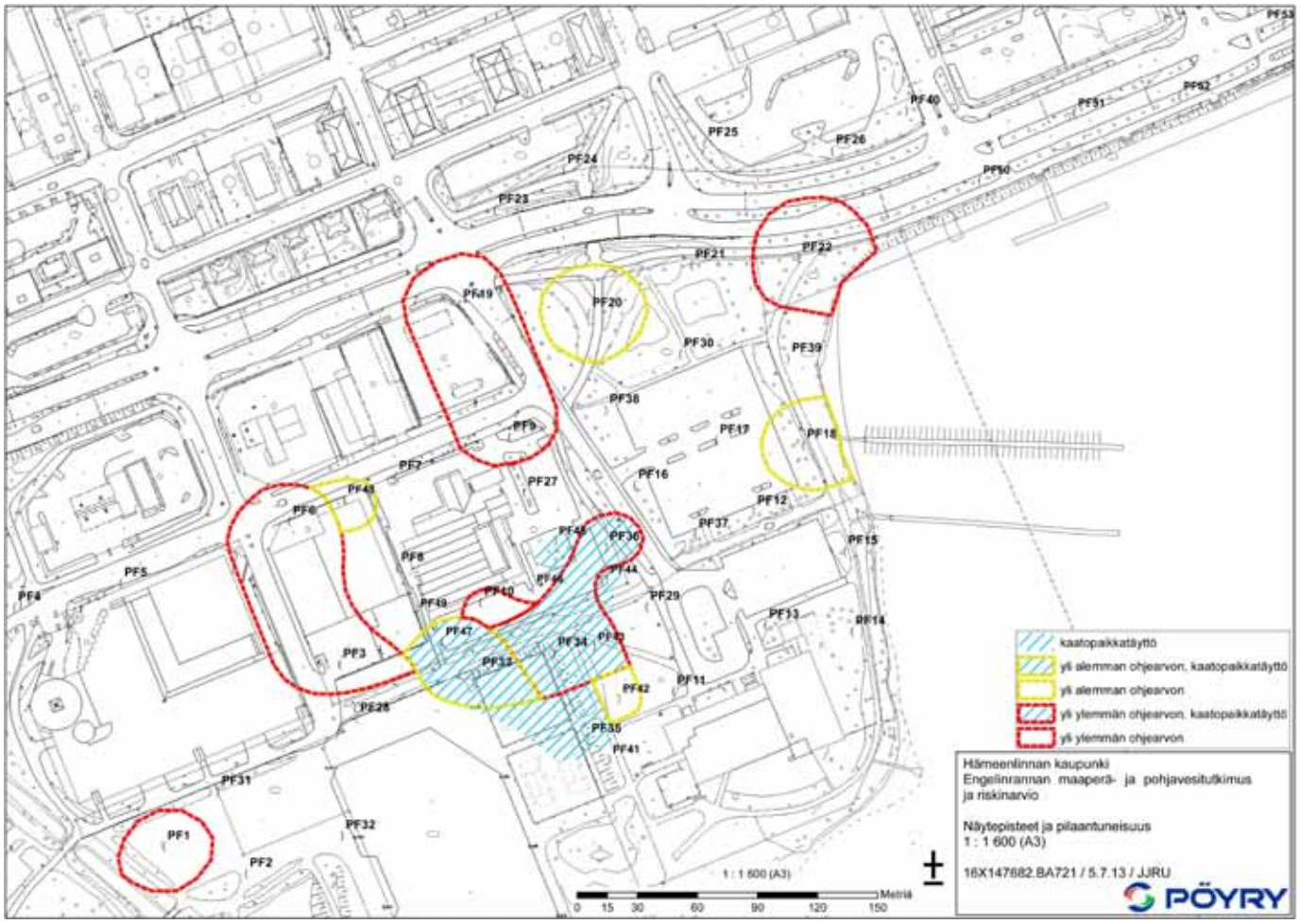
Uusi asemakaava, joka pohjautui arkkitehtien Olli Kivisen Mika Ernon laatimaan yleis-kaavaan, vahvistettiin vuonna 1961. Kaavan keskeisiä piirteitä olivat avokorttelit lamellitaloineen sekä keskustan jakaminen asuin-, viher- ja liikealueiksi. Autoliikenteen ja pysäköinnin järjestäminen olivat tärkeitä määrittäjiä. Kaupunkikuvan muutos kohti massiivisia kivitaloja alkoi jo 1950-luvulla. Rakennuskorkeus kasvoi yleisesti 5-6 kerrokseen, vain luoteisosissa pitäydyttiin 3-4 kerroksessa. 1960-luvulla siirryttiin elementtitekniikkaan, mikä yhdenmukaisti mitoitusta ja pelkisti arkkitehtuuria. Rationaalisuus huipentui 1970-luvun kortteleissa, jotka olemukseltaan lähestyvät aluerakentamista. Kaupunkikuvan uudistuminen alkoi 1960-luvulla torin ympäristöstä ja siirtyi seuraavina vuosikymmeninä matalia puutalo- ja teollisuuskortteleita käsittävälle laitakaupungille, jossa oli mahdollista saneerata kokonaisia kortteleita. Hämeenlinnan ruutukaavakeskustan nykyinen laatikkomainen, muurimainen ja tasakorkuinen kaupunkinäkymä syntyi 1950- ja 1980-lukujen kuluessa. Kerrostalorivistöt kaupungin itä-, länsi- ja eteläsivuilla muodostavat korttelimaisen fasadin koko kaupungille. Merkittävää on, että kirkko tapuleineen on edelleen säilyttänyt asemansa historiallisena ja maisemallisena kiinnekohtana.

Hämeenlinnan rakennetuissa kerrostumissa näkyvät kaupankäynnin kehityksen pääpiirteet. Pienet kivijalkamyymälät periytyvät 1800-luvulta. 1950- ja 1960-luku toi liikesiivet ja isot näyteikkunat, keskustan tavaratalot ja kauppapihan. 1980-luvun Tavastilan kauppakeskus on rakennustyypiltään uudenlainen. Elintason mukana alati laajenevat kauppatilat keskittyivät 1960-luvulle asti kaupungin ruutukaavan halki johtavien pääkatujen varteen, kaupunkikortteleihin. Vasta autoistuminen ja kasvaneen kaupungin uudet pääliikennereitit, moottoritie ja Paasikiventie, siirsivät kaupan painopistettä edustaneet suuryksiköt ruutukaavan ulkopuolelle.

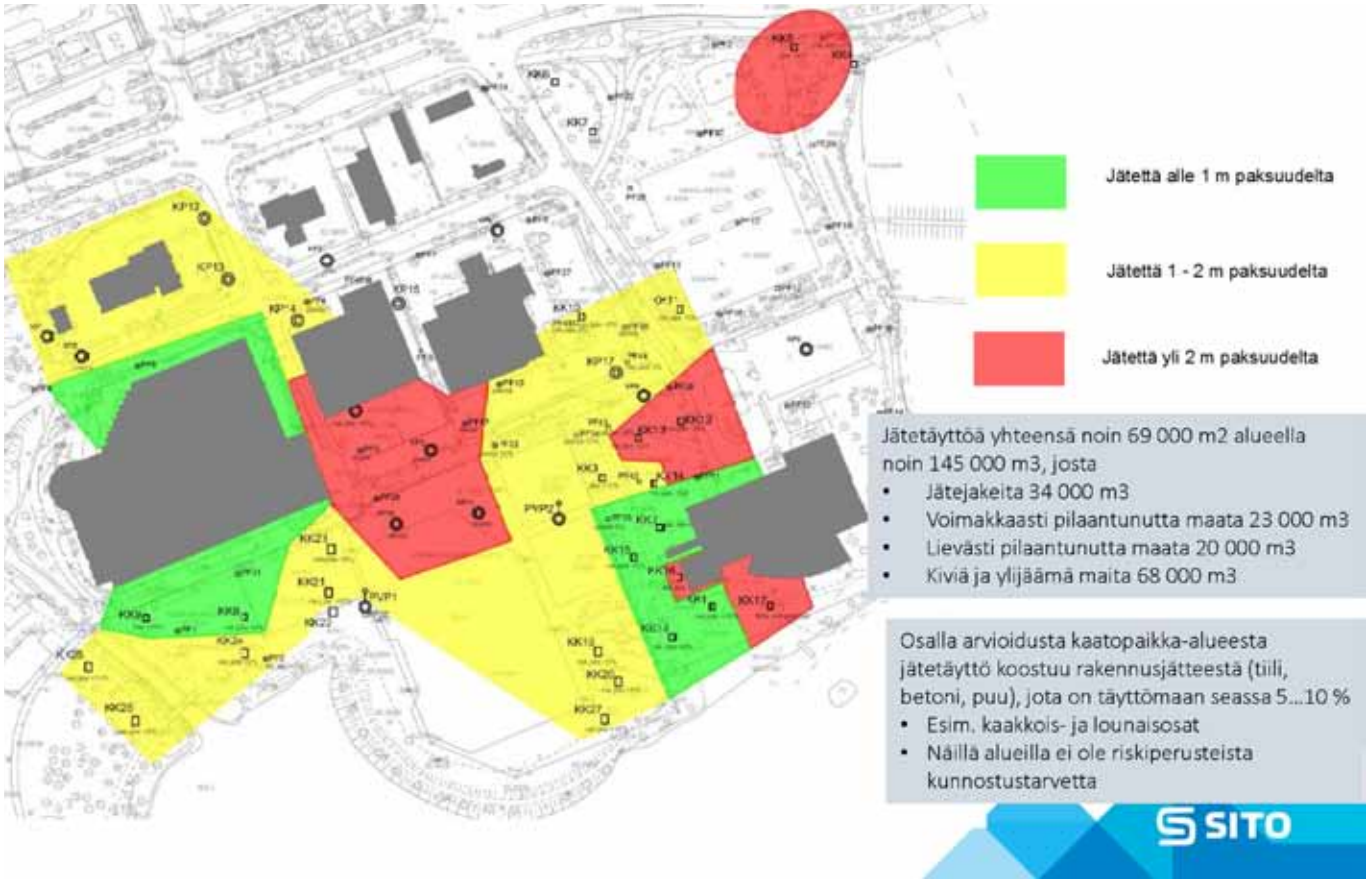
Hämeenlinnan keskusta on maasto-olosuhteista johtuen muodostunut tiiviiksi. Vanha ruutukaavakeskusta sijaitsee mäellä ja kirkko sen korkeimmalla kohdalla. Ylempää keskustasta avautuu eri suuntiin pitkiä näkymiä kohti Vanajavettä ja vastarantaa. Veden läsnäolo maisemassa on merkittävää muuallakin kuin aivan rannassa.

Keskustan eteläpuolinen osa Vanajavettä on matalahko, kaupunkirakenteen sisään jäänyt järvi, jonka rannat ovat suurelta osin rakentamattomia. Kantolanniemestä järven yli katsottaessa korostuu Paasikiventien varren korkeahko rakennusrivistö. Laajan maiseman etualalla nykyinen Hämeensaari korostuu vehreänä ja puistomaisema pysäköintikentistä ja suurista marketeista huolimatta. Moottoritien suunnasta katsottuna korostuu kaupparakennusten yksitoikkoiset, ikkunattomat julkisivut.

Engelinrantaa vastapäätä sijaitsee Kantolanniemen siirtolapuutarha, joka on valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö (RKY 2009).



Kuva 40. Maaperä- ja pohjavesitutkimus ja riskiarvio. Pöyry 5.7.2013.



Kuva 41. Arvio jätetäytön määrästä. Pahin skenaario. Sito 30.1.2015.

3.4.2. Maaperä, rakennettavuus

Suunnittelualue on pääosin alavaa, kantavuudeltaan heikkoa maapohjaa. Vanajaveden ranta-alueet on tehty järveä täyttämällä. Vanajavesi on säännöstelty vesistö, jonka rajat ovat NN +78.20…+79.65. Nykyisin Vanhan kentän alikulun kohdalla on sadevesipumppaamo. Moottoritien kuivatus tapahtuu rampin ja moottoritien välissä olevan suuren sadevesipumppaamon avulla, johon liittyy tasausallas ja purkuoja vesistöön. Myös jätevedet pumpataan alavimmilta alueilta.

Engelinrannan maanpinta on suhteellisen tasainen ollen noin tasolla + 80–82 metriä merenpinnan yläpuolella. Maan pinnassa on täyttömaita (sora, hiekka) 2–3 m syvyydelle. Sen alapuolella alkuperäinen maa on turvetta sekä silttipitoisia maalajeja. 2–4 metrin syvyydellä on lisäksi noin yhden metrin paksuinen turvekerros.

Paasikiventie on perustettu pengertämällä ja ruoppaamalla. Penkereen pohjan taso on pyritty saamaan tasolle ≈+70.00 - +68.00. Pengerrakenteessa on käytetty koksikuonaa rakenteen keventämiseksi. Rakenne on suunniteltu painuvaksi ja epätasaista painumaa on tapahtunut osittain. Paasikiventien rakentamisen yhteydessä tehdyissä tutkimuksissa ilmeni, että rannan maaperä on pinnasta lähtien noin 10 metrin syvyyteen erittäin pehmeää liejua ja laihaa savea. Näiden kerrostumien alla on edelleen verrattain pehmeää savea ja silttiä sisältäviä kerroksia noin 20 – 25 metrin syvyyteen, jonka alla kairaukset ovat pysähtyneet moreenissa oleviin kiviin tai kallioon.

Tulvavaaran vuoksi uudisrakennusten alin suositeltava rakennuskorkeus on +81.30, jolloin alin lattiataso asettuu puoli metriä korkeammalle (+81.80). Tämän alemmaksi menevien rakenteiden tulee olla vesitiiviitä. Kaikki alueelle tulevat rakennukset on paalutettava.

Engelinrannan lähialueella on puupaaluperusteisia rakennuksia, jotka tulee ottaa huomioon rakennettaessa.

3.4.3. Maaperän pilaantuneisuus

Historiatietojen sekä vanhojen ilmakuvien perusteella alue on lähes kokonaan entistä Vanajaveden pohjaa. Täyttöjä on tehty erityisesti alueen länsi- ja itäosissa. Engelinrannan alue on merkitty Maaperän tilan tietojärjestelmään mahdollisesti pilaantuneeksi kohteeksi alueella 1960-luvulle saakka toimineen Vikmanninlahden yhdyskuntajätteen kaatopaikan takia. Lisäksi tutkimusaluetta rajaavilla huoltoasemakiinteistöillä sekä K-citymarketin kiinteistöllä on tehty maaperän kunnostustoimia. Lisäksi osoitteessa Eteläkatu 14 (nykyisin paikka on Paasikiventien pohjoispuolella) on toiminut nahkatehdas.

Maaperässä todettujen haitta-aineiden suurimmat hyväksyttävät terveysperusteiset pitoisuudet (SHPter) ylittyvät lyijyn, antimonin ja B(a)pyreenin osalta. Todettu bensiinihiilivetyjen korkea pitoisuus sekä siitä johtuva bentseenin mahdollinen esiintyminen maaperässä muodostavat myös terveysriskin. Haihtuvista hiilivetyjakeista aiheutuva hajuhaitan mahdollisuus alueen rakentamisen jälkeen tulee huomioida maaperän kunnostussuunnittelussa. Maaperän terveysperusteisia viitearvoja ei ole määritetty tutkituille öljyhiilivetyjakeille (C5-C10, C10-C21 ja C21-C40), jotka koostuvat useista eri yhdisteistä. Näistä bensiinijakeille ja keskitisleille osittain haihtuvina yhdisteinä voi altistua maata kaivettaessa tai sisäilman kautta ja ne voivat sitä kautta aiheuttaa haittaa terveydelle.

Kaatopaikkajätettä sisältävä alue on rajattu melko tarkasti. Jäte on haitta/riski alueen tulevassa käytössä. Jätettä todettiin 0,6-2 m paksu kerros kahdeksassa tutkimuspisteessä. Pohjaveden välityksellä aiheutuvaa altistumista ei katsota mahdolliseksi, koska lähialueilla ei ole pohjavesialueita eikä paikallista pohjavettä käytetä. Orsivesinäytteessä todetun naftaleenin ei katsota nykytilassa aiheuttavan terveysriskiä veden välityksellä. Osittain haihtuvana yhdisteenä sille voi kuitenkin altistua maata kaivettaessa tai sisäilman kautta ja voi sitä kautta aiheuttaa vaaraa terveydelle.

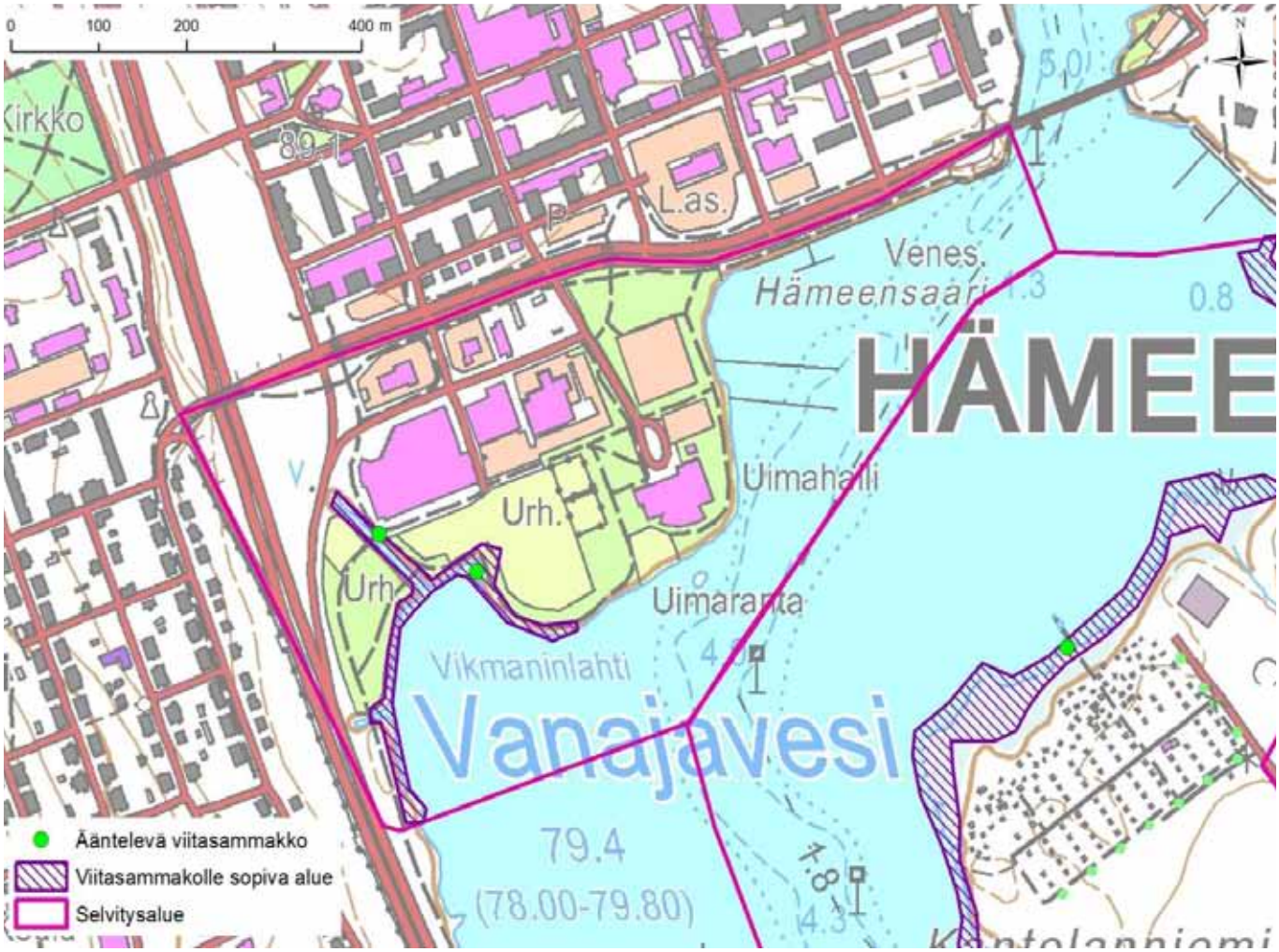
Alueen maaperässä on paikoin kohonneita haitta-aine pitoisuuksia ja jätetäyttöä, jotka aiheuttavat terveysriskin tai terveyshaitan, jos tällaisille alueille suunnitellaan sijoitettavan asuntorakentamista. Näiden osalta maaperä tulee kunnostaa, ennen kuin alue otetaan nykyistä vaativampaan käyttöön.

Asuntorakentamiseen kaavoitettavien alueiden osalta tulee huomioida:

- Kaatopaikkatäyttöä sisältävältä alueelta tulee poistaa jätetäyttö sekä pilaantunut maa massanvaihdolla ennen asuntorakentamista
- Jätetäytön osalta kunnostuksen tarve tulee selvittää jatkosuunnittelussa myös siinä tapauksessa, että alueelle ei suunnitella asuinrakentamista.
- Huoltoasematonttien alueella maaperässä on bensiinihiilivetyjä ja öljyä, jotka tulee poistaa /kunnostaa ennen alueen asuntorakentamista
- Voimakkaasti pilaantuneet massat, joissa todettiin sinkkiä, lyijyä, kuparia sekä öljyn hajua paikoin 1-2 m syvyydellä tulee kunnostaa ennen alueen asuinrakentamista

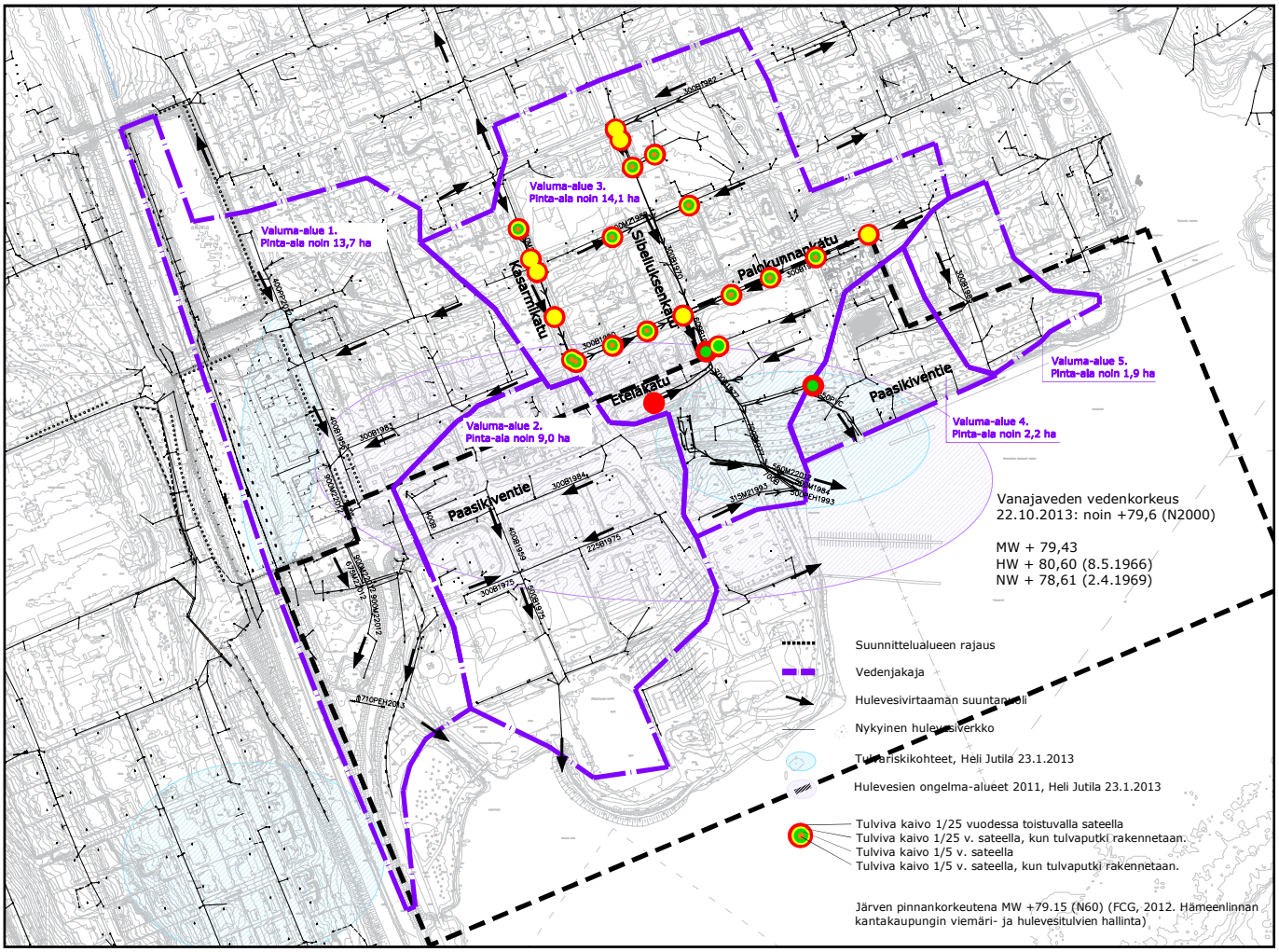
Alueille, joille suunnitellaan muuta toimintaa kuin asuinrakentamista, tulee pilaantuneisuus myös huomioida toimintojen sijoittelussa. Pysäköinti- ja liikennealueilla pintamaan asfaltointi on tehokas toimenpide estämään haitta-aineille altistumisen, jolloin massanvaihtoa ei tarvitse toteuttaa yhtä laajasti kuin asuintonteilla. Voimakkaasti bensiinihiilivedyillä pilaantunut maaperä, jonka laajuus suositellaan kunnostettavaksi massanvaihdolla. Puisto- ja virkistyskäyttöön kaavoitettavilla alueilla pintamaahan tulee jäädä riittävän paksu. esim. vähintään 0,5 m kerros puhdasta pintamaata.

Jos alueet jätetään rakentamatta, eikä alueelle sijoiteta mitään uusia toimintoja, pilaantuneista massoista ei aiheudu alueen nykyisessä käytössä terveydellistä tai



Kuva 42. Luontoselvitys. Viitasammakot. Faunatica 2013.

Kuva 43. Luontoselvitys. Lepakot. Faunatica 2013.



Kuva 44. Hydrologia, nykytilanne. Ramboll 28.11.2013.

muuta haittaa. Pilaantuneet massat ovat tyypillisesti täyttökerroksessa, jonka päällä on puhdas maakerros. Maaperän kunnostukseen ei ole tarvetta. Jätetäytön osalta tulee toimenpiteitä vielä tarkentaa. Todennäköistä on, että jätetäyttö tulee eristää ja viemäröidä sekä rakentaa sille kaasunkeräysjärjestelmä, vaikka alueen käyttö ei muuttuisi nykyisestä.

Pilaantuneet massat tulee poistaa maaperästä myös alueilta, joissa pilaantuneita massoja jouduttaisiin kaivamaan rakentamisen takia (perustukset, kunnallistekniikka, kaapelit, johdot). Maanalaiset rakenteet tulee sijoittaa puhtaaseen maahan. Pilaantuneisuudesta saattaa aiheutua riski rakenteiden kestävyydelle ja viemäri ym. kanavat voisivat edistää haitta-aineiden kulkeutumista.

Pilaantuneen maan kunnostustavoitteet määritetään maaperän kunnostusta varten haettavassa kunnostuspäätöksessä, jonka antaa ELY-keskus. Lupahakemukseen laaditaan kunnostussuunnitelma.

3.4.4. Pohjavesi, sedimentit ja täytöt

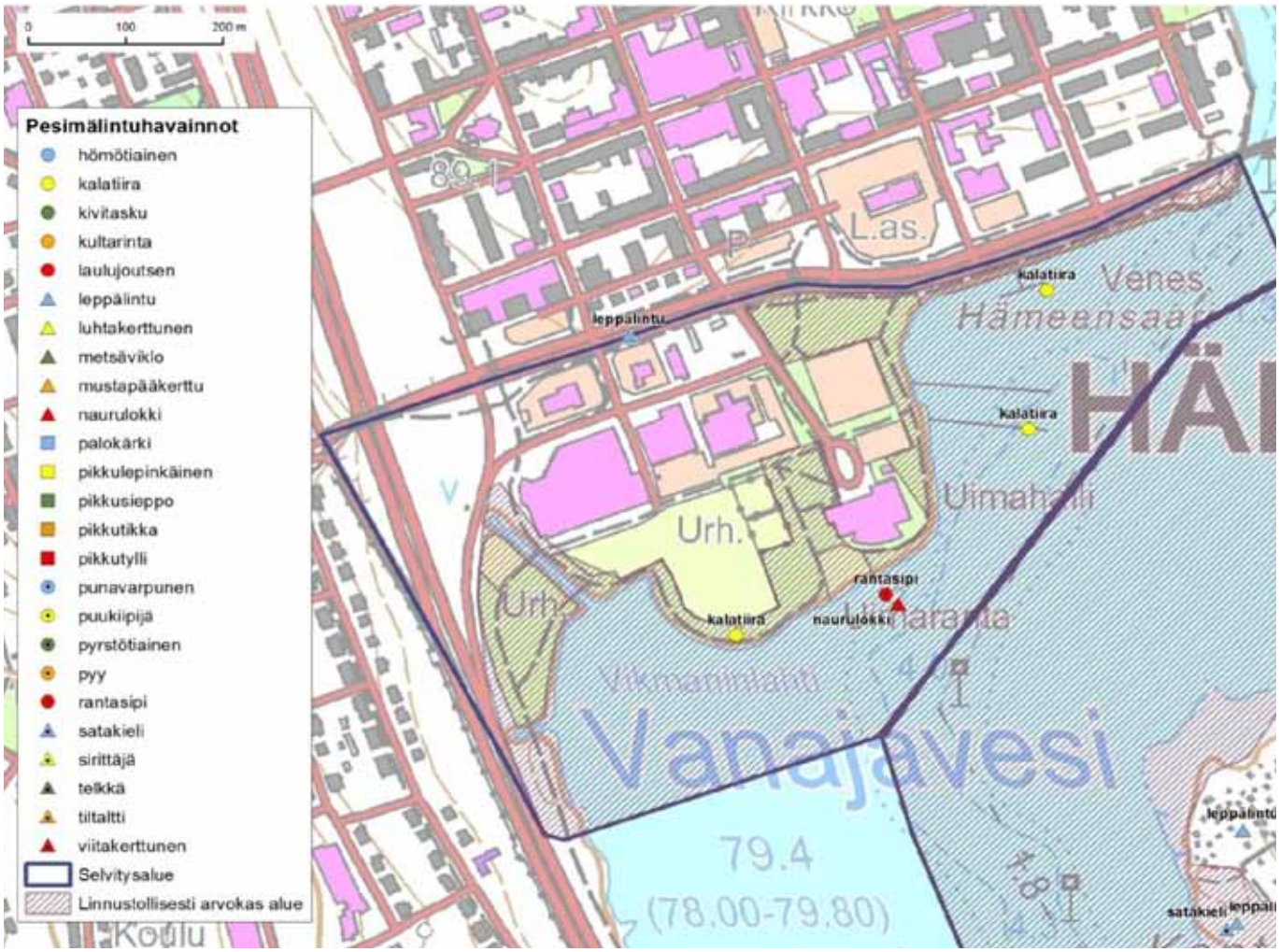
Engelinranta ei sijaitse vedenhankinnan kannalta tärkeällä tai siihen soveltuvalla pohjavesialueella. Lähin pohjavesialue (Ahvenisto, 0410902) sijaitsee lounaassa noin 1 km päässä. Alueella on todettu erityisesti Vanajaveden läheisyydessä orsivettä, jonka pinta oli 2–2,5 metrin syvyydellä. Täyttömaassa orsivesi on yhteydessä Vanajaveteen ja orsiveden pinnan taso noudattaa Vanajaveden pinnan tason vaihteluita.

Kaikissa näytteissä todettiin jonkin verran metalleja. Rantasedimentissä todetut kupari- ja nikkelipitoisuudet saattavat aiheuttaa akuuttia toksisuutta korkeintaan 5 %:ssa lajeista. Löydettyjen PAH-yhdisteden pitoisuuksien ei katsota aiheuttavan haittaa vesieliöille pitkänkään altistuksen aikana. Laboratoriotuloksen perusteella sedimentissä on pääasiassa niukkaliukoisia raskaita öljyhiilivetyjä.

Todetut sedimentin haitta-ainepitoisuudet eivät estä osayleiskaavavaihtojen mukaista rakentamista. Sedimentin haitta-aineista ei ole vaikutuksia kelluvien talojen asumisterveydelle.

Vesistöpenkereet on rakennettava massanvaihtona ja ruoppaamalla liejukerrostuman läpi siten, että penkereen pohja pyritään saamaan noin tasolle +70.00 … +68.00, missä pohjamaan lujuus jyrkimmin kasvaa. Ruoppausmassat voivat olla pilaantuneita.

Uusien venesatamatoimintojen ja vanhojen laajentamisen yhteydessä sekä alueilla, joilla tehdään rantaviivan muutoksia (rannan/vesialueen täyttöjä) tulee tehdä arkeologinen vedenalaisinventointi vedenalaisen kulttuuriperinnön suojeluun liittyen. Mikäli inventoinnissa löytyy vedenalaisia muinaisjäännöksiä, niiden huomioimisesta hankkeen yhteydessä sovitaan muinaismuistolain mukaisesti Museoviraston kanssa (hankesuunnitelmaa muuttamalla tai tekemällä koh-



Kuva 46. Luontoselvitys. Linnusto. Faunatica 2013.

Kuva 45. Maanomistus. Kaupungin omistamat alueet vihreällä, yksityiset alueet valkoisella ja vuokra-alueet keltaisella.

teen riittävä tutkimus, jos kohden tuhoutuisi hankkeen vaikutuksesta).

3.4.5. Vedenalainen kulttuuriperintö

Hämeenlinnan vesialueella ei ole tehty kattavaa arkeologista vedenalaisinventointia, joten mahdollisista vedenalaisista muinaisjäännöksistä ei ole tietoa. Vedenalaisia muinaisjäännöksiä ovat sellaiset alusten ja veneiden hylyt ja hylyn osat, joiden voidaan olettaa ollaan uponneena yli sadan vuoden ajan, sekä muut aiemmasta asutuksesta ja historiasta kertovat vedenalaisrakenteet. Vedenalaiset muinaisjäännökset ovat mahdollisia pitkäaikaisen asutuksen ja vesiliikenteen alueilla. Osayleiskaavassa vedenalainen kulttuuriperintö tulee huomioida kaavamääräyksellä, joka ohjaa selvitykset yksityiskohtaisemman suunnittelun yhteydessä tehtäviksi.

3.4.6. Hulevedet ja tulvariskit

Vesihuoltolain määritelmän mukaan hulevedellä tarkoitetaan maan pinnalta, rakennuksen katolta tai muilta vastaavilta pinnoilta pois johdettavaa sade- tai sulamisvettä. Osayleiskaavan luonnosvaiheessa on selvitetty alueen hulevesiolosuhteiden nykytilanne ja hulevesien hallintatarpeita osayleiskaavan mahdollistaman uuden rakentamisen perusteella. Hulevesisuunnitelman laati Sito Oy.

Hämeenlinnan hulevesistrategian (2009) mukaan hulevesien hallinnan päämääränä on mahdollisimman luonnonmukainen hulevesien hallinta sekä sopeutuminen ilmastonmuutokseen. Yleisiä toimintaperiaatteita ovat huleveden hyödyntämisen edistäminen, hulevesien synnyn ehkäiseminen sekä pyrkimys käsitellä hulevesiä ensisijaisesti paikallisesti. Hulevesiä pyritään ensisijaisesti imeyttämään. Tämän lisäksi huleveden käsittelyä ja johtamista avoimissa ja näkyvissä sekä mahdollisimman luonnonmukaisissa järjestelmissä lisätään ja hulevesivirtaamia hidastetaan, viivytetään ja tasataan. Hulevesien hallitulle tulvimiselle rakennetaan lisää alueita. Hulevesiin joutuvia ympäristölle haitallisia aineita vähennetään puuttumalla ensisijaisesti päästölähteisiin ja syntymekanismeihin. Tarvittaessa haitallisia aineita sisältävät hulevedet puhdistetaan etenkin, jos kuormitus ylittää vastaanottavan vesistön herkkyystason.

Hulevesien hallintaratkaisuiden suositusjärjestyksenä on strategiassa esitetty:

- Ensisijaisesti hulevedet käsitellään ja hyödynnetään syntypaikallaan eli vähennetään pois johdettavan huleveden määrää
- Hulevedet johdetaan pois syntypaikaltaan hidastavalla ja viivyttävällä järjestelmällä
- Hulevedet johdetaan pois syntypaikaltaan hulevesiputkistossa hidastus- ja viivytysalueille ennen vesistöön johtamista
- Hulevedet johdetaan hulevesiputkistossa suoraan vastaanottavaan vesistöön

Suunnittelualue on pääosin kaupunkimaista aluetta, jonka hulevedet johtuvat hulevesiverkossa Vanajaveteen. Varsinainen suunnittelualue on hyvin tasaista, mutta alueelle johtuu suunnittelualueen pohjoispuolelta keskusta-alueen hulevesiä jyrkässä kaltevuudessa, mikä osaltaan aiheuttaa tulvimista.

Suunnittelualueella ja sen lähiympäristössä on erityisiä tulvariskikohteita, jotka ovat tulvineet jo vuosia. Suunnittelualueelle tehdyn hulevesiviemärin verkostomallinnuksen mukaan nykyinen Engelinrannan alue sekä viereiset Paasikiventie ja linja-autoaseman pysäköintialue tulvivat toistuvasti rankkasateella. Selvityksen mukaan tulviminen johtuu lähinnä pääviemärilinjan pituuskaltevuuden huomattavasta vähenemisestä Palokunnankadun kohdalla, päälinjaan jääneestä hiekasta ja noin metrin tuloputken vesijuoksun yläpuolella sijaitsevasta porraskaivosta, josta linja purkaa Vanajaveteen. Päälinja padottaa etenkin Eteläkadun kohdalla, josta vaikutus välittyy linja-autoaseman alueen hulevesiviemäreihin. Lisäksi päälinjan kaivoista tulvivat vedet leviävät pintoja pitkin lähialueen alaviin maastokohtiin. Selvityksessä suositeltiin parantamistoimenpiteinä päälinjan puhdistamista hiekasta ja kapasiteetin lisäämistä rakentamalla erillinen ylivuotoputki Paasikiventien alitse.

Uusien päälinjojen rakentamisella nähdään olevan selvä apu nykyiseen tulvaongelmaan Sibeliuksenkadun varrella. Ne eivät kuitenkaan poista ongelmaa kokonaan. Sibeliuksenkadun hulevesiviemäri on nykyisin Palokunnankadulta pohjoiseen päin 300 B, joka on riittämätön johtamaan tarkasteltujen sateiden aiheuttamaa vesimäärää. Uusien linjojen rakentamisen yhteydessä tulisi tulvariskin vähentämiseksi kasvattaa edellä mainitulla osuudella verkoston kapasiteettia. Kapasiteettia lisättäessä Palokunnankadun pohjoisilla osuuksilla, tulee varmistaa, ettei kuormitus kasva liian suureksi linja-autoaseman kohdalla, jossa pituuskaltevuus on huomattavasti loivempi.

3.4.7. Luonnonympäristö

Vanha ruutukaavakeskusta sijaitsee mäellä ja kirkko sen korkeimmalla kohdalla. Ylempää keskustasta avautuu eri suuntiin pitkiä näkymiä kohti Vanajavettä ja vastarantaa. Veden läsnäolo maisemassa on merkittävää muuallakin kuin aivan rannassa. Vanajavesi on säännöstelty runsasravinteinen vesistö, jolle on ominaista voimakas vuosittainen veden korkeuden vaihtelu (keskim. 60 cm). Veden rantoja kuluttava vaikutus joudutaan ottamaan huomioon rantarakenteita suunniteltaessa. Vedenlaatu on virkistyskäyttöön sopiva.

Hämeensaaren alueen puusto on valtaosin keski-ikäistä lehtipuustoa, päälajeina rauduskoivu, keisarinlehmus, vuorijalava sekä terva- ja harmaaleppä. Lähempänä moottoritietä suojaistutuksissa on käytetty myös havupuita. Vikmaninlahden rannan terijoensalavat ovat sijainniltaan maisemassa hyvin näkyviä. Rannassa on myös muita tyypillisiä pajukasveja kuten hopeapajuja ja salavia. Hopeapajua on Hämeenlinnassa käytet-

a

b

c

d

e

NESTE
f

g

h

i

j

ty perinteisesti rantakujanteissa kautta aikojen.

Pensasalueet ovat pääasiassa luiskien verhoiluissa käytettyjä massapensasistutuksia sekä pysäköintialueiden maisemoinnissa käytettyjä pensasaidanteita. Muutamissa tärkeissä ja näkyvissä sisääntulopaikoissa on myös sipulikukka- , perenna- ja kesäkukkaistutuksia. Kesäkukat tuodaan muutoin siirrettävissä astioissa lähinnä linja-autoaseman ympäristöön sekä Paasikiventien liikenteenjakajiin. Leikattavat nurmialueet ovat hoitotasoltaan pääosin AII-luokan mukaisia.

Engelinrannan alueen luontoarvoja on selvitetty vuonna 2013. Alueella esiintyy lepakoita ja viitasammakkoa, jotka ovat luontodirektiivin IV-liitteen lajeja. Luonnonsuojelulain nojalla, liitteen IV-lajien lisääntymis- ja levähdyspaikkojen hävittäminen ja heikentäminen on luonnonsuojelulain perusteella kiellettyä. Viitasammakkoa esiintyy kohteen lounaiskulmaan laskevan ojan suulla sijaitsevassa lahdelmassa. Lepakoille merkittäväksi ruokailu- ja siirtymäreitiksi luokiteltu alue (luokka II) sijaitsee alueella Vanajaveden rannassa. Alueella on havaittu pohjanlepakkoja ja siippoja.

Engelinranta on myös arvioitu myös linnustollisesti merkittäväksi alueeksi ja alueella pesivät naurulokki, kalatiira ja rantasipi. Viitasammakoille merkittävän alueen läheisyydessä kasvaa myös hukanputkea ja kujasorsimoa, jotka eivät ole uhanalaisluokiteltuja, mutta alueen erityispiirteenä mielenkiintoisia kasvilajeja.

3.4.8. Maanomistus

Suurin osa alueesta on Hämeenlinnan kaupungin omistuksesta. Muita maanomistajia alueella ovat Senaatti-kiinteistöt sekä kaksi kiinteistösijoitusyhtiötä.

3.4.9. Rakennuskanta

Engelinrannan rakennuskanta on hyvin vaihteleva sekä toimintojensa, että kaupunkikuvan suhteen. Osayleiskaavan välittömässä läheisyydessä on kuitenkin useita arvokkaita rakennuksia.

Linja-autoasema (a)

Hämeen linja-autoasema on luetteloitu maakunnallisesti arvokkaaksi rakennusperinnöksi (Rakennettu Häme, Hämeen liitto 2003, kohde nro 62). Museoviraston lausunnon (15.12.2014) mukaan asemarakennuksen kulttuurihistorialliseen merkitykseen, vaalimistarpeeseen ja käyttöarvoihin vaikuttavat tekijät on perusteltua ja luontevaa tutkia kaavoituksen yhteydessä.

Linja-autoasema rakennettiin Rantatorille 1958 kaupunginarkkitehti Olavi Sahlbergin suunnitelmien mukaan. Hämeenlinnan linja-autoasema on jälleenrakennuskauden hyvin säilynyt liikennerakennus. Rakennuksen ulkoarkkitehtuuri ja keskeiset sisätilat ovat materiaaleiltaan alkuperäiset. Rakennuksen erityispiirteenä voidaan pitää rikasta materiaalikäsittelyä. Erityisesti keskushalli vaihtelevine pintamateriaalieineen edustaa 50-luvun julkista rakentamista parhaimmillaan. Linja-autoasemat ja niiden ympäristöt ovat kautta maan voimakkaassa muutostilassa. Muutamilla paikkakunnilla on päädytty vanhan linja-autoaseman purkuun, osassa vanhat asemat ovat kunnostettuina saaneet uusia käyttäjiä, osassa tilanne on yhä avoin.

Uimahalli (b)

Arkkitehti Einari Teräsvirran 1970-luvulla suunnittelemaa uimahallia on laajennettu 2001 Hämeenlinnan kaupungin arkkitehtitoimiston suunnitelman mukaan.

Urheilu- ja nuorisotalo Hämeenkaari (c)

Vuonna 1961 valmistunut kaarikattoinen hallirakennus suunniteltiin ja rakennettiin talkootyönä. Päävastuu suunnittelusta: arkkitehdit Olavi Sahlberg ja Mika Erno, rakenteet: DI Pertti Viljanen. Laajennus on suunniteltu kaupungin arkkitehtiosastolla 1979. Rakennuksen alkuperäinen tilavuus oli 9300 m3 ja tiloihin oli sijoitettu pelihalli, voimailusali, kokoustiloja ja kahvila.

