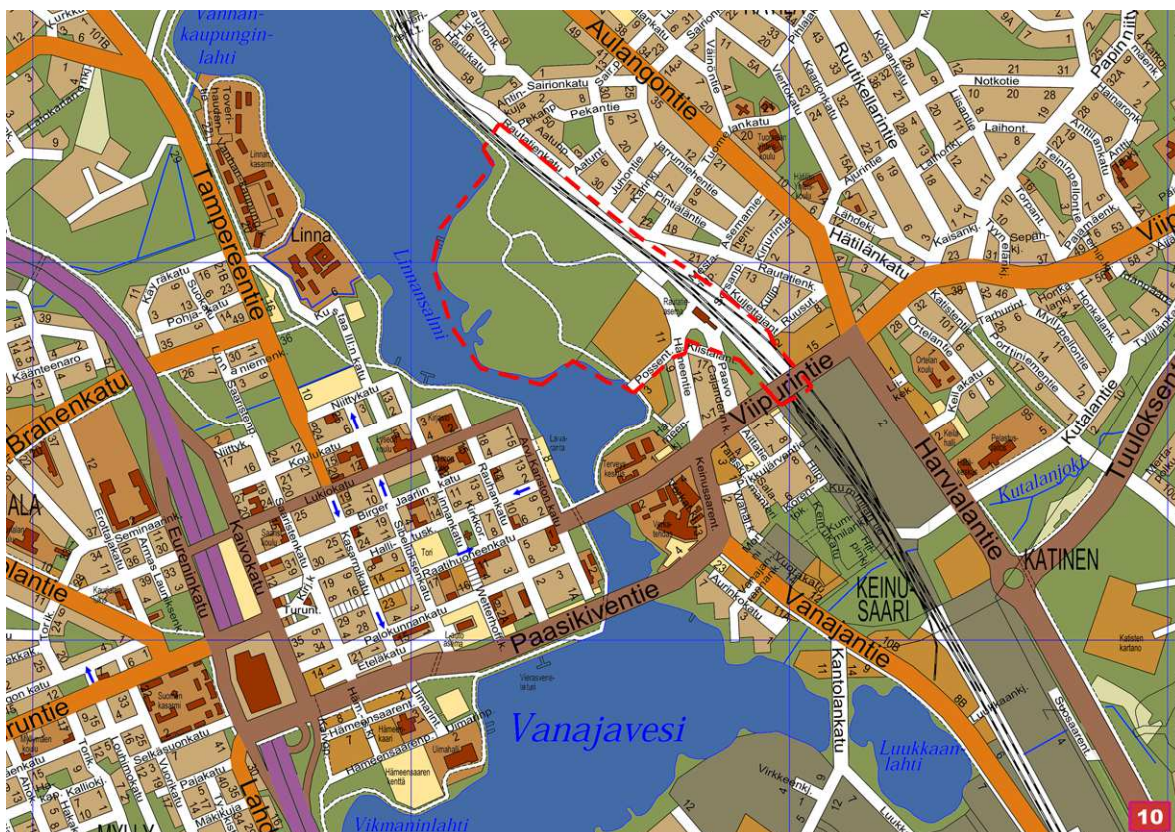




ASEMAKAAVAN JA ASEMAKAAVAMUUTOKSEN SELOSTUS 7.9.2016

2515 Asemanranta
dnro 2192/2013

Asemakaava:

5. kaup.osa, Keinusaari

Kortteli 54, osa tontista 1, tontti 2, kortteli 55, tontit 1-8 ja 13, osa tonteista 9, 10 ja 12, kortteli 56, tontit 2 ja 3, osa tontista 4, kortteli 57, osa tonteista 6, 8 ja 9, tontit 10-14, korttelit 58 ja 59, osa virkistys-, puisto-, katu- ja maanalaisista alueista sekä muinaismuisto- ja rautatiealueet.

Asemakaavan muutos:

5. kaup.osa, Keinusaari

Korttelit 51, 52 ja 53, kortteli 54 osa tontista 1, kortteli 55 osa tonteista 9, 10 ja 12, tontti 11, kortteli 56, tontti 1 ja osa tontista 4, kortteli 57, tontit 1-5 ja 7, osa tonteista 6, 8 ja 9, osa virkistys-, puisto-, katu- ja maanalaisista alueista sekä vene-satama-alue.

Tilaaajaohtaja Päivi Saloranta

Vireilletulo	13.1.2015
Yhdyskuntalautakunta	24.3.2015
Yhdyskuntalautakunta	18.8.2015
Yhdyskuntalautakunta	26.4.2016
Yhdyskuntalautakunta	20.9.2016
Kaupunginhallitus	___.2016
Kaupunginvaltuusto	___.2016