Alueen muita rakennuksia

- Anttilan liikerakennus (d), jossa on tasopysäköinti rakennuksen yhteydessä kahdessa kerroksessa katolla
- Hämeensaarentie 5 (e), liikerakennus (Tokmanni)
- huoltoasemarakennukset (f...h) Paasikiventien varrella

Lähiympäristön merkittävin rakennuskanta

- Eteläkadun puutalot (i), Eteläkatu 3–13: vuosina 1919–1922 rakennetut pientalot muodostavat tyylillisesti ja kaupunkikuvallisesti eheän osa-alueen. Alun perin vuokratonteille rakennetut talot ovat suunnitelleet rakennusmestari K. B. Koskinen (3,5,7,11 ja 13) ja E. K. Ansas (9). Paasikiventien rakentamisen yhteydessä kortteli muutettiin pysäköintialueeksi, mutta se jäi toteutumatta kansalaisten aktiivisten vastustuksen vuoksi. Vuonna 1999 puutalokortteli suojeltiin kaavalla.
- Postitalo (j), Palokunnankatu 13 – 15: Arkkitehtitoimisto Blomstedt – Lampén suunnitteli 1952 Hämeenlinnan postin liike- ja asuinrakennuksen. Rakennuksessa on kaksi seitsenkerroksista torniosaa sekä näitä yhdistävä kaksikerroksinen postin toimistorakennus.
- Wetterhofin kotiteollisuusopisto (k ja l), Palokunnankatu 9: Vuonna 1885 toimintansa aloittanut Fredrika Wetterhofiffin tyttökoulu siirtyi silloisen Panimokadun varteen rantatontille 1893. Koulun vanhin tiilirakenteinen osa oli asuinrakennus ilmeisesti jo 1860-luvulta, jolloin tontti oli kunnallisneuvos J. F. Lönnholtzin omistuksessa. Rakennuksen keskiosaa on korotettu 1922 kerroksella. 1929 Palokunnankadun puoleinen osa korotettiin kolmikerroksiseksi. Kadun kulman viisikerroksinen tiilirakennus on vuodelta 1937, suunnittelijana arkkitehti Harry W. Schreck. Entisen rantatorin puoleinen asuntolasiipi, Arjanlinna, on vuodelta 1933. Mika Ernon lisäsiipi

k

l

m

n

o

p

q

r

on vuodelta 1960. Paasikiventien suuntainen toimistorakennus, Wetteri, on arkkitehti Esko Kahrin suunnittelema vuodelta 1991. Rakennus oli alun perin Wetterhofin koulurakennus.

- Palokunnankatu 20 (m): Arkkitehtitoimisto Erno & Sahlbergin 1956 suunnittelema Hämeenlinnan Suomalaisen Säästöpankin kuusikerroksinen asuin- ja liiketalotalo.
- Entinen EHO (n), Sibeliuksenkatu 3 – Palokunnankatu 22: Vuosina 1939–41 rakennetun funktionalistisen liikerakennuksen piirustukset on laadittu SOK:n rakennusosastolla arkkitehti Valde Aulangon johdolla. Tyyliltään rakennus liittyy naapuritaloon Sibeliuksenkatu 5:ssä.
- Keskustalo (o): Arkkitehti Mika Ernon suunnittelema suuri liike- ja asuinkiinteistö Keskustalo valmistui 1964. Seitsenkerroksisen Raatihuoneenkadun ja kuusikerroksisen Palokunnankadun puoleisen rakennuksen välissä sijaitsevat matalammat myymäläsiivet sulkevat sisäänsä avoimen kauppapihan. Julkisivut ovat lasia, alumiinia ja mustavalkoista sementtimosaiikkia. Asunnoista avautuu järvelle päin suuret sisäänvedetyt parvekkeet.
- Palokunnankatu 18 (p), Vapaapalokunnan talo: Afred Caweenin suunnittelema rakennus valmistui vuonna 1892. Kaksikerroksinen rakennus on rikkaasti jäsennelty. Alun perin alakerrassa sijaitsi sammutuskalusto ja yläkerrassa mm. juhlasali, joka näkyy julkisivussa korkeampana keskiaiheena.
- Asuin- ja liiketalo As Oy Jyrkänkulma (q), Palokunnankatu 18: Kuusikerroksinen funktionalistinen asuin- ja liikerakennus valmistui 1950 Matti Lampén & Märta Blomstedtin suunnitelman mukaan. Julkisivut terrastirappausta, pohjakerroksen pilareissa klinkkeripäällystystä.
- Kauppakeskus Tavastilan asuin ja liikerakennus (r) on vuodelta 1984.

3.4.10. Yhdyskuntatekninen huolto

Alue on kunnallisteknisten verkostojen piirissä. Kunnallistekniset päälinjat, vesihuolto, sähkö, tietoliikenne ja kaukolämpö, kulkevat katu- ja puistoalueilla. Alueen toteutumisen myötä kunnallistekniset linjat rakennetaan alueella uudelleen. Alueella on tällä hetkellä valtakunnallisesti tärkeitä tietoliikenneyhteyksiä, joiden säilyttäminen ja suojaaminen on tärkeää.

3.4.11. Liikenne ja linja-autoasema

Koko kantakaupunkia koskevan yleiskaavan taustaksi on laadittu vuosien 2012–2013 aikana Hämeenlinnan liikenneverkkoselvitys (Sito Oy, 2013). Työn tähtäin oli pitkälle tulevaisuudessa, joten mukana tarkastelussa on myös yhteystarpeita, joita ei ole aiemmin ollut esillä ja joiden toteutus ei ole lähitulevaisuudessa tai mahdollisesti lainkaan realistista. Selvitystä tehtäessä on ollut käytettävissä Hämeenlinnan kaupungin maankäytön strategiset linjaukset, kaupungin yleiskaavojen yhdistelmä, ja alustavat hahmotelmat kantakaupungin läheisyyteen sijoittuvista uusista asumisen, kaupan ja työpaikkojen sijainnista.

Hämeenlinnan kaupunki sijaitsee liikenteellisesti erinomaisella paikalla, sillä valtatiet 3 ja 10 sekä päärata kulkevat kaupungin kautta. Hämeenlinnan tärkeimmät sisääntulo- ja ulosmenoväylät ovat pohjoisen suunnasta moottoritie (valtatie 3), moottoritien rinnakkaistie (maantie 130) sekä Pälkäneentie (kantatie 57). Lännestä sisääntuloteinä ovat Turuntie sekä valtatie 10 Turusta, idästä valtatie 10 Tuuloksen suunnasta sekä Viipurintie. Etelästä tärkeimpinä sisääntuloteinä ovat moottoritie, Harvialantie (maantie 290) sekä moottoritien rinnakkaistie (maantie 130).

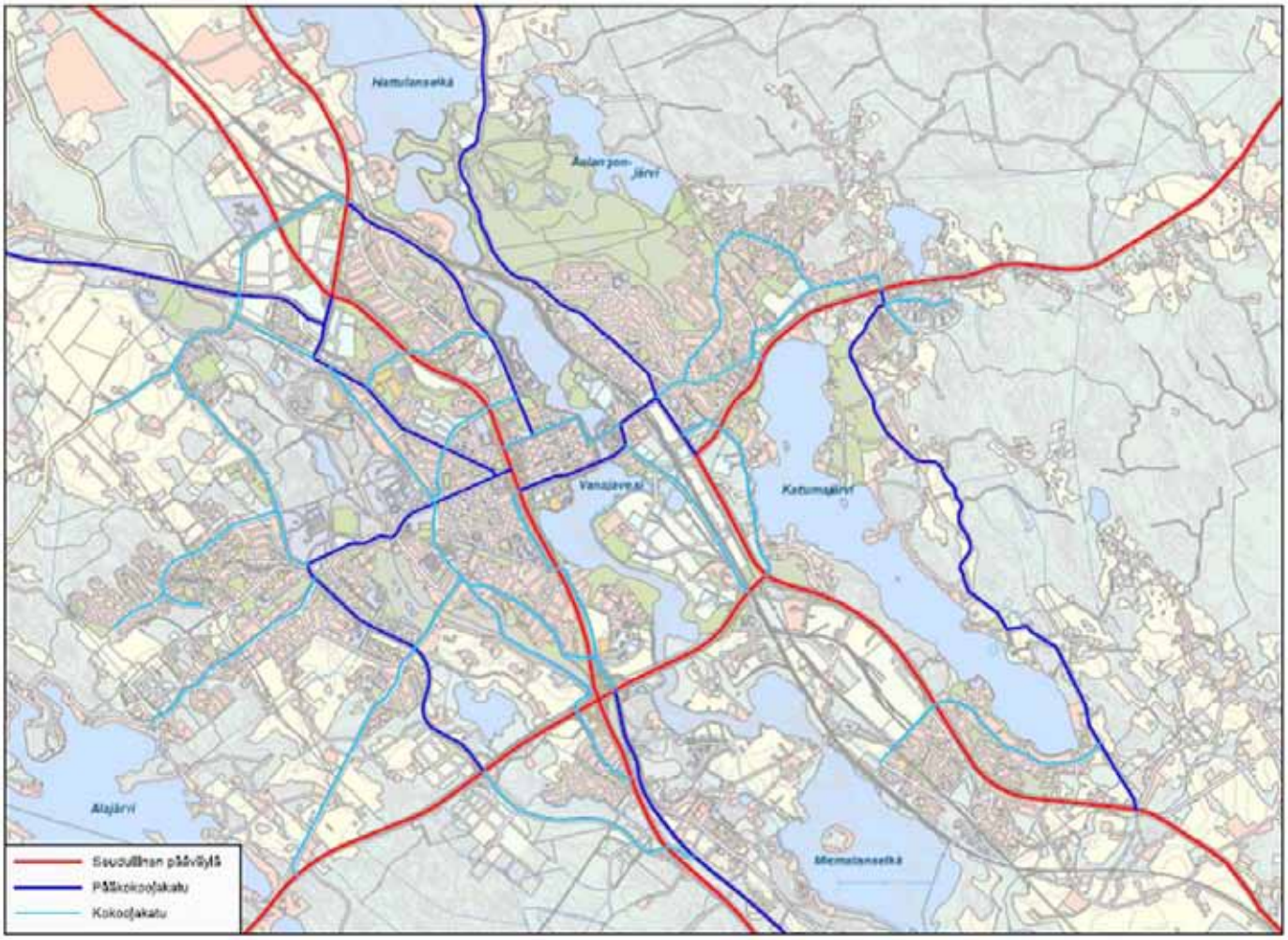
Hämeenlinnan sisäinen katuverkko nojautuu merkittävimpien pääkokoojakatujen osalta keskustan eteläreunan Paasikiventiehen, keskustan länsipuoleiseen Turun-tiehen, Vanajaveden itäpuoleinen pohjois-eteläsuuntaiseen Aulangontiehen, sekä Aleksis Kiven katuun sekä Parolantiehen. Myös Helsingintie (maantie 130) sekä Tampereentie (maantie 3057) toimivat pääkatuina. Lisäksi valtatie 10 sijoittuu Hämeenlinnan kaupungin laitamille ja toimii tällä osuudella kaupunkipääväylänä. Hämeenlinnan muita tärkeitä pää- ja kokoojakatuja ovat Lukiokatu, Arvi Karistonkatu, Viipurintie, Papinniityntie, Poltinahontie, Orsitie ja Pikku-Parolantie.

Hämeenlinnan keskustaa lännessä halkova moottoritie sekä itäpuolen päärata parantavat kaupungin saavutettavuutta kauempaa, mutta aiheuttavat samalla Hämeenlinnan kaupungin sisäiselle liikkumiselle haasteita ja estevaikutusta yhdessä Vanajaden kanssa. Tällä hetkellä rakenteilla oleva moottoritien kate parantanee keskustan houkuttelevuutta sekä helpottaa liikkumista alueella. Suurimmat liikennemäärät ovat Helsinki–Tampere-moottoritiellä, mutta myös valtatie 10 sekä kantatie 57 alkavat olla Hämeenlinnan kohdalla ylikuormittuneita.

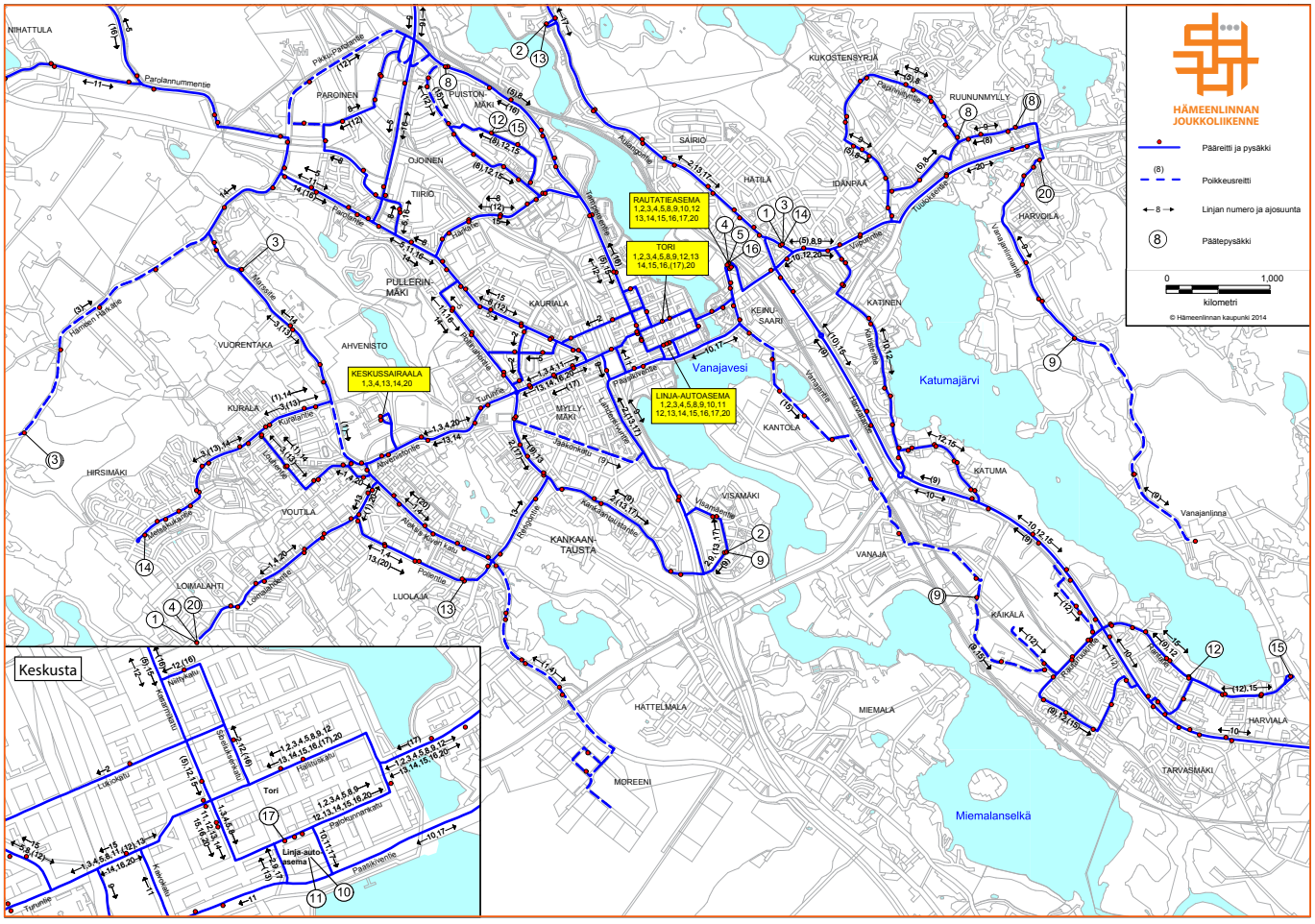
Liikkumismuodot

Hämeenlinnassa autonomistus on selvästi yleisempää kuin koko maassa keskimäärin. Vuonna 2011 Hämeenlinnassa oli 581 henkilöautoa 1000 asukasta kohden, kun koko maan vastaava luku oli 552 ha / 1000 as. Tämä myös näkyy asukkaiden liikkumisessa. Henkilöliikennetutkimuksen 2010–2011 mukaan työmatkojen yleisin kulkutapa on henkilöauto (52 % kaikista matkoista matkaluvun mukaan), joskin merkittävä osa matkoista tehdään kävellen, pyöräillen tai joukkoliikenteellä. Valtaosalla asukkaista työmatka on alle viisi kilometriä, joka olisi vielä hyvin sopiva kävellen tai pyörällä kuljettavaksi. Silti 3–5 kilometrin pituisista matkoista 40 % tehdään autolla. Lyhyet alle 1 kilometrin työmatkat tehdään edelleen pääosin kävellen tai pyöräillen. Pyöräilyn kulkutapaosuus kaikista matkoista on noin 6 %. Tulevaisuudessa on tavoitteena määritellä kaupungin pyöräilyn laatukäytävät, joihin panostettaisiin.

Hämeenlinnassa joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus



Kuva 47. Hämeenlinnan nykyinen pääväylien toiminnallinen hierarkialuokitus; seudulliset pääväylät punaisella, pääkokoojakadut sinisellä, muut kokoojakadut vaaleansinisellä (Sito Oy, 2013).



Kuva 48. Nykyiset joukkoliikenneyhteydet suunnittelualueella (Hämeenlinnan kaupunki).

on 5–10 % koko maan keskiarvon ollessa 6,2 % valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen 2010–11 mukaan. Hämeenlinnan kantakaupungissa on kuitenkin sen kokoon nähden toimiva joukkoliikenne, jonka parhaimmilla reiteillä on paljon käyttäjiä. Yksi keskeinen keino kehittää joukkoliikenteen houkuttelevuutta on ottaa joukkoliikenteen toimintaedellytykset nykyistä paremmin huomioon maankäytön suunnittelussa ja pyrkiä sijoittamaan uudet alueet joukkoliikenteelle hyvin saavutettaviksi. Vuonna 2011 Hämeenlinnan seudulle on valmistunut suunnitelma joukkoliikenteen palvelutasotavoitteista vuosille 2012–2014. Suunnitelma määrittää eri asuin- ja työpaikka-alueiden palvelutason.

Kaikki paikallisliikenteen nykyiset reitit kulkevat keskustan läpi ja suunnitelmissa on keskittää kaikki paikallisliikenne Palokunnankadun varteen nykyisen linja-autoaseman pohjoispuolelle.

Liikenneturvallisuus

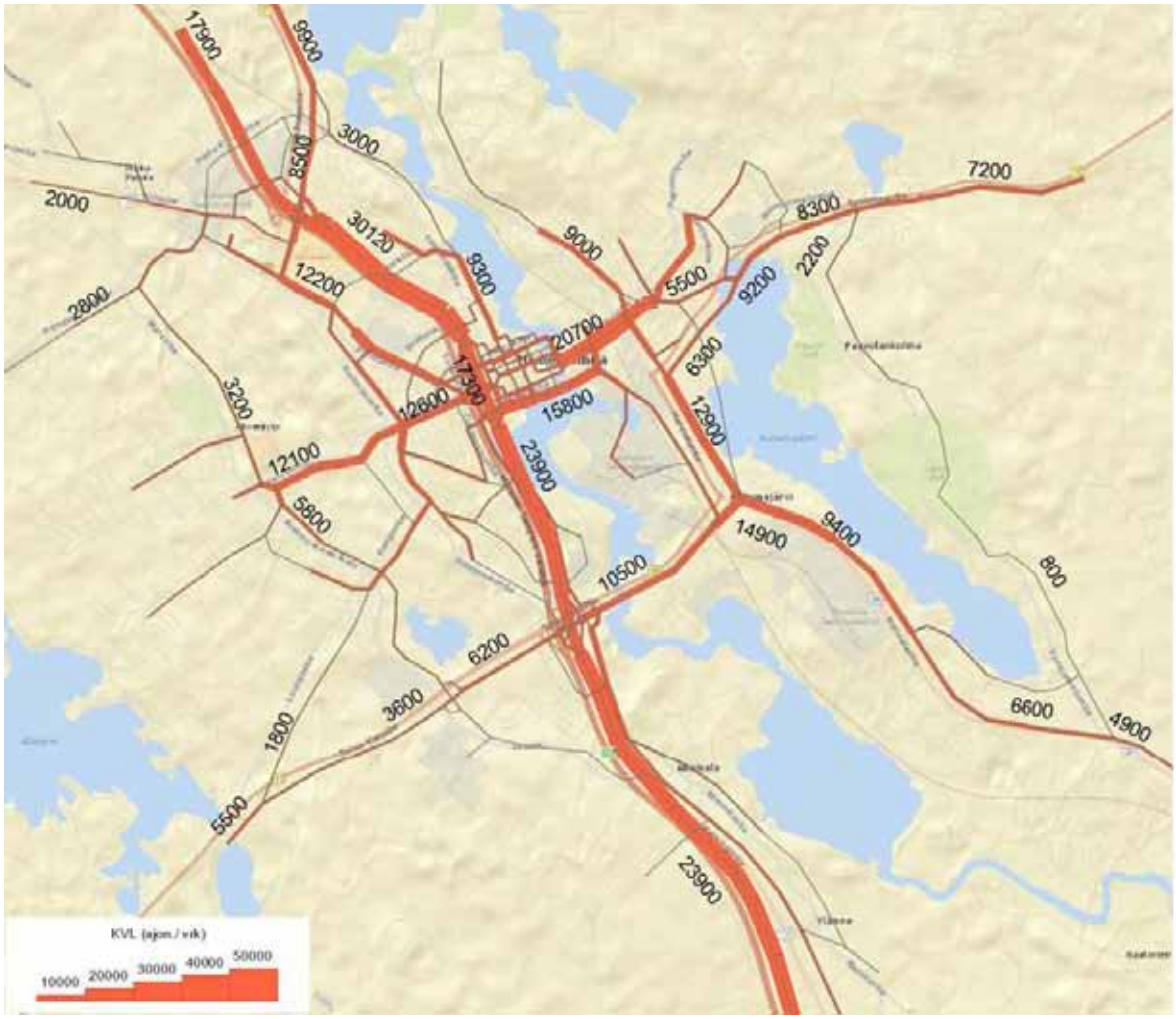
Vuosina 2009 - 2013 Hämeenlinnassa tapahtui keskimäärin 318 onnettomuutta vuodessa, onnettomuuksista johti kuolemaan keskimäärin yksi vuodessa ja loukkaantumiseen 64 vuodessa. Viime vuosina onnettomuudet ovat hieman vähentyneet, kuten koko maassakin. Onnettomuuksista tapahtui 39 % katuverkolla ja 53 % maanteillä, yksityisteillä ja muilla liikennealueilla tapahtui 8 %. Luvut ovat maan keskimääräistä tasoa. Katuverkolla tapahtuneista onnettomuuksista yleisimmät luokat olivat risteämisonnettomuus 19 % ja yksittäisonnettomuus 15 %. Kevyen liikenteen onnettomuuksia oli 22 % (27 kpl/v) kaikista katuverkolla tapahtuneista onnettomuuksista ja 59 % (19 kpl/v) kaikista katuverkolla henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista.

Engelinranta

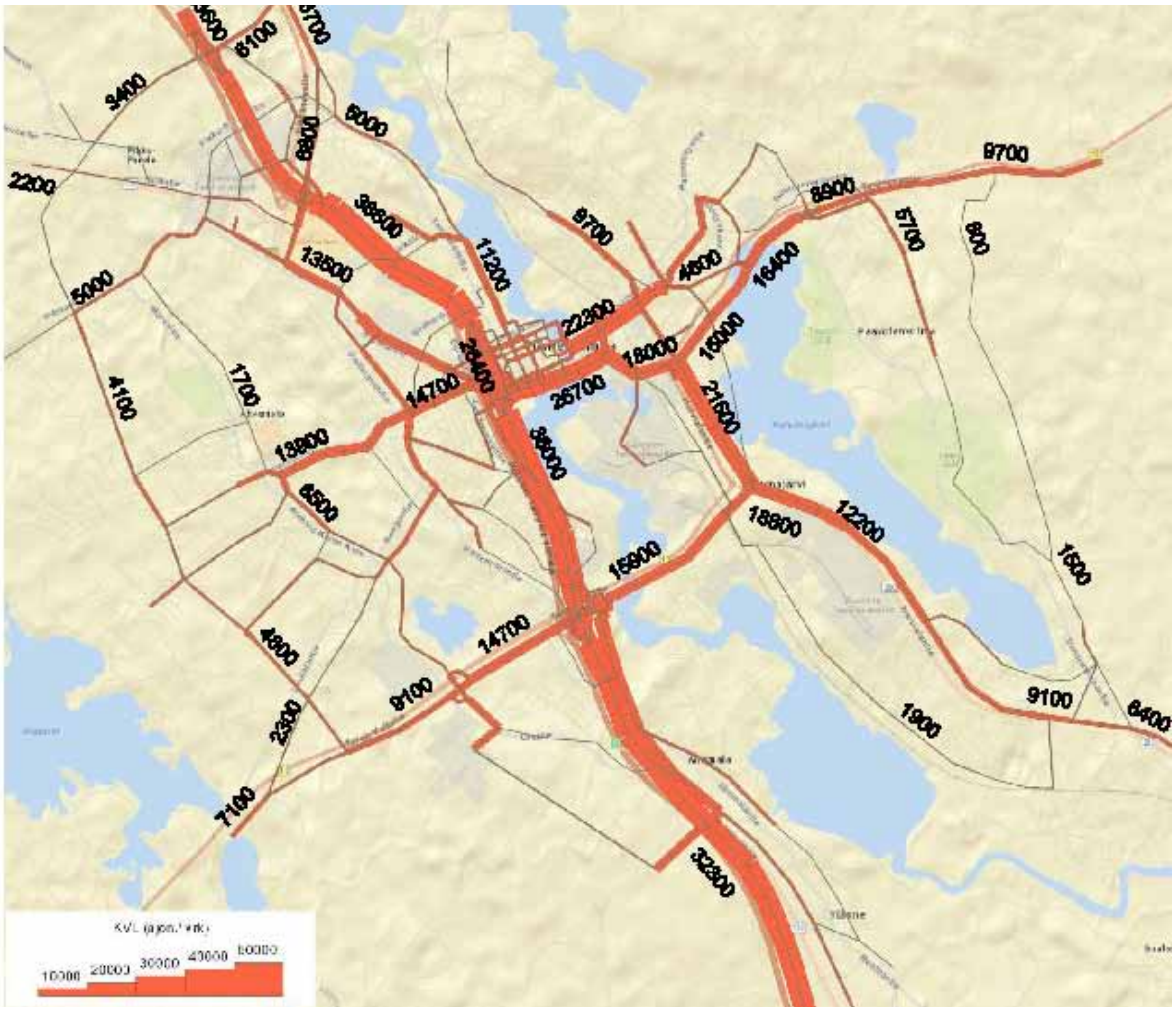
Saavuttaessa Hämeenlinnaan moottoritietä Helsingin suunnasta erkaudutaan Kaivokadun rampille, joka liittyy Paasikiventiehen. Tampereen suunnalta saavuttaessa Kaurialan puoleinen Eureninkatu toimii ramppina, jolta on kolme siltayhteyttä moottoritien yli ruutukaavakeskustaan; Lukiokatu, Turuntie ja Paasikiventielle.

Paasikiventie on nelikaistainen keskustan pääväylä, joka välittää läntisten ja itäisten kaupunginosien liikennettä keskustan eteläpuolitse. Keskimääräinen vuorokausiliikennemäärä on reilut 17 000 ajoneuvoa. Paasikiventien merkitys pääkatuna tulee vahvistumaan entisestään, kun sen jatke valtatie 10:lle toteutuu. Jatkeen valmistuttua liikenteen arvioidaan kasvavan merkittävästi vuoteen 2030 mennessä ylittäen 20 000 (+35-45 %) autoa päivässä, mikä vaikuttaa liikenteen sujuvuuteen ja liittymien toimivuuteen. Paasikiventien liikenteen sujuvuutta ei saa heikentää, jottei liikenne siirry keskustan kaduille, käytännössä Lukiokadulle. Tosin sanoen Lukiokadun liikenneturvallisuuden parantamiseksi Paasikiventien tulisi olla Lukiokatua houkuttelevampi reitti autoliikenteelle. Paasikiventien

Kuva 49. Paasikiventien silta.



Kuva 50. Hämeenlinnan liikennemäärät 2011 (ajon./vrk). Sito 2013.



Kuva 51. Hämeenlinnan liikennemäärät 2040 (ajon./vrk). Sito 2015.

alittaa kaksi polkupyörätietä, jotka ovat tärkeitä kevyen liikenteen yhteyksiä kohti liikekeskustaa. Toinen sijaitsee Kauppakeskus Tavastilan kohdalla Kaivokadun jatkeena, toinen on Sibeliuksenkadun ja Kasarmikadun välissä.

Uimahallin ja Hämeenkaaren lähistöllä on kolme yhteensä 385 autopaikan pysäköintialuetta, jotka palvelevat osin myös keskustan työpaikkoja ja asiointia. Uimahallin pysäköintipaikat on merkitty vain uimahallissa asioiville. Hämeenkaaren pihassa olevat paikat ovat tontilla. Paasikiventien varrella on myös yhteensä noin 200 yleisessä käytössä olevaa pysäköintipaikkaa. Vähittäiskaupan suuryksikköjen pysäköintipaikat palvelevat myös keskustassa työssäkäyviä. Citymarketin noin 400 autopaikasta 90 % on kaavalla osoitettu ympärivuorokautiseen yleiseen pysäköintiin. Yhteensä suunnittelualueella on tällä hetkellä noin 830 autopaikkaa, joista 780 on yleisessä käytössä.

Linja-autoasema

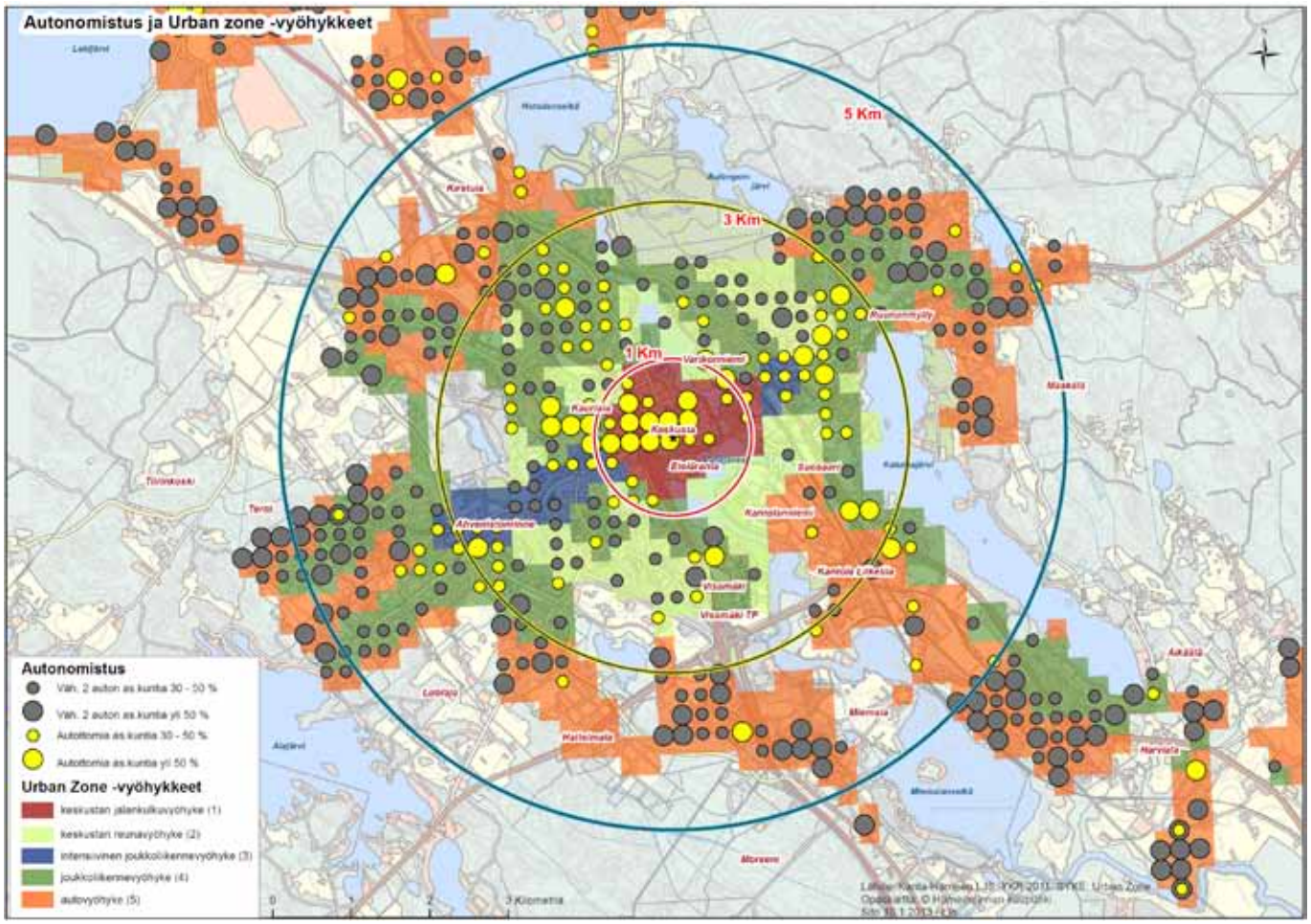
Paasikiventien pohjoispuolella toimii linja-autoasema. Linja-autoasemalla on 16 linja-auton pysäköimispaikkaa. Lisäksi Wetterhoffin edustalle on varattu pysäköimispaikat kahdelle turistibussille. Linja-autoaseman pohjoisella Palokunnankadun puoleisella kentällä sijaitsevat lähtö- ja tulolaiturit. Rannanpuolella ja rakennuksen länsipäädyssä sijaitsevat rahtitoiminnot. Rakennuksen eteläpuolella sijaitsee linja-autojen ja kaupungin työntekijöiden pysäköintialue. Paikallisliikenteen pysäkit sijaitsevat Palokunnankadun varrella.

Hämeenlinnassa on tehty päätös jaetun matkakeskuksen toimintamallista. Linja-autoliikennettä palveleva matkakeskus tulee säilyttää nykyisen linja-autoaseman alueella. Paikallisliikenteen linja-autojen reittiä on suunniteltu muutettavaksi kulkemaan linja-autoaseman ohitse Palokunnankadulla, jolloin linja-autoasema toimisi keskitetymmin matkakeskuksena kauko- ja paikallisliikennettä yhdistävänä solmukohtana.

Nykyinen linja-autoasema soveltuu heikosti liikennöitsijöiden tarpeisiin. Aluetta suunnitellaan kokonaisuutena, jossa matkakeskus on yhtenä osana. Linja-autoliikenteen matkakeskuksen yhteyteen voi sijoittua esim. erityyppistä liiketilaa, keskustaa palvelevaa pysäköintitilaa tai muita vastaavia keskustatoimintoja. Kaukoliikenne tarvitsee arvion mukaan 6 - 8 lähtö- ja tulolaituria. Kaukoliikenteelle tärkeä rahtiterminaalitoiminta sekä taksiasema tulee säilyttää matkakeskuksen yhteydessä. Rahtiterminaalin yhteydessä tarvitaan kaksi lyhytaikaista pysäköintipaikkaa linja-autoille. Kaukoliikenteelle tulee varata 4 - 6 kappaletta linja-autopaikkaa lyhytaikaiseen pysäköintiin matkakeskuksen läheisyydestä. Kaukoliikenteen linja-autojen pidempiaikainen pysäköinti voidaan järjestää kauemmaksi.

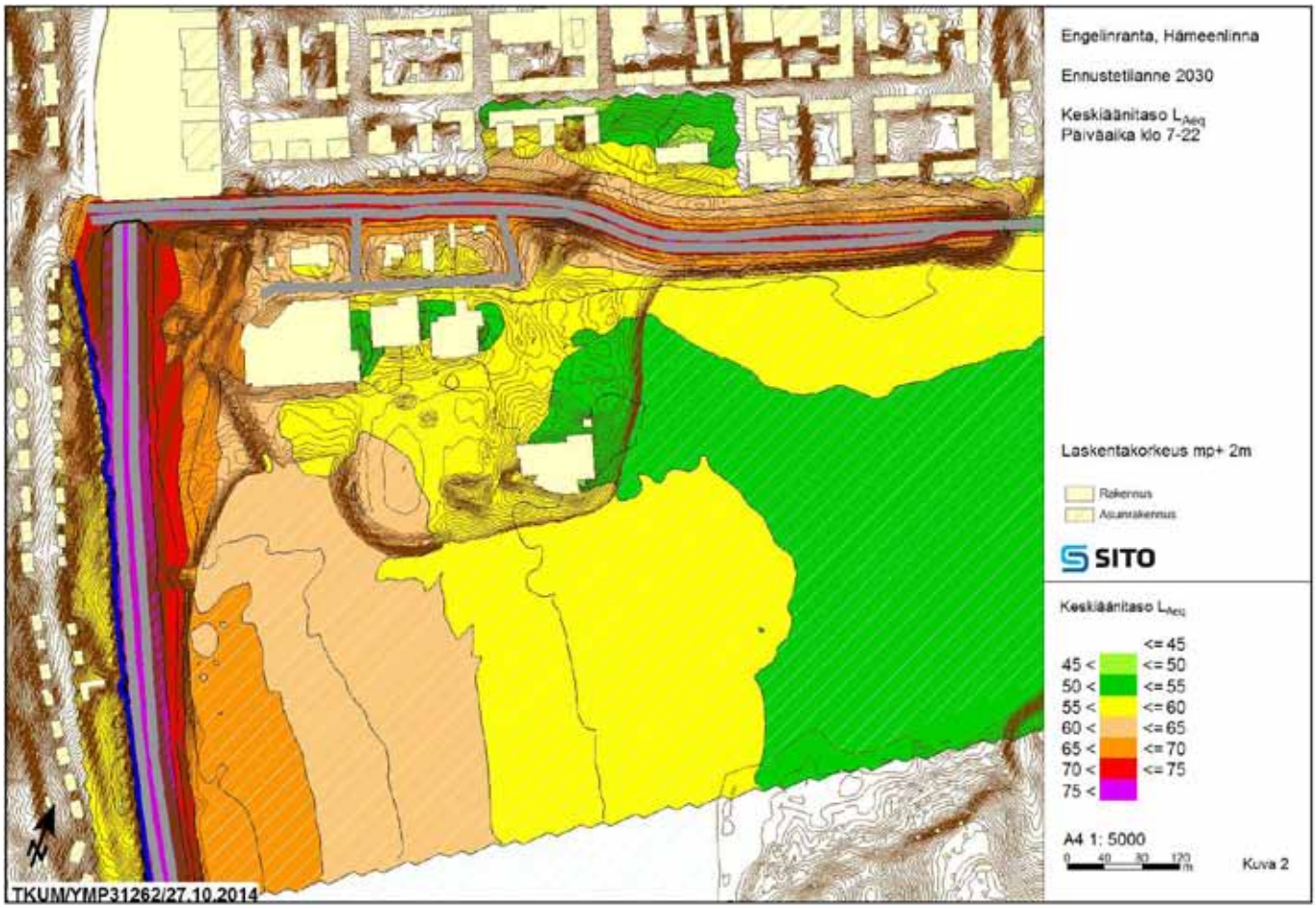
Liikenteen häiriötekijät

Moottoritie ja Paasikiventie ovat osayleiskaava-alueen vilkasliikenteisimmät tie- ja katualueet. Engelinrannan



Kuva 52. Autonomistus ja Urban zone-vyöhykkeet (1 km, 3 km, 5 km), suunnittelualue kuuluu kokonaisuudessaan keskustan jalankulkuvyöhykkeelle. Lähialueella on autottomia asuntokuntia yleisesti yli 50 %.

Kuva 53. Meluselvitys, tilanne 2014. Sito 2014.



Kuva 54. Meluselvitys, tilanne 2030+ (Engelinranta kokonaan toteutunut). Sito 2014.

länsiosa ja Paasikiventien varsi sijoittuvat melualueelle, joilla on tehtävä rakenteellista meluntorjuntaa.

Laskentojen perusteella kaava-alueen päiväajan keskiäänitasot ovat nykytilanteessa enimmillään noin 70 dB. Vuoden 2030+ ennustetilanteessa keskiäänitasot ovat liikenteen kasvusta johtuen hieman nykytilannetta suuremmat. Melualueelle mahdollisesti sijoittuvat parvekkeet vaativat myös erityisratkaisuja, kuten paksumpia laseja ja tiiviimpää rakennetta, mikä tulee huomioida jatkosuunnittelussa.

Alueella on myös nykyisin voimassa olevan asemakaavan mukaista meluherkkää puistoaluetta, jota kaupunkilaiset käyttävät. Puiston melusuojausta tulee mahdollisuuksien mukaan parantaa.

Asemakaavoituksen yhteydessä voidaan selvittää useita eri tapoja meluntorjunnalle. Näitä ovat esimerkiksi kortteleiden rakennusten sijoittelu tai rakennusten rakenteellinen meluntorjunta sekä erilaiset melumuuri- tai meluvalliratkaisut. Melua on selvitetty tarkemmin Engelinrannan alueen melutarkastelussa. Sito 2015.

Paasikiventien liikenne saattaa aiheuttaa tärinää, jonka vaimennustarve tulee huomioida jatkosuunnittelussa.

3.4.12. Elinkeinotoiminta, yritykset ja työpaikat

Engelinrannassa on tällä hetkellä useita yrityksiä, joista Citymarket on suurin. Alueella on noin 200 työpaikkaa.

3.4.13. Palvelut

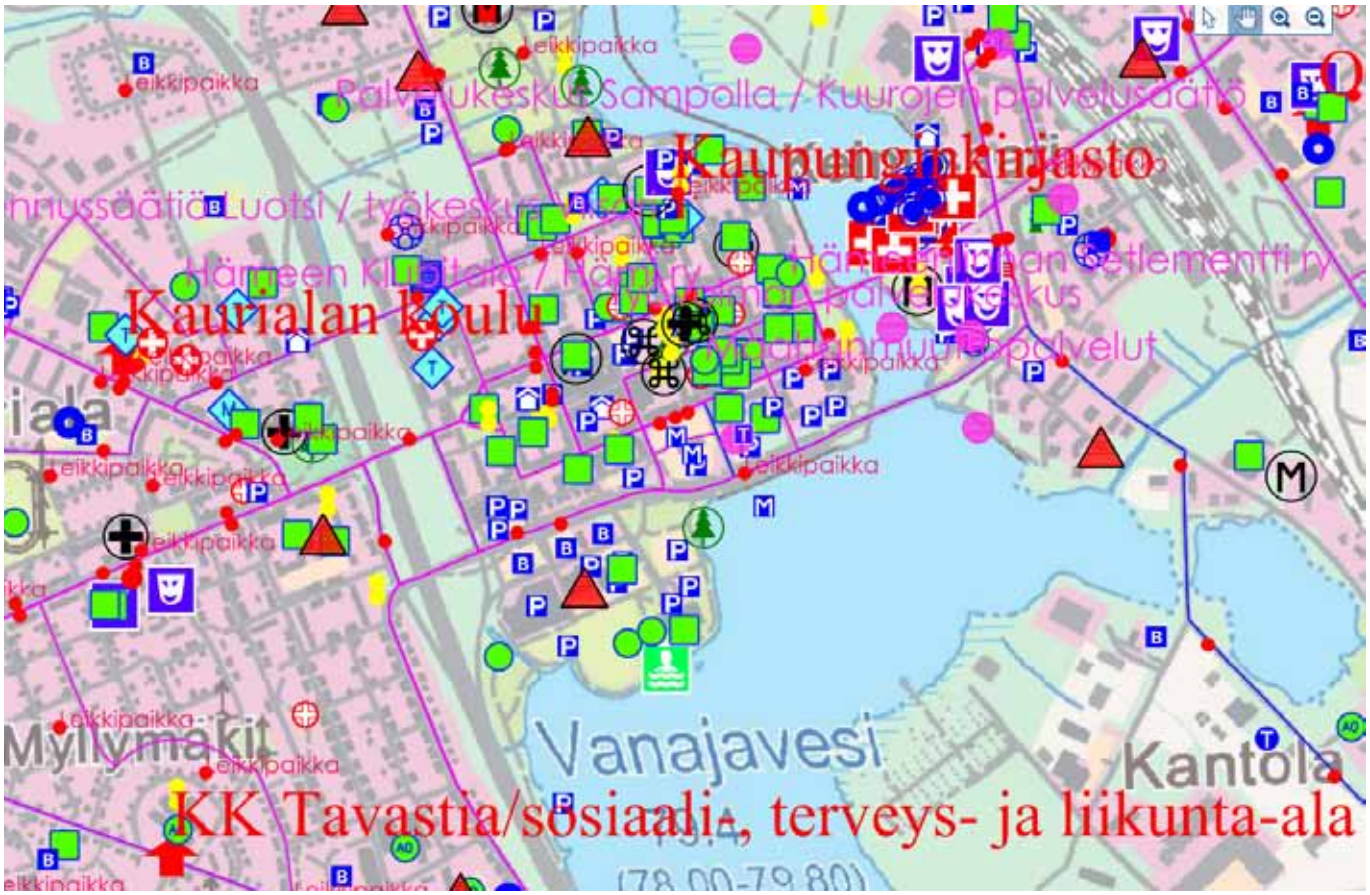
Engelinranta on nykyisin liike- ja virkistyspalvelukäytössä. Alueella on vähittäiskaupan suuryksikkötasoista liiketilaa (Citymarket). Paasikiventien varressa on kolme huoltoasemaa, korjaamotiloja ja kaksi pikaruokaravintolaa. Alueella on uimahalli, urheiluhalli ja urheilukenttiä sekä uimaranta ja siihen liittyvä leikkipuisto. Paasikiventien pohjoispuoli on tavanomaista kaupunkikeskustaa, missä sijaitsee paljon erilaisia liiketiloja kivijalkakaupoista kauppakeskuksiin. Lähialueella on kattavat yksityiset ja julkiset palvelut. Alle kilometrin etäisyydellä sijaitsevat mm. päiväkoti, ala- ja yläkoulu, lukio, kirjasto, terveyskeskus ja teatteri. Suunnittelualueella on myös linja-autoasema.

3.4.14. Virkistys ja veneily

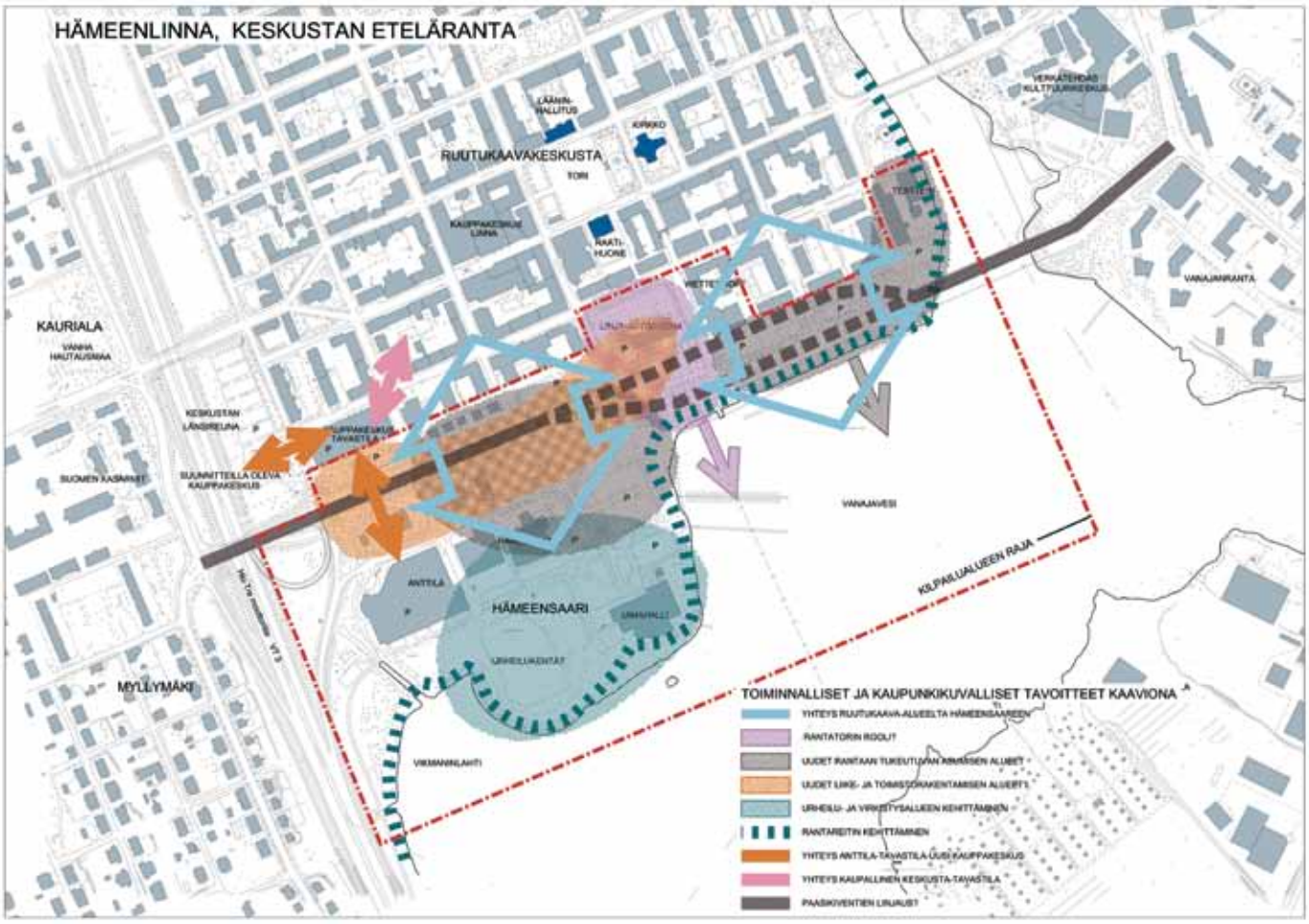
Engelinrannan läpi kulkee Vanajaveden rantoja kiertävä rantareitti, joka on kaupungin tärkein virkistysreitti ja jota kehitetään jatkuvasti.

Engelinranta itsessään muodostaa keskeisen urheilu- ja virkistysalueen, jolla sijaitsee uimahalli, uimaranta, urheiluhalli Hämeenkaari sekä laajat urheilukentät, joilla pelataan kesällä pallopelejä ja talvella luistellaan. Hämeenkaaren toiminnot siirtyvät Pullerille uuden monitoimiareenan valmistuessa syksyllä 2014. Uimahalli palvelee lähes koko kaupungin aluetta.

Uimahallin itäpuoleisella rannalla on kaksi venelaituria, joissa on yhteensä 162 vuokrattavaa venepaikkaa. Vierasvenepaikat sijaitsevat keskeisemmin Paasikiventien varressa Wetterhoffin kodalla ja niitä on 15. Vierasvenepaikkojen määrää tulisi kasvattaa keskustan alueella sekä taata veneilyyn liittyvien toimintojen kehittymisedellytykset.



Kuva 55. Alueen palvelut ovat monipuoliset.



Kuva 56. Keskustan etelärannan arkkitehtikilpailun tavoitekaavio.

Kuva 57. Engelinranta muodostaa Hämeenlinnan julkisivun etelään.

4. Engelinrannan suunnittelun tavoitteet

Osayleiskaavan tavoitteena on mahdollistaa Engelinrannan kehittäminen nykyistä kaupunkikeskustaa täydentävänä kaupunkirakenteellisesti korkeatasoisena alueena. Maankäyttöratkaisuissa on tarkoitus painottaa monipuolisesti keskustatoimintoja ja mahdollistaa erityyppisiä asumisratkaisuja sekä luoda sekoittunutta rakennetta. Pääpaino on kuitenkin keskustan elinvoimaisuutta lisäävässä asuinrakentamisessa sekä monipuolisten virkistys- ja ulkoilumahdollisuuksien kehittämisessä.

4.1. Kaupunkirakenne ja kestävä kehitys

Engelinranta on mahdollista toteuttaa kestävän kehityksen periaatteita noudattaen, sillä alue tukeutuu olemassa oleviin yhdyskuntateknisiin verkostoihin, palveluihin, katuverkkoon, joukkoliikenteeseen ja virkistysverkostoon. Alue liittyy olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen sekä olemassa olevaan viher-, kävely- ja pyöräilyverkostoon. Engelinrannan osayleiskaavan tavoite on edistää energia säästämistä sekä uusiutuvien energialähteiden ja kaukolämmön käyttöedellytyksiä.

4.2. Asuminen

Engelinrannan toteuttaminen kasvattaa ja monipuolistaa keskustan asuntotarjontaa. Keskustan asuntotarjonta on nykyisin pääosin kerrostalovaltaista, mutta keskustassa ja sen lähettyvillä on tarjolla myös paljon pientaloasuntoja esimerkiksi Kaurialassa, Myllymäessä ja Hätilässä. Väestön ikä- ja palvelurakenteen muutokset, erilaistuvien asuntokuntien toiveet ja ilmastouhat asettavat uudenlaisia vaatimuksia asuntorakentamiselle. Engelinrannan alueesta on tarkoitus tehdä houkutteleva, tiivis ja kaupunkimainen vaihtoehto yhä laajeneville pientalovaltaisille alueille.

Asuntokortteleiden ja asuntojen suunnittelun lähtökohtana on keskustamainen asuminen, veden läheisyys sekä järvimaisemat ja rantareitti. Engelinrannan suunnittelussa tullaan etsimään uudenlaisia tapoja asua keskustassa Hämeenlinnassa. Tavoitteena on kiinnostava, elävä ja ainutlaatuinen elinympäristö sekä kaupunkirakenne, joka mahdollistaa erihintaiset asunnot sekä erilaisia omistusmuotoja. Tavoitteena on lisäksi energia- ja kustannustehokkaiden asuntojen mahdollistaminen sekä asukkaiden vaikuttamismahdollisuuksien lisääminen jo suunnitteluvaiheessa.

4.3. Julkiset ja kaupalliset palvelut

Tavoitteena on, että Engelinranta suunnitellaan sekä toiminnallisesti että kaupunkikuvallisesti osaksi ruutukaavakeskustaa, joten alueelle osoitetaan myös keskustahakuisia palveluja ja kauppaa. Engelinranta vahvistaa omalta osaltaan keskustan merkitystä kaupunkiseudun keskuksena. Tavoitteena on, että Engelinranta on osa keskustaa käyttäen lähialueen palveluja lisäten ja monipuolistaen keskustan palvelutarjontaa.

Tavoitteena on, että kaupan palvelut keskittyvät alueen länsiosaan. Tavoitteena on myös kivijalkakauppojen mahdollistaminen. Uimahallin alueelle tutkitaan lisäksi urheiluun, virkistykseen ja hyvinvointiin tukeutuvien palvelujen lisäämistä.

4.4. Virkistys ja veneily

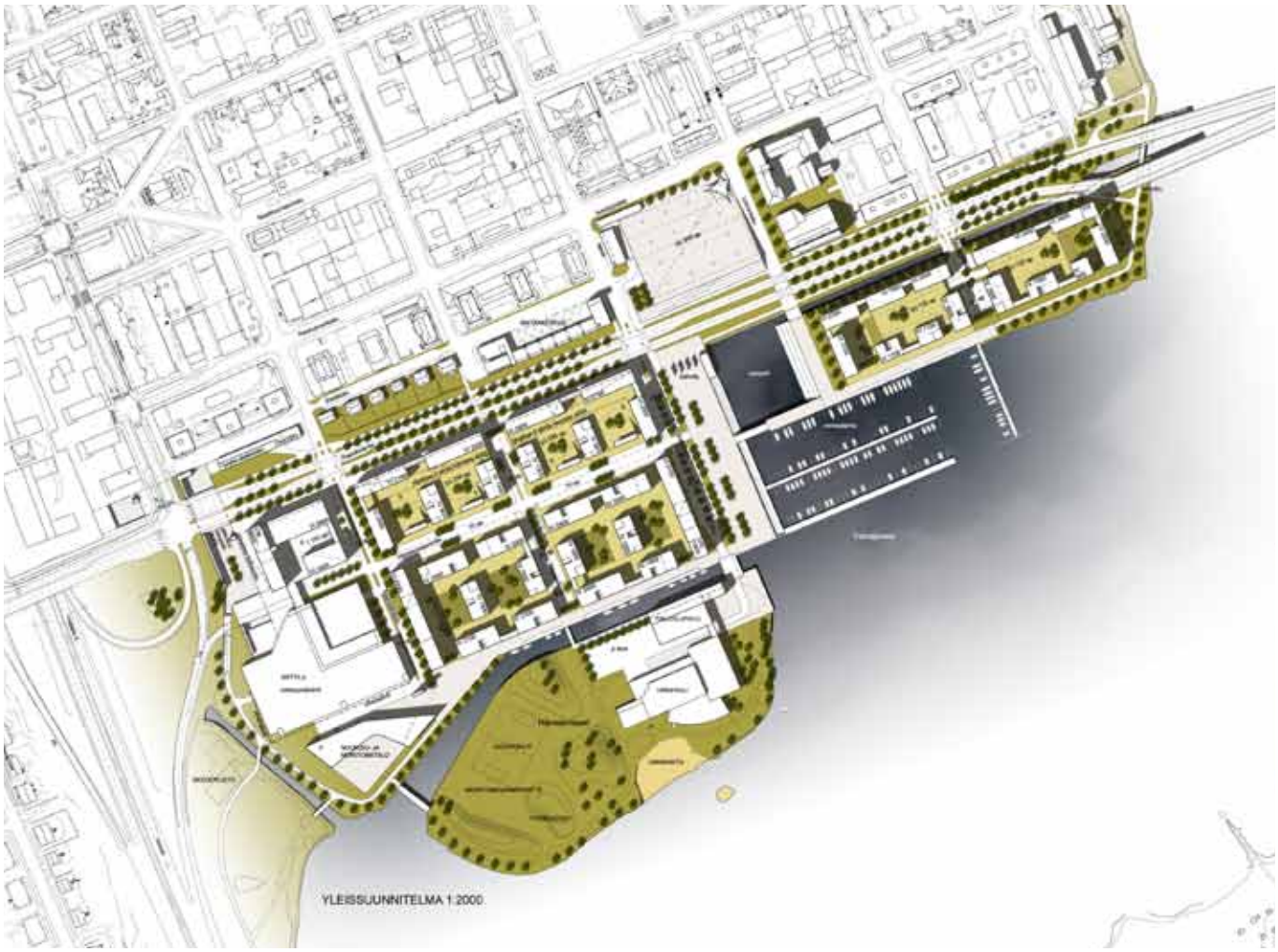
Alueen rakentamisella parannetaan kantakaupungin virkistysmahdollisuuksia sekä luodaan hyvät ja mielenkiintoiset jalankulku- ja polkupyöräyhteydet keskustan läpi ja rantareitille. Samalla mahdollistetaan kansallisen kaupunkipuiston laajentaminen myös Engelinrannan suuntaan ja etelään. Alueen viherrakentamisessa hyödynnetään hulevesiä.

Tavoitteena on pienvenesataman kehittämisen mahdollistaminen sekä vierasvenepaikkojen lisääminen

4.5. Maisema ja kaupunkikuva

Valtakunnallisesti arvokas maisema-alue otetaan huomioon rannan läheisyyden maankäytössä ja kaupunkikuvassa. Vanajavedeltä tai vastarannalta katsottaessa Engelinranta tulee muodostamaan kaupungin uuden julkisivun. Järven ja rakennusten väli suunnitellaan kaupunkikuvallisesti korkeatasoiseksi korostaen En-

Kuva 58. Kilpailuehdotuksen Lokki havainnekuva. Kuva Jari Lonka.



Kuva 59. Kilpailuehdotus "Southend". Tekijä: Linja arkkitehdit Oy

gelinrannan kaupunkimaista luonnetta. Itäisestä rantapuistoalueesta ja Paasikiventien alikulusta pyritään muodostamaan portti kivikaupunkiin järveltä tultaessa.

Tavoitteena on, että Engelinrannan kadut, torit ja aukiot muodostuvat monimuotoisiksi ja kaupunkikuvallisesti kiinnostaviksi. Kaupunkitiloista avautuu uusia ja osin yllättäviäkin näkymiä järvelle. Erilaiset rakennustyypit jäsentävät katutilaa ja luovat mittakaavaa. Koska alue tullaan rakentamaan suhteellisen lyhyen ajan kuluessa, pyritään erilaisilla rakennustyypeillä myös välttämään kaupunkikuvan monotonisuutta.

4.6. Liikenne ja linja-autoasema

Keskustasijaintinsa puolesta alueen tulevilla asukkailla on kaikki mahdollisuudet kestävien liikkumistapojen käyttöön. Etelärannan alue on keskustan jalankulkuvyöhykettä, josta kaikki palvelut ovat kävely- tai pyöräilymatkan päässä ja myös joukkoliikenteen palvelutaso on houkutteleva. Tavoitteena on, että alue ei perustu pelkästään oman auton käyttöön. Engelinrannan kävely- ja pyöräily-yhteydet suunnitellaan viihtyisiksi ja turvallisiksi.

Ajoneuvoliikenne liittyy liikenneverkkoon Paasikiventien kautta, joka toimii pääkatuna. Tavoitteena on vilkasliikenteisen Paasikiventien estevaikutuksen vähentäminen liikenteen toimivuutta heikentämättä. Alueen sisäinen liikenne toimii ulkosyöttöisesti nykyisen katuverkon katuja mukaillen. Alueen pysäköinti tapahtuu pääosin tonttien pihakansien alla katutasossa tai vähän sen alapuolella. Asiointi- ja vieraspysäköinti toteutetaan kadunvarsipysäköintinä ja pysäköintilaitoksiin..

Tavoitteena on linja-autoaseman alueen kehittäminen kokonaisuutena, johon sisältyy nykyaikainen ja toimiva matkakeskus.

5. OSAYLEISKAAVAN SUUNNITTELUVAIHEET

5.1. Etelärannan yleinen kaupunkirakenteellinen ideakilpailu

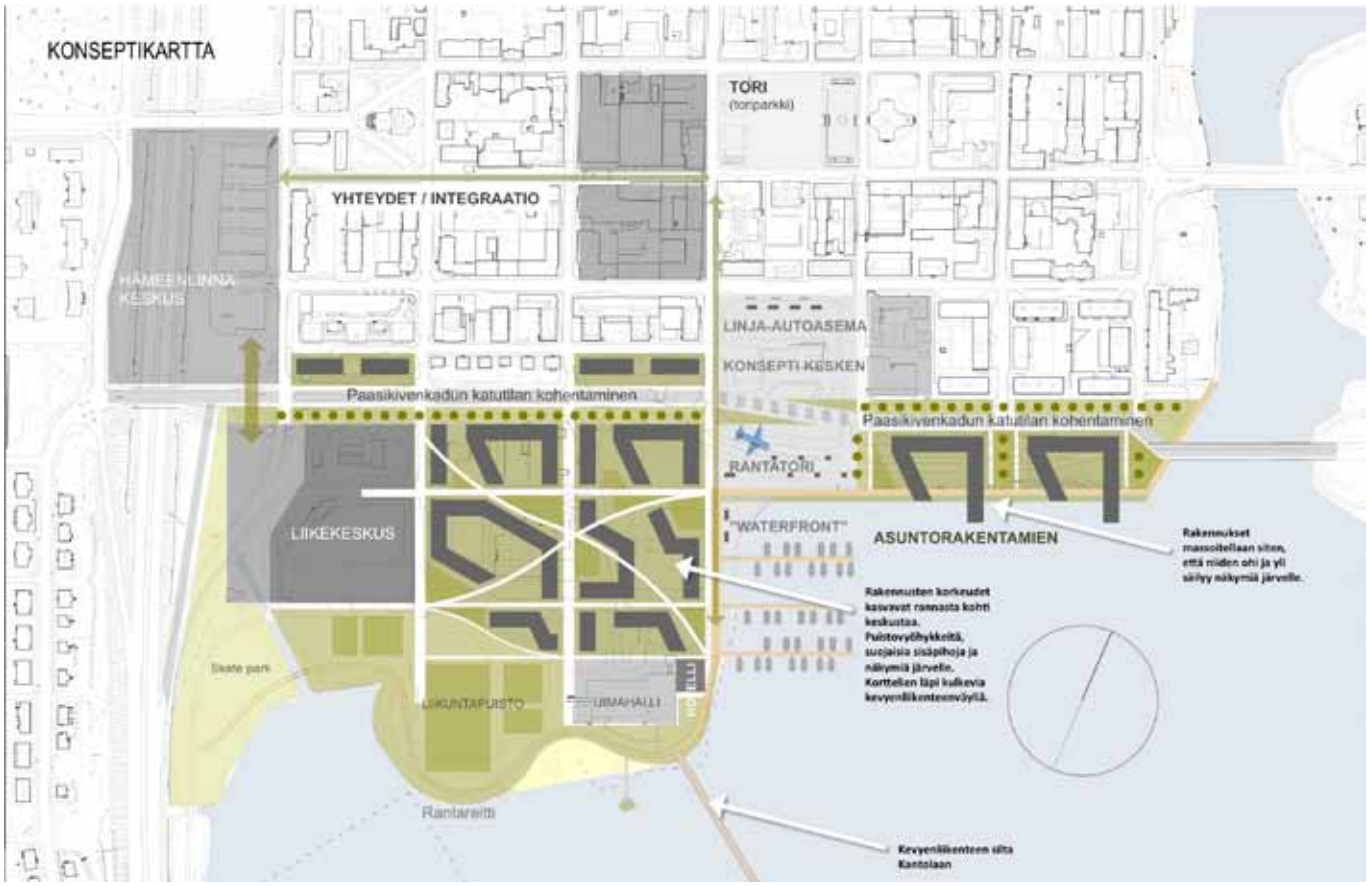
Hämeenlinnan kaupunki järjesti yhdessä Suomen Arkkitehtiliiton kanssa yleisen kaupunkirakenteellisen ideakilpailun Hämeenlinnan keskustan etelärannasta 15.11.2006–28.2.2007. Kilpailun tarkoituksena oli löytää asemakaavoituksen pohjaksi ratkaisuja, joilla ruutukaavakeskustan ja Vanajaveden ranta-alueiden välille muodostetaan luonteva yhteys. Kilpailulla haettiin ideoita mm. rantaan tukeutuvalle keskusta-asumiselle, vanhan rantatorin ja siellä sijaitsevan linja-autoaseman kehittämiselle, pysäköintijärjestelyille ja virkistysalueiden kehittämiselle.

Kilpailuun jätettiin yhteensä 73 ehdotusta. Kaupunkirakenteen jatkaminen kapealle rantakaistaleelle vilkasliikenteisen Paasikiventien railomaista vaikutusta poistaen oli haaste, johon mikään ehdotuksista ei pystynyt ehjästi ja kokonaisvaltaisesti vastaamaan. Uuden kaupunkirakenteen suhde ruutukaavaan, Paasikiventien linjaus ja katutila, rantojen käsittely sekä edellytysten tarjoaminen kaupunkimaiselle ranta-asumiselle olivat keskeisimmät arvosteluperusteet.

Kerrosalamäärän ja kerroslukujen suhteen onnistuneimpia olivat ehdotukset, jotka pitäytyivät maltillisilla linjoilla ja suhteuttavat kerrosluvun ruutukaavasta lähtevään suhteellisen pieneen korttelikokoon. Ruutukaavan rakenteen jatkamista Paasikiventien eteläpuolella on pidetty kaupunkirakenteellisesti onnistuneena valintana. Suorakulmaisen korttelirakenteen ansioina on nähty sen luonteva liittyminen ruutukaavakeskustaan jatkamalla olevia katulinjoja rantaan, mikä vähentää Paasikiventien erottavaa vaikutusta. Paasikiventien linjauksen ja luonteen muuttaminen kaupunkimaiseksi kaduksi on välttämätön edellytys ranta-alueen ja ruutukaava-alueen luonteville yhteyksille ja siten koko etelärannan kehittämiselle. Selkeä linjaus ja rakennuksin rajattu katutila saavat parhaissa ehdotuksissa toteu-

Kuva 61. Kilpailuehdotuksen Lokki havainnekuva. Kuva Jari Lonka.

Kuva 60. Kilpailuehdotus "Southend". Tekijä: Linja arkkitehdit Oy



Kuva 62. Konseptisuunnitelman havainnekuva. Eteläranta Oy 2012.

Kuva 63. Konseptisuunnitelman havainnekuvia. Eteläranta Oy 2012.

tuksen erilaisina puistokatutyyppeinä. Liikenteellisesti ja kaupunkikuvallisesti hyvä ratkaisu on muutamissa ehdotuksissa esitetty esplanadi, joka tarjoaa luontevat tasoyhteydet ruutukaavakeskustan ja ranta-alueen välille. Parhaimmissa ehdotuksissa Hämeensaaren eteläosaa on käsitelty selkeästi omana viher- ja virkistystoimintojen vyöhykkeenä ja lähiliikuntapaikkana. Rantareitin luontevaa ja kaupunkikuvallisesti jalostettua linjausta on pidetty hyvänä tapana ohjata ulkoilureitti alueen läpi.

Palkintolautakunta päätti yksimielisesti jakaa palkinnot ja lunastukset kilpailuohjelmasta poiketen niin, että ensimmäistä palkintoa ei jaettu lainkaan, 2. palkinto jaettiin kahden ehdotuksen kesken: ehdotukselle "Lokki" (tekijä: arkkit.yo Jari Lonka, avustaja maisemaarkkitehti Paula Lonka) sekä ehdotukselle "Southend" (tekijä: Linja arkkitehdit Oy, arkkitehdit Teemu Fyrstén, Timo Koljonen, Ville Niskasaari ja Esa Paajanen sekä arkkit.yo Johan Lindfors, liikenneasiantuntijana Erkki Saranoja, Ramboll Finland Oy).

Kilpailuehdotukset ovat olleet pohjana myöhemmille suunnitelmille sekä tarjonneet hyviä lähtökohtia alueen kehittämiselle.

5.2. Eteläranta Oy ja konseptisuunnitelma

Vuonna 2011 kaupunki perusti valtuuston päätöksellä (20.12.2010) Eteläranta Oy:n alueen kehittämisyhtiöksi. Kaupunki sopi syksyllä 2011 Inter Arch Achitecture Oy:n kanssa toimitusjohtaja- ja hankekehityspalveluiden tuottamisesta Eteläranta Oy:lle. Tavoitteet Eteläranta Oy:lle määriteltiin Hämeenlinnan kaupungin ja Eteläranta Oy:n välisessä yhteistoimintasopimuksessa.

Eteläranta Oy:n tehtävä on tuottaa kaavoituksen tueksi aluetta koskevia selvityksiä, tehdä Engelinrannan markkinointia sekä etsiä yhteistyökumppaneita, jotka osallistuvat yhdyskuntateknisiin investointeihin. Tämän lisäksi yhtiön tehtävänä on ollut alueen konseptointi, minkä tuloksena on tuotettu viitteellinen konseptisuunnitelma lähtökohdaksi yleiskaavatyölle. Kaupunginvaltuusto käsitteli konseptia 21.5.2012, jolloin se hyväksyttiin periaatteellisella tasolla kaavatyön pohjaksi. Varsinaista konseptisuunnitelmaan liittynyttä konseptikarttaa ei siten hyväksytty.

Konseptissa on tarkennettu ja kuvailtu Etelärannan aluekehityksen tärkeimmät lähtökohdat ja tavoitteet. Etelärannasta kehitetään etelästä lähestyttäessä Hämeenlinnan kaupungin käyntikortti ja siitä tavoitellaan kaupungin elinvoimaisesta kaupunkirakenteeseen liittyvää aluetta. Lisäksi alueen suunnittelussa painotetaan kestävän kehityksen periaatteita. Hämeenlinnan kaupunkirakenne ja arkkitehtuuri määrittelevät jatkumon Etelärannan korttelien muodostumiselle (ruutukaava). Suunnittelussa voidaan ottaa huomioon rantarakentaminen, ekologisuus, näkymien säilyminen ja mahdollinen maamerkkirakennus. Konsepti on viitteellinen jatkotyölle ja kaavoitukselle. Kaupunginhallitukselta saadun palautteen mukaan, päätettiin 14.5.2012 teettää hyväksytyn konseptin pohjalta 3D-malli. Mallinnuksen tavoitteena on havainnollistaa konseptissa esitetty rakennusmassa sekä eri toimintojen integraatio niin nykyiseen kaupunkikeskustaan kuin sisällä Engelinrannan alueella.

Eteläranta Oy:n teettämiä selvityksiä ovat:

- Etelärannan rahoitusmalli
- Markkinointi- ja viestintäsuunnitelma (BobHelsinki Oy)
- Hämeenlinnan Engelinrannan energiakaava 15.1.2013 (Bionova).
- Teknologiaselvitys 2.11.2012 (IJI / CLEEN Oy)
- Engelinrannan maaperä- ja pohjavesitutkimus sekä riskinarvio 15.8.2013 (Pöyry)
- Hämeenlinnan Engelinranta, Hulevesiselvitys 31.12.2013 (Ramboll)
- Engelinrannan alueen melutarkastelu. Sito 2014.
- Engelinrannan investointi-, kannattavuus- ja tuottolaskelmat kunnan ja sijoittajan näkökulmasta sekä riskianalyysit ja kaavoituksen vaihtoehtojen laadinta. FCG Oy, Hadrianus Oy ja Rapal Oy 2015.
- Engelinranta, pilaantuneisuustutkimuksen tulokset. Raportti. Sito 2015.
- Sedimentin pilaantuneisuuden tutkimusraportti. Sito 2014.

Konseptisuunnitelma on ollut yhtenä vaihtoehtona vaikutusten arvioinnin pohjana maankäytön suunnittelun teettämien kaupunkirakennemallien kanssa.

5.3. Engelinrannan kaupunkirakennemallit

Hämeenlinnan maankäytön suunnittelu tilasi kilpailutuksen kautta Engelinrannan kaupunkirakennemalleja A-Insinöörit Oy:ltä kesällä 2013. Työtä on ohjannut projektiryhmä, johon kuului edustajia Hämeenlinnan kaupungin eri toimialoista sekä Eteläranta Oy:stä. Malleista tehtiin kustannusvertailu, arvioitujen vaikutusten vertailu ja liikenteelisten vaikutusten arviointi. Kaupunkirakennemalleista järjestettiin yleisötilaisuus 25.9.2013 kaupunkilaisten kuulemista varten. Kaupunginvaltuusto päätti 9.12.2013 kaupunkirakennemallien pohjalta ne kriteerit, joiden pohjalta osayleiskaavatyö eteni.

Valitut kriteerit olivat:

- Paasikiventien linjaukseksi valitaan lyhyt kaupunkirakennemallivaihtoehtojen Ve3:n mukainen linjausmuutos torin kohdalla.
- Linja-autoaseman ja rantatorin aluetta kehitetään matkakeskuksen alueena siten, että "vanha rantatori" jatkuu Engelinrannan konseptin mukaisesti Paasikiventien eteläpuolelle.
- Ranta-alueiden suunnittelussa otetaan huomioon Hämeenlinnan kansallisen kaupunkipuiston laaje-

Kuva 64. Uimahallin alueen kilpailun voitti Jatke Oy:n ehdotus "Vanajan kosketus".

Kuva 65. Ehdotuksissa oli useita kaupunkikuvallisesti kiinnostavia töitä, kuten Lemminkäisen ehdotus "Genesis".

Kuva 66. YIT:n työryhmän ehdotuksen kaupunkikuvallisen ratkaisun suunnitteli Anttinen-Oiva arkkitehdit Oy.

nemissuunnitelmat ja ranta-alueita kehitetään pääosin luonnonmukaisina ja osin rakennettuina ranta-alueina.

- Huomioidaan alueen asema korkeatasoisena kaupunkijulkisivuna.
- Suunnittelualueen moottoritiehen rajoittuvien läntisten korttelialueiden maankäyttö painottuu liike- ja toimistorakentamiseen. Alue yhdistetään toiminnallisesti länsireunan kauppakeskukseen. Alueen suunnittelussa huomioidaan sen asema kaupungin sisääntulona, järven läheisyys ja Engelinrannan palvelevien teknisten rakenteiden sijoittuminen.
- Keskeisten korttelialueiden kehittämisessä painotetaan asuntorakentamista. Suunnittelualueen itäosaan Paasikiventien eteläpuolelle ei esitetä rakentamista.
- Rakentaminen painottuu suunnittelualueen länsiosaan ja sen määrää arvioidaan taloudellisesti ja kaupunkikuvallisesti kestävällä tavalla. Korttelitehokkuus noudattelee ruutukaavakeskustan tehokkuutta.
- Korttelirakenne perustuu moderniin ruutukaavaan konseptisuunnitelman tavoitteiden mukaisesti.
- Ruutukaavakeskustan kadut jatkuvat Engelinrannan alueelle ja kadut toimivat ulkosyöttöisen mallin mukaisesti. Pysäköinti hoidetaan alueen sisällä pysäköintilaitoksin tai -kansin.
- Jatkosuunnittelu perustuu kestävään kehitykseen, matalaan hiilijalanjälkeen ja energiakaavan periaatteisiin Engelinrannan konseptisuunnitelman mukaisesti.

Osayleiskaavaa on valmisteltu näiden kriteerien pohjalta.

5.4. Uimahallin alueen kilpailu

Kaupunginhallitus päätti 6.5.2013 toteuttaa kumppanuuskilpailutuksen uimahallialueen osalta, sillä jo tuolloin oli nähtävissä, että Engelinrannan alueen rakentuminen tulee todennäköisesti alkamaan peruskorjattavan uimahallin alueelta. Uimahallin energiankäytön nähtiin liittyvän keskeisesti koko rakennuksen peruskorjaukseen, johon haettiin uusia ajatuksia kilpailulla. Tarkastelua haluttiin laajentaa myös naapurirakennuksiin. Hankkeen nähtiin varmistavan Engelinrannan alueen riittävän vahvan käynnistymisen.

Kilpailu muodostui uimahallin peruskorjauksesta ja laajentamisesta sekä siihen mahdollisesti kytkeytyvästä hotellikokonaisuudesta. Tällöin uudistettu uimahalli pystyisi tarjoamaan kaupunkilaisille uusiakin palveluita, ja samalla myös vastaisi hotelliasukkaiden palvelutarpeeseen. Kokonaisuuteen on tarpeen liittää mahdollisuus 1-2 uudiskohteen rakentamiseen. Alueen kehittymisen ja monipuolisen asukasrakenteen kannalta määrättiin, että yhden talon tuli olla vuokratalo, osaomistuskohde tai muu vastaava muu kuin ns. kovan rahan kohde. Käytännössä kyseessä olisi eräänlainen tontinluovutuskilpailu.

Kumppanuuskilpailutuksessa pyydettiin esitykset sekä ajatellusta kokonaisuudesta, sen toteuttamisesta ja rahoituksesta. Kilpailua ei rajattu tarkemmin (esim. rakennusoikeuden määrää), jotta kilpailuun osallistujille jäi vapaampi mahdollisuus erilaisten suunnitelmien esittämiseen. Kilpailun voittajalle tullaan varaamaan alueelta kaksi tonttia, joista ainakin toinen toteutetaan muutoin kuin ns. kovan rahan kohteena.

Kilpailulla saatiin monia ajatuksia yleiskaavatyön avuksi sekä yhdeksän kaupunkirakenteellista mallia.

Ideakilpailun voitti Jatke Oy. Tuomariston mukaan ehdotus on paras kilpailutiimin sekä taloudellisen ja teknisen toteutettavuuden osalta. Kaupunkikuvallisten ratkaisujen osalta ehdotus ei kuitenkaan yltänyt kilpailun parhaimmistoon. Ehdotuksessa oleva esitys maamerkkimäisen rakennuksen toteuttamisesta on realistisin. Ehdotuksessa oleva esitys uimahallin peruskorjauksesta ja laajennuksesta sekä energiaratkaisuista on realistinen. Jatke toi mm. ainoana kilpailutiiminä osittaisen rahoitusratkaisun uimahallin energiaremonttiin ja on sitouttanut kilpailuehdotukseensa alueella jo toimivia kaupallisia toimijoita. Jatkeen kilpailuehdotuksessa on esitetty erittäin laaja-alainen suunnittelu-, toteutus- ja operaattoriorganisaatio. Kilpailuehdotuksen kaupunkirakenteellisesti vahvinta osaamista on kaupallisen keskittymän, asumisen sekä palvelujen nivoutuminen yhteen toimivaksi ja toteuttamiskelpoiseksi kokonaisuudeksi.

Kilpailun lopputulos ei sido osayleiskaavaa.

5.5. Muut vaihtoehtoiset suunnitelmat

Maankäytön suunnittelu on kaavan valmistelun yhteydessä laatinut useita erilaista maankäyttöratkaisua alueelle, joista asumista osoitetaan alueelle eri määriä. Valmistelun yhteydessä on tutkittu myös 0-vaihtoehtona alueen rakentamista puistoksi sekä 0-vaihtoehtoon liittyviä kustannuksia. Vaihtoehtoisia suunnitelmia käsitellään tarkemmin kohdassa Vaikutusten arviointi ja osayleiskaavavaihtoehdot.

Kuva 67. Engelinrannan rakeisuus 1:10 000.

Kuva 68. Engelinrannan rakennemalli istutettuna ilmakuvaan..

6. OSAYLEISKAAVAN KUVAUS

6.1. Yleistä

Engelinranta on Hämeenlinnan keskustan laajennus etelään. Maankäyttöratkaisuissa painotetaan monipuolisesti keskustatoimintoja ja erityyppisiä asumisratkaisuja sekä mahdollistetaan sekoittuneen rakenteen syntyminen. Rakentamisen pääpaino on kuitenkin keskustan elinvoimaisuutta lisäävässä asuinrakentamisessa sekä monipuolisten virkistys- ja ulkoilumahdollisuuksien kehittämisessä

Vanajavedeltä tai vastarannalta katsottaessa Engelinranta tulee muodostamaan kaupungin uuden julkisivun. Järven ja rakennusten väli suunnitellaan kaupunkikuvallisesti korkeatasoiseksi korostaen Engelinrannan kaupunkimaista luonnetta. Rantareittiin liittyvästä rantapuistosta tehdään kaikkien kaupunkilaisten toiminnallinen virkistysalue. Engelinranta tulee olemaan osa valtakunnallisesti arvokasta maisema-aluetta.

Engelinrannan kadut, torit ja aukiot muodostuvat monimuotoisiksi ja kaupunkikuvallisesti kiinnostaviksi. Kaupunkitiloista avautuu uusia ja osin yllättäviäkin näkymiä järvelle. Erilaiset rakennustyypit jäsentävät katutilaa ja luovat mittakaavaa. Erityistä huomiota tullaan kiinnittämään katutason toiminnallisuuteen ja kaupunkikuvaan. Etelärannan alue on keskustan jalankulkuvyöhykettä, josta kaikki palvelut ovat kävely- tai pyöräilymatkan päässä ja myös joukkoliikenteen palvelutaso on houkutteleva.

6.2. Asuminen

Suurin osa Engelinrannan uudisrakentamisesta on varattu asuinrakentamiseen (130 000 k-m^2). Engelinrannassa on hyvin monenlaisia asuntoja. Alueelle tyypillinen asuminen tukeutuu keskustaan ja sen tarjoamiin palveluihin. Toisaalta monilla asunnoilla on mahdollisuus järvinäköalaan ja rauhalliseen sijaintiin. Alueen itäosaan on tutkittu mahdollisuutta sijoittaa myös kelluvia asuntoja.

Asuntokortteleiden ja asuntojen suunnittelun lähtökohtana on keskustamainen asuminen, veden läheisyys sekä järvimaisemat ja rantareitti. Engelinrannan suunnittelussa tullaan etsimään uudenlaisia tapoja asua keskustassa Hämeenlinnassa. Engelinranta on kiinnostava, elävä ja ainutlaatuinen elinympäristö, jolla on voimakas keskusta-asumisen identiteetti. Kaupunkirakenne mahdollistaa erihintaiset asunnot sekä erilaisia omistusmuotoja. Katuja reunustavat rakennukset muodostavat rauhallisen sisäpihan asukkaille – toisaalta kortteleiden läpi avautuu myös yllättäviä näkymiä.

Kelluvat asunnot monipuolistavat koko Hämeenlinnan asumismuotoja sekä tarjoavat täysin uudenlaisen urbaanin asumismuodon veden äärellä. Rantareitin ja järven suhteen turvaamiseksi kelluvia asuntoja ei sijoiteta kiinni rantaan. Kelluvien asuntojen päälaituri on myös osa rantareittiä.

Asuinrakennusten korkeudet ovat pääosin 6-8 kerrosta. Alueella on myös joitakin 8-kerroksisia pistetaloja. Alueen länsiosaan moottoritien ja kauppakeskusten maisemaan on mahdollistettu myös joidenkin 12-kerroksisen rakennuksen rakentaminen. Jäsentämään alueen suurta mittakaavaa.

6.3. Palvelut ja työpaikat

Engelinranta on toiminnallisesti osa ruutukaavakeskustaa, joten alueelle osoitetaan myös keskustahakuisia palveluja ja kauppaa. Engelinranta vahvistaa omalta osaltaan keskustan merkitystä kaupunkiseudun keskuksena. Engelinrannan kaupalliset palvelut keskittyvät länsiosaan nykyisen Citymarketin tontille sekä sen pohjoispuoliselle tontille. Kaupan suuryksikkö tuo Engelinrantaan keskustahakuisia palveluja, joita muutoin voisi olla vaikea houkutella alueelle. Alueen länsiosa soveltuu muuta aluetta huonommin asumiseen moottoritien aiheuttaman ympäristöhäiriön vuoksi.

Asuinkortteleissa on jonkin verran perinteisiä kivijalkakauppoja, sillä alueella on ajan mittaan edellytykset monimuotoisten pienten kaupallisten lähipalvelujen syntymiselle. Engelinrannan asukkaat käyttävät aktiivisesti keskustan kauppoja ja palveluja. Myös Engelinrantaan tullaan muualta uimaan, kauppaan ja kahville. Uimahallin alueelle tutkitaan lisäksi urheiluun, virkistykseen ja hyvinvointiin tukeutuvien palvelujen sijoittamista.

Engelinrannassa on kaupallisia palveluja yhteensä noin 17 000 k-m^2. Julkisia ja yksityisiä palveluja noin 15 000 k-m^2 ja työpaikkoja 13 000 k-m^2. Tärkeimmät julkiset palvelut, kuten päiväkoti, ala- ja yläkoulu, lukio, kirjasto, terveyskeskus ja teatteri sijaitsevat alle kilometrin etäisyydellä alueesta.

6.4. Julkinen tila

Julkiset, puolijulkiset ja yksityiset alueet on hahmotettavissa selkeinä Engelinrannassa. Kadut, aukiot ja puistot suunnitellaan kaikille kaupunkilaisille. Tämän vastapainona asuinkortteleiden sisäpihat ovat suojaisia puolijulkisia tiloja. Engelinrannan tehokas katuverkko toimii alueen sisällä ulkosyöttöisesti. Julkinen kävely- ja pyöräilyreitistö kulkee rannassa kortteleiden ja rannan välissä. Näitä kahta erilaista verkostoa yhdistävät pihakadut. Engelinrannasta voikin löytää lukuisan määrän uusia reittejä.

Paasikiventiestä tehdään kaupunkibulevardi. Katulinjaa muutetaan linja-autoaseman kohdalla siten, että mahdollistetaan rantapuistojen, alikulun ja kelluvien asuntojen rakentaminen. Kadun puusto uusitaan ja kadun luonteesta tehdään mahdollisimman vehreä.

Tärkein julkinen tila on uudelleen rakennettava rantapuisto, jota jäsentää ympäröivät asuinkorttelit kivijalkakauppoineen sekä pienvenesatama ja järven ranta. Puisto on kaupunkimainen, korkeatasoisesti rakennettu kaikkien kaupunkilaisten toiminnallinen virkistysalue, joka jatkuu Paasikiventien ali linja-autoasemalle sekä jatkuu monipuolisena ja kiinnostavana rantareittinä koko keskustan alueelle. Puisto jatkaa Hämeenlin-

Kuva 69. Toiminnot kortteleittain.

Kuva 70. Liikennekaavio. Sito 2015.

nan olemassa olevaa puistojen ja torien tilasarjaa Sibeliuksenkadun varressa.

Myös kaupungin historiallinen rantatorin paikka, linja-autoaseman aukio, on tärkeä julkinen tila. Alue säilyy linja-autoaseman käytössä. Asemarakennus on osoitettu suojeltavaksi rakennukseksi, mutta sen yhteyteen voidaan sijoittaa aukiota eteläreunaltaan jäsentävää rakentamista. Aukiota ympäröi korkeatasoinen rakennuskanta, joka ilmentää Hämeenlinnan keskustan rakentamisen eri aikakausia. Varsinaista toritoimintaa voidaan suunnitella alueelle vain, mikäli alue poistuisi linja-autoliikenteen käytöstä.

Uimahallin edusaukio on tärkeä julkinen tila, minkä suunnittelua ohjaa uimahallin lisärakentaminen, uimahallin pysäköintiratkaisu sekä rantapuiston rakentaminen.