SISÄLLYSLUETTELO

1. PERUS- JA TUNNISTETIEDOT	4
1.1 KAAVA-ALUEEN SIJAINTI	4
1.2 KAAVAN TARKOITUS	4
2. TIIVISTELMÄ	5
2.1 KAAVAPROSESSIN VAIHEET	5
2.2 ASEMAKAAVA	5
2.3 ASEMAKAAVAN TOTEUTTAMINEN	6
3. LÄHTÖKOHDAT	7
3.1 SELVITYS SUUNNITTELUALUEEN OLOISTA	7
3.1.1 Alueen yleiskuvaus	7
3.1.2 Luonnonympäristö	8
3.1.3 Maaperä, kallioperä, pinta- ja pohjavedet	13
3.1.4 Maisema	15
3.1.5 Muinaisjäännökset	20
3.1.6 Rakennettu ympäristö	25
3.1.7 Väestö	28
3.1.8 Virkistys	28
3.1.9 Tekninen huolto	29
3.1.10 Maanomistus	31
3.1.11 Liikenne	31
3.1.12 Ympäristön suojeleminen ja ympäristöhäiriöt	33
3.2 SUUNNITTELUKÄYTTÖ	36
3.2.1 Kaava-alueella olevat suunnitelmat	36
3.2.2 Muut suunnitelmat, päätökset ja selvitykset	42
4. ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET	45
4.1 ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN TARVE JA KÄYNNISTÄMINEN	45
4.2 OSALLISTUMINEN JA YHTEISTYÖ	45
4.2.1 Osalliset	45
4.2.2 Vireilletulo	46
4.2.3 Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettelyt	46
4.2.4 Viranomaisyhteistyö	47
4.2.5 Muu palaute	48
4.3 ASEMAKAAVAN TAVOITTEET	49
4.3.1 Yleiset tavoitteet	49
4.3.2 Keskustavisiassa esitetyt tavoitteet asemanseudun kehittämiselle	49
4.3.3 Rakentamiseen liittyvät tavoitteet	50
4.3.4 Liikenteelliset tavoitteet	50
4.3.5 Muita prosessin aikana ilmi tulleita tavoitteita	51
4.4 ASEMAKAAVARATKAISUN VAIHTOEHDOT	53
5. ASEMAKAAVAN KUVAUS	60
5.1 KAAVAN RAKENNE	60
5.1.1 Kaavan perusratkaisu	60
5.1.2 Merkittävimmät muutokset luonnosvaiheen jälkeen	62
5.1.3 Muutokset kaavaehdotukseen ennen hyväksymiskäsittelyä	63
5.2 MITOITUS	65
5.3 ALUEVARAUKSET	66
5.4 NIMISTÖ	71
5.5 KAAVAN VAIKUTUKSET	72
5.5.1 Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön	72

5.5.2	<i>Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, yhdyskunta- ja energiatalouteen sekä liikenteeseen</i>	77
5.5.3	<i>Vaikutukset kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön..</i>	89
5.5.4	<i>Vaikutukset luontoon</i>	97
5.6	SUHDE VALTAKUNNALLISIIN ALUEIDENKÄYTTÖTAVOITTEISIIN, MAAKUNTAKAAVAAN JA YLEISKAAVAN SISÄLTÖVAATIMUKSIIN.....	98
6.	ASEMAKAAVAN TOTEUTUS.....	101

LIITTEET

1. Pienennös kaavakartasta, merkinnät ja määräykset
2. Asemakaavan seurantalomake
3. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS)
4. Palaute ja vastineet
5. Kulttuuriympäristöanalyysi ja maisema- ja kulttuuriympäristövaikutusten arviointi
6. Muinaismuistolain 13 § mukaisen viranomaisneuvottelun 29.2.2016 muistio
7. Yritysvaikutusten arviointi (Elinkeinopoliittinen neuvottelukunta 7.3.2016)
8. Hämeenlinnan rautatieaseman ympäristön kehittäminen, Tarvekartoitus

SELVITYKSET

Viitesuunnitelma, Serum Arkkitehdit Oy

Arkeologiset selvitykset (esiselvitykset, kairaukset, koekaivaukset 2015), Kulttuuriympäristöpalvelut Heiskanen & Luoto Oy

Liikenneselvitykset, Sito Oy

Maisemaselvitys, Serum Arkkitehdit Oy

Alustava rakennettavuusselvitys, Ramboll Finland Oy

Liikenteen melu- ja värinäselvitys, Promethor Oy

Selvitykset mahdollisesti pilaantuneista maa-alueista, Ramboll Finland Oy

Kulttuuriympäristöanalyysi ja maisema- ja kulttuuriympäristövaikutusten arviointi, Hämeenlinnan kaupunki, Maankäytön suunnittelu

1. PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

1.1 Kaava-alueen sijainti

Suunnittelualue sijaitsee Hämeenlinnassa Keinusaaren kaupunginosassa (5) rautatieaseman ympäristössä radan länsipuolella ja Vanajan itärannalla (kartta kannessa). Suunnittelualueen kokonaispinta-ala on n. 32 ha, josta merkittävä osa on muinaismuisto-, virkistys- ja rautatiealuetta.

Kaava-alueeseen kuuluu ennestään asemakaavoittamatonta virkistys- ja pysäköintikäytössä olevia alueita, rautatieympäristöä, entinen Saarioisten teollisuuskortteli (Mensa) ja katuja. Kaakossa alue rajautuu Possentien kaakkoislaidalle ja etelässä kaava-alueeseen on otettu ehdotusvaiheessa mukaan Viipurintien rautatiesilta.

Suunnittelualueen luoteisosassa sijaitsee Varikonniemen muinaisjäännösalue. Varikonniemen (Hätälänniemen) virkistysalue, rautatieympäristö ja Mensan puisto Vanajan rannassa kuuluvat kansalliseen kaupunkipuistoon. Uudisrakentamista tavoitellaan kaupunkipuiston ulkopuolelle, mutta osa liikenteen alueista sijoittuu kaupunkipuiston alueelle. Suunnittelualue kuuluu myös laajaan Vanajaveden laakson valtakunnallisesti arvokkaaseen maisema-alueeseen ja suunnittelualueella sijaitsee Hämeenlinnan rautatieaseman valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö.