6.5. Viheralueet, rantareitti ja veneily

Engelinrannan ranta-aluetta leimaa rantareitti sekä etelään ja itään avautuva puistoalue. Engelinranta hahmottuu omanlaisena osana rantareittiä ja rantapuistojen jatkumoa. Rantareitti liittää Engelinrannan osaksi koko Hämeenlinnan viherverkostoa samoin kuin Vanajavesi, joka ympäröi aluetta. Alueen rakentamisella parannetaan koko kantakaupungin virkistysmahdollisuuksia. Samalla mahdollistetaan kansallisen kaupunkipuiston laajentaminen myös Engelinrannan suuntaan ja etelään.

Alueella on erilaisia viheralueita: etelään avautuva puisto (nykyinen Hämeensaaren puisto), venesataman ja uudisrakennusten rajaama puisto sekä Paasikiventien varren kapea laituripuisto. Kortteleiden sisäiset pihakadut suunnitellaan osin puistomaisiksi hulevesien viivytyksen avulla. Aukio- ja puistoalueille istutetaan puita.

Eteläinen avautuva Hämeensaaren puisto tulee olemaan monipuolisessa toiminnallisessa virkistyskäytössä uimarantoineen ja leikkipuistoineen. Aluetta voidaan suunnitella esimerkiksi kaupungin parhaana leikkipuistona. Puisto tulee muuttumaan oleellisesti maankunnostustöiden seurauksena. Puiston lopullinen käyttö ratkeaa jatkosuunnittelun yhteydessä. Vanhaa puustoa pyritään säilyttämään.

Engelinrannan uuden alikulun ja Paasikiventien sillan välinen alue on urbaani rantabulevardi, missä kelluvien asuntojen päälaituri toimii julkisena kulkutienä Vanajaveden päällä.

Pienvenesatamaa kehitetään. Venepaikkoja voidaan myös lisätä ja alueelle voidaan sijoittaa pienveneilyä tukevia palveluja. Engelinrantaan ja sitä kautta Hämeenlinnaan voi saapua myös veneellä. Pienvenesataman puistoaluetta kehitetään vehreänä rantareitin osana. Alueen puustoa pyritään säilyttämään.

6.6. Liikenne

6.6.1. Ajoneuvoliikenne ja liikenneverkko

Engelinrannan osayleiskaava liikenneverkkomuutokset liittyvät alueen sisäiseen liikenneverkkoon sekä Paasikiventiehen. Hämeensaaren sisäisiä katuja muutetaan muuttuvan maankäytön mukaisiksi katukuvaltaan ja toiminnallisuudeltaan. Katukuva on keskustamainen ja katujen poikkileikkaukset mahdollistavat ajoneuvoliikenteen, pysäköinnin, pyöräilyn ja jalankulun tarkoituksenmukaisesti. Hämeensaarenkuja, Hämeensaarenpolku ja Uimarintie ovat kaava-alueen tonttikaturunko, ja Hämeensaarentie muuttuu Hämeensaarenkujan ja Uimarintien välillä pihakaduksi. Kaava-alueen toteuttaminen alkaa alueen eteläreunasta, ja työnaikaiset liikennejärjestelyt toteutetaan kevyillä ratkaisuilla.

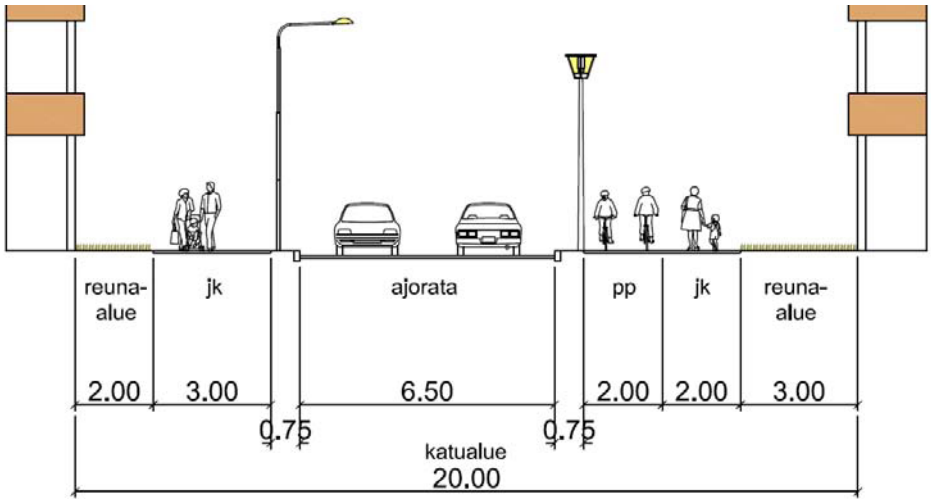
Paasikiventien linjausta siirretään Kasarmikadun ja Rauhankadun välillä 20-30 metriä pohjoiseen. Rauhankadun liittymään lisätään Paasikiventielle vasemmalle kääntymiskaista, jota nykytilanteessa ei ole. Sibeliuksenkadun ja Paasikiventien liittymä poistetaan, ja toteutetaan nykyisen liittymän kohdalle laadukas leveä jalankulun ja pyöräilyn alikulku yhdistämään Engelinranta keskustaan. Nykyinen alikulkukäytävä Sibeliuksenkadun itäpuolella poistetaan. Lisäksi Paasikiventien etelälaidan yhdistetty jalankulku- ja pyörätie muutetaan erotelluksi väyläksi.

Kaavan liikenteelliset vaikutukset kohdistuvat pääosin Paasikiventiehen, joka 2+2-kaistaisena välittää uuden maankäytön tuoman liikenteen sujuvasti. Engelinranta on myös saavutettavuudeltaan erinomainen ja tukee yhdyskuntarakenteen tavoitteita tiivistäen keskustaa ja lisäten jalankulun ja pyöräilyn käyttöä ja mahdollisuuksia.

Liikenteellisesti seuraava suunnittelutarve kohti toteutusta on Paasikiventien yleissuunnitelma, jossa käsitellään mm. liikenteen ohjaus, valaistus ja puut. Katusuunnitelma voidaan laatia yleissuunnitelman perusteella tai sen yhteydessä.

Linja-autoaseman tonttia suositellaan kehitettävän mahdollisimman pian jäsentämättömän ja liikenneturvallisuudeltaan heikon laiturikentän parantamiseksi. Seuraava kehittämisaskel on laatia linja-autoaseman yleissuunnitelma. Linja-autoaseman eri ratkaisuvaihtoehtoja on suunniteltu vuorovaikutteisesti liikenteenharjoittajien kanssa. Liikenteenharjoittajien kannan mukaan linjaautoasemakenttää tulisi kehittää siten, että mahdollistetaan läpiajettavat laiturit. Nykyistä asemarakennusta tulee joka tapauksessa kehittää tai rakentaa alueelle uusi.

Kaukoliikenne, paikallisliikenne, taksit ja tilausbussiliikenne tulee sijoittaa lähelle toisiaan. Rahdin käsittely tulee varmistaa ja taata alueelle riittävästi pysäköinti-



71. Engelinrannan sisäisten katujen ›ipoikkileikkaus, vaihtoehto erotellulla kulku- ja pyörätiellä.. Sito 2015.

Kuva 72. Paasikiventien yleissuunnitelma. Sito 2015.

Kuva 73. Viemäröinnin yleissuunnitelmaluonnos. Sito 2014.

ja lastauspaikkoja rahtia varten. Liityntäpysäköintipaikat tulee sijoittaa riittävän lähelle linja-autoasemaa.

Engelinrannan asemakaavoitusvaiheessa suunnitellaan osayleiskaavan suunnitelmien mukaan katu- ja liittymäratkaisut, sekä tarkennetaan pysäköinnin ratkaisuja.

Pihakatujen ja rantapuiston kautta järjestetään huoltoajoyhteydet. Pienvenesataman huolto tapahtuu niin ikään pihakatujen kautta.

Engelinranta on keskusta-aluetta, jossa nopeusrajoitukset tulevat olemaan samoja muun keskustan kanssa (40 km/h).

6.6.2. Liikennemäärät

Hämeenlinnan liikenne-ennusteen 2040 mukaan Paasikiventien liikenne kasvaa 25 000 – 27 000 ajoneuvoon vuorokaudessa. Suunniteltu Paasikiventien jatkeen osuus tästä kasvusta on noin 4 000 ajon./vrk ja Engelinrannan uuden maankäytön osuus on noin 3 000 – 3 500 ajon./vrk. Hämeensaaressa on jo nykyisin niin kaupallista kuin virkistystoimintaa, jotka tuottavat liikennettä suhteellisesti enemmän kuin keskustamainen asutus, joka vaikuttaa maankäytön muutoksen liikennetuotokseen.

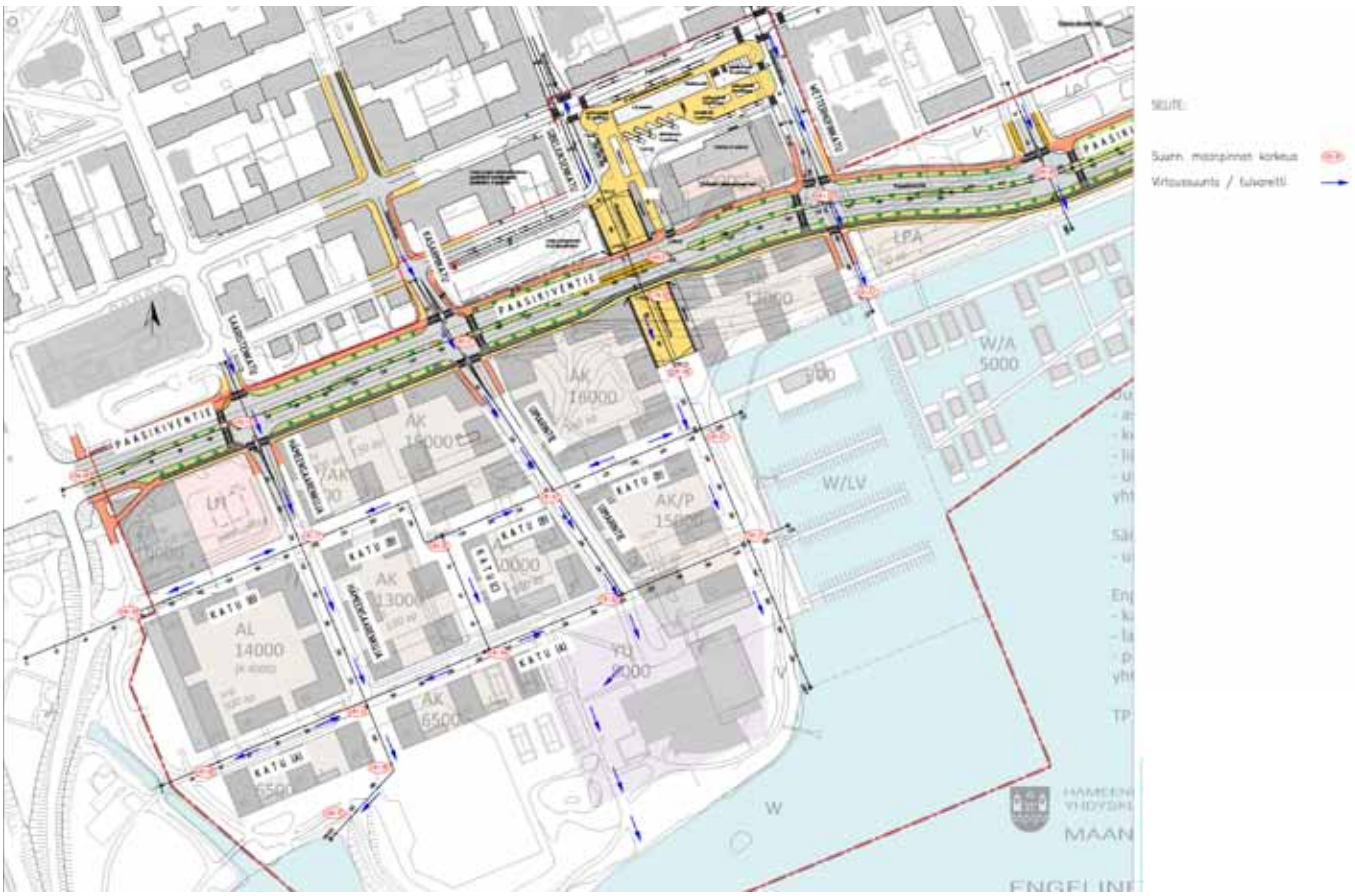
Engelinrannan liikennetuotoksen vaikutus kohdistuu merkittävimmin Paasikiventielle. Koska sen välityskyky on nelikaistaisena riittävä ja liikennemäärät suuria verrattuna Engelinrannan liikennetuotoksen, jää uuden maankäytön vaikutus Paasikiventiehen vähäiseksi. Vaikutuksia esiintyy Paasikiventien liittymissä ja niiden sivuhaarojen kuormittumisessa.

Liikenne jakautuu Paasikiventieltä tasaisesti eri puolille Hämeenlinnaa sekä moottoritielle kohti Helsinkiä ja Tamperetta. Moottoritiellä (valtatie 3), jossa liikennemäärät ovat Hämeenlinnan kohdalla yli 20 000 ajon./vrk Engelinrannan liikennetuotos on marginaalinen. Hämeensaaren asukkaiden matka keskustaan tehdään pääosin jalan ja polkupyörällä, joten vaikutukset keskustan katujen liikennemääriin jäävät myös vähäisiksi.

6.6.3. Joukkoliikenne ja linja-autoasema

Engelinrannan alue on hyvin saavutettavissa alueellisesti, seudullisesti ja maakunnallisesti joukkoliikenteellä. Kaava-alueella ei ole sisäistä joukkoliikennettä, ja se tukeutuu linja-autoaseman paikallis- ja kaukojoukkoliikenteen tarjontaan. Paikallisliikenne kytketään linja-autoasemaan Palokunnankadun pääte- ja ajantasauspysäkkien avulla vuonna 2015.

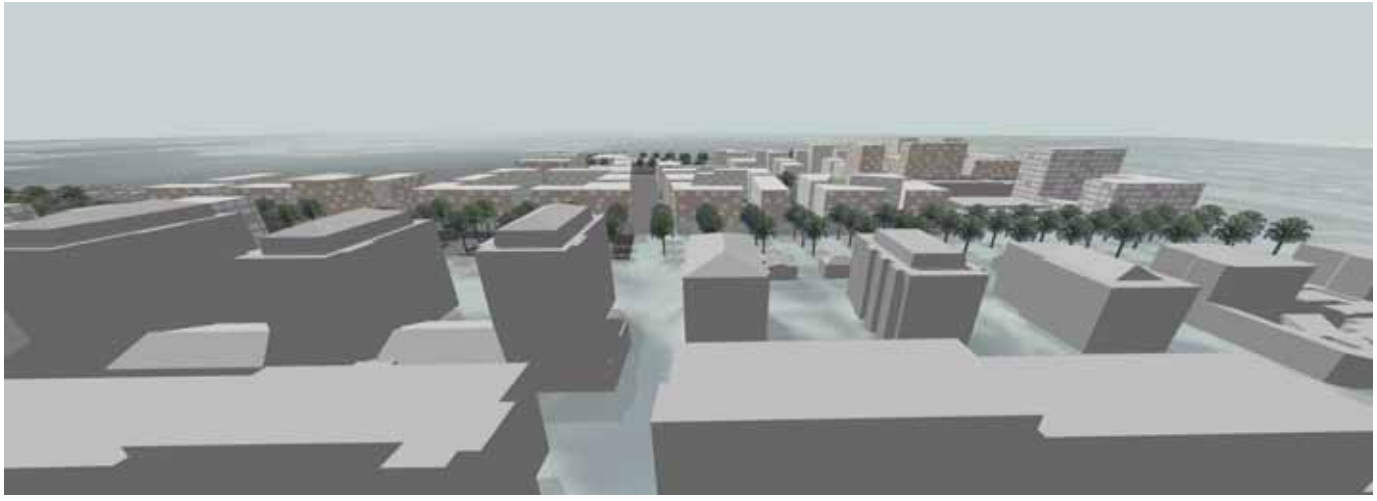
Linja-autoaseman tarjoama joukkoliikenteen palvelutaso on houkuttelevalla tasolla, sillä kävelyetäisyys kaava-alueelta pysäkeille on enimmillään noin 600 metriä. Lisäksi tarjonta vastaa liikennöintiajaltaan, vuoroväliltään ja linjastollisesti houkuttelevaa palveluta-



Kuva 74. Katujen korkeustason yleissuunnitelmaluonnos. Sito 2014.

Kuva 75. Havainnekuva, etualalla linja-autoasema.

Kuva 76. Havainnekuva etelästä.



Kuva 77. Havainnekuva Kasarmikadun yläpuolelta kohti uimahallia.

soa. Etäisyys rautatieasemalle on noin 1,9 kilometriä (23 minuuttia jalan tai 7 minuuttia pyörällä).

Linja- ja palveluliikenteen lisäksi Engelinrannassa suunnitellaan pilotoitavan uudenlaisia, julkista ja yksityistä liikennettä yhdisteleviä liikennepalveluita, kuten yhteiskäyttöisiä, mahdollisesti sähkövoimaisia henkilöautoja tai polkupyöriä. Asemakaavoituksessa yhteiskäyttöajoneuvot huomioidaan velvoitepysäköintipaikkamäärää alentamalla ja osoittamalla yhteiskäyttöajoneuvon pysäköintiin houkutteleva, parhaan saavutettavuuden sijainti.

Palokunnankatua pitkin kulkee kaikki nykyiset paikallisliikenteen linjat ja alueella on kaukoliikenteen linja-autoasema. Tavoitteena on linja-autoaseman alueen kehittäminen kokonaisuutena, johon sisältyy nykyaikainen ja toimiva matkakeskus.

Sibeliuksenkadun liittymän kohdalle tulee alikulku, minkä vuoksi linja-autoaseman liittymää siirretään turvallisuussyistä idemmäksi. Vaihtoehtoinen reitti kulkee Eteläkatua pitkin Kasarmikadulle. Kaukoliikenne kulkee linja-autoasemalle myös Wetterhoffinkadun kautta. Palokunnankatu toimii paikallisliikenteen reittinä siten, että matkakeskus palvelee myös paikallisliikennettä. Kaukoliikenteen ja paikallisliikenteen reitit erotetaan kuitenkin toisistaan.

6.6.4. Jalankulku ja pyöräily

Keskustasijaintinsa puolesta alueen tulevilla asukkailla on kaikki mahdollisuudet kestävien liikkumistapojen käyttöön. Etelärannan alue on keskustan jalankulkuvyöhykettä, josta kaikki palvelut ovat kävely- tai pyöräilymatkan päässä. Tavoitteena on, että alue ei perustu pelkästään oman auton käyttöön. Engelinrannan kävely- ja pyöräily-yhteydet suunnitellaan viihtyisiksi ja turvallisiksi.

Kävelyn ja pyöräilyn osalta Engelinrannan kaava-alueen liikenneverkko koostuu kolmesta erityyppisestä väyläalueesta: 1. alueen sisäisten tonttikatujen varsilla keskustamainen liikenneverkko; 2. alueen sisäisen itä-länsi-suuntaisen pihakadun ja keskustaan johtavan pohjoiseteläsuuntaisen torialueen jalankulkupainotteinen liikenneverkko; 3. Rantaa mukaileva virkistysreitti.

Osayleiskaavan alueella tavoitteena on korkealaatuinen jalankulun ja pyöräilyn liikenneverkko, jonka suunnitteluratkaisut vastaavat väylän hierarkiaa. Pyöräilyn laatukäytävillä (torialueella keskustaan pohjois-eteläsuunnassa, Paasikiventien etelälaidassa ja rannassa itä-länsi-suunnassa) väylät ovat eroteltuja jalankulku- ja pyöräteitä ja suunnittelussa ensisijaisia tavoitteita ovat reittien nopeus, turvallisuus ja käytettävyys. Laatukäytävillä tavoitteena on pysähtelemätön matkan eteneminen, joka ei tosin toteudu täysimääräisesti Paasikiventien varrella liikennevalo-ohjauksen ollessa ajoneuvoliikenteen mukaan optimoitu.

Hämeensaareen voidaan tarvittaessa toteuttaa yhdistettyjä jalankulku- ja pyöräteitä paikallisia ja alueellisia yhteyksiä varten Paasikiventien pohjoispuolella ja alueen länsilaidassa Kaivokadun itäpuolella, sekä rantareitillä. Rantareitin tarkoituksen on välittää alueellista ja paikallista kävely- ja pyöräilyliikennettä, mutta väylällä ei ole laatukäytävän mukaisia tavoitteita mm. nopeuden osalta. Väylä on sorapäällysteinen ja se polveilee maaston mukaan rannan läheisyydessä. Jalankulkua ja pyöräilyä ei ole eroteltu toisistaan.

Hämeensaaren sisäisillä tonttikaduilla pyöräilijän paikka on joko ajoneuvoliikenteen kaistalla tai kadun toisen laidan erotetulla jalankulku- ja pyörätiellä. Jalkakäytävä kulkee kadun molemmilla puolilla. Sisäisten yhteyksien kannalta lisäksi itä-länsisuuntainen pihakatu on tärkeä jalankulku- ja pyöräilyreitti. Pihakadulla kaikki liikennemuodot kulkevat samassa tilassa jalankulkijoiden ehdolla.

Paasikiventien ylityksen osalta Hämeensaaren sisäisten katujen jalkakäytävät jatkuvat vain sillä puolella, jolla on myös pyörätie. Suojatiet voidaan toteuttaa Paasikiventien yli vain liittymän toisella puolella ajoneuvoliikenteen liikennevalo-ohjauksen kapasiteetin riittävyyden vuoksi.

Tavoitteena on vilkasliikenteisen Paasikiventien estevaikutuksen vähentäminen tekemällä kadusta viihtyisämpi puuistutuksin sekä rakentamalla laadukas alikulku kulkemaan Paasikiventien ali. Alikulun kautta tehdään esteettömät ja turvalliset yhteydet keskustaan. Alueen luoteiskulmassa säilytetään nykyinen kävely- ja pyöräilyalikulku Paasikiventien ali.

Kuva 78. Engelinrannassa hulevesiä hyödynnetään viherrakentamisessa. Kuva RehabMe 2015.

6.6.5. Pysäköinti

Hämeenlinnan keskustaan on suunnitteilla keskitetty pysäköintiratkaisu, joka kokoaa keskustan pysäköinnin tarjontaa pysäköintilaitosten, kadunvarsipysäköinnin ja asukaspysäköinnin osalta. Engelinrannan kaavan mukaisen maankäytön tuottama pysäköintitarve ratkaistaan kaavan alueella.

Tarvittavat autopaikkamäärät määritellään asemakaavassa. Lähtökohtana on kuitenkin autottomien talouksien ennustettu keskimääräistä suurempi lukumäärä. Engelinrannan asukkaalle tarvitaan noin 1000-1130 autopaikkaa, kun lasketaan 1 autopaikka 115-130 k-m^2 kerrosalaa kohti. Tämän lisäksi tarvitaan asukkaiden vieraille 1 ap / 1 000 k-m^2 eli 130 autopaikkaa. Työpaikkoja varten tarvitaan 185 autopaikkaa ja kauppaa ja palveluita varten 450 autopaikkaa. Autopaikkojen kokonaistarve on tällöin noin 1600-1700 autopaikkaa.

Engelinrannassa varaudutaan asumisen osalta kuitenkin alueellisesti 1 autopaikkaan 100 kerrosneliömetriä kohden, mutta näistä paikoista tonteille rakennetaan vain 75…85 % velvoitepaikoiksi. Loput tarvittavista autopaikoista sijoitetaan yleiseen pysäköintilaitokseen markkinaehtoisesti, mikäli tonttikohtaiset paikat eivät alueen valmistuessa riitä.

Alueen pysäköintitarpeeseen vaikuttaa lisäksi alueella mahdollisesti käytettävissä olevat yhteiskäyttöajoneuvot – henkilöautot tai polkupyörät. Engelinranta soveltuisi sijaintinsa ja rakenteensa osalta erinomaisesti yhteiskäyttöajoneuvojen käytölle.

Alueen pysäköinti tapahtuu pääosin tonttien pihakansien alla katutasossa tai vähän sen alapuolella. Asiointi- ja vieraspysäköinti toteutetaan kadunvarsipysäköintinä ja pysäköintilaitoksiin. Pihakaduille voidaan sijoittaa lisäksi asukkaiden yhteisautojen paikkoja enintään 3 kpl / taloyhtiö. Kelluvia asuntoja varten pysäköintipaikat sijoitetaan rantaan rakennettavaan pysäköintilaitokseen, jonka katolle tulee sijoittaa puisto ja suojaviheralue.

Kaupan autopaikat on toteutettu jo nykyisin riittävinä kaupan tontille. Työpaikka-alueen pysäköinti voidaan liittää tähän pysäköintilaitokseen tai rakentaa oma laitos työpaikkojen yhteyteen. Uimahallilla säilyy maanpäällinen pysäköinti, joka tarvittaessa voidaan rakentaa kaksikerroksiseksi pysäköintilaitokseksi.

Linja-autoaseman pysäköinti voidaan ratkaista myös Paasikiventien alle.

6.6.6. Pelastustiet

Pelastus- ja huoltotiet sijaitsevat pääosin katualueilla ja pihakaduilla. Pelastautuminen sisäpihojen kautta suunnitellaan tarkemmin asemakaavoituksen yhteydessä. Sisäpihoille voidaan järjestää poistuminen parvekkeiden kautta tai vaihtoehtoisesti järjestää pelastustiet kansien päälle. Kelluvien asuntojen pelastustienä toimii Wetterhoffinkadun jatke sekä yleiseen jalankulkuun varattu päälaituri.

6.7. Yhdyskuntatekninen huolto

6.7.1. Vesihuolto

Jätevedet johdetaan Uusitun Kaivokadun pumppaamon ja Elämyspuiston kautta Kaupunginpuiston pääpumppaamolle, josta jätevedet pumpataan Paroisten jätevedenpuhdistamolle. Alueen nykyisten pumppaamoiden ja niiden välisten verkostojen kapasiteetti riittää välittämään Engelinrannan rakentamisen myötä lisääntyvän jätevesimäärän. Engelinrannan nykyinen verkosto ei vielä ole käyttöikänsä lopussa, joten asemakaavaa laadittaessa nykyinen verkosto otetaan huomioon siten, että minimoidaan nykyisten johtojen siirrot. Alueen pieni pituuskaltevuus, pohjamaan kantavuus, sekä Vanajan pinnan taso aiheuttavat normaalia rakentamista suurempia kustannuksia. Tällä hetkellä Engelinranta on toteutettu viettoviemäröintinä ja lähtökohtana on, että alueelle ei tarvitse rakentaa uusia runkolinjan jätevedenpumppaamoita.

Vesi Engelinrannan alueelle tulee Ahveniston tekopohjavesilaitokselta ja Kylmälahden pohjavedenottamolta. Tällä hetkellä runkovesiyhteydet Engelinrantaan on johdettu Eteläkadulta, sekä Vanajantieltä (vesistöasennus). Engelinrannassa voidaan tukeutua nykyisiin runkoyhteyksiin, joiden kapasiteetti riittää Engelinrannan rakentamisen myötä lisääntyvään vedenkäyttöön. Engelinrannan nykyinen verkosto ei vielä ole käyttöikänsä lopussa, joten kaavaa laadittaessa nykyinen verkosto kannattaa ottaa huomioon siten, että minimoidaan nykyisten johtojen siirrot. Alueen pohjamaan kantavuus ja Vanajan pinnan taso aiheuttavat normaalia rakentamista suurempia kustannuksia. Mahdollisissa alueelle tulevissa järviveden lämpöä hyödyntävissä lämmitysjärjestelmien suunnittelussa tulee huomioida em. järjestelmien sijoittamiseen vaikuttava runkovesijohdon vesistöasennus.

Uimahallin altaiden tyhjennyksissä on otettava huomioon vastaanottavan jätevesiviemäriverkoston välityskyky. Jäteveden lämmön talteenottoa voidaan tutkia uimahallin peruskorjauksen suunnittelun yhteydessä.

6.7.2. Jätehuolto

Alueelle rakennetaan kiinteistökohtaiset jätehuollon tilat.

6.7.3. Energiahuolto ja kestävä elämäntapa

Alueen energiankulutukseen vaikuttavat eniten asumisväljyys sekä autojen määrä. Engelinrannassa pyritään tiiviiseen keskustamaiseen asumiseen, jossa oman auton tarve on selvästi pienempi kuin Kanta-Hämeenlinnassa keskimäärin.

Direktiivi 2010/31/EU rakennusten energiatehokkuudesta edellyttää, että vuoden 2020 loppuun mennessä kaikki uudet rakennukset ovat lähes nollaenergiarakennuksia. On oletettu, että kulutus laskee noin 30–35 %, jonka lisäksi rakennuksiin tulee jonkin verran omavaraisenergian tuotantoa. Lämmitystarve on tulevaisuudessa siten vähäisempi rakentamismääräysten energiavaatimusten tiukentumisen myötä. Jäähdytys-

Kuva 79. Havainnekuva kelluvien asuntojen laiturilta.

Kuva 80. Havinnekuva uimarannalta kohti uimahallia

Kuva 81. Havainnekuva tornitalosta kohti Hämeenlinnan kirkkoa.

tarve tulee samasta syystä sitä vastoin lisääntymään. Ympäristön kannalta merkitystä on lämmitetyillä tiloilla. Esim. parvekkeet tarjoavat ekologista tilaa.

Alueella voidaan hyödyntää paikallista häiriötöntä lämmöntuotantoa järvivedestä, maaperästä, ilmasta tai auringosta. Osa ratkaisuista mahdollistaisi myös jäähdytyksen tuottamisen alueellisesti. Osayleiskaava mahdollistaa toimenpiteet, joilla energiankulutusta voidaan pienentää. Toimenpiteet suunnitellaan tarkemmin asemakaavoituksen ja tontinluovutuksen yhteydessä.

Engelinrannan osayleiskaavan keskeisiä energiankulutuksen vähentämisen keinoja ovat:

- Asumistiheyden kehittäminen siten, että mahdollistetaan alueelle myös tiheän asumisen asumismuotoja
- Kannustetaan kaikissa asumismuodoissa tiheyden kehittämiseen esimerkiksi yhteistiloja ja lämmittämättömiä tiloja, kuten parvekkeita ja pihoja, kehittämällä
- Autoton eläminen mahdollistetaan turvallisilla Paasikiventien alituksilla, hyvillä kevyen liikenteen yhteyksillä sekä varaamalla yhteiskäyttöautoille pysäköintipaikat läheltä asuntoja
- Autopaikkavaatimus on muita alueita matalampi samalla, kun pihakannen alle sijoitettu pysäköinti mahdollistaa autojen säilytyksen kylmässä tilassa
- Kaava ei rajoita energiaratkaisuja eikä omavaraisenergian hyödyntämistä
- Osayleiskaavassa pyritään kerrostalomaiseen ja korkeaan massoitteluun

Uimahallin alueen kilpailun tuloksissa on monia energiankulutuksen pienentämiseen tähtääviä ehdotuksia, joita tullaan hyödyntämään asemakaavoituksessa ja tontinluovutuksessa.

Kaukolämpö

Paasikiventien kohdalla kulkee maankäytön tarpeen mukainen kaukolämpöverkko, johon alue liitetään. Nykyinen kaukolämpölinja siirretään linja-autoaseman kohdalla.

6.7.4. Sähkö ja tietoliikenne

Alueelle rakennetaan uusi sähkönjakeluverkko ja 10 kV keskijänniteverkkoa vahvistetaan maankäytön tarpeen mukaan. Alue liitetään olemassa olevaan sähköverkkoon maakaapeleilla. Alueelle rakennetaan 7–10 uutta muuntamoa, jotka sijoitetaan pääosin rakennusten yhteyteen.

Alueella on tällä hetkellä valtakunnallisesti tärkeitä tietoliikenneyhteyksiä, joiden säilyttäminen ja suojaaminen on tärkeää. Valtakunnallisesti tärkeitä ja muita tietoliikenneverkkoja joudutaan osin siirtämään. Maankäytön tarpeita varten rakennetaan uusi verkosto.

6.7.5. Hulevedet

Engelinrannan toteuttamisen yhteydessä on hyvät mahdollisuudet pienentää Paasikiventien pohjoispuolen tulvariskiä. Engelinrannan hulevesien hallintaa suunniteltaessa voidaan myös huomioida kiintoaineen poistaminen hulevedestä, jotta kiintoaine ei hallitsemattomasti sedimentoidu purkupisteen läheisyyteen ja mataloita rantaa.

Engelinrannan alueella ensisijaisia tavoitteita hulevesien hallinnassa ovat hulevesien hyödyntäminen alueella, vesien viivyttäminen ja ohjaaminen kasvillisuuden käyttöön. Veden luontaisen kierron ylläpitäminen näkyy alueella vahvana vihreytenä sekä mahdollisesti myös näkyvinä vesipintoina, jotka elävöittävät kaupunkikuvaa luoden monimuotoista, elämyksellistä ja aktivoivaa ympäristöä.

Tavoitteena on viivyttää hulevesi hyödyntämällä niitä syntypaikoilla. Tilatarpeet riippuvat valituista ratkaisuista. Koska hulevesien määrällisen hallinnan mitoittavana tekijänä on yleensä viivytystilavuus, intensiiviset ja syvät hulevesien hallintarakenteet kuten lammikot ja altaat tarvitsevat vähemmän tilaa, mutta edellyttävät usein tarkkaa suunnittelua (rakenteiden toiminnan varmistaminen erilaisissa olosuhteissa ja tilanteissa), korkeatasoista rakentamista ja huolellista seurantaa sekä mahdollisesti erityistoimia esimerkiksi talvisin. Läpäisevät pinnat, kasvillisuusalueet ja käsittelysyvyydeltään matalat rakenteet vaativat enemmän tilaa, mutta alueet voivat olla monikäyttöisiä ja -hyötyisiä sekä vähähoitoisia ja varmatoimisia.

Kansipihoilla on kiinnitettävä huomiota siihen, että huleveden paikallinen hallinta korttelialueella on mahdollista. Korttelialueilla huleveden käsittelyssä on syytä suosia myös hulevettä hyödyntäviä ja imeyttäviä ratkaisuja pelkän huleveden viivyttämisen ja poisjohtamisen rinnalla. Vähän liikennöidyillä/ei-liikennöidyillä alueilla suositaan läpäiseviä päällysteitä sekä veden ohjaamista kasvillisuuden käyttöön.

Huleveden imeytysratkaisut on sijoitettava haitta-aineista puhtaille maa-alueille. Tarvittaessa maaperän puhtaus varmistetaan massanvaihdolla. Mikäli hulevesirakenne sijoitetaan pilaantuneelle maa-alueelle, tulee rakenteen pohja eristää siten, että vettä ei suotaudu pilaantuneeseen maa-ainekseen.

Alueen tasaisuuden vuoksi tulee kiinnittää erityistä huomiota siihen, että huleveden painovoimainen johtaminen Vanajaveteen onnistuu.

Valittujen ratkaisujen häiriöttömän toiminnan takaamiseksi rakenteiden ylläpitovastuut ja -resurssit tulee määritellä ja rakenteille tulee laatia ylläpitosuunnitelmat. Rakenteiden suunnittelussa tulee ottaa huomioon helppohoitoisuus, varmatoimisuus ja kustannustehokkuus sekä ylläpidossa tarvittavien koneiden ja laitteiden toimintaedellytykset.

Paasikiventien jatkosuunnittelussa tulee ratkaista hu-

leveden tulvareittiratkaisu. Hulevesiä hyödynnetään Engelinrannan alueen viherrakentamisessa. Jatkosuunnittelussa tullaan tarkastelemaan myös, voidaanko alueelle luoda hulevettä hyödyntävä leikki ja oppimisympäristö, jossa on mahdollisuus sekä luontokokemuksiin ja vesiluonnon tutkimiseen että vesileikkiin ja veteen liittyvien ilmiöiden kokemiseen.

6.8. Pohja-, maa- ja vesirakentaminen,

Alueen pohjaolosuhteet ovat vaativat rakentamisen kannalta. Kaikki alueelle tulevat rakennukset on paalutettava keskimäärin noin 15 metrin syvyyteen. Katu-, aukio ja maanvaraiset piha-alueet sekä puistot rakennusten välittömässä läheisyydessä tulee rakentaa painumattomiksi.

Tulvavaaran vuoksi uudisrakennusten alin suositeltava rakennuskorkeus on +81.00. Pysäköintitilat voidaan rakentaa myös tätä alemmaksi. Tämän alemmaksi tulevien tilojen rakenteet tulee tehdä vesitiiviinä sekä estää rakenteellisin ratkaisuin veden pääsy tiloihin esimerkiksi pysäköintilaitosten ajoluiskien ja sadevesiviemäröinnin kautta.

Osayleiskaava-alueen läheisyydessä on puupaaluilla perustettuja rakennuksia, jonka vuoksi orsiveden- ja pohjavedenpinta ei saa laskea näillä alueilla rakentamisen eikä käytön aikana.

Pienvenesataman alueella tulee tehdä vesi- ja maanrakennustöitä sekä rannan pengertämisen yhteydessä, että uusien laiturijärjestelyjen ja kelluvien asuntojen alueen toteuttamisen yhteydessä. Paasikiventien varteen on suunniteltu tavanomainen kiviaineinen pengerrys. Laiturin ja kelluvat asunnot kiinnitetään betoniankkurein järvenpohjaan. Vesialueen muutostöiden yhteydessä ja hyvissä ajoin ennen vedenpohjaa muuttavan rakennustyön toteuttamista tulee olla yhteydessä Museovirastoon arkeologisen vedenalaisinventoinnin järjestämiseksi ja vedenalaisen kulttuuriperinnön huomioimiseksi.

6.9. Pilaantuneen maaperän kunnostaminen

Alueen maaperässä on paikoin yli ylemmän tai alemman arvon kohonneita haitta-aine pitoisuuksia ja jätetäyttöä. Jätetäyttö on alustavasti suunniteltu kunnostettavaksi massanvaihdolla. Osa massasta voidaan todennäköisesti hyödyntää alueella seulomisen jälkeen. Muiden pilaantuneiden maiden osalta voidaan käyttää myös muita puhdistusmenetelmiä.

Pilaantuneiden maiden kunnostus muodostaa merkittävän osan Engelinrannan yhdyskuntakustannuksista. Lopulliset kunnostusmenetelmät selviävät kunnostussuunnitelman laatimisen yhteydessä. Engelinrannan osayleiskaavan yhteydessä on arviot pilaantuneisuudesta ja kunnostuskustannuksista tehty konservatiivisesti (ts. pahimman mukaan).

Ruopattavilla alueilla tulee varautua haitta-ainepitoisten sedimenttien käsittelytarpeeseen.

6.10. Ympäristöhäiriöt

6.10.1. Melu

Moottoritien ja Paasikiventien aiheuttama melu on merkittävä ympäristöhaitta alueen länsireunalla sekä Paasikiventien ympäristössä. Näillä alueilla tulee tarkempi meluntorjunnan suunnittelu tehdä alueen asemakaavoituksen yhteydessä. Asuinalueet on sijoitettu etäälle moottoritiestä, mutta rakenteellisen melusuojauksen tarve on todennäköinen. Meluntorjuntaa voidaan tehdä monella eri tavalla. Maankunnostuksen yhteydessä seulottuja maa-aineksia voidaan hyödyntää meluntorjuntarakenteissa, mikäli niitä päätetään tehdä rantapuiston, Visamäkeen vievän rantareitin ja Kantolan ranta-alueiden melun vähentämiseksi.

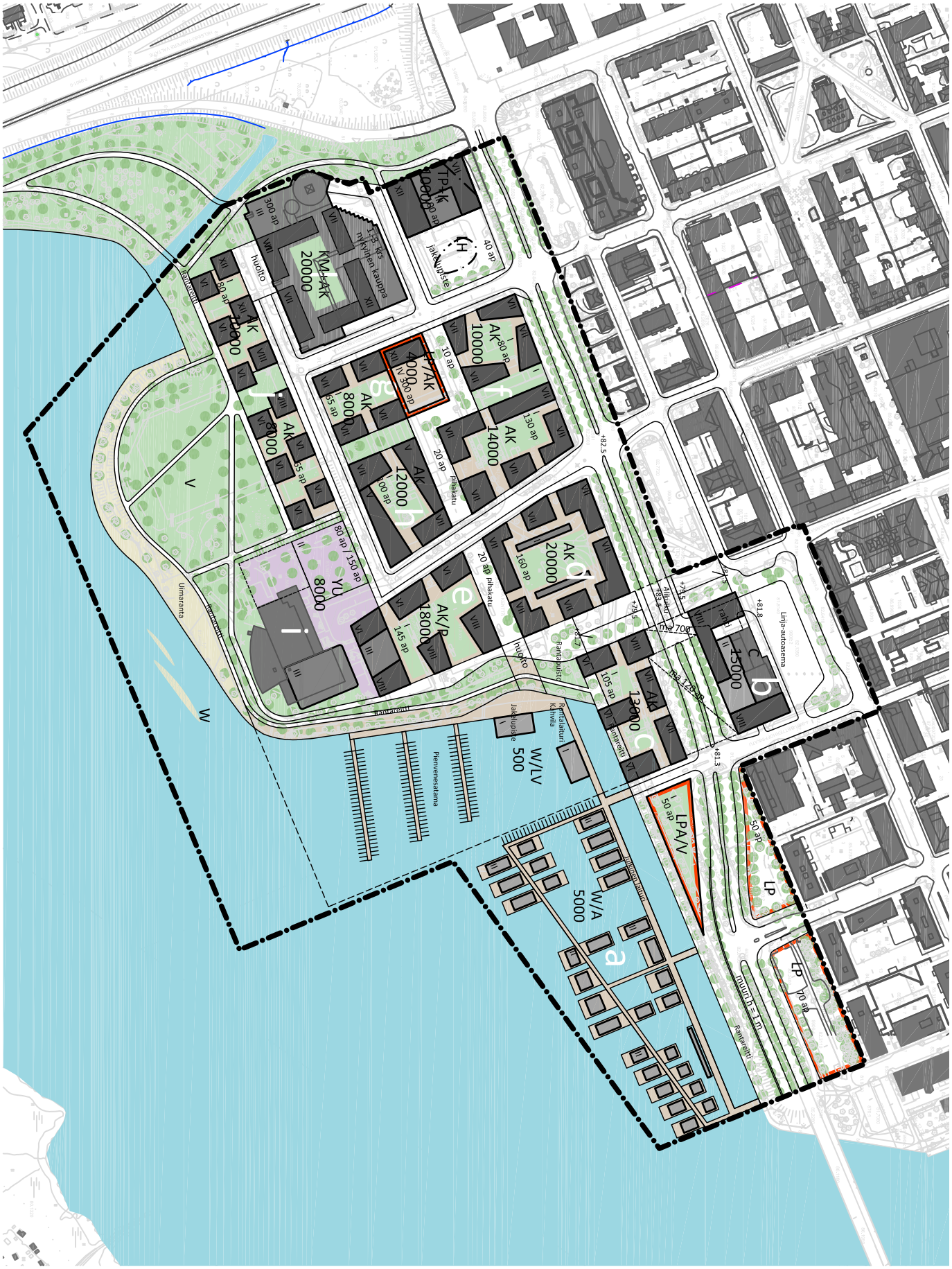
6.10.2. Tärinä

Paasikiventien aiheuttaman tärinän vaimennustarve tulee huomioida jatkosuunnittelussa.

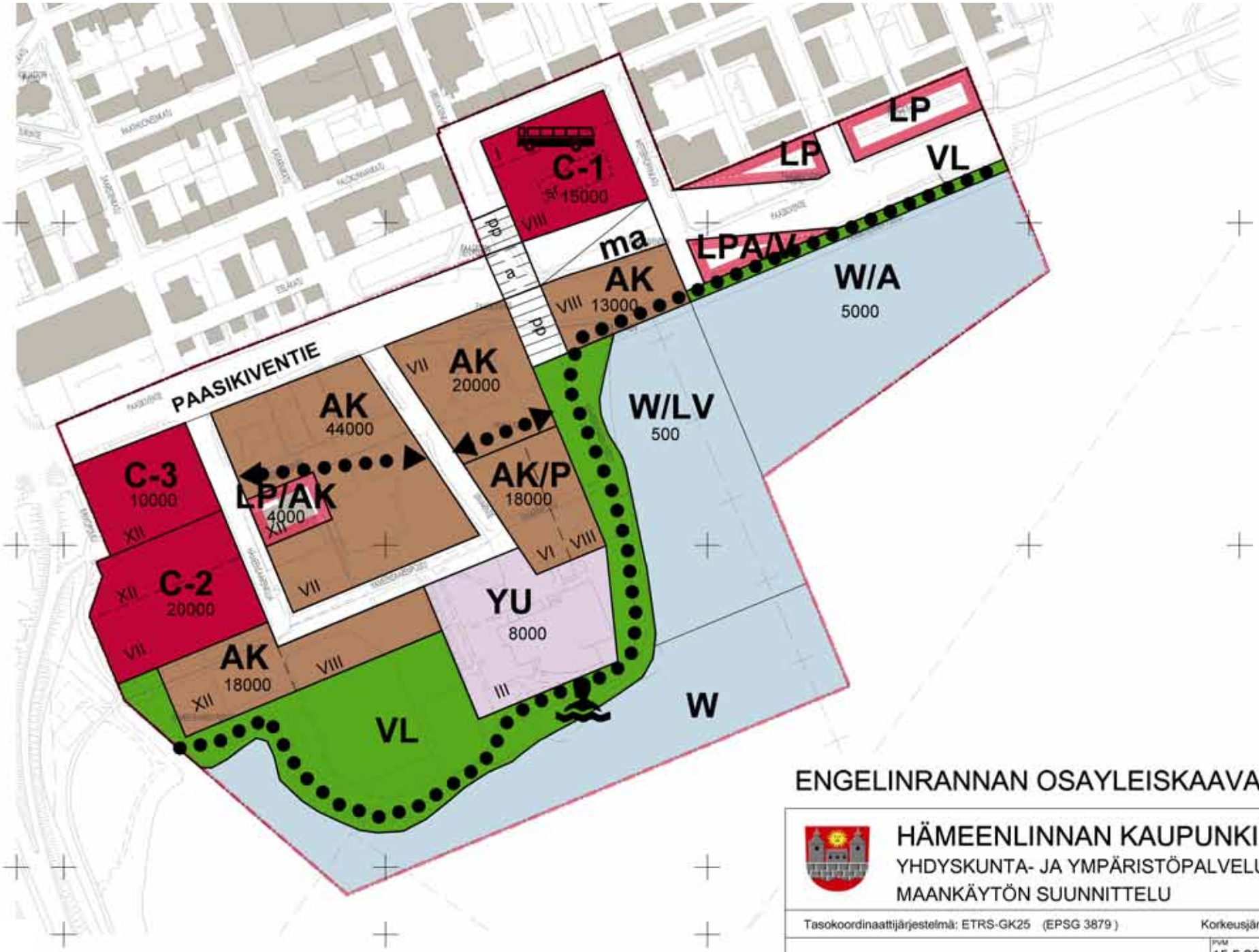
6.10.3. Ilmanlaatu

Moottoritien ajoneuvoliikenteen aiheuttamiin ilman epäpuhtauksiin on varauduttu jättämällä riittävän suuri suojaetäisyys moottoritien ja asuinrakentamisen väliin. Alueen luoteiskulmaan ei ole osoitettu asuinrakentamista.

Kuva 82. Paasikiventien kelluvat asunnot tuovat rantaan elämää. Havainnekuva RehabMe 2014.



Kuva 83. Osayleiskaavaan perustuva rakennemalli 1:4 000.



ENGELINRANNAN OSAYLEISKAAVA

HÄMEENLINNAN KAUPUNKI YHDYSKUNTA- JA YMPÄRISTÖPALVELUT MAANKÄYTÖN SUUNNITTELU		N:O 9510
Tasokoordinaattijärjestelmä: ETRS-GK25 (EPSG 3879)	Korkeusjärjestelmä: N2000	
	PVM 15.5.2015	SUUN NL
	HYV.	PIIRT. LL
TILAAJAJOHTAJA PÄIVI SALORANTA	TULLUT VOIMAAN	SUHDE 4000

AK

Asuinkerrostalojen korttelialue.
Rakennusten pohjakerroksiin saa osoittaa liike-, työ- ja palvelutiloja. Pysäköintitilat saa osoittaa rakennusten pohjakerroksiin ja pihakannen alle

AK/P

Asuinkerrostalojen ja palvelujen korttelialue.
Kerrosalasta 2/3 osa tulee osoittaa asuinkäyttöön. Pysäköintitilat saa osoittaa rakennusten pohjakerroksiin ja pihakannen alle

YU

Yleisten urheilurakennusten alue.
Alueelle saa osoittaa maanpäällistä pysäköintiä. Mikäli YU-alueen rakennus rakennetaan kiinni AK/P-alueen rakennukseen, tulee rakennuksiin sijoittaa uimahallin sisäänkäynti myös rannan puolelle.

C-1

Keskustatoimintojen alue.
Alueelle saa sijoittaa linja-autoliikenteen matkakeskuksen, keskustaan soveltuvaa asumista sekä hallinto-, toimisto-, palvelu- ja myymälätiloja. Alueelle ei voida sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikköä. Pysäköintitilat tulee sijoittaa rakennuksiin tai maan alle. Alueen suunnittelun lähtökohtana tulee olla suojeltavan asemarakennuksen säilyttäminen sekä historiallisen rantatorin huomioiminen.

C-2

Keskustatoimintojen alue.
Alueelle voidaan sijoittaa keskustaan soveltuvaa asumista sekä hallinto-, toimisto-, palvelu- ja myymälätiloja sekä ympäristöä häiritsemättömiä teollisuustiloja. Alueelle voidaan sijoittaa yksi vähittäiskaupan suuryksikkö, jonka pinta-ala on korkeintaan 10 000 k-m2. Pysäköintitilat tulee sijoittaa rakennuksiin.

C-3

Keskustatoimintojen alue.
Alueelle voidaan sijoittaa keskustaan soveltuvia hallinto-, toimisto-, palvelu- ja myymälätiloja sekä ympäristöä häiritsemättömiä teollisuustiloja. Alueelle ei voida sijoittaa asumista. Alueelle voidaan sijoittaa enintään 2 000 k-m2 päivittäistavarakaupan myymälätiloja. Alueelle voidaan sijoittaa huoltoasema. Huoltoaseman suunnittelussa ja toteuttamisessa on huolehdittava siitä, että alueella varastoitavat ja käsiteltävät aineet sekä huoltoaseman liikenne eivät aiheuta vaaraa, terveys- tai ympäristöhaittaa viereisille alueille. Pysäköintitilat tulee sijoittaa rakennuksiin.

LP

Yleinen pysäköintialue.

LP/AK

Yhdistetty yleinen pysäköintialue ja asuinkerrostalojen alue.

LPA/V

Pysäköintialue, jonka yläpuolelle tulee sijoittaa virkistysalue tai suojaviheralue.

VL

Lähivirkistysalue.
Aluetta on kehitettävä korkeatasoisena puistoalueena osana rantareittiä.

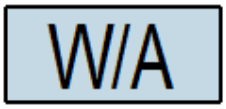
W

Vesialue.

W/LV

Venesatama-alue.

Kuva 85. Osayleiskaavamääräykset.



Kelluvien rakennusten alue.
Kelluvien asuntojen päälaituri tulee varata julkiselle jalankululle. Alueelle ei voida sijoittaa asuntolaivoja. Asemakaavoituksen yhteydessä on selvitettävä kelluvien asuntojen vaikutukset virtauksiin, kalakantoihin ja rehevöitymiseen. Paasikiventielle on rakennettava melueste ennen uuden asuinalueen käyttöönottoa.

Kaava-alueen raja.

Alueen raja.

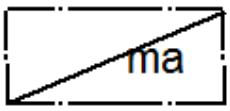
Osa-alueen raja.

18000

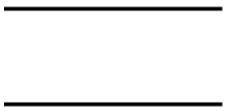
Alueen tavoiterakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä. Yksittäisen tontin rakennusoikeus määritetään asemakaavoituksen yhteydessä.

IV

Roomalainen numero osoittaa alueen rakennusten suurimman sallitun kerrosluvun. Yksittäisten rakennusten korkeudet määritetään asemakaavoituksen yhteydessä.



Maanalainen tila, jonne saa sijoittaa pysäköintiä tai teknistä huoltoa palvelevia tiloja sekä kaupan tiloja.



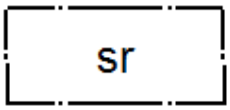
Katualue.

Kevyen liikenteen reitti, rantareitti.
Rantareitin jatkuvuus kaava-alueen ulkopuolelle on turvattava. Rantareitin tulee olla esteetön.

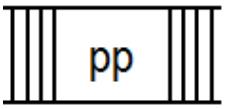
Kevyen liikenteen yhteystarve.
Reitillä sallitaan pelastus- ja huoltoajoliikenne, ajo pysäköintitiloihin sekä pysäköinti.

Uimapaika.

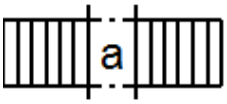
Linja-autoliikenteen matkakeskus.



Suojeltava rakennus.
Rakennushistoriallisesti, kulttuurihistoriallisesti ja kaupunkikuvallisesti arvokas rakennus, jota ei saa purkaa.



Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu.



Kadun alittava kevyen liikenteen yhteys.

Muut määräykset:

Nykyisellä melualueella sijaitsevan alueen ottaminen yleiskaavassa suunniteltuun käyttöön perustuu asemakaavaan, jolla ratkaistaan alueen rakennusten, sisätilojen, ulko-, oleskelu- ja leikkialueiden sekä ulkoalueiden riittävä suojaus melulta. Kaavoituksessa, muussa suunnittelussa ja rakentamisessa tulee ottaa huomioon moottoritien ja Paasikiventien aiheuttama meluhaitta ja liikenteen aiheuttamat hiukkaspäästöt sekä mahdollinen Paasikiventien aiheuttaman tärinän vaimennustarve.

Pilaantuneet maa-alueet on kaavoituksen tai muun suunnittelun yhteydessä selvitettävä ja kunnostettava ennen rakentamiseen ryhtymistä. Pohjasedimenttien pilaantuneisuus on selvitettävä alueilla, joilla on kaavanmukaisesta rakentamisesta johtuva ruoppaustarve. Vanajaveden pohjasedimenttien pilaantuneisuuden vuoksi massojen käsittely ja stabiloitujen massojen sijoitus vaatii ympäristöluvan.

Tulvavaaran vuoksi uudisrakennusten alin suositeltava rakennuskorkeus on +81.30. Pysäköintitilat voidaan rakentaa myös tätä alemmaksi. Tällöin tilojen rakenteet tulee tehdä vesitiiviinä sekä estää veden pääsy tiloihin rakenteellisin ratkaisuin.

Alue on tulvaherkkää aluetta. Asemakaavoituksessa tulee tarvittaessa osoittaa alueellisille hulevesien hallintajärjestelmille soveltuvat sijoituspaikat ja mitoitus sekä ohjeistaa kortteli- ja/tai tonttikohtaista hulevesien hallintaa. Muodostuvien hulevesien määrää tulee vähentää ja niistä aiheutuvia tulvahuippuja tasata esim. käyttämällä pysäköintialueilla läpäiseviä pinnoitteita, rakokiveyksiä ja istutuskaistoja.

Tarkemman alueiden käytön suunnittelun yhteydessä ja hyvissä ajoin ennen vedenpohjaa muuttavan rakennustyön toteuttamista tulee olla yhteydessä Museovirastoon arkeologisen vedenalaisinventoinnin järjestämiseksi ja vedenalaisen kulttuuriperinnön huomioimiseksi.

Alueen valaistuksen suunnittelussa tulee huomioida lepakoiden esiintyminen ja rantojen hoidossa viitasammakot.

Yleisille alueille saa sijoittaa tarvittavia yhdyskuntateknisiä laitteita.

Kuva 86. Havainnekuva Uimarintien ja Hämeensaarentien risteyksestä. Jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota 1. kerroksen elävyyteen sekä ylimpien kerrosten jäsentämiseen.

7. OSAYLEISKAAVA JA MITOITUS

7.1. Alueet

7.1.1. Asuinkerrostalojen alueet (AK)

Suurin osa Engelinrannan rakentamisesta on osoitettu asuinkerrostalojen alueiksi. Asuinkerrostalojen alueet voivat sisältää myös palveluita ja liiketiloja maantasokerroksessa sekä pihakatuja.

Linja-autoasemaa vastapäätä laidalla oleva asuinkerrostalojen korttelin rakennukset voivat ulottua rantareitin päälle. Rakennusten ulokkeiden alituskorkeus tulee olla vähintään 5 metriä. Alueelle saa rakentaa tarpeelliset pilarit.

7.1.2. Asuinkerrostalot ja palvelut (AK/P)

Uimahallin pohjoispuolelle on osoitettu asuinkerrostalojen ja palvelujen alue, jonne saa sijoittaa myös hyvinvointipalveluja ja niihin liittyvää kauppaa. Kerrosalasta 2/3 osa tulee osoittaa asuinkäyttöön.

7.1.3. Yleisten urheilurakennusten alue (YU)

Uimahalli on merkitty yleisten urheilurakennusten alueeksi. Uimahallin alueelle saadaan sijoittaa pysäköintiä. Asemakaavoituksessa voidaan tutkia myös uimahallin ja sen pohjoispuolisen alueen hyvinvointipalvelujen rakenteellista liittämistä toisiinsa. Tällöin on varmistettava uimahallin saavutettavuus jalan ja pyörällä rannan suunnasta.

7.1.4. Keskustatoimintojen alue (C-1)

Linja-autoaseman ympäristö on merkitty keskustatoimintojen alueeksi. Alue voi sisältää monipuolisesti erilaisia toimintoja. Alueelle saa sijoittaa linja-autoliikenteen matkakeskuksen, keskustaan soveltuvaa asumista sekä hallinto-, toimisto-, palvelu- ja myymälätiloja. Alueelle ei voida sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikköä. Pysäköintitilat tulee sijoittaa rakennuksiin tai maan alle tai Paasikiventien alle (ma). Alueen suunnittelun lähtökohtana tulee olla suojeltavan asemarakennuksen säilyttäminen sekä historiallisen rantatorin huomioiminen.

7.1.5. Keskustatoimintojen alue (C-2)

Vähittäiskaupan suuryksikkö jää alueelle. Kaavassa varaudutaan kuitenkin siihen, että aluetta voidaan tulevaisuudessa kehittää myös asumiseen. Pysäköinti tulee järjestää edelleen tontille. Alueelle voidaan sijoittaa keskustaan soveltuvaa asumista sekä hallinto-, toimisto-, palvelu- ja myymälätiloja sekä ympäristöä häiritsemättömiä teollisuustiloja. Alueelle voidaan sijoittaa yksi vähittäiskaupan suuryksikkö, jonka pinta-ala on korkeintaan 10 000 k-m2.

7.1.6. Keskustatoimintojen alue (C-3)

Alueelle voidaan sijoittaa keskustaan soveltuvia hallinto-, toimisto-, palvelu- ja myymälätiloja sekä ympäristöä häiritsemättömiä teollisuustiloja. Alueelle ei voida sijoittaa asumista. Alueelle voidaan sijoittaa enintään 2 000 k-m2 päivittäistavarakaupan myymälätiloja. Alueelle voidaan sijoittaa huoltoasema. Huoltoaseman suunnittelussa ja toteuttamisessa on huolehdittava siitä, että alueella varastoitavat ja käsiteltävät aineet sekä huoltoaseman liikenne eivät aiheuta vaaraa, terveys- tai ympäristöhaittaa viereisille alueille. Pysäköintitilat tulee sijoittaa rakennuksiin. Alue on mahdollista rakenteellisesti yhdistää C-2 -alueeseen.

7.1.7. Lähivirkistysalue (VL)

Rantareitti ja Engelinrannan eteläosa on merkitty kehitettäväksi korkeatasoisena puistoalueena osana rantareittiä. Puiston melusuojaus on suunniteltava asemakaavoituksen yhteydessä. Osa puistosta voidaan osoittaa tarvittaessa myös suojaviheralueeksi.

7.1.8. Vesialue (W)

Engelinrantaa ympäröi vesialue.

7.1.9. Venesatama-alue (W/LV)

Rantapuiston yhteyteen on osoitettu pienvenesatama. Alueelle saa sijoittaa kelluvia venesatamaan sopivia palvelutiloja kuten kahvilan tai ravintolan.

7.1.10. Kelluvien asuinrakennusten alueet (W/A)

Paasikiventien eteläpuolelle sijoittuu kelluvien asuinrakennusten alue. Kelluvien asuntojen pysäköinti on osoitettu LPA/V-alueelle, Wetterhoffinkadun varrelle. Kelluvien asuntojen päälaiturin tulee varata julkiselle jalankululle. Alueelle ei voida sijoittaa asuntolaivoja. Asemakaavoituksen yhteydessä on selvitettävä kelluvien asuntojen vaikutukset virtauksiin, kalakantoihin ja rehevöitymiseen. Paasikiventielle on rakennettava melueste ennen uuden asuinalueen käyttöönottoa.

7.1.11. Pysäköintialueet (LP, LP/AK ja LPA/V)

Paasikiventien varren olemassa olevat pysäköintialueet sekä Rauhankadun päässä oleva puisto on merkitty yleisiksi pysäköintialueiksi (LP).

Alueen keskelle on osoitettu yleinen pysäköintilaitos, jonka päälle voidaan rakentaa asumista (LP/AK). Pysäköintilaitoksen tarve selvitetään, kun Engelinranta on pääosin toteutunut. Mikäli laitokselle ei ole tarvetta, voidaan alue toteuttaa asumispainotteisena.

Kelluvien asuntojen pysäköinti sijoittuu pysäköintialueelle, jonka yläpuolelle tulee sijoittaa virkistysalue tai suojaviheralue.

7.2. Katualueet, kevyenliikenteen reitit

Osayleiskaavaan on merkitty keskeinen katuverkko. Rantapuisto on alueen merkittävin julkinen tila, jonka kautta kulkee rantareitti. Rantareitin jatkuvuus kaava-alueen ulkopuolelle on turvattava. Rantareitin tulee olla esteetön.

Kortteleiden läpi on merkitty kevyen liikenteen yhteystarve. Reitillä sallitaan pelastus- ja huoltoliikenne sekä tarvittaessa ajo pysäköintitiloihin. Yhteydet suunnitellaan tarkemmin asemakaavoituksen yhteydessä.

7.3. Muut kaavamääräykset

Nykyisellä melualueella sijaitsevan alueen ottaminen yleiskaavassa suunniteltuun käyttöön perustuu asemakaavaan, jolla ratkaistaan alueen rakennusten, sisätilojen, ulko-, oleskelu- ja leikkialueiden sekä ulkoalueiden riittävä suojaus melulta. Kaavoituksessa, muussa suunnittelussa ja rakentamisessa tulee ottaa huomioon moottoritien ja Paasikiventien aiheuttama meluhaitta ja liikenteen aiheuttamat hiukkaspäästöt sekä mahdollinen Paasikiventien aiheuttaman tärinän vaimennustarve.

Pilaantuneet maa-alueet on kaavoituksen tai muun suunnittelun yhteydessä selvitettävä ja kunnostettava ennen rakentamiseen ryhtymistä. Pohjasedimenttien pilaantuneisuus on selvitettävä alueilla, joilla on kaavanmukaisesta rakentamisesta johtuva ruoppaustarve. Vanajaveden pohjasedimenttien pilaantuneisuuden vuoksi massojen käsittely ja stabiloitujen massojen sijoitus vaatii ympäristöluvan.

Tulvavaaran vuoksi uudisrakennusten alin suositeltava rakennuskorkeus on +81.30. Pysäköintitilat voidaan rakentaa myös tätä alemmaksi. Tällöin tilojen rakenteet tulee tehdä vesitiiviinä sekä estää veden pääsy tiloihin rakenteellisin ratkaisuin.

Alue on tulvaherkkää aluetta. Asemakaavoituksessa tulee tarvittaessa osoittaa alueellisille hulevesien hallintajärjestelmille soveltuvat sijoituspaikat ja mitoitus sekä ohjeistaa kortteli- ja/tai tonttikohtaista hulevesien hallintaa. Muodostuvien hulevesien määrää tulee vähentää ja niistä aiheutuvia tulvahuippuja tasata esim. käyttämällä pysäköintialueilla läpäiseviä pinnoitteita, rakokiveyksiä ja istutuskaistoja.

Tarkemman alueiden käytön suunnittelun yhteydessä ja hyvissä ajoin ennen vedenpohjaa muuttavan rakennustyön toteuttamista tulee olla yhteydessä Museovirastoon arkeologisen vedenalaisinventoinnin järjestämiseksi ja vedenalaisen kulttuuriperinnön huomioimiseksi.

Alueen valaistuksen suunnittelussa tulee huomioida lepakoiden esiintyminen ja rantojen hoidossa viitasammakot.

Yleisille alueille saa sijoittaa tarvittavia yhdyskuntateknisiä laitteita.

Vanha linja-autoasemarakennus suojellaan merkinnällä sr: rakennushistoriallisesti, kulttuurihistoriallisesti ja kaupunkikuvallisesti arvokas rakennus, jota ei saa purkaa.

7.4. Mitoitus

Osayleiskaavan pinta-ala on 28 ha.
Osayleiskaavanmukainen maapinta-ala on 20 ha.

Asuminen	130 000 k-m^2
Liikerakentaminen (säilyvää)	10 000 k-m^2
Liikerakentamien	7 500 k-m^2
Työpaikkarakentaminen	13 000 k-m^2
Julkiset ja yksityiset palvelut (säilyvää)	5 000 k-m^2
Julkiset ja yksityiset palvelut (uutta)	10 000 k-m^2
Kaikki yhteensä	175 500 k-m^2
Asukkaita (45–50 m^2 / hlö)	n. 2 600–2 900
Työpaikkoja (30 m^2 / hlö)	n. 450
Aluetehokkuus	e_a=0,9
Tonttitehokkuusarvio	noin e_t=2,5

8. VAIKUTUSTEN ARVIOINTI JA OYK-VAIHTOEHDOT

8.1. Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja seutuun

Engelinranta sijoittuu seudullisesti hyvin keskeisesti ollen osa kaupungin ydinkeskustaa ja sitä kautta osa seutukeskusta. Engelinrannan toteuttaminen tiivistää olemassa olevaa kaupunkirakennetta hyödyntäen olemassa olevaa palveluverkkoa, yhdyskuntateknistä verkostoa, katuverkkoa, joukkoliikenneyhteyksiä ja virkistysyhteyksiä. Engelinrannan rakentaminen vähentää seudun keskustaajaman leviämisen etäämmäksi jo rakennetuista alueista. Keskusta-alueen tiivistäminen vähentää energiankulutusta ja yksityisautolla liikkumisen tarvetta verrattuna seudun rakenteen hajautumiseen entistä laajemmalle alueelle. Engelinranta tulee olemaan osa keskustan jalankulkuvyöhykettä, joten kaavan toteuttaminen parantaa autottoman elämän mahdollisuuksia Hämeenlinnassa ja Hämeenlinnan seudulla. Osayleiskaava monipuolistaa keskustan asuntotarjontaa mm. esteettömyyden ja pihojen käyttömahdollisuuksien näkökulmasta. Engelinrantaa suunnitellaan siten, että mahdollistetaan erihintaisten asuntojen toteuttaminen sekä asuntojen erilaiset omistusmuodot. Tämän katsotaan parantavan esimerkiksi lapsiperheiden mahdollisuuksia asua ekologisesti keskustan palvelujen äärellä.

Ruutukaavakeskustassa on tällä hetkellä noin 5 500 asukasta, joten Engelinrannan arvioitu asukasmäärä 2 600–2 900 on merkittävä lisäys keskustan nykyiseen väkilukuun. Engelinrannan toteuttaminen mahdollistaa osaltaan kaupungin keskustan vahvistamisen ja sen säilymisen elävänä, vireänä ja dynaamisena. Engelinranta tulee olemaan sekä toiminnallisesti että kaupunkikuvallisesti osa ruutukaavakeskustaa, johon keskustan kaipaamia uusia asukkaita ja toimintoja voidaan luontevasti osoittaa. Osa huoltoasemapalveluista tulee siirtymään alueelta keskustan reunavyöhykkeelle. Engelinrannan keskustahakuiset palvelut tulevat osayleiskaavan myötä kuitenkin säilymään ja kasvamaan alueella. Engelinrannan toteuttaminen yhdessä keskustan reuna-alueiden kehittämisen kanssa vahvistaa seutukeskusta ja sitä kautta laajemmin koko Hämeenlinnan seutua. Engelinranta poikkeaa muista keskustan muuttuvista alueista siinä, että se on kiinteä osa ruutukaava-aluetta, mikä mahdollistaa hyvin tiiviin rakenteen.

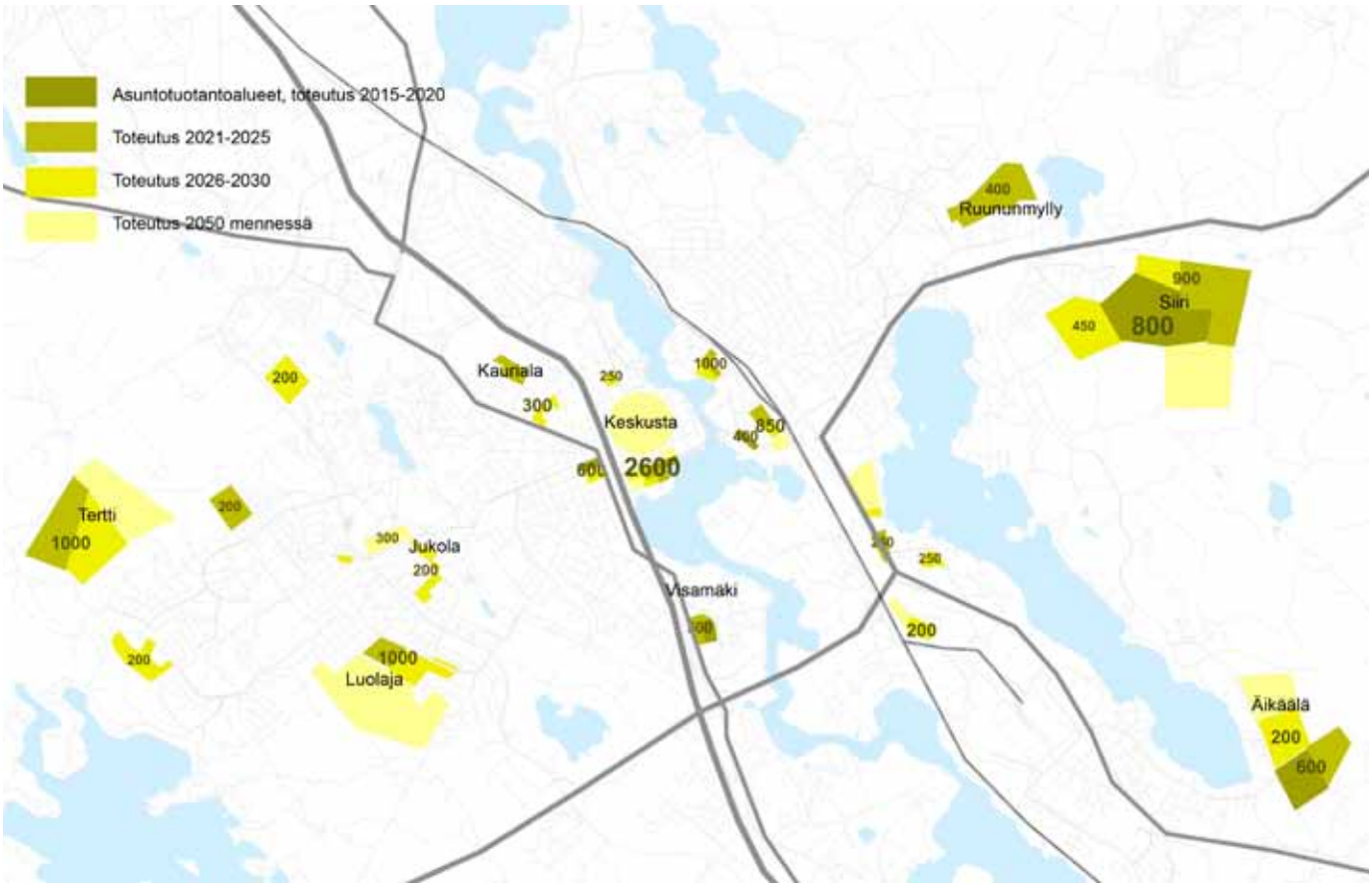
Osayleiskaava mahdollistaa alueen kehittämisen nykyistä monipuolisemmaksi. Alueelle on suunnitteilla merkittäviä uusia julkisia tiloja, kuten linja-autoaseman ympäristön ja rantapuiston. Alueen merkitys osana seudullista virkistysreitistöä tulee niin ikään kasvamaan uudenlaisten reittien ja palvelujen myötä. Nykyisen urheilukäytössä olevan puiston alue tulee jonkin verran pienenemään nykyisestä. Puisto ei tule säilymään kokonaisuudessaan urheilukäytössä, sillä urheilutoiminnot on päätetty siirtää muille alueille. Alueen puistokäyttö tulee monipuolistumaan, mutta sinne voidaan osoittaa myös joitakin urheilutoimintoja myös jatkossa. Käytännössä alueelta poistuu pesäpallokenttä ja Hämeenkaaren urheiluhalli, jotka molemmat siirtyvät Pullerille keskustan länsipuolelle. Tämän vuoksi syntyy paineita rakentaa urheilualueita myös kaupungin itäpuolelle. Pulleri on myös joukkoliikenteen kannalta Engelinrantaa heikompi alue urheilutoiminnoille. Toisaalta Engelinrantaa ei alueen koosta ja ympäristöhäiriöistä johtuen voida kehittää varsinaisena urheilualueena.

Alueen pysäköintikentät tulevat katoamaan. Tämä lisää tarvetta keskustan keskitetyn pysäköinnin ratkaisemiseksi. Toisaalta Engelinrannan toteutumisaikana alueelle voidaan osoittaa pysäköintiä väliaikaistoimintona, minkä vuoksi keskitetyn laitoksen rakentamista voidaan siirtää myöhemmäksi. Keskustan pysäköinnin katsotaan myös palvelevan paremmin käyttäjiä, mikäli se sijaitsee lähempänä Hämeenlinnan toria.

Hämeenlinnan keskusta-aluetta on mahdollisuus laajentaa myös asemanseudulle, Vanajanrantaan, Keinusaareen ja myöhemmin Kantolaan. Näistä asemanseutu, Vanajanranta ja Keinusaari tulevat toteutumaan rinnan Engelinrannan kanssa, sillä alueet poikkeavat suuresti Engelinrannasta. Täten ne eivät kilpaile samoista asukkaista, vaan tarjoavat riittävän määrän vaihtoehtoja ja nostavat kokonaisuudessaan kerrostaloasumisen arvostusta Hämeenlinnassa. Näille kaikille alueille yhteistä on kuitenkin verrattain suuret rakentamiskustannukset. Kantolan alueen toteutus ei ole vielä ajankohtainen. Alue on loistavan sijaintinsa kautta hyvä reservialue tulevaisuuden tarpeisiin, kuten keskustahakuisten työpaikkojen tarpeisiin. Engelinranta on keskustaksi miellettävän alueen laajenemisen veturi. Keskusta-asumisen painopiste tulee muutosten kautta siirtymään nykyistä etelämmäksi. Tämän vuoksi myös palvelujen tarve tulee kasvamaan keskustan eteläosissa.

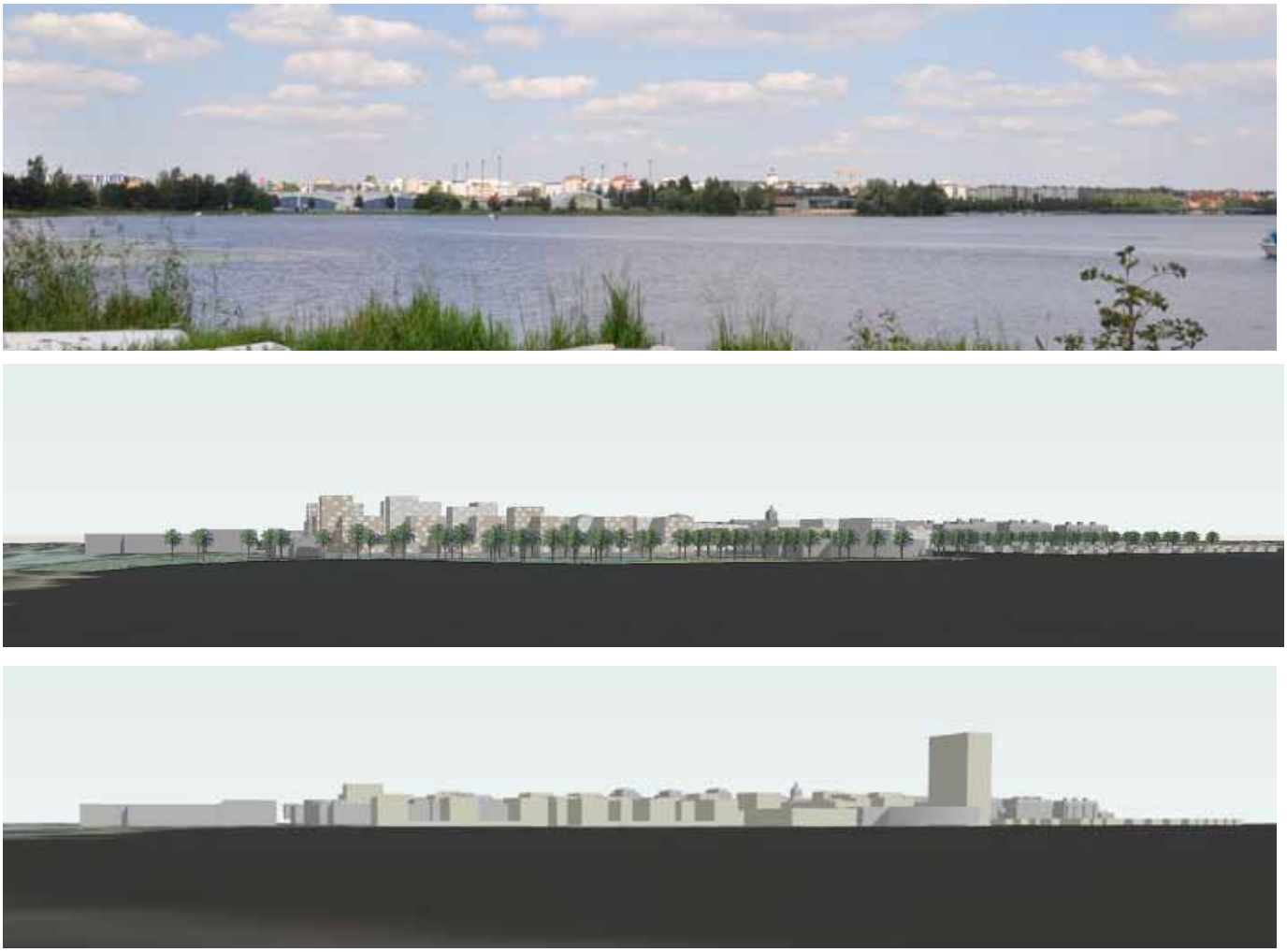
8.2. Vaikutukset kaupungin kasvuun

Maankäytön suunnittelun linjausten 2014 mukaisesti tavoiteltava 500 asukkaan vuotuinen väestönkasvu jakautuu kantakaupungissa eri alueiden kesken. Jos siitä 60 % oletetaan suuntautuvan keskusta-alueelle, tarkoittaa se noin 300 asukasta vuosittain. Mikäli kaava-alueelle tuleva väestönkasvu olisi tästä puolet, eli 150 asukasta vuodessa, kaava-alueen rakentaminen toteutuisi noin 17–20 vuoden aikana. Alueella varaudutaan myös hitaampaan väestönkasvuun. Osayleiskaavassa nykyistä korttelirakennetta ei muuteta ratkaisevasti, mikä mahdollistaa alueen kehittymisen kortteli kerrallaan. Myös alueen väliaikaistoimintoja voidaan kehittää. Kaupungilla on hyvät mahdollisuudet hankkeiden hallittuun ajoittamiseen perustamansa kehitysyhtiö Eteläranta Oy:n kautta. Yhtiön tehtäviin kuuluu alueen toteutuksesta vastaaminen. Täten Engelinranta ei ole missään vaiheessa keskeneräinen.



Kuva 87. Asuntotuotantoalueet ja vaiheistus. Kantakaupungin yleiskaavan työohjelma 2015.

Kuva 88. Keskustan laajeneminen. Keskustavisio 25.9.2014.



Kuva 89. Korkean rakentamisen vaikutus maisemaan. Virvelinranta: nykytilanne, osayleiskaavalehdotus, konsepti

8.3. Vaikutukset maisemaan ja kaupunkikuvaan

Engelinrannan rakentaminen muuttaa lähiympäristönsä kaupunkikuvaa sekä osaa valtakunnallisesti arvokkaasta maisema-alueesta. Vanajavedeltä tai vastarannalta katsottaessa Engelinranta tulee muodostamaan kaupungin uuden julkisivun. Järven ja rakennusten väli suunnitellaan kaupunkikuvallisesti korkeatasoiseksi korostaen Engelinrannan kaupunkimaista luonnetta, puistoalueita ja rantareittiä. Rakennusten ja veden väliin jäävä ranta rakennetaan puistoksi lukuun ottamatta Paasikiventien aluetta, missä ranta rakennetaan kaupunkimaisesti samaan tapaan kuin Hämeenlinnan Laivarannassa. Rantapuistoon liittyvä venesatama ja Paasikiventien leveänä rakennettava alikulku muodostavat portin keskustaan järveltä saavuttaessa. Rantapuisto sijoittuu merkittävään historialliseen akseliin, joka yhdistää Hämeen linnan ja kaupungin merkittävimmät puistot ja aukiot.

Alueen itäosaan suunniteltu kelluvien asuntojen alue tuo uuden pienimittakaavaisen elementin vesialueelle korostaen Paasikiventien varren kaupunkimaista luonnetta. Tämä korostaa myös järven ja kaupungin suhdetta ja antaa kaupunkilaisille mahdollisuuden päästä hyvin lähelle vettä.

Alue tulee muuttumaan paljon. Keskeisin kaupunkikuvallinen muutos on koko Engelinrannan muuttuminen osaksi ruutukaavakeskustaa. Oleellinen muutos tapahtuu myös Paasikiventien varressa sekä linja-autoaseman ympäristössä. Paasikiventie muuttuu rakennusten reunustamaksi ja puistokatumaiseksi, mikä osaltaan vähentää kadun estevaikutusta ja parantaa ympäristöä. Linja-autoaseman ympäristö, ranta ja historiallinen rantatori, muuttuvat rakennetuiksi ja kaupunkimaisiksi.

Engelinrannan rakennusten reunustamat kadut, aukiot ja puistoalueet monipuolistavat keskustan kaupunkikuvaa. Kaupunkitiloista avautuu uusia ja osin yllättäviäkin näkymiä järvelle. Alueelle haetaan useita toteuttajia, jolloin tontit eroavat luonnostaan toisistaan. Erilaiset rakennustyypit jäsentävät katutilaa, luovat mittakaavaa ja vähentävät kaupunkikuvan monotonisuutta.

Korkean rakentamisen vaikutukset

Eteläranta Oy:n teettämän konseptisuunnitelman sekä uimahallin alueen kilpailun yhteydessä tutkittiin alueelle korkeaa, yli 16-kerroksista rakentamista. Korkealla rakennuksella haettiin Engelinrannalle selkeää maamerkkiä, joka muodostaisi kaupungin siluettiin ja keskeisiin näkymiin vaikuttavan ja kauaksi näkyvän maamerkin. Vastaavan korkuisia rakennuksia on Hämeenlinnassa rakennettu aiemmin mm. Kantolanniemeen teollisuuden käyttöön.

Korkea rakentaminen on perusteltua kaupunkirakenteen paremman hahmotettavuuden, kaupunkikuvan

Kuva 91. Korkean rakentamisen vaikutus maisemaan. Paasikiventien silta: nykytilanne, osayleiskaavaehdotus, konsepti

Kuva 90. Korkean rakentamisen vaikutus maisemaan. Kantola: nykytilanne, osayleiskaavaehdotus, konsepti

vaihtelevuuden ja ekotehokkuuden kannalta.

Vaikka Hämeenlinnan keskustan rakennuskanta on hyvin vaihtelevan korkuista, muodostaa keskusta selkeän yhtenäisen kokonaisuuden., jota rajaavat Vanajavesi, Linnanpuisto ja moottoritie.. Keskustan korkein rakennus on mäen päällä sijaitseva Hämeenlinnan kirkon torni, joka laajassa maisemassa nousee keskustan maamerkiksi joistakin suunnista. Kirkon torni ei kuitenkaan ole merkittävästi muuta rakennuskantaa korkeampi. Keskusta on lisäksi osa Vanajaveden valtakunnallisesti merkittävää maisema-aluetta ja keskustassa on useita valtakunnallisesti merkittäviä rakennettuja kulttuuriympäristöjä, joihin kuuluu myös kirkko ympäristöineen.

Yli 16-kerroksisen rakennuksen sijoittaminen Engelinrantaan uimahallin läheisyyteen muodostaisi selkeän uuden dominantin keskustan siluettiin. ja vähentäisi merkittävästi kirkon tornin asemaa kaupungin keskipisteen merkkinä erityisesti Vanajaveden yli katsottaessa. Rakennus näkyisi myös Hämeen Linnaan. Korkean rakennuksen merkittävyys maisemassa korostuu myös siitä syystä, että uimahallin ympäristön muu rakennuskanta on tähän verrattuna matalahkoa.

Keskustan korkeimmat olemassa olevat rakennukset sijaitsevat Palokunnankadun etelänpuoleisissa kortteleissa. Osayleiskaavaluonnoksessa korkeasta rakentamisesta oli luovuttu, mutta linja-autoaseman ympäristöön tutkittiin kahden 12-kerroksisen rakennuksen sijoittamista. Tavoitteena oli alueen kaupunkirakenteen rikastuttaminen ja alueen hahmottamisen parantaminen erityisesti lähiympäristöstä katsottuna. Hämeenlinnan keskustan mittakaavassa näitä rakennuksia voidaan pitää kuitenkin melko korkeina, vaikka ovatkin vain kahdesta kolmeen kerrosta ympäröivää rakennuskantaa korkeampia. Kirkon torni kohoaa noin 10-15 metriä rakennusten yläpuolelle, mutta erityisesti lähimaisemassa kirkon torni peittyy jo huomattavasti matalampienkin rakennusten taakse. Kaukomaisemassa linja-autoaseman ympäristön rakennukset erottuivat kirkon tornin tapaan.

Osayleiskaavaehdotuksessa päädyttiin sijoittamaan muuta rakennuskantaa hieman korkeampia, 12-kerroksisia rakennuksia alueen länsiosaan, moottoritien maisemaan. Aluetta leimaa tällä hetkellä massiiviset ja laatikkomaiset kaupan rakennukset. Tavoitteena on korostaa yhtä kaupungin pääsaapumissuuntaa sekä jäsentää ja rikastuttaa moottoritien leimaamaa monotonista ja suurimittakaavaista kaupunkikuvaa. Laajassa maisemassa rakennukset näkyvät erityisesti moottoritielle, mutta on selvästi keskustan laidalla eivätkä muuta kirkon asemaa laajassa maisemassa.

8.4. Vaikutukset keskustan asukkaisiin ja palveluihin

Hämeenlinnan keskustan asukkaiden keski-ikä on nykyisin korkeampi kuin kanta-kaupungin muilla alueilla. Myös keskustan uusiin asuntoihin on viime vuosina muuttanut paljon iäkkäämpää väestöä. Engelinranta mahdollistaa monipuolisen asuntokannan, minkä katsotaan suosivat myös nuorempaa väestöä ja lapsiperheitä. Keskustan väkiluku kasvaa Engelinrannan toteuttamisen myötä voimakkaasti (n. 45–55 %), mikä paitsi parantaa palvelujen säilymismahdollisuuksia alueella, mahdollistaa palvelujen monipuolistumisen ja uusien palvelujen ja työpaikkojen synnyn lähialueelle.

Eteläkadun ja linja-autoaseman lähialueen asukkaiden näkymät muuttuvat rakentamisen myötä. Paasikiventie jää melko leveäksi, joten nykyisten asuntojen näkymät jäävät joka tapauksessa avariksi, vaikka nykyiset näkymät Vanajavedelle rajoittuvatkin. Nykyiset huoltoasemat ja kaupan rakennukset ovat merkittävästi matalampia kuin suunnitellut asuinrakennukset. Linja-autoaseman ympäristössä näkymät tulevat niin ikään muuttumaan nykyistä kaupunkimaisemmiksi ja näkymät Vanajavedelle tulevat rajoittumaan rakentamisen myötä. Linja-autoaseman toteuttaminen alikulkuineen selkeyttää alueen liikennejärjestelyjä, parantaa liikenneturvallisuutta ja tuo rannan lähemmäksi asukkaita. Myös rantapuiston monipuolistuminen tuo uusia virkistysmahdollisuuksia nykyisille asukkaille.