1.2 Kaavan tarkoitus

Hämeenlinnan asemanrannan kaavoittaminen ja rakentaminen vastaa osaltaan valtakunnan tärkeimmän kasvualueen Suomen kasvukäytävän kehittämistavoitteisiin. Erityisesti maan sisäinen muuttoliike tuo asukkaita koko kasvukäytävälle. Alueen kehittämisellä hyödynnetään Hämeenlinnan sijaintia Suomen kasvukäytävän, Tampere-Helsinki-akselin keskiössä. Hämeenlinnasta käsin on tarjolla laaja ja monipuolinen maan kilpailukykyisin työmarkkina-alue.

Asemakaavan tavoitteena on mahdollistaa keskustamaisen, asumisen ja palveluiden alueen toteuttaminen asemanseudulle. Kaupungin tavoitteena on liittää asemanseutu nykyistä paremmin osaksi keskustaa. Alueelle tavoitellaan noin 60 000 k-m² uutta asuntorakentamista sekä asumiseen ja liikenteeseen liittyviä palveluita. Koko rakennusoikeuden toteutuessa alueella voisi asua arviolta 1090 - 1200 asukasta (asumisväljyydellä 50-55 k-m²/asukas).

Uudisrakentaminen tulee sijoittumaan entisen Saarioisten tehdaskiinteistön läheisyyteen laajentaen nykyistä rakennettua aluetta luoteeseen ja pohjoiseen. Saarioisten teollisuusrakennuksista osa säilytetään. Vanajaveden ranta ja Varikonniemi säilyvät nykyiseen tapaan virkistysalueena.

2. TIIVISTELMÄ

2.1 Kaavaprosessin vaiheet

Kaavatyö on tullut vireille kaupungin aloitteesta. Kaupunginhallitus on kokouksessaan 5.1.2015 (§ 5) käsitellyt kaavoituskatsausta, jossa kaavatyö on tullut vireille nimellä Asemanseutu (kohde 29.). Kaavoituskatsauksesta on kuulutettu Hämeen Sanomissa 13.1.2015. Kaavan nimi vaihdettiin Asemanrannaksi ennen luonnosvaiheen nähtävillä oloa (elokuussa 2015).

Saarioisten alueen osalta toteuttamisesta on laadittu esisopimus YIT Rakennus Oy:n kanssa (KH 17.6.2013, § 26). Sopimuksen tarkoituksena on sopia alueen uudesta käytöstä, asemakaavoituksesta ja alueen toteuttamisesta yhteistyössä sopimusosapuolten kesken.

Kaavatyön pohjaksi alueesta järjestettiin arkkitehtikutsukilpailu vuoden 2014 aikana. Kutsukilpailussa saatiin alueelle neljä erilaista toteutusehdotusta. Kilpailun voitti Serum Arkkitehdit Oy ehdotuksellaan "Svengaillaan".

Kaavatyötä koskeva osallistumis- ja arviointisuunnitelma on ollut nähtävillä 8.4.-7.5.2015 välisen ajan. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa ja kaavatyön tavoitteita esiteltiin avoimessa yleisötilaisuudessa Wetterillä 22.4.2015. Paikalla oli kymmenkunta osallistujaa.

Kaavaluonnos valmisteltiin yhdyskuntalautakunnan kokoukseen 18.8.2015. Yhdyskuntalautakunta päätti asettaa kaavaluonnoksen ja päivitetyn osallistumis- ja arviointisuunnitelman nähtäville laatimisvaiheen kuulemista varten. Asemakaavaluonnos on ollut nähtävillä 30 vrk, 27.8.-30.9.2015 välisen ajan.

Kaavaehdotus valmisteltiin yhdyskuntalautakunnan kokoukseen 26.4.2016. Yhdyskuntalautakunta päätti asettaa kaavaehdotuksen ja siihen liittyvät kaava-asiakirjat julkisesti nähtäville 30 vrk:n ajaksi ja pyytää viranomaislausunnot. Asemakaavaehdotus on ollut nähtävillä 30 vrk, 4.5.-2.6.2016 välisen ajan.

Kaava valmisteltiin hyväksymiskäsittelyyn elo-syyskuussa 2016. Tavoitteena on, että kaupunginvaltuusto hyväksyy kaavan lokakuussa 2016.

2.2 Asemakaava

Suunnittelualueen koko on noin 32,5 ha. Pääosa suunnittelualueesta on ennestään asemakaavoittamatonta, pinta-ala 27,19 ha. Asemakaava-alueeseen otettiin ehdotusvaiheessa mukaan Viipurintien rautatiesillan aluetta. Asemakaavamuutoksella muutetaan voimassa olevan asemakaavan mukaista teollisuusaluetta (T-2), rautatiealuetta (LR), virkistysaluetta (VP) ja katualuetta asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialueeksi (AL, AL-8), yleisten pysäköintilaitosten korttelialueeksi (LPY) sekä virkistys- ja katualueiksi. Asemakaavamuutoksen pinta-ala on noin 5,3 ha.

Asemakaava mahdollistaa uutta asuin-, liike- ja toimistorakentamista (AO, AL, AL-8, K) ja palveluja (P, P-1) rautatieasemalle ja aseman välittömään läheisyyteen. Alueelle tavoitellaan asuntoja noin 1000 - 1200 asukkaalle. Asemakaava mahdollistaa yleisen pysäköintilaitoksen ja sen oheen myymälätilojen toteuttamisen alueelle johtavan pääkadun yhteyteen (LPY). Lisäksi asemakaavassa osoitetaan rautatiealuetta (LR), virkistysalueita (VP, VL), venesatama/venevalkama (LV), muinaismuistoaluetta (SM) sekä autopaikkojen korttelialueita (LPA-4). Pääosan alueesta muodostavat liikenne- ja katualueet, muinaismuistoalue ja virkistysalueet, yhteensä noin 84,4 % kokonaispinta-alasta. Rakentamiseen tarkoitettujen korttelialueiden osuus on 15,6 % kaava-alueen kokonaispinta-alasta.

Asemakaavassa osoitetaan alueelle yhteensä 22 uutta ohjeellista AL-tonttia ja niitä varten yhteensä 10 yhteiskäyttöistä piha-aluetta (ah). AL-korttelialueiden pinta-ala on noin 37 200 m², joka on noin 11,5 % koko kaava-alueen pinta-alasta. Uutta rakennusoikeutta asuinrakentamiseen on osoitettu 59 650 k-m². Tämän lisäksi kaavamääräys ”+l, to 190” mahdollistaa liike- ja toimistorakentamista yhteensä 1420 k-m². Yleismääräyksellä mahdollistetaan pääkäyttötarkoituksenmukaisen rakennusoikeuden lisäksi asuntojen yhteistilojen rakentamista +10 %, mikä tarkoittaa noin 5965 k-m². Muiden kuin asumiseen tarkoitettujen korttelialueiden yhteenlaskettu rakennusoikeus on noin 31 000 k-m², josta pysäköintitalo myymälätiloineen on 21 000 k-m².

Asemakaavassa osoitetaan rautatieympäristöön kuuluvat rakennukset sekä osa Mensan (Saarioisten) tehtaan rakennuksista suojeltaviksi (sr-10). Asemapuistot osoitetaan alueiksi, joilla ympäristö säilytetään (/s). Varikonniemen muinaismuistoalue osoitetaan muinaismuistoalueena (SM-1). Varikonniemen ranta-alueet ja lepakoiden kannalta merkittävät alueet osoitetaan luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeinä alueina (luo). Kaavamerkinnoissä ja määräyksissä huomioidaan alueen kuulumisen osittain Vanajaveden laakson ja Aulangon valtakunnallisesti arvokkaaseen maisema-alueeseen ja kansalliseen kaupunkipuistoon sekä rautatieaseman valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö.

2.3 Asemakaavan toteuttaminen

Aluetta toteutetaan vaiheittain ja toteuttaminen kestää noin 10 vuotta. Asemakaavan toteuttaminen voi alkaa, kun kaava on saanut lainvoiman ja erillinen sitova tonttijako on tehty. Tavoitteena on aloittaa asemakaavan toteutus yksityisen omistuksessa olevalta maalta Possentien varresta. Lisäksi alkuvaiheessa on tavoitteena toteuttaa aluetta ja liityntäpysäköintiä palveleva pysäköintilaitos.

Kaava-alueen itäosaan on rajattu sm-1 -osa-alue kaavatyön aikana tehdyn puupaalu-
löydön perusteella. Tällä alueella on tehtävä tarkemmat arkeologiset tutkimukset ennen kaavan toteutusta. Kaupungin omistamilla mailla tontinluovutus alkanee alueen pohjoisosasta.