Alueella liikkuvien ihmisten määrä tulee kasvamaan nykyisestä. Paasikiventien alikulun kautta rantapuiston alueelle syntyy nykyistä huomattavasti aktiivisempi kaupunkitila, jossa liikkuu veneilijöitä ja ulkoilijoita. Alueelle syntyy palveluja ja siellä järjestetään tapahtumia. Engelinrannan toteutuminen tulee todennäköisesti vaikuttamaan palvelujen ja tapahtumien lisääntymiseen Hämeenlinnan torin ja Uimahallin välisellä alueella.

8.5. Vaikutukset luontoon

Suurin osa alueesta muuttuu toteuttamisen yhteydessä melko kokonaisvaltaisesti. Rakennuspaikoilta poistetaan pilaantuneet maat ja samalla kaikki nykyinen kasvillisuus. Myös rantoja rakennetaan Paasikiventie ympäristössä. Alueelle tulee uusia hulevesijärjestelyjä, rakennetaan laitureita ja kelluvia asuntoja, millä ei katsota olevan kuitenkaan merkittävää vaikutusta Vanajaveden vedenlaatuun.

Viitasammakoille merkittäville alueille ei kohdistu muutoksia, joten kaavan toteuttamisen ei katsota tuhoavan lisääntymis- ja levähdyspaikkoja (LsL 49 §). Lähivirkistysalueen eteläisin puusto säilyy lähes ennallaan, sillä alueella ei todennäköisesti ole jätetäyttöä. Lepakoille tärkeät ruokailualueet ja siirtymäreitit voidaan säilyttää ainakin uimahallin rannassa. Itäisen rantapuiston alueelle istutetaan korvaavaa puustoa, jolla pyritään luomaan lepakoille sopivia elinympäristökuvioita yhdistäviä reittejä. Lepakot voidaan ottaa huomioon myös jatkosuunnittelussa esimerkiksi alueen valaistusta suunniteltaessa.

Osayleiskaava mahdollistaa puistojen, hulevesirakenteiden ja puuston rakentamisen yhteydessä linnuston laji- ja yksilömäärien kasvattamisen. Muutoksia ei

kohdistu linnustollisesti arvokkaaseen Vikmaninlahden pohjukkaan, mikä vaikuttaa myös alueen luonnonvaraiseen kasvilajistoon. Rakennettavilla alueilla kasvilajisto tulee muuttumaan, mutta hulevesien hyväksikäyttö voi vastaavasti lisätä kaupunkiekosysteemin monimuotoisuutta mahdollistaen monien kasvi-, hyönteis- ja lintulajien esiintymisen alueella.

8.6. Vaikutukset liikenteeseen

8.6.1. Alueelliset vaikutukset ja liittyminen keskustan liikenneverkkoon

Engelinrannan osayleiskaavan liikenteellisiin vaikutuksiin liittyy alueen sisäisen liikenteen lisäksi alueen liikennetuotoksen vaikutukset muuhun liikenneverkkoon ja sujuvuus alueen liikenneverkon ja muun liikenneverkon välillä, sekä poikittainen liikenne alueen läpi Paasikiventietä pitkin. Hämeensaaren alue halutaan liittää tiivisti nykyiseen keskustaan ja sen liikenneratkaisut liittyvät keskustan liikenneratkaisuun.

Kaava-alue sijaitsee liikenteellisesti keskeisellä paikalla, ja alueen liikennetuotos välittyy määräpaikan mukaan Paasikiventien itä- ja länsisuuntiin. Liikennetuotoksen vaikutus muihin väyliin on maltillista, koska se hajautuu moneen suuntaan. Näin ollen liikenne-ennusteissa Engelinrannan vaikutus liikennemäärien kasvuun on marginaalista. Engelinrannan matkatuotos keskustaan koostuu pääosin jalankulku- ja pyöräilymatkoista.

Engelinrannan kaava-alueen kotiperäisen liikennetuotoksen lisäksi alueella on liikennettä tuottavia kaupallisia toimintoja, joissa liikennetuotoksen muutokset nykytilasta kaavan kuvaamaan tavoitetilaan ovat pieniä.

Hämeenlinnan liikenne-ennusteen 2040 mukaan Paasikiventien liikenne kasvaa 25 000 – 27 000 ajoneuvoon vuorokaudessa. Engelinrannan uuden maankäytön osuus tästä on noin 3 000 – 3 500 ajon./vrk.

Yhdessä mahdollisen Paasikiventien jatkeen kanssa Engelinrannan liikennetuotos lisää painetta muuttaa Paasikiventien itäpuoli ja silta nelikaistaiseksi, mutta pelkän Engelinrannan aiheuttaman liikenteen kasvun nykyinen silta välittää vielä hyvin. Sillan kapasiteetin lisääminen liittyy siis enemmän Paasikiventien jatkeeseen: jatko lisää alueen läpikulkua, jolloin myös yleinen liikenteen kasvu lisää Paasikiventien liikennettä nykyistä linjausta enemmän. Tälläkään ei ole merkittävää vaikutusta moottoritien liikenteeseen. Paasikiventien liittymät on mitoitettu niin, että ne toimivat vuoden 2040 tilanteessa, jossa niin Engelinranta kuin Paasikiventien jatke ovat toteutuneet.

Keskustaan suuntautuvissa matkoissa kulkumuodon valintaa pyritään ohjaamaan jalankulkuun ja pyöräilyyn, joiden suorat yhteydet keskustaan ovat alueen pohjoiseteläsuuntaisista yhteyksistä ensisijaisia. Ajoneuvoliikenteen yhteydet ovat olemassa, mutta niiden ei tarvitse olla yhtä suoria.

Osayleiskaavan tavoitteena on säilyttää Paasikiventien hyvä välityskyky osana keskustan kehää ja itä-länsisuuntaisena pääkatuna, jolloin läpikulkuliikenne ei leviä muualle keskustaan. Toisaalta Paasikiventien estevaikutusta Hämeensaaren ja muun keskustan välillä vähennetään mm. rakentamalla laadukas jalankulun ja pyöräilyn yhteys alikulkukäytävää pitkin sekä muuttamalla katua viihtyisämmäksi ja katumaisemmaksi valaistuksen ja istutusten avulla. Myös kaupunkirakenne, joka jatkuu keskustasta Engelinrantaan vähentää estevaikutusta suhteessa nykytilaan.

Paasikiventien liittymien toimivuus on varmistettu vuoden 2040 tilanteessa toimivuustarkasteluilla. Samalla selvitettiin, että Hämeensaaren nykyiset kaksi liittymää ovat välttämättömiä Engelinrannan liikennesuoritteen välittämiseen sujuvasti Paasikiventielle.

Kaikkien liittymien kuormitusaste pysyy alle 80 prosentissa niiden kapasiteetista. Kuormittunein liittymä on Wetterhoffinkadun liittymä, jossa on myös kuormittunein sivusuunta. Tämä johtuu siitä, että toimivuustarkasteluiden yhteydessä oletettiin keskustan uuden pysäköintilaitoksen sisäänajon käyttävän Wetterhoffinkatua. Samalla varmistettiin, etteivät jonot estä linja-autojen liikennettä linja-autoasemalle.

Toimivuustarkasteluissa jonojen pituudet ovat jonkin verran nykyisiä pidemmät, mutta edes maksimijonopituudet eivät ylety viereisiin liittymien aiheuttaen niihin tukoksia. Pisimmät jonot muodostuvat Hämeensaarenkujan ja Wetterhofinkadun liittymiin. Wetterhofinkadun suunnalla jono ylettyy ajoittain linja-autoaseman liittymään, mutta ei estä sen toimintaa. Jonopituus kuitenkin estää liittymän tuomisen lähemmäksi Paasikiventietä eikä linja-autoasemalle suositella muuta kuin linja-autoaseman liikennettä. Valtatien 3 ja Kaivokadun liittymiin Engelinrannan liikenteellä ei ole vaikutusta, koska liikennevalot tasaavat liikennevirtoja ja tämän liittymän kuormitus on hieman muita pienempi.

Uutena liittymähaarana on Wetterhofinliittymään eteläpuolelta liittyvä lyhyt katuosuus, josta on yhteys uusien rannan ja kelluvien asuntojen pysäköintiin. Täältä tuleva liikennemäärä on hyvin pieni ja se heikentää jonkin verran liittymän toimivuutta, mutta kuormitusasteet ja palvelutasot säilyvät tyydyttävinä. Suurin muutos liittyy kiertoaikaan ja sen osuuksiin, jonka neljäs haara aiheuttaa.

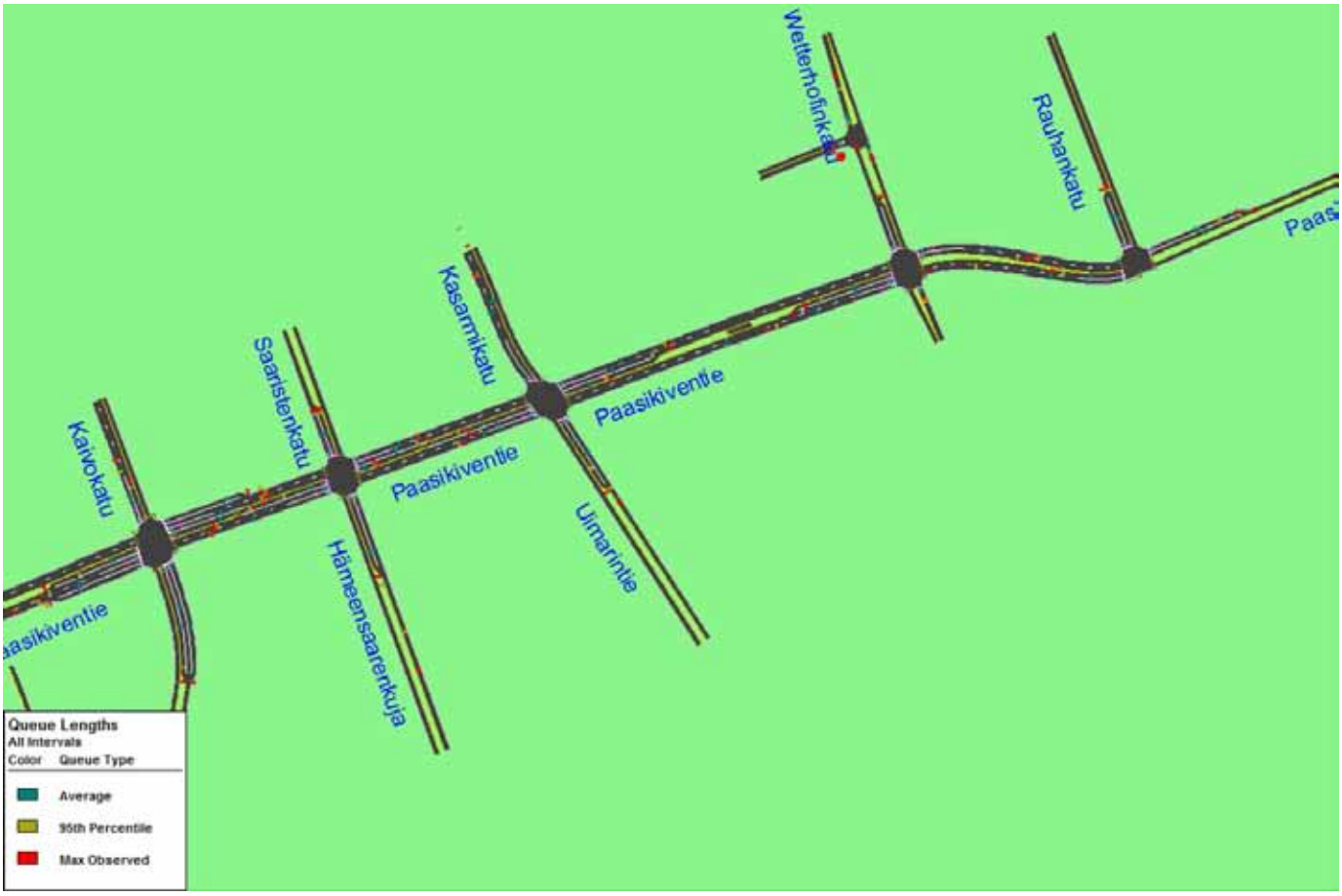
8.6.2. Kulkutapaosuus

Engelinrannassa joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn osuus matkoista on suurempi kuin Hämeenlinnassa keskimäärin. Palvelujen saavutettavuus kävellen ja polkupyörällä on erittäin hyvä. Alueelta on hyvät yhteydet myös rautatieasemalle.

8.6.3. Pyöräily ja jalankulku

Keskeisen sijaintinsa vuoksi Engelinrannan asukkailla, työntekijöillä ja asioijilla on hyvä edellytykset tehdä matkoja jalan ja pyörällä. Hämeenlinnan keskustaan

Kuva 92. Paasikiventien liittymien kuormitusasteet v.2040, kun Engelinranta on kokonaisuudessaan. Sito 2015.



Kuva 94. Liittymien jonopituudet iltapäivän huipputuntitilanteessa v.2040. Sito2015.

Raatihuoneenkadulle on alle puolen kilometrin ja viiden minuutin kävely- tai kahden minuutin pyöräilymatka. Etäisyyttä rautatieasemalle on noin 1,6 kilometriä, joka vastaa noin 20 minuutin kävelymatkaa tai viiden minuutin pyöräilymatkaa. Engelinrannan työpaikat ja palvelut ovat niin ikään saavutettavissa pyörällä tai jopa kävellen Hämeenlinnan kantakaupungin

asuinalueilta. Engelinrannasta tehdään laadukas alikulku Paasikiventien ali, mikä mahdollistaa esteettömän ja turvallisen yhteyden ja vähentää vilkasliikenteisen Paasikiventien estevaikutusta. Keskustan suunnitellut pyöräreitit Kasarmikatua tai Sibeliuksenkatua pitkin jatkuvat Engelinrannassa, mikä helpottaa myös nykyisten keskusta-asukkaiden kulkumahdollisuuksia Engelinrannan läpi. Alueen läpi mahdollistetaan lisäksi pyöräilyn seudullinen laatukäytävä. Rantareittiä voidaan kehittää myös virkistyspainotteisena kävelyreittinä.

8.6.4. Joukkoliikenne

Joukkoliikenteen palvelutaso paranee matkakeskuksen toteuttamisen myötä, kun matkakeskus palvelee nykyistä paremmin sekä kaukoliikennettä että paikallisliikennettä. Paikallis- ja kaukoliikennereitit voidaan erottaa toisistaan. Linja-autoliikenteen turvallisuus paranee matkakeskuksen linja-autokentän toteuttamisen myötä sekä liikennejärjestelyin.

Hämeenlinnassa on suunniteltu, että kaikki paikallisliikenteen linja-autot kulkisivat Palokunnankadun kautta. Tämä aiheuttaa jonkin verran kasvavaa melu- ja ilmanlaatuhaittaa alueella.

8.6.5. Paasikiventien kehittäminen

Paasikiventien merkitys osana keskustan kehäkatua sekä keskustan tärkeimpänä sisääntuloväylänä tulee ennusteiden mukaan kasvattamaan tien liikennemääriä tulevaisuudessa. Mahdollinen Paasikiventien jatkon toteuttaminen tulisi lisäämään liikennettä ennestään. Suurten liikennemäärien ja liikenteen kasvuennusteiden perusteella on selvää, että Paasikiventien kaistamääriä ei ole mahdollista nykytilanteesta karsia. Kaikissa liittymissä on myös oltava vasemmalle kääntyville omat kaistat.

Suurten liikennemäärien vuoksi Sibeliuksenkadun kohdalle toteutettava uusi kevyen liikenteen yhteys päätettiin esittää tehtäväksi alikulkukäytävänä tasoylityksen sijasta. Tasoylityksen saaminen samaan aikaan sujuvaksi ja turvalliseksi olisi ollut hankalaa ilman merkittävää haittaa Paasikiventien liikenteelle.

Muista liittymien katkaisuista luovuttiin koska Sibeliuksenkadun liittymän poistuminen mahdollistaa muiden liittymien valo-ohjausten muutokset niin, että Paasikiventiestä saadaan liikenteellisesti toimiva myös jatkossa. Liittymien pitäminen nykyisellään säilyttää keskusta-alueen symmetrisen korttelirakenteen, eikä aiheuta turhaa liikennemäärien kasvua Palokunnankadulla.

8.6.6. Tutkitut vaihtoehtoiset liikenneratkaisut

Hämeenlinnan maankäytön suunnittelu tilaamista neljästä kaupunkirakennemallista sekä Eteläranta Oy:n teettämästä konseptisuunnitelmasta tehtiin kustannusvertailu, arvioitujen vaikutusten vertailu ja liikenteellisten vaikutusten arviointi. Mallien ero liittyi pääosin uudisrakentamisen laajuuteen ja kaupan alueiden muuttamiseen asuinkäyttöön.

8.7. Vaikutukset virkistysalueverkostoon ja veneilyyn

Engelinrannan toteuttaminen mahdollistaa Vanajaveden rantoja kiertävän rantareitin monipuolisen kehittämisen sekä kansallisen kaupunkipuiston laajentamisen sekä vapaa-ajantoimintojen kehittämisen. Alueen rakentamisella parannetaan kantakaupungin virkistysmahdollisuuksia sekä luodaan hyvät ja mielenkiintoiset jalankulku- ja polkupyöräyhteydet keskustan läpi. Alueen puistoihin kohdistava meluhaitta vähenee kaavan toteuttamisen myötä.

Pienvenesatamaa voidaan myös kehittää lisäämällä veneilypalveluja sekä vieras-venepaikkoja. Tämä parantaa keskustan saavutettavuutta veneellä.

8.8. Vaikutukset teknisen huollon järjestämiseen

Osayleiskaavan toteuttaminen edellyttää kunnallisteknisten verkostojen laajentamista sekä katujen ja julkisten ulkotilojen rakentamista.

HS Vesi laatii parhaillaan osayleiskaava-aluetta koskevaa vesihuollon yleissuunnitelmaa, joka valmistuu ehdotusvaiheessa. Myös hulevesiselvitystä tarkennetaan ehdotusvaiheessa. Alue liitetään olemassa oleviin vesi- ja viemäriverkostoihin, joiden kapasiteetti on riittävä.

Alueelle rakennetaan kiinteistökohtaiset jätehuollon tilat.

Alueelle rakennetaan maankäytön vaatimat sähkö- ja lämpöverkko, jotka kytketään olemassa oleviin verkostoihin. Olemassa olevien verkostojen kapasiteetti on riittävä.

Alueen kautta kulkee valtakunnallisesti tärkeä tietoliikenneyhteys, joka on pidettävä käyttökunnossa alueen rakennustyön ajan ja siirrettävä.

8.9. Vaikutukset yhdyskuntatalouteen

Osayleiskaavassa on pyritty taloudelliseen ja tehokkaaseen maankäyttömalliin. Osayleiskaavan toteuttaminen aiheuttaa merkittäviä kustannuksia kaupungille. Suurimmat yksittäiset kustannusvaikutukset on arvioitu syntyvän pilaantuneiden maa-ainesten kunnostuksesta sekä Paasikiventien siirrosta. Tuloja saadaan tonttien myynnistä sekä asukkaiden maksamista kiinteistö- ja tuloveroista. Alueiden toteuttamisen välilliset tuotto-odotukset perustuvat osin vaikeasti arvioitaviin seikkoihin, kuten kaupungin houkuttavuuteen, keskustan vetovoiman kasvuun ja asukkaiden viihtyvyyteen.

Engelinrannasta teetettiin investointi-, kannattavuus-

ja tuottolaskelmat kunnan ja sijoittajan näkökulmasta sekä riskianalyysit. Selvitykset tehtiin osayleiskaavaluonnoksen mukaisen sekä useiden muiden kaupunkirakennemallien pohjalta. Kustannusselvityksissä on pyritty selvittämään myös 0-vaihtoehdon kustannuksia.

Laskelmissa kustannustaso on 4/2014, Maku- ind. 112,7, 2010=100. Investointi sisältää kadut, viheralueet, kevyen liikenteen väylät, liittymät ja sillat, järjestelmät (valaistus, kaukolämpö, energia, tele), kunnallistekniikan (hulevesi, jätevesi, vesijohdot, pumppaamot) ja melusuojauksen, mutta ei sisällä talojen perustamista, rakennusten rakentamista tai purkua, maanlunastusta eikä pysäköintilaitoksia. Kustannukset on esitetty nykyarvossa (ei sis. inflaation vaikutusta n. 2 % vuosi, ei diskontattuna). Kustannusarvio tulee jatkossa tarkistaa rakentamisajankohdan kustannustasoon.

Kustannuksissa on huomiotu, että 20 000 k-m^2 asuntokannasta toteutetaan ara-pohjaisena.

8.9.1. Sijoittajatarkastelu

Hankkeen tuottovaatimus riippuu hankkeen riskistä: mitä suuremmat riskit, sitä suurempi tuottovaatimus sijoittajan näkökulmasta. Hankkeen tuottovaatimuksen tulee myös olla korkeampi kuin sille saatavan rahoituksen hinta. Yleensä tuottovaatimus on myös korkeampi kuin inflaatio, koska muuten reaalituottovaatimus olisi negatiivinen.

Riskejä sijoittajan kannalta ovat 1. kaavoitusriski (aikataulu, kaavamääräykset); 2. maaperäriskit (pilaantuneet maat, perustamisolosuhteet); 3. rakentamisriski (kustannukset ja aikataulu); 4. myyntiriski tai vuokrausriski (ennustetut vs. toteutuvat hinnat ja myyntiajat).

Sijoittajatarkastelujen päätavoitteena on ollut pyrkiä arvioimaan kaavoitetun maan todennäköinen markkinahinta eli se hinta, minkä asuntohankkeiden kehittäjät (rakennusliikkeet ja sijoittajat) voisivat olla valmiita maksamaan rakennusoikeuksista. Laskelmat perustuvat mm. seuraavien tekijöiden arviointiin ja tarvittaessa ennustamiseen:

- Asuntojen todennäköiset toteutusajat, myyntihinnat ja myyntiajat.
- Hankekehitys-, rakentamis- ja myyntikustannukset.
- Rahoituksen hinta, riskiarviot ja näistä seuraavat tuottovaatimukset.

Riskien arvioinnissa on lähdetty siitä, että hankkeiden kehittäjät ottavat vain toimialalle tavanomaiset riskit eli rahoitus-, rakentamis- ja myyntiriskit. On erittäin epätodennäköistä, että kukaan sijoittaja ottaisi – ainakaan kaupungin kannalta järkevään hintaan - esim. pilaantuneiden maiden puhdistusriskiä.

8.9.2. Kuntatalous

Selvitettiin eri vaiheiden vaikutukset kuntatalouteen. Palvelutarvetta on tarkasteltu sosiaali- ja terveyspalveluiden, opetus- ja kasvatus palveluiden ja vanhuspalveluiden osalta. Tulopuolelta on tarkasteltu niin kunnallisveron, valtionosuuksien ja muiden verojen näkökulmasta. Alueen pienestä koosta johtuen Engelinrannan vaikutus kuntatalouteen ei ole merkittävä muutoin kuin välillisten hyötyjen kautta (vetovoiman kasvu, houkuttavuus ja viihtyvyys).

8.9.3. Investointikustannukset ja myyntituotto

0-vaihtoehto

0-vaihtoehdossa laskettiin niiden yhdyskuntarakentamisen kustannukset, jotka on sisällytetty Engelinrannan toteuttamiseen, mutta joiden toteutus ei ole riippuvainen Engelinrannan toteuttamisesta. Luvuista puuttuu Paasikiventien kunnostus, jonka kustannusarvio on -6,9 ... -8,3 M€.

Kustannusvaikutuksissa on arvioitu kaatopaikan kunnostaminen kokonaan maanvaihdolla (-7,5 M€). Selvitysten mukaan kustannuksiltaan pienin mahdollinen kunnostus kattaisi ainoastaan purettavien rakennusten tonttien ja uimahallin laajennusta varten tehtävän maanvaihdon sekä muun kaatopaikan eristämisen (3,4 M€). Eristäminen mahdollistaisi kaatopaikan jättämisen puiston alle, mutta ei muuta maankäyttöä. Kaatopaikan jättäminen alueelle ei ole kuitenkaan tarkoituksenmukaista edes virkistyskäytössä. Tämän vuoksi kustannusvaikutuksissa on huomioitu koko kaatopaikan kunnostaminen maanvaihdolla myös 0-vaihtoehdossa.

Puistoalueen rakentamiskustannukset riippuvat rakennettavan puiston laajuudesta. Puistoa on rakennettava vähintään kaatopaikan kunnostuksen alueelle (4 ha). Mikäli koko puisto rakennetaan myös purettavien rakennusten ja venesataman kohdalle, on laajuus 8 ha. Puiston rakentamiskustannus on noin 760 000 euroa hehtaarilta.

<u>Kustannukset:</u>

Kaatopaikan kunnostus	-7,5 M€
Puiston rakentaminen (4 - 8 ha)	-3,0 ... -6,1 M€
Hämeenkaaren purku	-0,1 M€
Uimahallin laajennukseen liittyvä infra	-0,6 M€
Hulevedet linja-autoaseman alueelta	-0,5 M€
Rantalaitureiden kunnostus	-0,2 M€
Muut kustannukset	-0,4 M€
Yhteensä	-12,3 ... -15,4 M€

<u>Tuotot:</u>

0-vaihtoehdossa ei muodostu suoria tuottoja.

<u>Yhdyskuntakustannusvaikutus</u>

Yhteensä	-12,3 ... -15,4 M€

Osayleiskaavaluonnokseen perustuva rakennemalli (VE1.1):

Mallissa tonttitehokkuus e_t=2 ja rakentamisen kokonaisvolyymi oli 137 000 k-m^2. Kustannuslaskenta perustuu toteutusmalliin, jossa rakentaminen alkaa Paasikiventien siirrolla ja jatkuu koillisesta lounaaseen. Vastakkainen toteutusjärjestys heikentää jonkin verran

kannattavuutta.

Kustannukset:

Kaatopaikan kunnostus	-7,5 M€
Kadut, aukiot ja kunnallistekniikka	-32,2 M€
Paasikiventien siirto	-5,7 M€
Puisto	-2,4 M€
Yhteensä	-47,8 M€

Tuotot:

Tonttien myynti	+36,9 M€

Yhdyskuntakustannusvaikutus

Yhteensä	-10,9 M€
ero 0-vaihtoehtoon	+1,4 ... +4,5 M€

Vertailuvaihtoehto VE2

Kustannuslaskentaa varten teetettiin useita rakennemallivaihtoehtoja, joilla haarukoitiin toteuttamisen kannattavuutta. Vertailuvaihtoehto VE2:ssä tonttitehokkuun oli e_t=2,75 ja rakentamisen kokonaisvolyymi oli 181 500 k-m^2.

Kustannukset:

Kaatopaikan kunnostus	-7,5 M€
Kadut, aukiot ja kunnallistekniikka	-37,9 M€
Paasikiventien siirto	-5,7 M€
Puisto	-2,4 M€
Yhteensä	-53,5 M€

Tuotot:

Tonttien myynti	+56,0 M€

Yhdyskuntakustannusvaikutus

Yhteensä	+2,5 M€
ero 0-vaihtoehtoon	+14,8 ... +17,9 M€

Osayleiskaavaehdotus

Kustannusvertailujen perusteella tehokkaampi rakentaminen on yhdyskuntakustannusten kannalta järkevää. Vertailuvaihtoehto VE2 tuottaa kuitenkin kaupunkirakennetta, jossa on paljon erikoisratkaisuja, kuten useampikerroksisia pihakansiratkaisuja. Malli olisi johtanut myös hyvin korkeaan kerroslukutavoitteisiin (8-9 kerrosta), mikä ei rakentamisen kannalta tai pihojen valoisuuden kannalta ole järkevää. Osayleiskaavaehdotuksessa kerrosalatavoitetta on nostettu siten, että tonttitehokkuus on e_t=2,5 ja rakentamisen kokonaisvolyymi 175 000 k-m^2. Tällöin rakennusten kerroslukumäärä nousee osayleiskaavaluonnoksen kuudesta seitsemään. Vaikutuksia on kuvattu tarkemmin kohdassa Osayleiskaavavaihtoehdot.

Kaatopaikan lisäselvitys 7.4.2015

Engelinrannan pilaantuneiden maiden kunnostuksen kustannuksia tarkennettiin huhtikuussa 2015 Maaperän haitta-ainetutkimusraportin yhteydessä. Kunnostuskustannus on asiantuntija-arvion mukaan kokonaisuudessaan 6,3 M€, mikäli se tehdään ns. in-house –hankintana kaupunkikonsernin sisällä. Mikäli in-house -hankintaa ei käytetä, kustannusten arvioidaan nousevan 20-30%. Pahimman (realistisen) arvion mukaan kunnostuskustannukset voivat olla noin 8,5 M€ (in-house hinnoilla). Siten ehdotusvaiheen arvio 7,5 M€ on edelleen käyttökelpoinen.

0-vaihtoehdossa, mikäli kaatopaikka jätetään paikalleen kustannusarvio on 3,4 M€, jolloin jätetäyttö poistetaan uimahallin laajennuksen sekä Tokmannin ja Hämeenkaaren rakennusten alueelta ja kaatopaikan ympärille rakennetaan pystyeristys. Kaatopaikan sisäiset suotovedet kerätään, mahdollisesti käsitellään ja johdetaan viemäriin. Kaatopaikan kaasut kerätään ja käsitellään hallitusti. Kaatopaikka-alueen pinta muotoillaan siten, että sadevesien imeytyminen minimoidaan. Kaatopaikan kaasuja ja vesiä on tarkkailtava vuosittain.

Kunnostamatta jäävän kaatopaikan ympärille pitää jättää 10 m suojaetäisyys, jolloin esim. uimahallin laajennuksen osalta kaatopaikka pitää poistaa 10 m etäisyydelle tulevan rakennuksen seinälinjasta ja rakentaa väliin pystyeristys. Jätetäytön päälle ei voi rakentaa rakennuksia.

Verotuotot:

Engelinrannan rakentaminen tuo suorien tuottojen lisäksi verotuloja kaupungille. Tuottoina voidaan laskea työllisyysvaikutuksen verotuotto sekä alueen kiinteistöverotuotto, mikä on keskusta-alueella suurempi kuin muilla mahdollisilla asuinalueilla.

Työllisyysvaikutus verotuottona	2,5-2,8 M€
Kiinteistöverotuotto toteutettuna	0,5 M€ / vuosi

8.10. Elinkeino- ja työllisyysvaikutukset

Engelinrannan länsireunalla sijaitseva vähittäiskaupan suuryksikkö säilyy alueen suurimpana työnantajana. Vaikka alueelta poistuu useita kauppoja ja huoltoasemia, lisääntyvät työpaikat jonkin verran, sillä kaavan toteuttaminen mahdollistaa kivijalkakauppojen sijoittamisen alueelle sekä toimistotyöpaikkojen lisäämistä alueen luoteiskulmaan.

Rakentamisaikana työllisyysvaikutukset ovat merkittäviä. Engelinrannan välittömien työllisyysvaikutusten arvioidaan olevan 2 100 henkilötyövuotta ja välillisten vaikutusten lisäksi toiset 2 100 henkilötyövuotta.

8.11. Vaikutukset terveyteen

Moottoritien ja Paasikiventien aiheuttama melu on merkittävä ympäristöhaitta alueen länsireunalla sekä Paasikiventien ympäristössä. Asuinalueet on sijoitettu etäälle moottoritiestä, mutta rakennusten rakenteellisen melusuojauksen tarve on silti todennäköinen, sillä ajatuksena on, että Engelinrannan toteuttaminen ei ole riippuvainen moottoritielle rakennettavasta melumuurista. Melumuuri tosin parantaisi huomattavasti Engelinrannan eteläisen puistoalueen ja jopa Kantolanniemen viihtyvyyttä. Asuinkortteleissa muurimainen julkisivu Paasikiventien suuntaan toimii melusuojana oleskelupihoille. Asuinkorttelit suojaavat myös venesatamaan liittyvä rantapuiston osaa melulta.. Alu-

een tarkemman meluntorjunnan suunnittelu tehdään asemakaavoituksen yhteydessä.

Moottoritien ajoneuvoliikenteen aiheuttamiin ilman epäpuhtauksiin on varauduttu jättämällä riittävän suuri suojaetäisyys moottoritien ja asuinrakentamisen väliin. Alueen luoteiskulmaan, moottoritien tunnelin suulle, ei ole osoitettu asuinrakentamista. Asuinkortteleiden etäisyys moottoritiestä on vähintään 120 metriä. Paasikiventien varren kortteleissa asuntojen korvausilma tulee todennäköisesti ottaa pihanpuolelta. Suunnitelma tarkentuu asemakaavoituksen yhteydessä.

8.12. Vaikutukset sosiaalisiin oloihin, elinoloihin, viihtyisyyteen ja palveluihin

Alueen yhteisöllisyyttä tavoitellaan myös luomalla Engelinrantaan tunnistettava identiteetti, jolloin asukkaat voivat kokea sen omakseen ja juurtua alueelle. Identiteetin lähtökohtana on keskustamaisuus. Engelinrannassa yhteisöllisyyttä synnyttää runsas palvelutarjonta, keskusta-asumisen tiiviys, yhteiset korttelipihat ja runsaat julkiset alueet. Asukkaiden hyvinvointia lisää myös hyvät virkistys- ja ulkoilumahdollisuudet sekä yhteydet laajempiin ulkoilualueisiin ja Vanajaveteen. Engelinrannassa on poikkeuksellisen hyvät virkistysmahdollisuudet sekä erinomaiset mahdollisuudet veneilyyn.

Engelinrannassa pyritään välttämään asukasrakenteen muodostumista sosiaalisesti yksipuoliseksi mahdollistamalla erityyppisiä ja eri omistusmuotoisia asuntoja alueelle. Myös keskustahakuinen palvelutarjonta ja virkistysreitistö tuovat alueelle erilaisia ihmisiä. Engelinranta tarjoaa rantaan tukeutuvan ja kaupunkimaisen vaihtoehdon ihmisille, jotka arvostavat palvelujen hyvää saavutettavuutta, hyviä joukkoliikenneyhteyksiä ja keskustan läheisyyttä tapahtumineen. Tontinluovutuksen yhteydessä tullaan tutkimaan mahdollisuudet myös tuetun asumisen ja erityisasumisen sijoittamiselle alueelle.

Rantapuistoa on mahdollisuus kehittää toiminnallisena koko kaupungin virkistysalueena, mikä mahdollistaa eri käyttäjäryhmien kohtaamisia.

Linja-autoaseman ja alikulun ympäristöllä on mahdollisuus kehittyä houkuttelevaksi uudeksi kaupunkitilaksi, joka tuo alueelle ihmisiä, palveluja ja toimintaa kaikkina vuodenaikoina. Alueelle sopisi hyvin myös esimerkiksi hotelli. Alue liittää Engelinrannan toiminnallisesti ja fyysisesti nykyisen keskustan julkisiin tiloihin. Engelinrannan toteutuminen tulee todennäköisesti vaikuttamaan palvelujen ja tapahtumien lisääntymiseen Hämeenlinnan torin ja rantapuiston välisellä alueella. Keskusta-alueen asukasluvun kasvu parantaa palvelujen säilymismahdollisuuksia alueella, mahdollistaa palvelujen monipuolistumisen ja uusien palvelujen synnyn. Länsiosaan muodostuu merkittävä kaupallinen keskittymä, joka muodostuu Engelinrannan läntisistä kortteleista, Kauppakeskus Tavastilasta ja Kauppakeskus Goodmanista.

Engelinrannan asukkaat tulevat käyttämään nykyisen keskustan ja keskustan lähialueen palveluja. Erityisesti lähialueen peruskoulut ja lukiot saavat uutta oppilaspohjaa. Engelinrannan tuleva asukasmäärä otetaan huomioon Hämeenlinnan palveluverkon suunnittelun yhteydessä.

Huolehtimalla kävelyn ja pyöräilyn turvallisista reiteistä lisätään erityisesti lasten ja nuorten mahdollisuuksia liikkua omatoimisesti. Engelinranta lisää merkittävästi keskustan esteetöntä asuntokantaa, mikä parantaa vaikeasti liikkuvien asumismahdollisuuksia keskustassa.

8.13. Vaikutukset ilmastonmuutoksen hallintaan ja energiansäästöön

Engelinranta on mahdollista toteuttaa kestävän kehityksen periaatteita noudattaen, sillä alue tukeutuu olemassa oleviin yhdyskuntateknisiin verkostoihin, palveluihin, katuverkkoon, joukkoliikenteeseen ja virkistysverkostoon. Alue liittyy olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen sekä olemassa olevaan viher-, kävely- ja pyöräilyverkostoon. Korttelirakenne on suunniteltu niin, että pihoille muodostuu suojattu pienilmasto. Puisto- ja torialueilla suojaa antaa osin olemassa oleva täysikasvuinen puusto sekä uudet puuistutukset.

Engelinrannan osayleiskaavalla edistetään energiansäästämistä sekä uusiutuvien energialähteiden ja kaukolämmön käyttöedellytyksiä sekä mahdollistetaan paikallisen lämmöntuotannon hyödyntämistä järvivedestä, maaperästä, ilmasta tai auringosta. Osa ratkaisuista mahdollistaisi myös jäähdytyksen tuottamisen alueellisesti. Engelinrannassa pyritään tiiviiseen keskustamaiseen asumiseen, jossa oman auton tarve on selvästi pienempi kuin Kanta-Hämeenlinnassa keskimäärin.

Osayleiskaava mahdollistaa toimenpiteet, joilla energiankulutusta voidaan pienentää. Toimenpiteet suunnitellaan tarkemmin asemakaavoituksen ja tontinluovutuksen yhteydessä osayleiskaavan antamien lähtökohtien puitteissa.

8.14. Rakennemallien vaikutusten arviointi

Rakennemallivaihtoehdoista teetettiin vaikutusten arviointi, josta yhteenveto on koostettu seuraavien sivujen taulukoihin.

Engelinrannan kaupunkirakennemallit. Arviointi ja vaikutukset

Hämeenlinnan kaupunki ja A-Insinöörit Suunnittelu Oy

28.8.2013 / 6.9.2013

Kaupunkirakennemallien arvioinnissa esitetään tiivistetysti keskeisimmät ja kokonaisuuden kannalta merkittävimmät vaikutukset, erittelemättä niiden suuntaa ja intensiteettiä. Arviointia edeltää taulukkomuotoinen ja yksityiskohtaisempi vaihtoehtojen vertailu. Vaikka siinä painopiste on ominaisuuksien kuvauksessa, sisältää sekin myös arviointia ja erityisesti sen perusteluja. Kaupunkirakennemallien vertailu ja arviointi on tarkoitettu luettavaksi rinnan toistensa ja kuvallisen aineiston kanssa.