3. LÄHTÖKOHDAT

3.1 Selvitys suunnittelualueen oloista

3.1.1 Alueen yleiskuvaus

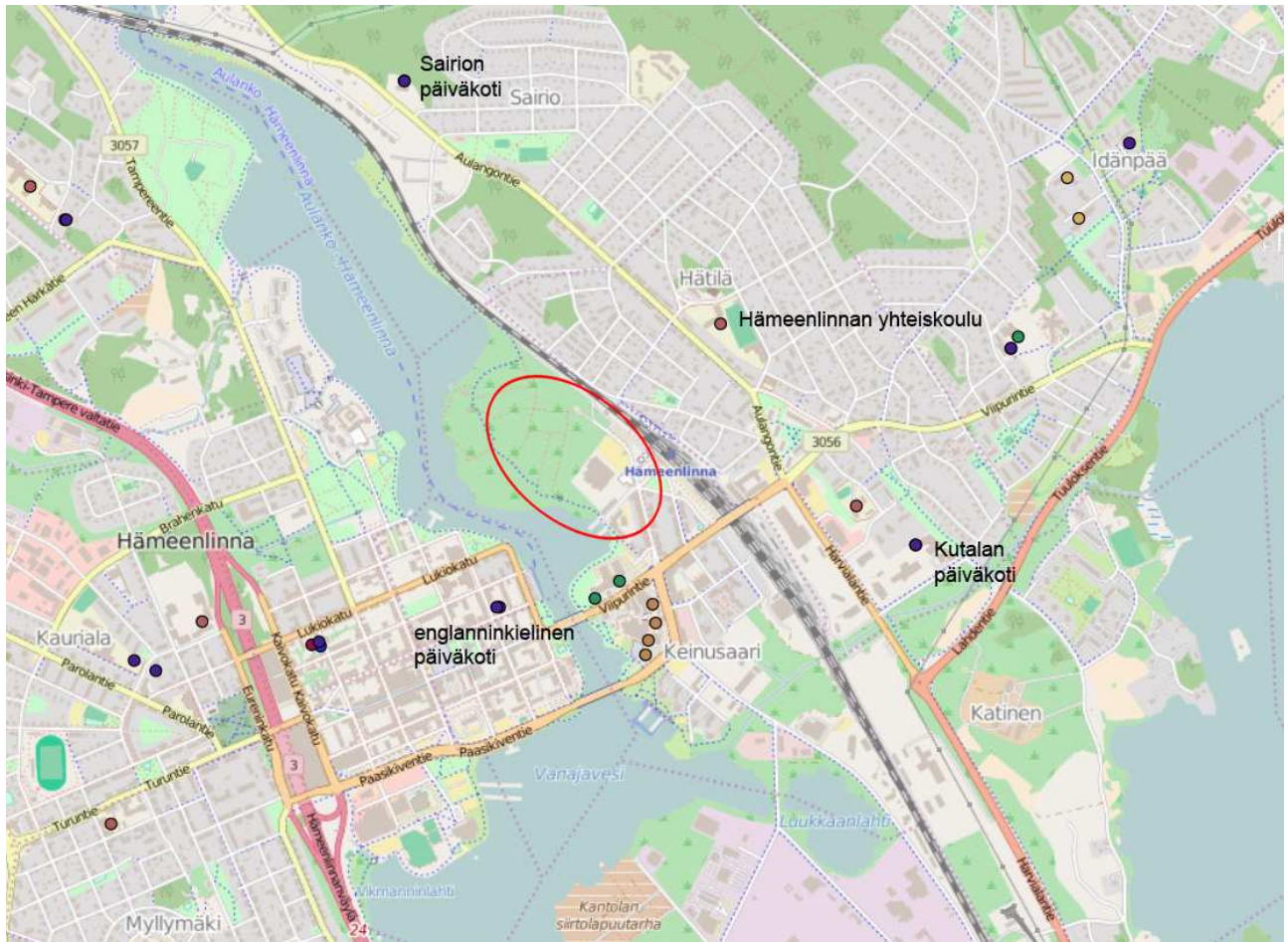
Helsinki-Hämeenlinna-Tampere -kasvukäytävä muodostaa aluerakenteellisen kokonaisuuden, jonka sisällä taajamien ketju on pidempi ja tiiviimpi kuin missään muualla Suomessa. Alueella asuu jo joka kolmas suomalainen ja kahden tunnin ajomatkan säteellä asuu 4,2 milj. asukasta. Kaikista Suomen työpaikoista on noin 40 % alueella ja alueen osuus bruttokansantuotteesta on noin 45 %. Suomen kasvukäytävä on yhtenäinen työmarkkina-alue ja miljoonien ihmisten päivittäisen liikkumisen ja toimeliaisuuden alusta. Tämä alue muodostaa Suomen kilpailukyvyn kivijalan. (*Elinvoimaohjelma – Hämeenlinna 2014–2020. Hämeenlinnan kaupunki. ja Hämeenlinna Suomen kasvukäytävän keskipisteessä –esite, Linnan kehitys, 2015.*) Hämeenlinnasta pendelöi vuonna 2012 ulos 7450 ihmistä ja sisään 8800 (SYKE, 2012).

Suunnittelualue sijaitsee Vanajan ja rautatien välisellä alueella Keinusaaren Varikonniemessä ja aseman ympäristössä. Etäisyyttä Hämeenlinnan keskustaan katuja pitkin on noin kilometri.

Suunnittelualueen luoteisosa on puustoista Varikonniemen muinaismuistoaluetta, jota käytetään aktiivisesti virkistytymiseen. Rakennettua ympäristöä on rautatieympäristössä ja Saarioisten (Mensan) entisellä teollisuusalueella Possentiehen ja Hämeentiehen rajautuen. Suunnittelualueen kaakkoispuolella on Kiistalan asuin- ja liikekortteleita, joissa on Hämeentien ja Viipurintien varressa liiketiloja sekä Vanajan rannassa hotelli. Saarioisten tehtaan koillispuolella on kaupungin vuokraama, yleisessä käytössä oleva pysäköintialue.



Kuva 1. Ilmakuva alueesta – suunnittelualueen likimääräinen raja-
aus valkoisella.



Kuva 2. Lasten palvelut kartalla. Suunnittelualueen likimääräinen sijainti osoitettu punaisella soikiolla. Lähin alakoulu ja yläkoulu sijaitsee Hämeenlinnan yhteiskoululla Hätilässä. Lukio-opetusta ollaan keskittämässä Tavastialle Hattelmalantien varteen.

3.1.2 Luonnonympäristö

Suunnittelualue sijaitsee alavalla maastokohdalla Vanajaveden rannalla. Suunnittelualueen maasto laskee loivasti kohti rantaa. Saarioisten alueelta maasto nousee loivasti luoteeseen kohti sahan aluetta. Maaston korkeusasema on ylimmillään noin + 85,40 m merenpinnan yläpuolella (mpy, N2000-järjestelmässä) lähellä sahan aluetta ja alimmillaan noin + 80,4 m mpy kaava-alueen eteläosassa entisellä niityllä ojan varressa. Varikonniemellä kasvaa enimmäkseen keski-ikäistä lehtimetsää.