Suosituksia jatkosuunnittelulle

- jatkosuunnittelu ei yhden vaan useamman vaihtoehdon pohjalta: eri vaihtoehtojen hyviksi arvioidut perusratkaisut ja parhaat yksityiskohdat nivellettävissä toisiinsa
- jatkosuunnitteluun liittyvän päätöksenteon pohjaksi myös infra-, rakentamis- ja käyttökustannusten arviointi, joka auttaa ennakoimaan julkisia investointitarpeita ja käyttömenoja
- jatkosuunnittelussa huomioon uuden asuntoalueen koulu-, päiväkoti-, viheralue- ja muut palveluverkkotarpeet
- moottoritien ja Paasikiventien melusuojaratkaisut tarkasteluun osana kokonaisrakennetta
- alueen suunnitteluun kytkettävä koko kaupunkikeskustan pysäköintiratkaisut ja liikenneverkkoratkaisut, kadunvarsi- ja muun maanpäällisen pysäköinnin järjestelyjä tarkennettava
- Paasikiventien liittymien liikenteellinen toimivuus varmistettava valittavassa maankäyttö- ja liikenneverkkovaihtoehdossa
- Paasikiventiellä kevyen liikenteen alikulkukäytävien vaatimat tilat tarkennetaan jatkosuunnittelussa, kun alueiden korkeustasot ja rakentamisen perusratkaisut ovat paremmin selvillä
- Paasikiventien sillan mahdollisen leventämisen myötä kevyen liikenteen väylä jatkuu Paasikiventien eteläpuolella myös sillan yli. Kevyen liikenteen väylät suunnittelualueen itäpäässä tulee tällöin suunnitella sen mukaisesti.
- erityistä huomiota Paasikiventien estevaikutuksen kaupunkikuvalliseen ja kaupunkitilalliseen minimointiin: katumiljöö keskustaa ja Hämeensaarta yhdistävänä, ei erottavana elementtinä
- ajoneuvoliikenteen katuverkon voi minimoida vain liikenneverkollisesti tarpeellisiin osuuksiin, huonojen maaperäolosuhteiden takia kaikki infrarakentaminen poikkeuksellisen kallista
- kävelylle, pyöräilylle ja ulkoilulle selkeä hierarkkinen verkosto ja hyvä kytkentä muuhun kehitettävään kevyen liikenteen verkkoon
- hulevesien käsittelyssä erityishuomio Paasikiventien ongelmakohtiin, Hämeensaaressa ei erityistä tarvetta viivytykselle Vanajaveden läheisyyden takia
- huomiota pinnantasausten mahdollisuuksiin hulevesien hallinnassa ja melusuojauksessa
- ennen jatkosuunnittelua selkiytettävä kaupungin, kaupunkilaisten ja viranomaisten kanta rakennetun kulttuuriympäristön mahdollisiin arvoihin ja niiden vaalimiseen (linja-autoasema, Hämeenkaari sekä rajapintojen rakennukset ja kaupunkimiljööt)
- suunnittelualueen laajentaminen kaupunkirakenteellisilta vaikutuksiltaan keskeisiin suuntiin, joita ovat: 1. Eteläkatu ja Tavastilan kauppakeskuksen kortteli (nivel moottoritien katteen suuntaan), 2. Hämeensaaren urheilukenttien alue (toiminnallinen käyttötarkoituksen muutos laajempi yleiskaavallinen kysymys), 3. Sibeliuksenkadun ja Linnankadun kevyen liikenteen yhteydet matkakeskuksen korttelista torille (roolitus, kaupunkikuva). 4. Rantavyöhykkeet kokonaisuudessaan ml. liitospinnat molempiin suuntiin sekä riittävästi vesialuetta (laituri- ja mahdolliset muut rantaviivarakenteet), 5. Alueen itäosassa Palokunnankadun ja Paasikiventien väliset asuntokorttelit (asukaspysäköinnin järjestelyt mahdollisesti muuttuvassa tilanteessa)

Lyhenteitä taulukossa: Pkt = Paasikiventie

Vaihtoehdot > **Vaikutusluokat v**	**VE 1 ”Korttelit auki etelään”**	**VE 2 ”Korttelit auki etelään ja itään”**	**VE 3 ”Vanhaa säästävät umpikorttelit ”**	**VE 4 ”Uutta luovat umpikorttelit”**	**Nykytila 2013 ja suunnittelualueen rajaus**
1. Kaupunkirakenne, maankäyttö 2. Liikenne 3. Rakentaminen, rakennettu ympäristö 4. Viherympäristö, maisema, rannat 5. Yhdyskuntatekniikka, hulevedet, energia 6. Ympäristönsuojelu, ympäristöterveys 7. Toteutettavuus, kustannukset, epävarmuustekijät					

1. Kaupunkirakenne, maankäyttö	VE 1	VE 2	VE 3	VE 4	VE 1-4 (kaikki vaihtoehdot)
	• ruutukaavakeskusta kasvaa tai osittain uusiutuu etelään viiden korttelin leveydeltä • länsiosan liike- ja hotellirakennusten vyöhyke luontainen moottoritien melu- ja saastesuoja häiriöherkemmille vapaa-ajan ja asumisen toiminnoille • asuntokorttelit kokonsa ja muodonantonsa puolesta vanhasta keskustasta selvästi poikkeava korttelirakenne: etelään voimakkaasti avautuvat korttelit kaupunkikuvallisesti uusi elementti • keskustan julkisten ulkotilojen sarja jatkuu Hämeensaareen näyttävästi Paasikiventien kohdalla visuaalisesti ja kaupunkitilallisesti katkeamatta	• ruutukaavakeskusta kasvaa etelään viiden uuden ja/tai uusiutuvan korttelin leveydeltä • asuntokorttelit kokonsa ja muodonantonsa puolesta vanhasta keskustasta poikkeava korttelirakenne • Hämeensaaren suurkorttelit muistuttavat mittakaavaltaan ja perusrakenteeltaan keskustan uusinta, 2000-luvun aikakerrostumaa edustavan moottoritien katteen perusrakennetta • keskustan julkisten ulkotilojen sarja jatkuu Hämeensaareen, mutta Pkt:n kohdalla kaupunkikuvallinen ja visuaalinen katkos mahdollinen	• ruutukaavakeskusta kasvaa etelään neljän uuden ja/tai uusiutuvan korttelin leveydeltä • kokonaan vihreät rannat merkittävä kaupunkirakenteellinen ja puistokaupungin imagoa tuleva elementti, joka nivoutuu hyvin kaupungin laajempaan viheraluerakenteeseen • keskustan julkisten ulkotilojen sarja jatkuu Hämeensaaren puolella ensisijaisesti puistoina, kaupunkitilallinen katkos mahdollinen • Pkt:n linjaus ja ympäristö Wetterhoffin korttelista itään rakentamatonta	• ruutukaavakeskusta kasvaa etelään neljän uuden ja/tai uusiutuvan korttelin leveydeltä • asuinkortteleiden rakeisuus ja jäsentely muistuttaa kaupunkitilallisesti ja -kuvallisesti ruutukaavakeskustaa, vaikka katuverkko poikkeava • keskustan julkisten ulkotilojen sarja jatkuu Hämeensaareen, Pkt:n kohdalla kaupunkikuvallinen nivel rakennuksin ja toiminnallisesti alikulun kautta • Pkt:n linjaus ja ympäristö Wetterhoffin korttelista itään rakentamatonta	• maankäytölliset vaikutukset samansuuntaiset kaikissa vaihtoehdoissa: merkittävä määrä uutta asuntorakentamista, kehitettävä matkakeskus ja pysäköintilaitos, uusi hotelli ja hieman liikerakentamista, rantavyöhykkeen julkisuus ja virkistyskäyttö • kaupunkirakenteellisia eroja rakentamisen määrässä, liikennejärjestelyissä, asuntokortteleiden korttelirakenteissa, kaupunkikuvassa, yksityisten palvelu- ja liikerakentamisen sijainnissa • alueella olevia joitakin toimintoja siirtyy kokonaan toisaalle, jolloin alueen rakentamisella on yleiskaavallisia vaikutuksia koko Kanta-Hämeenlinnan kaupunkirakenteeseen • kaupunkirakenteelliset ja –kuvalliset vaikutukset yksinomaan myönteisiä: kaupunkikeskustan eteläreunan keskeneräisyyden tuntu katoaa • leveä ja vilkas Pkt halkaisee entiseen tapaan kaupunkirakennetta, mutta fyysinen, visuaalinen ja ympäristöpsykologinen estevaikutus on nykytilaan nähden lievennettävissä katu- ja taloarkkitehtuurin keinoin, kaupunkikuvaa ja kaupunkitilaa jäsentämällä • asumisen huomattava määrällinen kasvu kaupunkikeskustassa tukee sekä nykyisten että rakenteilla olevien palvelujen elinvoimaisuutta, elävöittää kaupunkikeskustaa ja tervehdyttää väestön ikärakennetta keskustassa • matkakeskuksen kehittäminen ja lähikortteleiden tehokas rakentaminen luo keskustan kaupunkirakenteeseen uuden toiminnallisen ja kaupunkikuvallisen painopisteen • julkisten ja puolijulkisten kaupunkitilojen verkosto täydentyy (torit, aukiot, raitit ja reitit) ja saa uusia toiminnallisia, sosiaalisia, kulttuurisia ja kaupunkiarkkitehtonisia merkityksiä • rantavyöhyke julkinen ja kuljettavissa jalan ja pyörällä kauttaaltaan, rantojen aktivointi parantaa koko kaupunkikeskustan viihtyisyyttä ja toiminnallista rakennetta

2. Liikenne	VE 1	VE 2	VE 3	VE 4	VE 1-4 (kaikki vaihtoehdot)
	• Paasikiventien linjaus muuttuu pohjoisemmaksi välillä Sibeliuksenkatu – silta • Paasikiventien ja Wetterhoffinkadun liittymään neljäs haara eteläpuolisille asuntokortteleille • Paasikiventiellä kevyen liikenteen tasoylitys Sibeliuksenkadun liittymässä, kevyen liikenteen pääreitillä • Kevyen liikenteen itä-länsisuuntainen pääreitti Hämeensaaren asuntokortteleiden läpi ja itäpäässä Paasikiventien varressa. Kevyt liikenne risteää CM:n autoliikenteen kanssa, mikä ei ole toivottavaa. • Hämeensaaressa kaksi päättyvää katua, mikä rauhoittaa alueen autoliikennettä. Autoliikenteellä ei läpiajomahdollisuutta alueen sisällä, esim. uimahallilta liikerakennukselle tai hotellille. • Pien- ja vierasvenesatama uimahallin välittömässä läheisyydessä (palvelut uimahallin yhteydessä, pysäköintialue). Sujuva kevyen liikenteen yhteys venesatamasta keskustaan. • suunnittelualueen itäosassa poistuu Pkt:n linjauksen takia merkittävä määrä julkisia ja yksityisiä pysäköintialueita, korvaavat järjestelyt mietittävä mm. taloyhtiöille	• Paasikiventien linjaus muuttuu pohjoisemmaksi välillä Sibeliuksenkatu – silta • Paasikiventien ja Wetterhoffinkadun liittymään neljäs haara eteläpuolisille asuntokortteleille • Sibeliuksenkatu välillä Paasikiventie – Palokunnankatu ja Eteläkatu Sibeliuksenkadun länsipuolella katkaistaan autoliikenteeltä ja muutetaan kävelykaduiksi, joilla huoltoajo on sallittu. Sibeliuksenkadun liittymä Paasikiventiellä katkaistaan autoliikenteeltä. • Paasikiventiellä kevyen liikenteen alikulkukäytävä Sibeliuksenkadun kohdalla, kevyen liikenteen pääreitillä. • Kevyen liikenteen itä-länsisuuntainen pääreitti kaikkien asuntokortteleiden eteläpuolelta, vain vähän risteämisiä autoliikenteen kanssa • Kevyen liikenteen yhteys moottoritien rampin ja läntisimmän asuntokorttelin välillä katkaistaan (tilanahtaus). • Hämeensaaressa kaksi päättyvää katua. Autoliikenteellä ei läpiajomahdollisuutta alueen sisällä. • Pien- ja vierasvenesatama uimahallin välittömässä läheisyydessä (palvelut uimahallin yhteydessä, pysäköintialue). Sujuva kevyen liikenteen yhteys venesatamasta keskustaan. • suunnittelualueen itäosassa poistuu Pkt:n linjauksen takia merkittävä määrä julkisia ja yksityisiä pysäköintialueita, korvaavat järjestelyt mietittävä mm. taloyhtiöille	• Paasikiventien linjaus muuttuu pohjoisemmaksi välillä Sibeliuksenkatu – Rauhankatu • Paasikiventien ja Wetterhoffinkadun liittymään neljäs haara eteläpuoliselle hotellille. • Sibeliuksenkatu välillä Paasikiventie – Palokunnankatu ja Eteläkatu Sibeliuksenkadun länsipuolella katkaistaan autoliikenteeltä ja muutetaan kävelykaduiksi, joilla huoltoajo on sallittu. Sibeliuksenkadun liittymä Paasikiventiellä katkaistaan autoliikenteeltä. • Paasikiventiellä kevyen liikenteen tasoylitys Sibeliuksenkadun liittymässä, kevyen liikenteen pääreitillä • Kevyen liikenteen itä-länsisuuntaiset pääreitit Paasikiventien varressa ja asuntokortteleiden eteläpuolella. • Hämeensaaressa keskustamainen ”katuruudukko”, joka vaihtoehdoista eniten myötäilee nykyisiä katuja. Autoliikennettä on myös keskellä asuinaluetta, autoliikenteellä on itä-länsisuuntainen läpiajomahdollisuus alueen sisällä. Katuverkon sijainti enimmäkseen nykyisillä paikoilla mahdollistaa kortteleiden vaiheittain toteuttamisen. • Pien- ja vierasvenesatamat lähellä uimahallia ja hotellia (palvelut, pysäköinti). Sujuvat kevyen liikenteen yhteydet venesatamista keskustan suuntaan. • Alueen itäosassa Pkt:n pohjoispuoliset pysäköintialueet nykyisellään, Wetterhoffin kohtaa lukuun ottamatta. Alue voidaan myös rakentaa puistokanneksi pysäköintialueen päälle tai kokonaan puistoksi, jos korvaava asukas- ja muu pysäköinti pystytään järjestämään toisaalle.	• Paasikiventien linjaus muuttuu pohjoisemmaksi välillä Sibeliuksenkatu – Wetterhoffinkatu • Paasikiventien ja Wetterhoffinkadun liittymään neljäs haara eteläpuoliselle hotellille. • Sibeliuksenkatu välillä Paasikiventie – Palokunnankatu katkaistaan autoliikenteeltä. Sibeliuksenkadun liittymä Paasikiventiellä katkaistaan autoliikenteeltä. • Eteläkatu välillä Kasarmikatu – Sibeliuksenkatu katkaistaan autoliikenteeltä. • Paasikiventiellä kevyen liikenteen alikulkukäytävä Sibeliuksenkadun kohdalla, kevyen liikenteen pääreitillä. • Kevyen liikenteen itä-länsisuuntainen pääreitti asuntokortteleiden ja hotellin eteläpuolelta • Hämeensaaressa kaksi päättyvää katua. Autoliikenteellä ei läpiajomahdollisuutta alueen sisällä. • Vierasvenesatama voi tukeutua uimahallin ja hotellin palveluihin. Sujuvat kevyen liikenteen yhteydet venesatamista keskustaan. • Jos alueen itäosassa Pkt: n pohjoispuoli vehreytetään vaihtoehdon esittämällä tavalla puistoksi, poistuu julkisia ja yksityisiä pysäköintialueita ja korvaavat järjestelyt mietittävä mm. taloyhtiöille. Alue on mahdollista säilyttää myös nykyisellään pysäköintialueena. Myös vaiheittainen toteutus tai pysäköintialueiden päälle rakennettava viherkansi mahdollinen, vaikkakin kallis ratkaisu.	• Kaikissa vaihtoehdoissa kevyen liikenteen pohjois-eteläsuuntainen pääreitti Sibeliuksenkadulla, jota kautta myös sujuva yhteys Palokunnankadun joukkoliikennekadulle • Kaikissa vaihtoehdoissa nykyiset suojatiet Paasikiventiellä säilyvät esitettyjen alikulkujen/suojateiden lisäksi • Kaikissa vaihtoehdoissa eteläranta ulkoilu- ja virkistyskäytössä. • Kaikissa vaihtoehdoissa uusia pienvene ja/tai vierasvenesatamatoimintoja

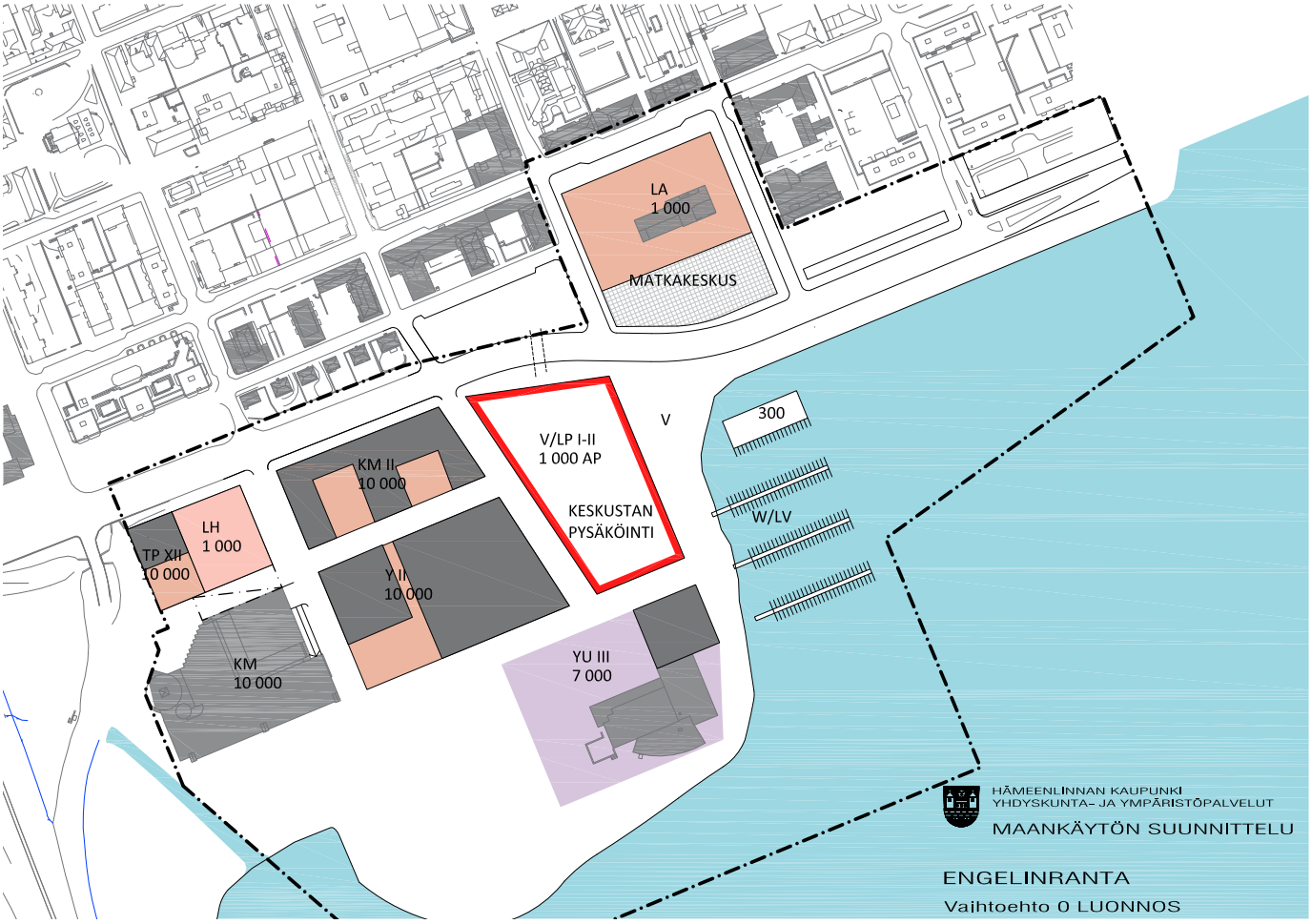
3. Rakentaminen, rakennettu ympäristö	**VE 1**	**VE 2**	**VE 3**	**VE 4**	**VE 1-4 (kaikki vaihtoehdot)**
	• selkeät ja hyviin ilmansuuntiin avautuvat julkiset, puolijulkiset ja yksityiset kaupunkitilat • näistä tärkein vanhan ja uuden rantatorin muodostama laaja ja yhtenäinen kävelyaluekokonaisuus yhdessä tasossa • uudiskortteleissa kaupunkikuvallisesti yhtenäinen rakennusmassoittelu, vahva yhteys järvimaisemaan, avautuminen lämpimään ilmansuuntaan • kaupungin eteläinen julkisivu ei kovin kaupunkimainen, voi muodostua ilmeeltään jopa repaleiseksi ja hahmottomaksi • olemassa olevia palvelu- ja liikerakennuksia säilyy, ja kortteleita voidaan täydennysrakentaa • hotellista uusi maamerkkirakennus muutoinkin muutoksessa olevaan keskustan länsireunaan • jatkosuunnittelussa mahdollisuus yhdistää alueen kaupallinen länsireuna ja hotelli Tavastilaan ja edelleen moottoritien katteeseen • itäosassa rannan asuntorakentaminen ei merkittävästi sulje naapurikortteleiden vesistönäkymiä • asuinkortteleiden pysäköintilaitosten integrointi pihoihin ja rakennuksiin edellyttää hyvää arkkitehtisuunnittelua	• käyttö- ja viihtyisyysarvoiltaan tärkeimmät julkiset ulkotilat keskittyvät kaupunkimaisesti rakennetuille rannoille • matkakeskuskorttelissa vanha rantatori pirstoutuu, menettää aukioluonnettaan ja identiteettiään vaikka nykyinen linja-autoaseman rakennus säilyy • Eteläkadun hotellin sijainti kaupunkirakenteessa toiminnallisesti hyvä • uimahallin edustalle uusi kaupunkiaukio, jolta esim. ulkoilmatapahtumat voivat laajeta rantojen leveille kävelyalueille; aukion kaupunkitilallista rajausta voisi jatkosuunnittelussa selkiyttää • pihakansien takia asuinkorttelit ja –rakennukset edellyttävät erittäin huolellista arkkitehtisuunnittelua • asuntokortteleiden pihat valoisia ja tie-liikenteen melulta/saasteilta suojaisia, mittakaava kestää lisää tilallista jäsentelyä esim. piharakennuksin tai istutuksin • itäosassa rannan asuntorakentaminen ei merkittävästi sulje naapurikortteleiden vesistönäkymiä • kaupunkikuvallinen yleisilme selkeä ja kestää muuntelua • läntisin kortteli voidaan kokonaisuuden kärsimättä jättää myös kaupallisten toimintojen alueeksi	• matkakeskuskortteli rakenteeltaan selkeä ja suojaisa, avautuu hyvin kävelyakseleille ja ilta-aurinkoon • vanha linja-autoasemarakennus hyvällä suunnittelulla säilytettävissä • hotellin sijainti maisemallisesti, kaupunkikuvallisesti ja toiminnallisesti hyvä; maisemallisesti näkyvä sijainti edellyttää erittäin hyvää arkkitehtuuria • asuntorakentamisen kortterirakenne yksityisiksi sulkeutuvine pihoineen kaupunkimainen, keskustan kaupunkikuvallista ilmettä sellaisenaan jatkava, osin olemassa olevia katuja hyödyntävä • järvimaisema jää asumisessa harvojen iloksi • vapaat ja vihreät rannat sopivat hyvin Hämeenlinnan puistokaupunki-imagoon, ulkoilureitit kaikkien keskustan asukkaiden suo • jatkosuunnittelussa mahdollisuus yhdistää alueen kaupallinen länsireuna ja hotelli Tavastilaan ja edelleen moottoritien katteeseen • mittakaava ja korttelirakenne jatkaa ruutukaavakeskustaa • eteläinen kaupunkijulkisivu muurimainen ja selkeä • Hämeensaaren läntisin kortteli voidaan helposti tai pitkällä aikavälillä muuttaa muuta korttelirakennetta jatkavaksi asuinkortteliksi	• uusi matkakeskus ja hotelli nivottu toisiinsa Pkt:n yli ja/tai ali, edellyttävät samanaikaista toteutusta, mielellään Pkt:n uutta linjausta toteutettaessa • matkakeskuskortteli rakenteeltaan selkeä ja aukio suojaisa, avautuu hyvin kävelyakseleille ja ilta-aurinkoon, liike- ja toimistorakennus katkaistulla Eteläkadulla täydentää toiminnallista kokonaisuutta • hotellilla maisemallisesti ja toiminnallisesti erittäin hyvä sijainti, mutta tontti ahdas ja edellyttää näkyvyytensä takia hyvää arkkitehtuuria • hotellin voi sijoittaa myös Eteläkadun täydennettävään kortteliin jolloin ranta jää vapaaksi • suuret asuntokorttelit selkeät, ulkotiloiltaan ilmavasti jäsentyneet, melulta ja tuulilta suojaisat, yhteys puistoihin hyvä, pihakansi edellyttää huolellista suunnittelua ja teknistä toteutusta mm. hulevesien hallinnassa • eteläinen kaupunkijulkisivu ilmava mutta selkeä • läntisin kortteli voidaan kokonaisuuden kärsimättä jättää myös kaupallisten toimintojen alueeksi	• matkakeskuksen kortteli a (”vanhaa rantatoria”) kehitetään joukkoliikennettä palvelevana kävelypainotteisena kaupunkiaukiona tai miksei jaetun katutilan periaatteellakin (”shared space”) • rannat moni-ilmeisiä, kaupunkimaisesti rakennettuja ja kaikkien kaupunkilaisten käytössä • Pkt ilmeeltään bulevardimainen ja reunoiltaan kaupunkimaisesti rakennettu • alueella olevia rakennuksia joudutaan purkamaan, mutta arvokkaimmat on mahdollista säilyttää • kortteleiden muuntelulle ja kaupunkikuvalliselle ilmeelle monia hyviä vaihtoehtoja

4. Viherympäristö, maisema, rannat	**VE 1**	**VE 2**	**VE 3**	**VE 4**	**VE 1-4 (kaikki vaihtoehdot)**
	• kaupunkikeskustan suurmaisemassa uusi kaupunkirakentaminen nousee vähittäin Vanajavedestä ja Hämeensaaren puistoista • Hämeensaaren viheralueet työntyvät asuinkortteleiden sisään, jolloin julkisen ja yksityisen viherympäristön visuaalinen ja tilallinen raja häilyvä • Vanajaveden vesimaisemassa uutta kaupunkimaista rantaviivaa pienvenesatamineen ja asuinrakennuksineen • kaupungin silhuetti ei muutu merkittävästi, korkeinkin hotellirakennus kerrosluvultaan maltillinen • kohtuullisen hyvät mahdollisuudet kaupunkiekologialtaan monimuotoiseen viherympäristöön, joskaan ei selkeitä suuria viherkäytäviä • pohjois-eteläsuuntainen aukiosarja voidaan toteuttaa kaupunkimaisen viherrakentamisen keinoin (”urban green zone”), jolloin uudet julkiset kaupunkitilat kytkeytyvät ruutukaavakeskustan puistoverkkoon (Linnanpuisto – Sibeliuspuisto – Kirkkopuisto - ”Vanha rantatori” - ”Uusi rantatori”)	• kaupunkikeskustan suurmaisemassa kaupungin uusi eteläreuna selkeästi rajautuva mutta silti läpi katsottava • julkiset ja yksityiset viherympäristöt rajautuvat melko selkeästi omiksi kokonaisuuksikseen: näköyhteys puistojen ja pihojen välillä on, samoin julkinen kevyen liikenteen raitti suurkortteleiden pihojen läpi • Vanajaveden vesimaisemassa uutta kaupunkimaista rantaviivaa pienvenesatamineen ja asuinrakennuksineen • kaupungin silhuetti ei muutu merkittävästi • hyvät mahdollisuudet kaupunkiekologialtaan monimuotoiseen viherympäristöön, joskaan ei selkeitä viherkäytäviä	• kaupunkikeskustan suurmaisemassa vain vähän kokonaan uutta rakentamisaluetta, viherympäristön ja rakennetun suhde muuttuu vain vähän • julkiset ja yksityiset viherympäristöt rajautuvat hyvin selkeästi omiksi kokonaisuuksikseen • kaikki Vanajaveden rannat puistomaisia ja rakentamattomia, mikä sopii hyvin puistojen kaupungin ja kansallisien kaupunkipuiston imagoon • kaupungin silhuetti ei muutu kovin merkittävästi, muodoltaan poikkeava hotelli erottuu vesistömaisemassa ja Paasikiventien näkymissä • kokonaan rakentamaton rantavyöhyke mahdollistaa ekologisen, kaupunkiluonnon monimuotoisuutta ja jatkuvuutta tukevan yhteyskäytävän laajemmassa kaupunkirakenteessa (Kaupunginpuisto – Linnanpuisto – Hämeensaari – Virveli – Hattelmala)	• kaupunkikeskustan suurmaisemassa kaupungin uusi eteläreuna selkeästi rajautuva • julkiset ja yksityiset viherympäristöt rajautuvat selkeästi omiksi kokonaisuuksikseen: näköyhteys puistojen ja pihojen välillä on mutta ei yleistä kulkua • Vanajaveden ranta kaupunkimaisesti rakennettuna vain yhdeltä kohtaa • kaupungin silhuetissa ja Paasikiventien näkymissä korkeahko hotelli melko näkyvä elementti • Hämeensaaren edustalla oleville pikku saarille siltayhteys, mikä muuttaa ne luonnonympäristöstä rakennetuksi ympäristöksi • kohtuulliset mahdollisuudet kaupunkiekologialtaan monimuotoiseen viherympäristöön, joskaan ei selkeitä viherkäytäviä	• puistomaisia mutta käyttö- ja virkistysarvoltaan hyvin vähäisiä alueita muuttuu rakennusmaaksi • katu- ja torimaisemien kaupunkitilalliset rajaukset paranevat, samalla käyttöarvo ja viihtyisyys kasvavat • Paasikiventie sopii kehitettäväksi bulevardimaisena pääkatuna kadun liikenteellisen toiminnallisuuden kärsimättä • Hämeensaaren laajojen puisto-, virkistys- ja urheilualueiden tarkempaan luonteeseen ei ole otettu kantaa, koska nämä alueet eivät kuuluneet suunnittelualueeseen (viherympäristö esitetty viitteellisesti) • jatkosuunnittelussa julkisten ulkotilojen (kadut, torit, aukiot) ja korttelipihojen vihersuunnittelu tuo lisää vehreyttäviä elementtejä ympäristöön

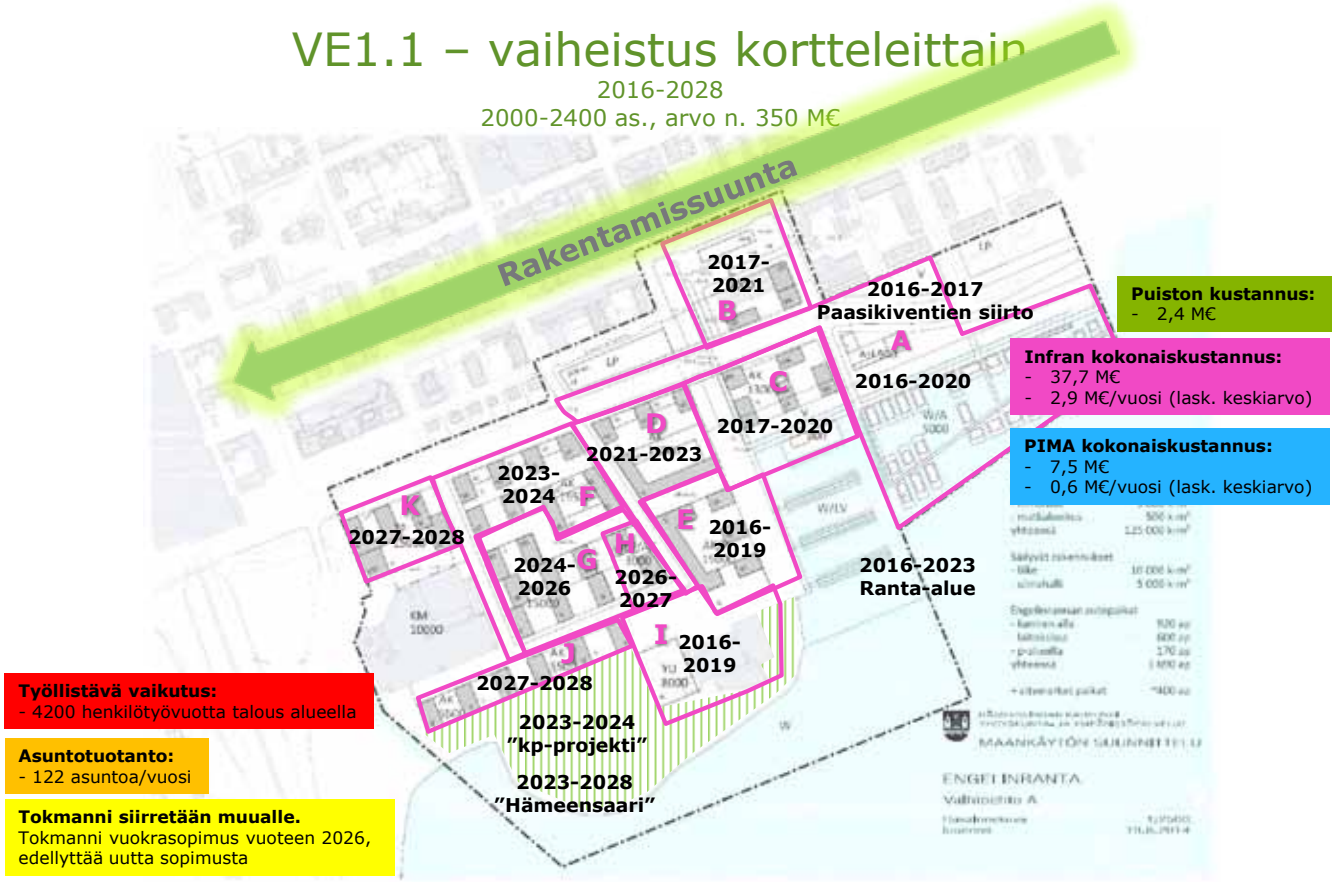
5. Yhdyskuntatekniikka, hulevedet*, energia	**VE 1**	**VE 2**	**VE 3**	**VE 4**	**VE 1-4 (kaikki vaihtoehdot)**
* hulevesijärjestelyjen periaatekaaviot on selvyyden vuoksi esitetty erillisellä kartalla	• Hulevesien viivytystarvetta ei ole, ellei sitä suositella esim. kiintoainesten talteenottoa varten. • Hulevesiä voidaan viivyttää matkakeskuksen viereen rakennettavalla hulevesialtaalla, josta vesi voidaan johtaa rakennettua uomaa pitkin ja Pkt:n alitse toiseen hulevesialtaaseen. Vesiaihe tuo mielenkiintoa laajahkolle kivetylle alueelle. Vesiaihe voi olla esim. urbaani puro, ja sen läheiset alueet urbaani lehto. • Matkakeskusalueen tehokas kuivatus on varmistettavalla riittävän suurella ylivuoto/tulvaputkella. .	• Hulevesien viivytystarvetta ei ole, ellei sitä suositella esim. kiintoainesten talteenottoa varten. • Matkakeskusalueen tehokas kuivatus on varmistettavalla riittävän suurella ylivuoto/tulvaputkella. • Kattojen ja pihakansien vesiä voidaan johtaa maanpäällisillä ratkaisuilla vesistöön.	• Hulevesien viivytystarvetta ei ole, ellei sitä suositella esim. kiintoainesten talteenottoa varten. • Matkakeskusalueen tehokas kuivatus on varmistettavalla riittävän suurella ylivuoto/tulvaputkella.	• Hulevesien viivytystarvetta ei ole, ellei sitä suositella esim. kiintoainesten talteenottoa varten. • Matkakeskusalueen tehokas kuivatus on varmistettavalla riittävän suurella ylivuoto/tulvaputkella.	• Nykyiset kunnallistekniset verkostot kulkevat Engelinrannan alueen halki tai sivuavat aluetta, joten rakennettavat korttelit on mahdollista saada maltillisin kustannuksin liitettyä vesijohtoon ja jätevesiviemäriin. • Alueen hulevesiä voidaan johtaa kahteen tai jopa kolmeen suuntaan, jolloin voidaan rakentaa hajautettu hulevesiviemäriverkosto • Alueen kaupunkimaisuus ei tue hulevesien johtamista maanpäällisissä uomissa kuin vain järveä lähimmissä kortteleissa, missä uomat voidaan paremmin sopeuttaa ympäristöönsä • Hulevesien viivyttämisen tarpeellisuutta on tarkasteltava kriittisesti ja kustannuslähtöisesti, sillä vastaanottava vesistö on lähellä. • Korttelialueiden kuivatus hoidetaan pääasiassa hulevesiviemäreillä. Maanalaista viivytystä ei kustannussyistä kannata rakentaa, mutta maanpäällisiä ratkaisuja (viherkattoja, sadepuutarhoja ja loivia viherpainanteita) voidaan tonttien alueelle suunnitella. • Energiamuodon tarkempi määrittely tehdään jatkosuunnittelussa • Matalaenergiaratkaisujen käyttö määritetään tarkemmissa suunnitteluvaiheissa • Innovatiivisina energiamuotoina voidaan alueella käyttää esim. maksimoitua passiivista aurinkoenergiaa, energiapaaluja tai järvilämpöä.

6. Ympäristönsuojelu, ympäristöterveys	VE 1	VE 2	VE 3	VE 4	VE 1-4 (kaikki vaihtoehdot)
	• rakennetut rantaviivat muuttavat paikallisesti Vanajaveden vesiluontoa ja hydrologiaa • rakennetut rantaviivat saattavat rakentamisvaiheessa nostaa esiin pohjasedimenttien pilaantuneita kerrostumia, jotka voivat hetkellisesti liikkua Vanajaveden virtausten mukana lähinnä pohjoiseen • moottoritien meluntorjunta meluvallein Hämeensaaren luoteisrannalla • Paasikiventien meluntorjunta rakennuksilla, mikä toimii asuntokortteleiden osalta hyvin, mutta jättää melulle alttiiksi kävelyvyöhykkeen torit molemmin puolin	• rakennetut rantaviivat muuttavat paikallisesti Vanajaveden vesiluontoa ja hydrologiaa • rakennetut rantaviivat saattavat rakentamisvaiheessa nostaa esiin pohjasedimenttien pilaantuneita kerrostumia, jotka voivat hetkellisesti liikkua Vanajaveden virtausten mukana lähinnä pohjoiseen • moottoritien meluntorjunta meluseinin ja meluvallein Hämeensaaren luoteisrannalla • Paasikiventien meluntorjunta rakennuksilla, mikä toimii kaikilta osin hyvin	• rantaviiva enimmäkseen ennallaan eikä suuria vaikutuksia Vanajaveden vesiluontoon eikä hydrologiaan • hotellin kohdalla rantaviivassa uutta täyttöä rantapuistoa varten, mutta todennäköisesti ilman pilaantuneita pohjasedimenttejä liikkeelle laittavia suuria kaivutöitä • moottoritien meluntorjunta meluseinin, liikerakentamisen maankäyttövyöhykkeellä ja korttelipihojen osalta melun suuntaan muurimaisin asuinrakennuksin • Paasikiventien meluntorjunta rakennuksilla, mikä toimii kaikilta osin hyvin	• rakennetut rantaviivat muuttavat paikallisesti Vanajaveden vesiluontoa ja hydrologiaa • rakennetut rantaviivat saattavat rakentamisvaiheessa nostaa esiin pohjasedimenttien pilaantuneita kerrostumia, jotka voivat hetkellisesti liikkua Vanajaveden virtausten mukana lähinnä pohjoiseen • moottoritien meluntorjunta meluseinin ja rakennuksilla • Paasikiventien meluntorjunta rakennuksilla. mikä toimii kaikilta osin hyvin	• suunnittelualueella ei ole luonnontilaisia kohtia, joten luontoarvoja ei tuhoudu • lähivaikutusalueella on vesiympäristöön liittyviä luonnoltaan herkkiä kohtia, mutta rakentaminen ei erityisesti vaaranna niiden säilymistä vaikka alueen käyttö ja kulutus lisääntyykin asuntorakentamisen takia (pikku saaret, rantojen vesiluonto sekä moottoritien kuivatusoja jossa harvinaisia lajeja) • Paasikiventien meluntorjunta ensisijaisesti rakennusten sijoituksella. Tätä voidaan jatkosuunnittelussa täydentää muurein ja muin kaupunkiarkkitehtonisin keinoin, jos halutaan luoda julkisiin ulkotiloihin hiljaisia kaupunkivyöhykkeitä (”urban silence zone”) • erityisiä ilmanlaatuun liittyviä ongelmia (hajut, hiukkaset jne.) ei ole odotettavissa, alue liittyy avoimeen vesimaisemaan jossa ilmamassat vaihtuvat luontaisesti • asuin- ja muun kaupunkiympäristön pienilmastoa ja ilmanlaatua voidaan parantaa runsaalla kasvillisuudella sekä tutkimalla tuulisuusolosuhteet esimerkiksi mallintamalla ilmavirtausten käyttäytyminen rakennetussa ympäristössä • pilaantuneet maat: tutkittava tarkasti, poistettava ja/tai käsiteltävä haitattomiksi, otettava huomioon pintavesivalunnat uudessa tilanteessa • rantarakentamisessa otettava huomioon Vanajaveden pohjasedimenttien pilaantuneisuus

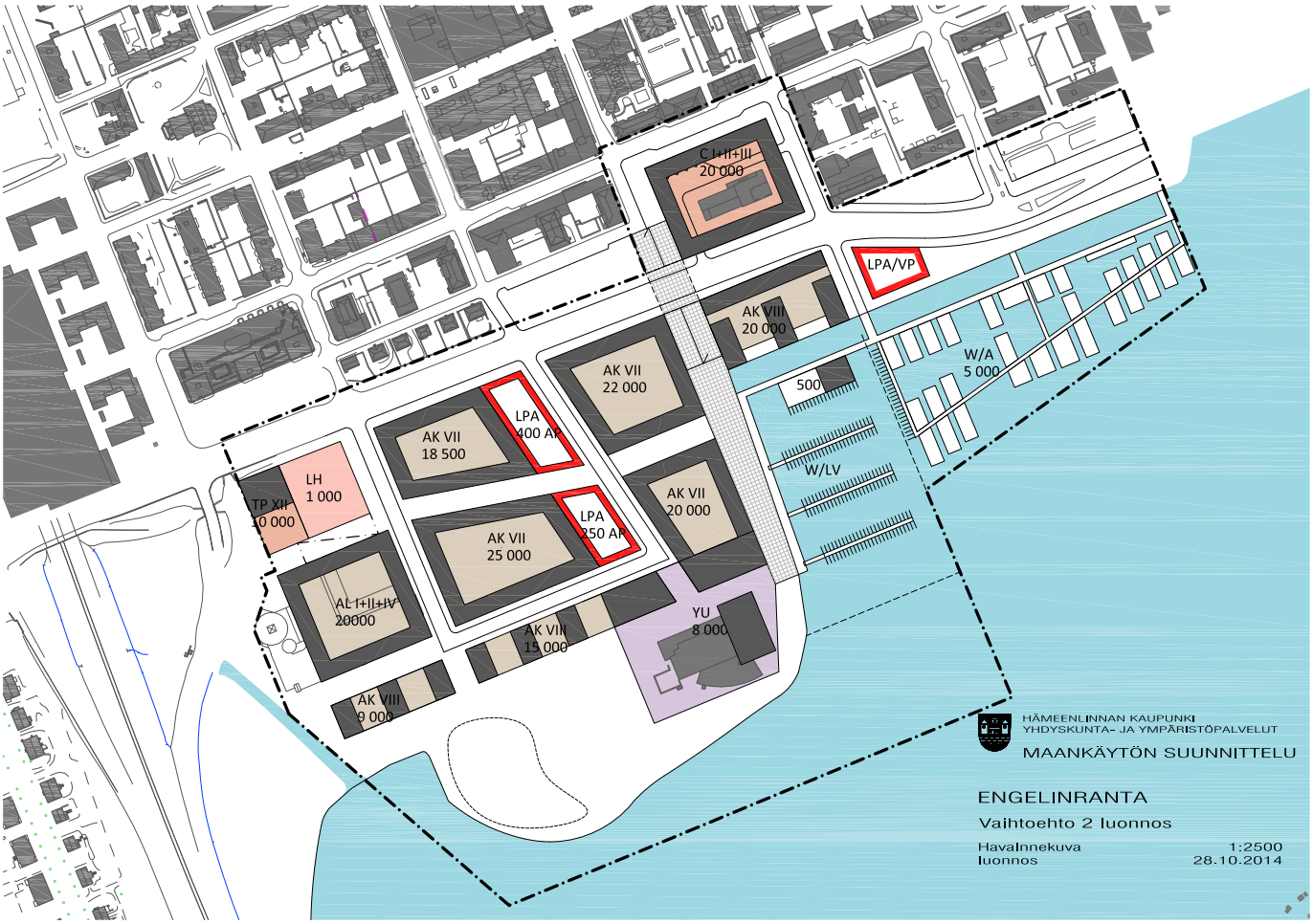
7. Toteutettavuus, kustannukset, epävarmuustekijät	**VE 1**	**VE 2**	**VE 3**	**VE 4**	**VE 1-4 (kaikki vaihtoehdot)**
	• Pkt:n siirto pitkältä matkalta ja rakenteellinen rantatori ovat isoja julkisia infrainvestointeja • asuntorakentamisen kustannukset Paasikiventien ja Vanajaveden välisellä kapealla maa-alueella voivat olla suuret, erityisesti jos mukaan lasketaan Pkt:n siirto • länsireunan kaupalliseen vyöhykkeeseen kannattaa jatkosuunnittelussa kytkeä myös kauppakeskus Tavastilan kortteli Pkt:n toisella puolella • jatkosuunnittelussa hotellin sijainti moottoritien ja Pkt:n kulmassa tarkistettava liiketoiminnan kannattavuuden näkökulmasta • hotellikortteliin on helposti sijoitettavissa myös polttoaineen jakelupiste, jolloin keskustan palvelutarjonta ei heikkenisi tältä osin • liikerakennuksen kulkuyhteyksien muuttuessa uusien pysäköintitasojen uusi ramppi mahdollista sijoittaa lisäosana rakennuksen eteläreunalle, missä myös huoltoliikenteen luonteva paikka • korvaavat pysäköintijärjestelyt tarpeen alueen itäosassa, liittyen Paasikiventien siirtoon pohjoisemmaksi	• Pkt:n siirto pitkältä matkalta, kevyen liikenteen alikulku, rakenteelliset rantatorit ja –raitit ovat isoja julkisia infrainvestointeja • Paasikiventien alikulun ja linjauksen siirron suunnittelu ja toteutus kytkettävä talonrakentamiseen, toteutus mielellään samanaikaisesti • Paasikiventien alikulun sekä siihen liittyvien pinnantasausmuutosten ja hulevesijärjestelyjen tekninen toteutuskelpoisuus vaatii tarkempaa suunnittelua ja kustannusten arviointia • asuntorakentamisen kustannukset Paasikiventien ja Vanajaveden välisellä kapealla maa-alueella voivat olla suuret, erityisesti jos mukaan lasketaan Pkt:n siirto • läntisin asuntokortteli korvattavissa liikerakentamisen vyöhykkeellä (vrt VE1 ja VE3) tai toteutettavissa asuntokorttelista viimeisenä, liikerakennusten teknisen käyttöiän päätyttyä • pihakansien viherrakentamisratkaisut ja hulevesiratkaisut kalliita ja vaativat erityisen hyvää suunnittelua, myös arkkitehtonisesti • korvaavat pysäköintijärjestelyt tarpeen alueen itäosassa, liittyen Paasikiventien siirtoon pohjoisemmaksi	• Pkt:n linjaus muuttuu vain pieneltä matkalta, jolloin investointi kohtuullinen mikäli ei katuteknisistä syistä uusimistarvetta muualla • Pkt: siirto mahdollista mutta ei välttämättä järkevää toteuttaa erillään matkakeskuksesta ja hotellista • liikerakennusten kortteli alueen länsiosassa korvattavissa asuntorakentamisella • länsireunan liikerakennusten vyöhykkeeseen kannattaa jatkosuunnittelussa kytkeä myös kauppakeskus Tavastilan kortteli Pkt:n toisella puolella • linja-autoaseman nykyinen rakennus on mahdollista säilyttää ja toteuttaa matkakeskuskortteli täydennysrakentamalla tarvittavat osat • puistorantojen täyttöjen toteutuskelpoisuus tarkistettava teknisesti, vesiensuojelun ja mahdollisesti pilaantuneiden sedimenttien näkökulmasta • pihakansien viherrakentamisratkaisut ja hulevesiratkaisut kalliita ja vaativat erityisen hyvää suunnittelua, myös arkkitehtonisesti	• Pkt:n linjaus muuttuu vain pieneltä matkalta, jolloin investointi kohtuullinen mikäli ei katuteknisistä syistä uusimistarvetta muualla • Pkt:n alikulun, linjauksen siirron, matkakeskuksen ja hotellin suunnittelu, rakentaminen ja investoinnit mielellään samanaikaisesti, mutta myös vaiheittain toteuttaminen mahdollista • Paasikiventien alikulun sekä siihen liittyvien pinnantasausmuutosten ja hulevesijärjestelyjen tekninen toteutuskelpoisuus vaatii tarkempaa suunnittelua ja kustannusten arviointia • pihakansien viherrakentamisratkaisut ja hulevesiratkaisut kalliita ja vaativat erityisen hyvää suunnittelua, myös arkkitehtonisesti	• yleisten teiden (vt3 moottoritie ja mt3056 Pkt) meluntorjunnan kustannusvastuu selvitettävä (valtio / kaupunki), samoin Pkt:n muutosten kustannusvastuu ja Pkt:n tekninen käyttöikä nykyisellään selvitettävä (valtio / kaupunki) • Hämeensaaren asuntorakentaminen voi aiheuttaa paineita nykyisten urheilualueiden siirtämiseen toisaalle, mikä voi aiheuttaa kaupungille maanhankinta- ja investointikustannuksia muualla ja viherrakentamiskustannuksia Hämeensaaressa • talorakentaminen perustamisominaisuuksiltaan huonolle maalle edellyttää paalutusta ja korkeita kustannuksia, minkä vuoksi rakentamisen tehokkuuden tulee olla riittävän korkea • infrarakentaminen pohjarakennus-ominaisuuksiltaan huonolle maapohjalle edellyttää mitä todennäköisimmin tavanomaisesta poikkeavia ja tavanomaista huomattavasti kalliimpia katujen ja kunnallistekniikan perustamisratkaisuja (paalulaattaperustus tai muu erikoisrakenne), minkä vuoksi infraverkosto kannattaa tehdä mahdollisimman tehokkaana ja keskittäen • tukeutuminen nykyisiin kortteli- ja katuverkkorakenteisiin mahdollisimman monessa kohtaa mahdollistaa vaiheittaista toteuttamista • pilaantuneiden maiden ja sedimenttien kunnostuskustannukset voivat olla huomattavia ja vaativat tarkempaa arviointia • mahdolliset rakennuskannan kulttuurihistorialliset arvot selvitettävä Museoviraston kanssa ennen lopullisia katuverkko- ja kortteliratkaisuja (mm. linja-autoasema, Hämeenkaari), rakennusten säilyttäminen voi joissakin vaihtoehdoissa vaikuttaa kortteli- ja katuverkkoratkaisuihin • toteuttamisen vaiheistus suunniteltava investointien ja tuottojen näkökulmasta riittävän pitkälle ja realistiselle aikavälille, infrastruktuurin, rakennustuotannon ja asuntojen kaupallisen kysynnän näkökulmasta • suunnitteluun kytkettävä koko kaupunki-keskustan pysäköinti- ja liikenneverkkoratkaisut • jatkosuunnittelussa kaikkiin vaihtoehtoihin on kytkettävissä Engelinrannan konseptivaiheen energia- ja ekotehokkuus- ja ekologiatavoitteet



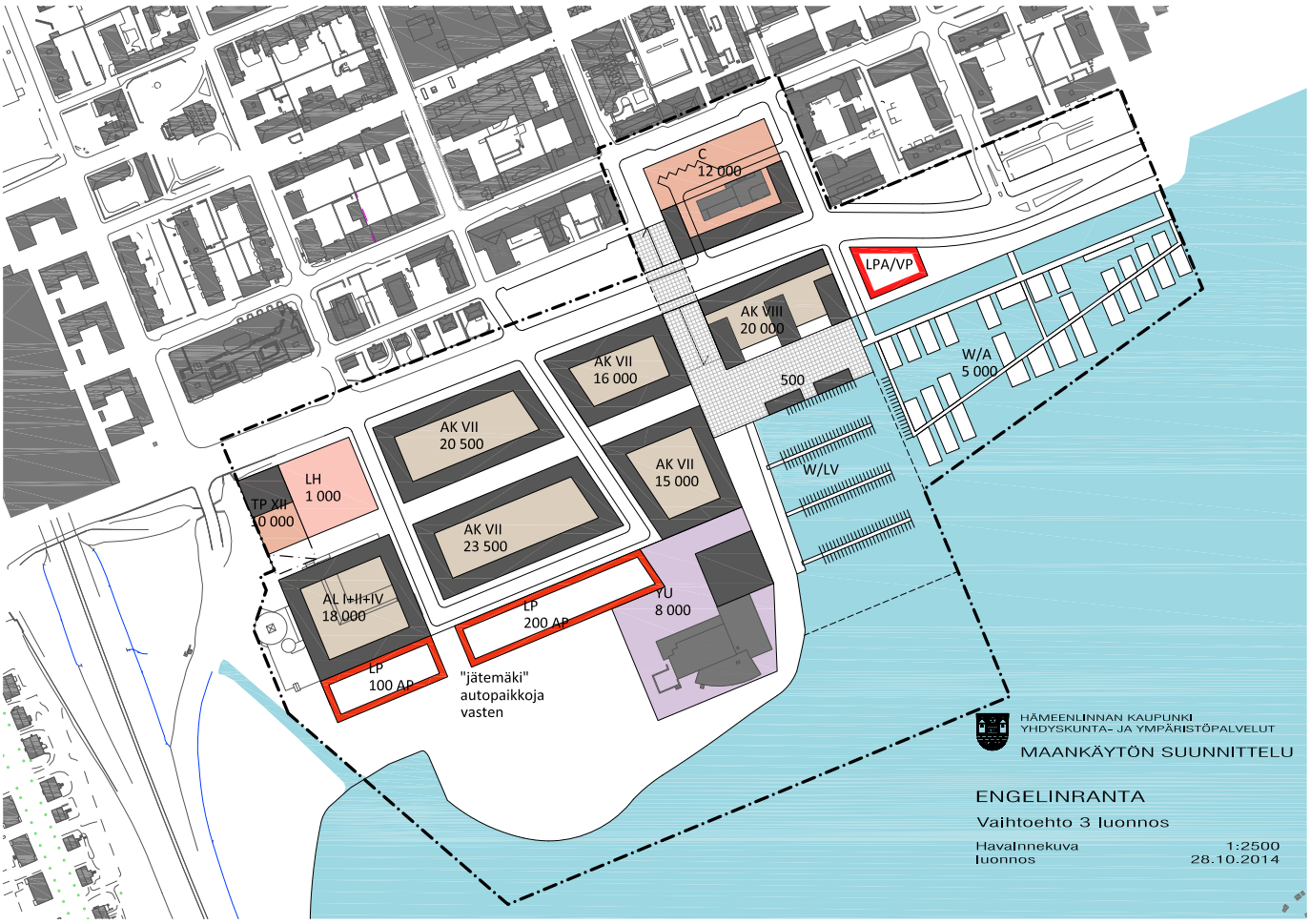
Kuva 96. 0-vaihtoehtoon pohjautuva kehittämisvisio.