Kasvillisuus

Alueesta on laadittu erillinen kasvillisuuskartoitus vuonna 1998 ja puustoinventointi 2011.

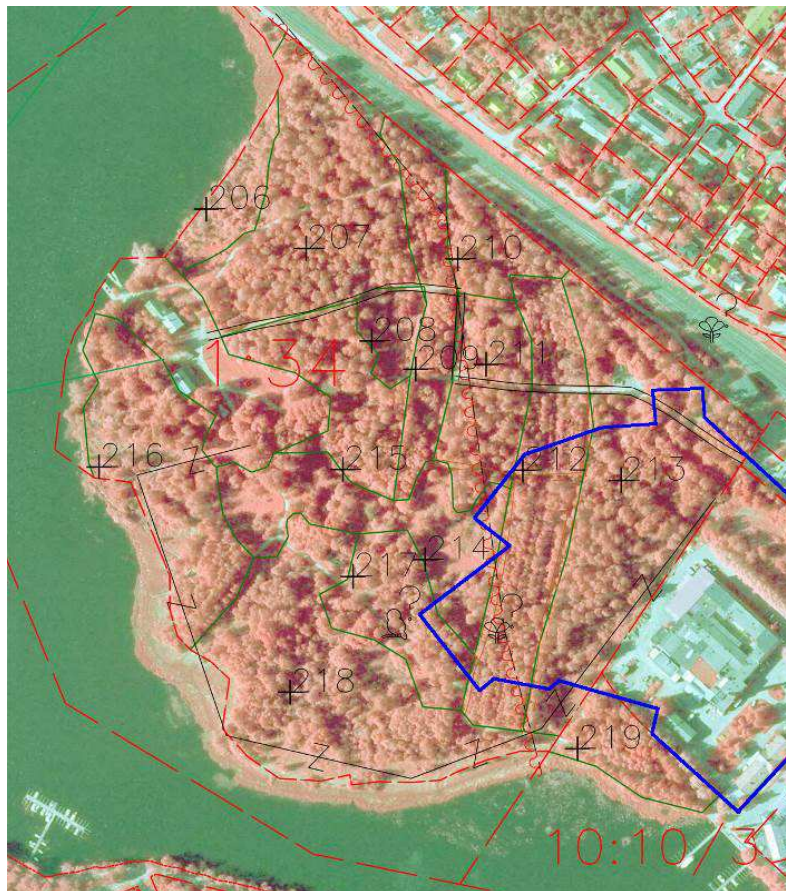
Varikonniemi on kokonaisuudessaan kasvillisuudeltaan erittäin monilajinen ja kulttuurivaikutteinen alue. Alueelta ei kasvillisuuskartoituksessa löydetty yhtään valtakunnallisesti uhanalaista kasvilajia. Kasvillisuuskartoituksen mukaan alueella kasvaa vanhoja ja kookkaita puistolehmuksia, tsaarinpoppelleita sekä puumaisia vuorimäntyjä, jotka kaikki ovat vaalimisen arvoisia.

Lisäksi Varikonniemen vanhoilla radanvarsilla ja varsinkin jo puretun pidemmän pistoraitteen luona kasvillisuus on ollut erittäin monilajista. Varikonniemeen johtavan tien oikealla puolella etelästä saavuttaessa on pieni tuore niitty, joka sopii niittynä hoidettavaksi viheralueeksi, jolloin ketolajeilla on mahdollisuus säilyä.

Varikonniemen rehevää kasvillisuutta luonnehtivat lehto- ja kulttuurilajit. Rakennettavaksi suunniteltu alue on pääosin lehtipuuvaltaista suurruoholehtoa. Matalaa luhtarantaa vallitsee isosorsimo. Rannan puuston erikoisuus on vanajanpaju (*Salix x alopecuroides*), joka on jokipajun ja salavan risteymä. Vanajaveden rehevyydestä kertovat tankeakarvalehti, iso- ja pikkulimaska ja sammakonkilpukka. Maininnanarvoisia ovat myös harajuuri, luhtatähtimö, luhtalitukka ja pitkäpääsara. Huomiota herättäviä puita ovat ulkoilureitin varren tsaarinpoppelit. Varikonniemen kasvistoa leimaa voimakas ihmisvaikutus ja monet tulokkaat esim. tarhasinivalvatti (*Cicerbita macrophylla* ssp. *uralensis*), japaninruttojuuri, auringontähti ja huiskilonauhus (*Sinacalia tangutica*) ja jopa häiritsevästi lisääntyvä vieraslajit kuten karhunkierto (*Calystegia sepium*) ovat löytäneet kasvupaikan sieltä. Kasvistollisesti arvokkain lajisto löytyy ratavarresta ja avoimilta paikoilta, jossa kasvavat silmälläpidettävä kelta-apila, rauhoitettu ketomas-malo sekä huomionarvoiset jänön- ja rentoapila, neidonkieli, idänukonpalko, sikuri, humala sekä humalanvieras. Rautatieaseman kulmalla kasvaa istutettu katsura ja läheisessä puistossa kukkii keväisin runsaana keltavuokko. (Hämeenlinnan kaupunki, Heli Jutila, ympäristöasiantuntija.)

Varikonniemen ranta-alueiden kasvillisuudella on merkitystä lintujen pesimäpaikkana.

Vuonna 2011 tehdyn puustoinventoinnin mukaan rakentamiseen tavoitellulla alueella kasvaa pääasiassa rauduskoivua (valtalaji), raitaa, pihlajaa (inventoitu alue nro 213) sekä mäntyä, rauduskoivua (valtalaji), harmaaleppää ja raitaa (inventoitu alue nro 212). Tavoiteltu rakentaminen ulottuu myös puustoinventoinnin alueiden 211 (rauduskoivu, raita, tuomi), 214 (rauduskoivu, raita) ja 217 (rauduskoivu, raita, haapa) reunoille.



Kuva 3. Puustoinventoinnin 2011 kartta, johon on lisätty rakentamiseen tavoiteltu alue sinisellä rajauksella.

Lisäksi luonnonhoidon toimenpiteitä on suunniteltu Vanajaveden rantareitin suunnittelun yhteydessä.

Lisätietoja laadituista selvityksistä:

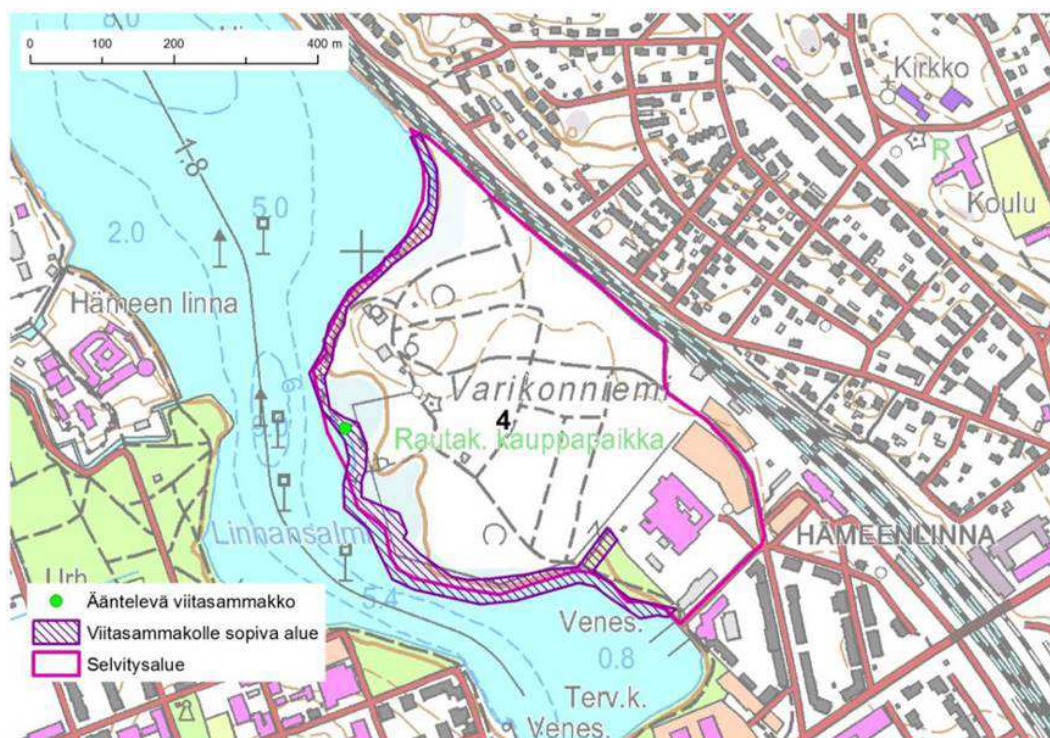
- Varikonniemen kasvillisuuskartoitus 1998. Ympäristöosaston julkaisu 4, 1998. Hämeenlinnan kansanterveystyön kuntayhtymän ympäristöosasto, Hämeenlinnan kaupunki, luonnonhoitotoimisto, Sara Tapola ja Heli Jutila.
- Varikonniemen puustoinventointi 2011. Hämeenlinnan kaupunki.
- Vanajaveden rantareitti, Hämeenlinna. Reittiyhteys Possentie-Varikonniemi. Pääpiirustus 1/2, 18.1.2000. Luonnonhoitotoimisto, Susanna Lappalainen.

Uhanalaisia lajeja ei tavattu Varikonniemeltä kesän 2013 kartoituksissa. Suunnittelualueen kasvillisuuden osalta ei tavattu erityisesti huomioitavaa kasvilajistoa. Kasvillisuuden säilyttämistarpeet liittyvät lähinnä muiden eliöiden vaatimuksiin.

Viitasammakot

Viitasammakko on EU:n luontodirektiivin liitteen IV(a) laji (Ympäristöministeriö 2007), joten sen lisääntymis- ja levähdyspaikkojen hävittäminen ja heikentäminen on kiellettyä luonnonsuojelulain 49 §:n perusteella (LSL 1996).