Kuva 95. Kustannuslaskennan pohjana käytetty kaupunkirakennemallivaihtoehto VE1.1, joka pohjautuu osayleiskaavaluonnokseen. Toteuttamisjärjestys.



Kuva 97. Kustannuslaskennan pohjana käytetty kaupunkirakennemallivaihtoehto VE2.



Kuva 98. Kustannuslaskennan pohjana käytetty kaupunkirakennemallivaihtoehto VE3.

8.15. Osayleiskaavavaihtoehdot

0-vaihtoehto

Engelinranta on tällä hetkellä pääosin pysäköinnin, kaupan ja urheilupainotteisen virkistystoiminnan käytössä. Kaupalle ja huoltoasemille on osoitettu asemakaavoissa n. 24 000 k-m², mistä noin puolet on toteutunut.

Alueen nykyiset toiminnot eivät tue Hämeenlinnan keskustan kasvua. Toisaalta keskustan kasvupaine suuntautuisi tällöin pääosin ns. keskustan kehävyöhykkeelle ja pientalovaltaisille alueille. Hämeenlinnan maankäytön strategiassa kehävyöhyke on kuitenkin jo mukana. Kehävyöhykkeitä voitaisiin jonkin verran kehittää vielä entisestään kattamaan Engelinrantaan suunniteltu maankäyttö. Asemanseudulla, Suomen kasarmeilla, Keinusaaressa ja Vanajanrannassa suunnittelu on jo vireillä. Kaikkien alueiden maankäyttöä on suunniteltu kaupunkimaisena ja tehokkaana mm. ekologisten ja taloudellisten tavoitteiden vuoksi. Alueet sijaitsevat myös melko lähellä keskustaa, mutta eivät ole samalla tavalla osa ruutukaavakeskustaa kuin Engelinranta. Tällöin paine kohdistuisi osin myös kantakaupungin reunavyöhykkeen pientalovaltaisille alueille sekä erityisesti Kantolanniemeen.

Kantolanniemessä maa on monin paikoin pilaantunutta kuten Engelinrannassakin. Lisäksi suuret maa-alat Kantolanniemessä erityisesti keskustan läheisyydessä ovat yksityisessä omistuksessa, mikä rajoittaa alueen kehittämistä. Kantolanniemen maankäyttöä ei ole vielä suunniteltu, mutta selvää on, että alue sisältää paljon potentiaalia. Kantakaupungin yleiskaavassa tutkitaan Kantolanniemeä tarkemmin. Alue saattaa olla tarpeen osoittaa myös keskustahakuisen työpaikkarakentamisen käyttöön.

Kasvupaineen ohjaaminen pientalovaltaisille alueille ei ole ekologisesti tai taloudellisesti kestävää eikä siten valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaista. Pientalovaltaisten alueiden yhdyskuntakustannuksia laskettiin Engelinrannan selvitysten yhteydessä. 2 000 asukkaan pientaloalueen infranrakennuskustannukset maanhankintoineen on noin 35 M€. Tonttien myyntitulo on noin 4 M€, joten on selvää, että keskustan kehittäminen on taloudellisesti katsoen järkevämpää. Ensiarvoisen tärkeää on varautua keskustaasumisen kasvuun riittävästi ennakoiden. Kaupungin fyysinen kasvaminen ja yhdyskuntarakenteen hajaantuminen kasvattavat sekä investointi- että ylläpitokustannuksia koko kaupungin alueella.

0-vaihtoehdossa Engelinrannan liikenteellinen vaikutus on huomattava vaikkakaan ei merkittävästi muita vaihtoehtoja suurempi. Liikenteen määrä voi 0-vaihtoehdossa kasvaa entisestään, mikäli alueen pysäköintiä kehitetään yhtenä keskustan pysäköinnin päävaihtoehdoista tai mikäli Hämeenkaaren alueelle osoitetaan jatkossakin nykyisen kaavan sallimaa toimintaa, mikä aiheuttaa paljon lisäliikennettä.

Kaupunkikeskustan säilymistä elävänä, vireänä ja dynaamisena voi tukea, osoittamalla alueelle uusia kauppapaikkoja ja muita keskustahakuisia palveluja sekä asukkaita palveluiden käyttäjiksi. Kehävyöhykkeen kehittämisessä tämä vaikutus jää vähäisemmäksi erityisesti toimintojen hajautumisesta johtuen.

Alueen pilaantuneet maat tulee joka tapauksessa kunnostaa. Näiden kustannuksia on eritelty tarkemmin kohdassa 8.9.

0-vaihtoehdossa hukattaisiin mahdollisuus alueen kehittämiseksi. Yleisöpalautteissa ilmaistiin asia toisella tavalla: alueen käyttö kannattaisi jättää tulevaisuudessa ratkaistavaksi. 0-vaihtoehto sisältää ajatuksen siitä, että aluetta kehitettäisiin kuitenkin jossakin vaiheessa. Hämeenlinnassa on pulaa hyvistä kerrostaloalueista, joten Engelinrannan toteuttamiseksi ei tarvitse enää odottaa.

Puistovaihtoehto

Yleisöpalautteissa toivottiin Engelinrannan kehittämistä puistoksi. Tavoite on taloudellisesti kestämätön. Kaupunkikuvallisesti ja asukkaiden kannalta se toisi lisää virkistysmahdollisuuksia, mutta ei mahdollistaisi keskustan vetovoiman kasvua uusien asukkaiden ja toimijoiden kautta. Engelinrannan osoittaminen yksityiseen huvipuistokäyttöön estäisi kaupunkilaisia käyttämästä aluetta edes nykyisissä puitteissa. Osayleiskaavaehdotuksessa on varattu suuri puistoalue rantaan.

Kustannuslaskennan vertailuvaihtoehdot

Luonnosvaiheessa teetettiin useita vaihtoehtoisia kaupunkirakennemalleja kustannusvaikutusten haarukoimiseksi. Mallit olivat:

VE1.1 Osayleiskaavaluonnokseen pohjautuva rakennemalli, missä tonttitehokkuus e_t=2, aluetehokkuus e_a=0,69 ja rakentamisen kokonaisvolyymi oli 137 000 k-m² (2 200 asukasta). Toteutussuunta oli koillisesta lounaaseen.

VE1.2 Sama kuin edellä, mutta toteutussuunta oli päinvastainen.

VE2 Maksimivaihtoehto, missä tonttitehokkuus oli e_t=2,75, aluetehokkuus e_a=0,91 ja rakentamisen kokonaisvolyymi oli 181 500 k-m² (3 500 asukasta). Pysäköinti tapahtuu merkittäviltä osin myös laitoksissa.

VE3 Vaihtoehdossa rakentamista oli osoitettu pienemmälle alalle, jolla pyrittiin mahdollistamaan kaatopaikan jättäminen alueelle. Tonttitehokkuus on e_t=2,5, aluetehokkuus e_a=0,71 ja rakentamisen kokonaisvolyymi oli 141 000 k-m² (2 200 asukasta). Pysäköintiä oli osoitettu merkittävästi maanpäällisille kentille.

Yhdyskuntatalous tutkittiin myös vaihtoehdoista, joissa ei kehitetty lainkaan muita kuin kaupungin omistamia alueita. Tällöin kaavatalous parani selvästi, mutta mallin vaikutukset kaupunkirakenteeseen olivat negatiivisia.

Vaikutusten arviointi

Vaihtoehtojen vaikutuksia verrattiin osayleiskaavaluonnoksen vaikutuksiin (VE1.1 ja VE1.2).

Tulevien asukkaiden määrä vaikuttaa suoraan yhdyskuntarkaneteeseen. Erot vaihtoehtojen välillä eivät ole merkittäviä, sillä kaikki vaihtoehdot tukevat keskustan kehittämistä ja mahdollistavat keskustahakuisen asumisen lisääntymisen Hämeenlinnassa. Suurin ero vaihtoehtojen vaikutuksissa yhdyskuntarakenteeseen on, kun niitä vertaa 0-vaihtoehtoon, missä alueesta ei muodostuisi keskustamaista.

Engelinrannan merkitys kaupungin kasvulle korostuu asukasluvun lisääntyessä, mutta vetovoima saattaa kärsiä, mikäli kaupunkirakennetta hallitsee esimerkiksi pysäköintilaitokset. Engelinrannan palvelujen houkuttavuus saattaa myös kärsiä, mikäli alue ei ole viihtyisä. Toisaalta suurempi asukasmäärä mahdollistaa muun keskustan palvelujen parantumisen.

Vaihtoehdossa VE2 kaupunkikuvasta saattaisi muodostua epäviihtyisä. Pihoista muodostuisi osin pimeitä, mikä laskisi asumisviihtyvyyttä. VE3:ssa pidettiin huonona sitä, että pysäköinti sijoittuu parhaalle paikalle rantaan. Myös kaatopaikan jättämisellä saattaa olla pitkällä aikavälillä haitallisia vaikutuksia terveyteen ja viihtyvyyteen. Kaatopaikan poistaminen myöhemmin saattaisi myös muodostua hyvin vaikeaksi. Vaihtoehto VE2:n kortteleista saattaisi tulla hyvin korkeita, minkä voi katsoa olevan ristiriidassa nykyisen keskustan rakenteen kanssa. Suurin osa kortteleista olisi kuitenkin toteutettavissa nykyisen keskustan rakennusten korkeuksien puitteissa. Kaupunkikuvallisesti tulisi välttää tilannetta, missä Engelinranta hahmottuisi korkeampana kuin nykyinen keskustan eteläreuna.

Vaikutukset luontoon ja virkistykseen eivät poikkea merkittävästi toisistaan. Suurin ero tulee verrattuna 0-vaihtoehtoon varsinkin, mikäli aluetta kehitettäisiin puistomaisena. Liikenteellisesti kaikki vaihtoehdot ovat toteutettavissa, sillä Engelinrannan liikenteen vaikutus jää Paasikiventiellä kuitenkin suhteellisen vähäiseksi. Liittymät kuormittuvat enemmän asukasluvun kasvaessa. Vaikutuksissa teknisen huollon järjestämiseen ei ole merkittävää eroa vaihtoehtojen välillä.

Yhdyskuntataloudelliset vaikutukset on käsitelty tarkemmin kohdassa 8.9. Alueen asukasluvun kasvaessa vaikutukset ilmastonmuutokseen, energiansäästöön ja yhdyskuntatalouteen paranevat.

Johtopäätökset

Osayleiskaavaluonnoksen mukaista kaupunkirakennetta kannattaa kehittää tehokkaammaksi siten, että tehokkuuden nosto ei heikennä kaupunkikuvaa eikä merkittävästi vaikeuta pysäköintijärjestelyjä eikä heikennä oleellisesti virkistysmahdollisuuksia. Muut vaikutukset eivät eroa vaihtoehtojen välillä ratkaisevasti. Myös kaatopaikka kannattaa poistaa kokonaan. Rakennettavan alueen pienentäminen ei ollut kustannusmielessä kannattavaa, sillä tehokkuutta kannatti nostaa eniten juuri rantapuistoon rajautuvilla tonteilla. Paasikiventien varren kehittäminen taasen ei kustannusmielessä ollut yhtä kannattavaa.

Osayleiskaavaluonnosta kehitettiin siten, että: Linja-autoaseman alueen rakennuskorkeuksia madallettiin, mutta rakentamisen määrää nostettiin. Länsiosaan osoitettiin myös tavanomaista korkeampaa rakentamista ja asuinrakentamista noin 200 asukkaalle. Pysäköintilaitos siirrettiin korttelialueen keskelle. Eteläisintä korttelialuetta kasvatettiin kohti rantaa siten, että mahdollistettiin alueen tehokas rakentaminen. Asuinkortteleiden tehokkuutta on nostettu noin 17 % (350 asukasta) rakennuskorkeuksia kasvattamalla kuudesta seitsemään.

Kuva 99. Osayleiskaavaehdotukseen perustuva havainnekuva kaakosta.

9. OSAYLEISKAAVAN TOTEUTUS

Osayleiskaavassa rakentamiseen osoitetut alueet on tarkoitettu asemakaavoitettavaksi.

Osayleiskaavan toteutus voidaan aloittaa kahdesta suunnasta. Yhdyskuntakustannuksiltaan suurimmat yksittäiset työt ovat kaatopaikan kunnostus ja Paasikiventien siirto. Nämä työt kannattaa kustannusmielessä ajoittaa mahdollisimman kauaksi toisistaan. Luoteesta aloittaminen pienentää jonkin verran yhdyskuntakustannuksia. Lounaasta aloittaminen tarkoittaa, että ensimmäisenä hankkeena poistetaan kaatopaikka. Tämä taasen parantaa alueen houkuttavuutta.

Selvitysten mukaan kokonaisuutena alueen rakentaminen kannattaa aloittaa uimahallin alueen asemakaavoituksella, mistä kaavoitus jatkuu lounaasta kohti Paasikiventietä. Osayleiskaava noudattaa pääpiirteissään nykyistä korttelijakoa, joten alue voidaan toteuttaa kortteli kerrallaan. Tällöin alueesta ei muodostu laajalta alata keskeneräistä, vaikka toteutus syystä tai toisesta viivästyisikin. Tavoitteena on, että rakentaminen kestää noin 15-20 vuotta, mutta pidempään toteutusaikaan on syytä varautua. Suurin vaikuttava tekijä toteutusaikatauluun on Hämeenlinnan väestönkasvu.

Tavoitteena on käynnistää alueen ensimmäisen asemakaavan laadinta osayleiskaavan saatua lainvoiman siten, että asemakaava hyväksyttäisiin vuoden 2016 alussa.

10. OSALLISTUMINEN JA KAAVAPROSESSI

10.1. Osalliset

Osayleiskaavan laadinnassa osallisia ovat alueen sekä naapurikiinteistöjen omistajat ja asukkaat, kaikki asiasta kiinnostuneet kaupunkilaiset, elinkeinonharjoittajat sekä yhdistykset ja yhteisöt, joiden toiminta liittyy alueeseen.

Muita osallisia ovat kaupungin hallintokunnat, Kanta-Hämeen pelastuslaitos ja verkostoyhtiöt kuten HS Vesi Oy, Elenia Verkko Oy, Elenia Lämpö Oy, Sonera Oyj. Valtion viranomaisista osallisia ovat Hämeen ELY-keskus, Uudenmaan ELY-keskus (liikenne vastuualue), Museovirasto ja Hämeen liitto.

10.2. Kaavaprosessin vaiheet

10.2.1. Vireilletulo

Hämeenlinnan kaupungin yhdyskuntalautakunta päätti 18.9.2012, että maankäytön suunnittelu vastaa Etelärannan kaavarungon laadinnasta. Yhdyskuntalautakunta päätti 5.2.2013, että Etelärannan alueelle laaditaan oikeusvaikutteinen aluevarausosayleiskaava.

10.2.2. Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettelyt

Vireilletulo

Kaavoitusprosessin vireille tulosta kuulutettiin 12.6.2013 Hämeen Sanomissa ja kaupungin virallisella ilmoitustaululla. Kaavaprosessista ilmoitettiin myös Kaavoituskatsauksissa vuosina 2012–2015.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma oli nähtävillä 13.6.–7.8.2013. Wetterin auditoriossa järjestettiin yleisötilaisuus 6.3.2013.

Osayleiskaavaluonnosta varten teetettiin neljä kaupunkirakennemallia syksyllä 2013. Kaupunkirakennemalleja esiteltiin yleisötilaisuudessa Wetterin auditoriossa 25.9.2013. Kaupunkirakennemallit esiteltiin kaupunginvaltuustolle 9.12.2013, jolloin kaupunginvaltuusto päätti hyväksyä yhdyskuntalautakunnan 8.10.2013 esittämät ja kaupunginhallituksen 18.11.2013 sekä kaupunginvaltuuston 9.12.2013 hyväksymät jatkosuunnittelun kriteerit.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä kaupunkirakennemalleista on saatu yhteensä 6 kirjallista mielipidettä, joista yksi oli 1 100 henkilön allekirjoittama vetoomus. Tämän lisäksi mielipiteitä on esitetty puhelimitse, kaupungin sähköisen palautepalvelun kautta sekä monissa eri tilaisuuksissa, missä hanketta on esitelty.

Mielipiteet kohdistuivat menettelytapoihin, tehokkuuteen, rakentamisen korkeuteen, alueen käyttötarkoitukseen, rantojen ja puistoalueiden käyttöön sekä pysäköintiin. Lisäksi esitettiin vaihtoehtoisten suunnitelmien laatimista. Mielipiteet on otettu huomioon siten, että rakentamisen korkeutta on madallettu aiemmista suunnitelmista erityisesti Paasikiventien varrella. Suunnittelualueen itäosassa Paasikiventien linjaus on säilytetty ennallaan ja itäosan kerrostalorakennukset on jätetty luonnoksesta pois. Lisäksi vaihtoehtoisten suunnitelmia on laadittu ja niiden vaikutuksia on arvioitu. Saatu palaute ja kaavoittajan vastineet on yksityiskohtaisemmin esitetty vastineet liitteessä.

Osayleiskaavaluonnos

Osayleiskaavaluonnos ja muu valmisteluaineisto sekä päivitetty osallistumis- ja arviointisuunnitelma olivat nähtävillä 1.–30.9.2014. Wetterin auditoriossa järjestettiin avoin yleisötilaisuus 9.9.2014, johon osallistui 50 henkilöä. Wetterillä järjestettiin myös kaava-alueen naapureille kohdennettu tilaisuus 16.9.2014. Tähän tilaisuuteen osallistui 37 henkilöä. Näiden lisäksi Etelärantа Oy järjesti Verkatehtaalla asukasaktiiveille, sijoittajille ja rakennuttajille kohdennetut tilaisuudet 22.10.2014 sekä erillisen kaupunkiasumisen seminaarin 11.11.2014. Näihin tilaisuuksiin osal-listui yhteensä noin 50 kaupunkilaista sekä joukko kaupunkisuunnittelun ja rakennusalan ammattilaisia. Luonnoksesta saatiin yhteensä 19 kirjallista mielipidettä, joista yksi on aiemmin saadun avoimen kannanoton uusien alle-

kirjoittajien lista. Tämän lisäksi mielipiteitä on esitetty puhelimitse, kaupungin sähköisen palautepalvelun kautta sekä monissa eri tilaisuuksissa, missä hanketta on esitelty.

Osayleiskaavaluonnoksesta saadut mielipiteet kohdistuivat:

- alueen tehokkuuteen, rakennettavan alueen laajuuteen ja asukaslukutavoitteeseen
- rakennusten korkeuteen ja näkymiin
- Eteläkadun pysäköintilaitokseen sekä yleisten pysäköintipaikkojen riittävyyteen ja sijoittamiseen
- linja-autoaseman alueeseen ja siihen liittyvään liikenteeseen
- hulevesialtaisiin
- kelluvien asuntojen tarpeellisuuteen ja selvityksiin
- tulevaan liikenteeseen ja sen aiheuttamiin häiriöihin
- rakennusaikaisiin häiriöihin ja alueen tulevaan keskeneräisyyteen
- alueen vaihtoehtoisiin suunnitelmiin
- virkistysalueisiin: ranta-alueiden käyttöön, venesatamapalveluihin, liikuntapaikkojen riittävyyteen sekä säilytettävään puustoon ja sen arvoihin
- tarkastelualueen riittävyyteen
- koko keskusta-alueen suunnittelun ylimitoitukseen
- kustannusvaikutuksiin ja kannattavuuteen
- Eteläranta Oy:n tarpeellisuuteen ja laillisuuteen
- kaupungin tiedottamiseen, osallistumis- ja arviointisuunnitelman riittävyyteen, asukkaiden huomioon ottamiseen sekä suunnitteluprosessiin
- olemassa olevien asuntojen arvon alenemiseen ja olemassa olevien kivijalkakauppojen kannattavuuteen
- Paasikiventien siirron tarpeellisuuteen ja kadun luonteeseen
- yksittäisten alueiden käyttöön.

Osayleiskaavaehdotusta on muutettu mielipiteiden johdosta seuraavasti:

- Linja-autoaseman alueen rakennuskorkeuksia on madallettu
- Itäosan ranta-alue on muutettu puistomaiseksi
- länsiosaan voi sijoittaa myös asumista ja huoltoaseman
- Eteläkadun pysäköintilaitoksen alue on poistettu osayleiskaavasta
- Kelluvien asuntojen asemakaavavaiheen selvitystarpeita on tarkennettu.

Mielipiteiden lyhennelmät ja vastineet on esitetty Vastineet-liitteessä.

Osayleiskaavaehdotus

Osayleiskaavaehdotus ja muu valmisteluaineisto sekä päivitetty osallistumis- ja arviointisuunnitelma olivat nähtävillä 9.3.–7.4.2015. Nähtävillä olosta kuulutettiin Hämeen Sanomissa sekä suunnittelualueen maanomistajille kirjeitse. Wetterin auditoriossa järjestettiin avoin yleisötilaisuus 23.3.2015, johon osallistui noin 50 henkilöä. Ehdotuksesta saatiin 6 muistutusta.

Osayleiskaavaluonnoksesta saadut muistutukset kohdistuivat:

- sosiaalisen kestävyyden huomioon ottamiseen, vuorovaikukseen, tiedottamiseen, luottamukseen, kaavaprosessiin ja sen laillisuuteen
- kaavan mitoitukseen ja uusien asukkaiden palveluiden järjestämiseen
- Eteläranta Oy:n toimenkuvaan ja tarpeellisuutee
- Paasikiventien siirtoon ja kaavan aiheuttamiin kustannuksiin
- keskustan tulevaisuuden tarpeiden huomioimiseen ja tonttivarantoon
- ranta-alueen käyttämiseen ja puistovaihtoehdon paremmuuteen
- vaikutuksiin lähialueen asukkaille ja maisemaan
- rantatoriin, linja-autoasemaan ja asemarakennuksen suojelemiseen.

Osayleiskaavaa ei ole muutettu muistutusten johdosta. Muistutusten lyhennelmät ja vastineet on esitetty Vastineet-liitteessä.

10.2.3. Viranomaisyhteistyö

Osayleiskaavasta on pidetty kolme viranomaisneuvottelua 29.4.2013, 24.10.2014 ja 6.5.2015. Yksityiskohtaisia suunnittelukysymyksiä on käsitelty erillispalavereissa eri osapuolten kesken. Osayleiskaavaluonnoksesta saatiin viisi lausuntoa ja ehdotuksesta viisi.

Osayleiskaavaluonnos

Hämeen ELY-keskus toteaa lausunnossaan (28.10.2014), että osayleiskaavan mukainen täydentävä rakentaminen on valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaista. Hämeenlinnassa on kuitenkin pitkään edetty laatimalla asemakaavoja ja osayleiskaavoja sekä erilaisia visioita ja muita vapaamuotoisia suunnitelmia. Engelinrannan suunnittelun tulee edetä rinnan ydinkeskustan kaavoituksen kanssa. Kaavatyön yhteydessä on selvitettävä kustannukset ja ratkaistava taloudellinen toteuttamiskelpoisuus. Selvitystarpeita on lisäksi liikenteen, melun ja tärinän osalta. ELY-keskuksella ei ole luontoarvoja koskevaa huomautettavaa.

Museovirasto toteaa lausunnossaan (31.10.2014), että kulttuuriympäristön kannalta kriittisimmät kohdat ovat linja-autoaseman alueen ja varsinaisen asemarakennuksen käsittely, tulevan rakentamisen korkeus kokonaisuudessaan ja vesialueiden muokkaus. Uudet rakennusmassat eivät saa peittää kirkon asemaa kaupungin kiintopisteenä. Linja-autoaseman nykyistä ympäristöä on mahdollista jossain määrin täydennysrakentaa, kunhan suunnittelun lähtökohtana on asemarakennuksen säilyminen. Uudisrakentamisen tulee sopeutua olevaan ympäristöön. Ranta-alueiden rakentamisen ja pohjan muokkauksen alueilla on tehtävä viimeistään asemakaavoitusvaiheessa arkeologinen vedenalaisinventointi. Inventoinnin tulokset on huomioitava kaavoituksessa.

Hämeen liiton mukaan (3.11.2014) osayleiskaavahanke on maakuntakaavan toteuttamisen kannalta erittäin

merkittävä ja ainutlaatuinen. Engelinrannan kehittäminen on Hämeenlinnan yhdyskuntarakenteen kestävyyden, asuntotarjonnan monipuolisuuden ja liikuntaan, virkistykseen ja Vanajaveden rannan ja vesialueen hyödyntämiseen liittyvien toimintojensa vuoksi erityisen kiinnostava hanke. Se on myös tärkeä osa HHT-kasvukäytävän toteuttamista. Hanke luo tulevaisuudenuskoa ja merkittäviä kasvumahdollisuuksia seudulle. Huomiota tulisi jatkosuunnittelussa kiinnittää keskustatoimintojen monipuolisuuden ja keskustamaisen, laadukkaan kaupunkikuvan ja katukuvan turvaamiseen sekä toteutuksen ajoittamiseen. Tonttitehokkuuden vaarana on katutason toiminnallisuuden ja kaupunkikuvan köyhyys. Engelinrannan toteuttaminen saattaa kestää kauemmin kuin on arvioitu. Rantareitti tulisi merkitä kaavakarttaan.

Pelastuslaitos toteaa lausunnossaan (18.9.2014), että pihakannet vaikuttavat osaltaan alueen kiinteistöjen pelastustiejärjestelyihin. Tämä on kuitenkin ratkaistavissa myöhemmässä suunnittelussa. Paasikiventie on liikenteellisesti ja pelastustoimen toimintavalmiuden kannalta kriittinen. Tien osittainen uusi linjaus ei olennaisesti heikennä väylän käytettävyyttä. Pelastusviranomainen ei näe kaavoituksen periaatteissa huomautettavaa.

Elisa Oyj:n lausunnossa (4.9.2014) mainitaan, että yhtiöllä on alueella maakaapeleita, jotka on otettava huomioon töitä tehdessä.

Osayleiskaavaehdotukseen on lausuntojen pohjalta tehty luonnokseen nähden seuraavat muutokset:

- linja-autoasemarakennus on osoitettu suojeltavaksi rakennukseksi
- linja-autoaseman alueen suunnittelun lähtökohtana tulee olla suojeltavan asemarakennuksen säilyttäminen sekä historiallisen rantatorin huomioiminen
- linja-autoaseman alueen rakennuskorkeuksia on madallettu, aluetta on pienennetty Palokunnankadun reunasta
- lähivirkistysalue on merkitty korkeatasoisena kehitettävänä puistoalueena. Myös rantareitti on merkitty kaavakarttaan.
- kaavakarttaan on merkitty tavoiterakennusoikeudet sekä alueiden rakennusten suurimmat mahdolliset kerrosluvut
- meluntorjuntatarve on merkitty kaavakarttaan.

Osayleiskaavaehdotus

Hämeen ELY-keskus (15.5.2015) toteaa lausunnossaan, että Engelinrannan hule-vesiselvityksiä on tehty kattavasti. Hämeen ELY-keskus toteaa, että alin suositeltava rakentamiskorkeus Hämeenlinnan Engelinrannan kohdalla on +81,30 (N2000). ELY-keskus ei vastaa uuden asumisen meluntorjun-nan kustannuksista. ELY -keskus katsoo, että kyse on uudesta asuinalu-eesta. Meluselvitystä tulee täydentää yöajan tarkastelulla ottaen huomi-oon yöajan ohjearvot. Asemakaavoituksen yhteydessä on tehtävä tar-kemmat suunnitelmat tarvittavista meluntorjuntatoimenpiteistä. VL-alueilla tulee olla meluntorjuntatarve merkintä, jos alueen suojaaminen on mahdollista ja tarpeen. Osayleiskaavakarttaa tulee tarkistaa ja sijoittaa meluntorjuntatarvemerkintä kaikille niille korttelien rajoille, joilla melunohjearvot eivät täyty.

Liikenteellisesti alue kuuluu Hämeenlinnan keskustan kävelyvyöhykkeeseen. Alueelta on hyvät joukkoliikenneyhteydet. Kevyen liikenteen turvallisuutta on parannettu Sibeliuksenkadun alikulkuratkaisulla. Kaavan osalta on tehty osayleiskaavatasoinen liikennetarkastelu. Kyseessä on monipilaantunut ja jätetäyttöä sisältävä kohde. Maaperässä olevat haitta-aineet ovat haasteita alueen suunnittelulle. Alueelta tehtyjen selvitysten johtopäätöksissä ja jatkotoimenpide-ehdotuksissa esitetyt maaperän kunnostusperiaatteet tulee jatkotyössä ottaa huomioon. ELY-keskuksella ei ole huomautettavaa suunnittelualueen luontoarvojen selvittämisestä tai niiden huomioon ottamisesta.

Museovirasto (27.4.2015) esittää lausunnossaan, että vedenalaista kulttuuriperintöä koskevaa määräystä tarkennetaan ja että tätä koskeva kappale lisätään selostukseen. Museovirastolla ei ole muuta huomautettavaa kaava-aineistoon.

Hämeen liiton mukaan (13.4.2015) osayleiskaavahanke on erittäin merkittävä ja ainutlaatuinen. Engelinrannan arvioitu asukasmäärä on merkittävä lisäys keskustan nykyiseen väkilukuun. Osayleiskaavahankkeen lähtökohdat ovat erinomaiset ja tavoitteet kunnianhimoisia. Korkean tonttitehokkuuden vaarana on katutason toiminnallisuuden ja kaupunkikuvan köyhyys. Engelinrannan kehittäminen on Hämeenlinnan yhdyskuntarakenteen kestävyyden, asuntotarjonnan monipuolisuuden ja liikuntaan, virkistykseen ja Vanajaveden rannan ja vesialueen hyödyntämiseen liittyvien toimintojensa vuoksi erityisen kiinnostava hanke. Se on myös tärkeä osa HHT-kasvu käytävän toteuttamista. Hanke luo tulevaisuudenuskoa ja merkittäviä kasvumahdollisuuksia seudulle.

Osayleiskaavaehdotus on maakuntakaavan mukainen. Huomiota tulee alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa kiinnittää keskustatoimintojen monipuolisuuden ja keskustamaisen, laadukkaan kaupunkikuvan ja katukuvan turvaamiseen sekä toteutuksen ajoittamiseen ja lisääntyvään liikenteeseen, jota toimintojen kasvu aiheuttaa. Hämeen liitto puoltaa osayleiskaavaehdotuksen hyväksymistä.

Elenia Oy pyytää lausunnossaan (11.3.2015) huomioimaan kaavassa nykyinen kaukolämpöverkko. Kaukolämpöverkon rakentaminen alueelle on mahdollista. Kaukojäähdytysverkon rakentaminen alueelle on tarkastelussa. Toteutuessaan jäähdytysverkko tarvitsee Vanajavesistöä jäähdytysprosessissa. Paasikiventiellä kaukolämmön runkolinjan siirron ajankohta sovitettava touko - lokakuulie. Siirron kustannukset osoitetaan siirtoa haluavalle taholle.

Hämeenlinnan Eteläranta Oy:n hallitus (7.5.2015) to-

teaa lausunnossaan, että säilyttääkseen nykyisen asemansa maakuntakeskuksena kannattaa Hämeenlinnan laajentaa asuntotarjontaansa kerrostalovaltaisiin kortteleihin keskustassa. Koska alue on suurimmaksi osaksi kau-pungin omistuksessa, voi kaupunki kontrolloida asemakaavoitusta, rakentumisvaiheita sekä edellyttää monitoimijaista sijoittaja- ja rakentajakokoonpanoa. Tämä edesauttaa alueen keskustamaista kehittymistä. Koska Engelinrannasta halutaan korkeatasoista kaupunkia, on myös mahdollista ottaa teemaksi taiteen tuominen katutason julkisivuun esim. %-taide -menetelmällä.

Uudet asukkaat tukevat Hämeenlinnan kaupallisen seutukeskustan elinvoimaa. Alueelle on tarkoitus tuoda sosiaalisesti tuettua asumista erityisesti kelluvilla pientaloilla ja muutamilla, perheille suunnatuilla kerrostaloilla. Alueelle mietitään myös uusia asumisen ja liikkumisen palvelujen yhdistämisratkaisuja, jotka vähentäisivät asukkaan maksamaa kokonaishintaa näistä palveluista ja edesauttaisivat pendelöintiä.

Hämeenlinnan Eteläranta Oy on keskustellut sijoittajien ja rakennusliikkeiden kanssa alueen toteutuksen kiinnostavuudesta vuosina 2014–2015. Vastaanotto on ollut positiivista, koska kaava-alue on osa ydinkeskustaa ja moottoritie on aivan vieressä. Melkein kaikki rakennusliikkeet ovat kiinnostuneita tarjoamaan alueesta oman tarjouksensa tontinluovutusten yhteydessä.

Osayleiskaavatyö on ollut suuri alueen kokoon nähden. Työn aikana asukkaita on osallistutettu erityisen paljon. Osayleiskaava ja sen havainnekuva on tehty erityistä huolellisuutta ja asiaan perehtyneisyyttä osoit-taen. Työ on ollut korkeatasoista ja ammattitaitoista ottaen huomioon, että Engelinranta on jo valmiiksi kaupunkikeskustaa ja että ylimääräisiä kaupungin tuottamia palveluja ei juuri tarvita, koska alue tukeutuu olemassa olevaan palveluverkkoon. Kaikkia asianosaisia on kuultu poikkeuksellisen hyvin. Moninaisiin tarpeisiin on pyritty vastaamaan parhaalla mahdollisella tavalla ja niitä taitavasti yhteen sovittaen.

Hämeenlinnan Eteläranta Oy toivoo jatkokehittelyssä kiinnitettävän huomiota erityisesti suurehkojen rakennusmassojen visuaalisen ilmeen pehmentämiseen kerrostalojen ylimpien kerrosten sisäänvedoilla sekä maantasokerrosten tekemistä kiinnostaviksi kävelyalueiksi. Lisäksi talojen toteutuksessa toivotaan käytettävän laadukkaita rakennusmateriaaleja rantareitin ja Paasikiventien varren osalta. Eteläosaan suunnitellun tornirivistön kaukaa hahmottuvaa veistoksellisuutta tulisi asemakaavavaiheessa yhtiön mielestä korostaa.

Yhtiöllä ei ole huomauttamista osayleiskaavaehdotuksesta. Pidämme osayleiskaavatyötä esimerkkinä erinomaisesta ja ammattitaitoisesta kaavoituksesta ja arvostamme Hämeenlinnan kaupungin rohkeutta vastata täten nykyisen taloustilanteen haasteisiin.

Osayleiskaavaan on lausuntojen pohjalta tehty seuraavat muutokset:

- Vedenalaisen kulttuuriperintöä koskevaa määräystä on tarkennettu. Selostukseen on lisätty vedenalaista kulttuuriperintöä koskeva kappale.
- Kaavakartan merkintäluettelon kirjoitusvirhe (LPA-merkintä) on korjattu vastaamaan kartan merkintää (LP/AK).
- Melua koskeva määräys on muutettu koko aluetta koskevaksi.
- Huoltoasemaa koskevaa määräystä on tarkennettu C-3 -alueella.
- Pohjasedimenttien käsittelyä koskevaa määräystä on tarkennettu.
- Alinta rakennuskorkeutta koskevaa määräystä on tarkennettu.
- Hulevesien käsittelyä koskevaa määräystä on tarkennettu.
- Osayleiskaavaan on lisätty lepakoita ja viitasammakoita koskeva määräys.

Kaavakarttaan ja selostukseen on tehty lisäksi joitakin teknisluonteisia tarkennuksia. Tehdyt tarkistukset ovat vähäisiä eivätkä vaadi uutta kuulemista.

10.2.4. Käsittelyvaiheet

Osayleiskaavaluonnos

Yhdyskuntalautakunta käsitteli osayleiskaavaluonnosta 19.8.2014. Keskustelun kuluessa Antero Niemelä ehdotti asian palauttamista valmisteluun alueen itäosan muuttamiseksi. Heidi Sulander kannatti Niemelän ehdotusta. Asian käsittelyn jatkamisen puolesta äänesti 8 jäsentä (Töttölä, Puntila, Vihmalaakso, Äijälä, Vesala, Pohjalainen, Piiroinen ja Sahin). Asian valmisteluun palauttamisen puolesta äänesti 3 jäsentä (Niemelä, Sulander ja Tallgren). Puheenjohtaja totesi, että lautakunta oli päättänyt jatkaa asian käsittelyä.

Pekka Pohjalainen ehdotti, että yhdyskuntalautakunta poistaa kaavaluonnoksesta kelluvia asuntoja koskevan merkinnän W/A. Sahin kannatti Pohjalaisen ehdotusta. Esittelijän ehdotuksen puolesta äänesti 6 jäsentä (Töttölä, Puntila, Vihmalaakso, Äijälä, Vesala ja Piiroinen). Pohjalaisen vastaehdotuksen puolesta äänesti 5 jäsentä (Pohjalainen, Sahin, Niemelä, Sulander ja Tallgren). Puheenjohtaja totesi lautakunnan hyväksyneen esittelijän ehdotuksen.

Yhdyskuntalautakunta päätti, että Engelinrannan osayleiskaavaluonnos asetetaan nähtäville laatimisvaiheen kuulemista varten 30 vrk:n ajaksi ja että luonnoksesta pyydetään viranomaislausunnot.

Osayleiskaavaehdotus

Yhdyskuntalautakunta käsitteli osayleiskaavaehdotusta 24.2.2015.

Keskustelun kuluessa Antero Niemelä teki seuraavan ehdotuksen: Yhdyskuntalautakunta päättää, että: 1) Engelinrannan osayleiskaavaehdotus palautetaan valmisteluun; 2) Valmistelun jatkaminen edellyttää valtuuston kannanottoa pysäköintiratkaisuun; 3) Engelinrannan osayleiskaavaa tarkastellaan osana ja yhdessä kantakaupungin osayleiskaavan kanssa; 4) Osayleis-

kaavatarkasteluun otetaan mukaan vaihtoehto, jossa: a. kelluvat talot ja niiden vaatima melueste Paasikiventien ja vesistön välillä poistetaan; b. rantatorin ja linja-autoaseman kohdalla keskustasta avautuvaa näkymää vesistöön ei suljeta; c. Kaavataloutta parannetaan jättämällä Paasikiventie nykyiselle paikalleen ja suunnittelemalla saastuneen alueen ulkoliikunta- ja puistokäyttö siten, ettei massojen vaihtoa tarvitse tehdä; d. Kaikkien rakennusten korkeudet suhteutetaan vanhaan rakennuskantaan rannasta nousevasti kohti keskustaa.

Heidi Sulander kannatti Niemelän ehdotusta. Äänestyksessä tilaajajohtajan ehdotus sai kuusi ääntä (Töttölä, Puntila, Äijälä, Piiroinen, Raunio ja Sahin) ja Niemelän ehdotus neljä ääntä (Pohjalainen, Niemelä, Sulander ja Tallgren). Puheenjohtaja totesi lautakunnan hyväksyneen tilaajajohtajan ehdotuksen.

Yhdyskuntalautakunta päätti, että Engelinrannan osayleiskaavaehdotus asetetaan nähtäville 30 vuorokauden ajaksi ja että ehdotuksesta pyydetään viranomaislausunnot.

Hämeenlinnassa 15.5.2015

Tilaajajohtaja Päivi Saloranta