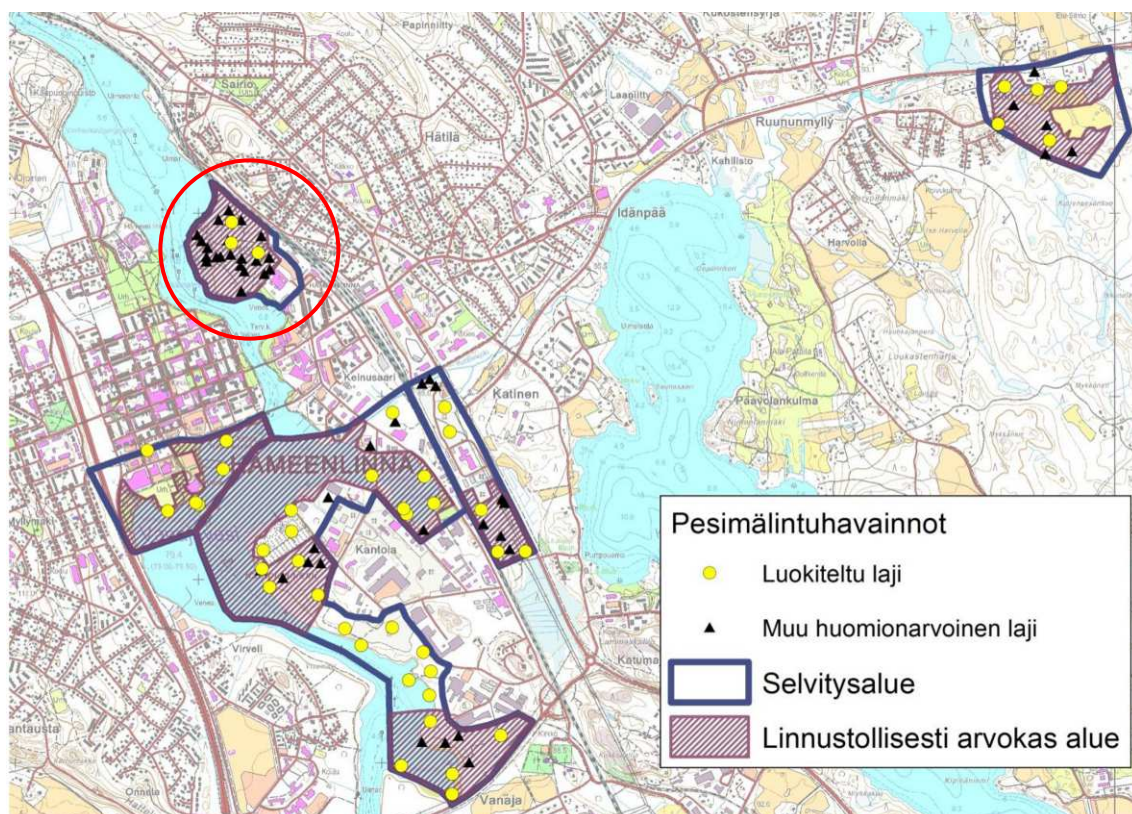
Toukokuussa 2013 laadittu viitasammakkoselvitys (Faunatica Oy, Espoo, 2013) laadittiin samanaikaisesti kuudelle asemakaavoitettavalle alueelle. Varikonniemessä havaittiin noin 10 viitasammakkoa Linnansalmen kapeimman kohdan itärannalla. Varikonniemen alueilla miltei koko ranta on viitasammakolle sopivaa kutualueutta. Alueella on myös useita lampareita, jotka kuitenkin kuivuvat kesällä. Kuvion eteläosassa rannan ja teollisuusrakennusten välissä on kapea oja, joka soveltuu kutualueeksi viitasammakolle. Varikonniemen alueilla viitasammakolle sopivat kulkureitit ovat yhtenäisiä, ja rannan tuntumassa on myös ruokailualueiksi todennäköisesti sopivia metsäalueita.



Linnusto

Linnustoselvityksen (Faunatica Oy, Espoo, 2013) tavoitteena oli selvittää uhanalaisien, silmälläpidettävien, EU:n lintudirektiivin liitteen 1 erityistä suojelua vaativien, Suomen kansainvälisten vastuulajien sekä muiden harvalukuisten ja elinympäristövaarinnassa vaatelaiden lintulajien esiintyminen alueella pesimäkaudella 2013.

Varikonniemessä on poikkeuksellisen runsas lajisto vaatelaita lehtolintuja, jonka vuoksi pääosa alueesta olisi syytä säilyttää lintujen pesimäalueena ja reheväkasvuina lehtometsänä. Varikonniemen lajeista pikkusieppo kuuluu direktiivilajeihin ja sirtittäjä Suomessa silmälläpidettäväksi luokiteltuihin lajeihin. Pikkusieppo oli mahdollisesti pariton kiertelevä koiras, mutta alue on lajille soveliaista pesimäympäristöä. Sirtittäjälle sopivaa lehtoa on myös laajalti, ja mahdollisesti muina vuosina reviirimäärä voi olla moninkertainen vuonna 2013 tehtyihin havaintoihin verrattuna. Myös muiden vaatelaiden lehtolintujen (satakieli, kultarinta, mustapääkerttu) sekä aukkoisia, reheväkasvuisia pensaita tarvitsevien viitakerttujen reviirimäärät ovat Varikonniemessä huomattavan korkeita. Myös sini- ja talitiaisia alueella pesii runsaasti, mikä kieli pesäkolon lukuisuudesta. Alueella pesii huomattavan suuri määrä räkättirastaita, joiden aggressiivisesta pesien puolustamisesta hyötyvät myös muut niiden lähetyvillä pesivät lajit. Alueen nykyinen käyttö virkistys- ja ulkoilualueena ei haittaa linnustoa. Länsirannan ja koilliskolkan luhtarannat kelpaavat monille vesi- ja rantalintulajeille pesimä- ja ruokailupaikoiksi, kunhan niiden suojana säilytetään tiheää pensaita, eikä uusia kulkuväyliä rakenneta nykyistä lähemmäs rantaa. (Faunatica Oy, Espoo, 2013.)



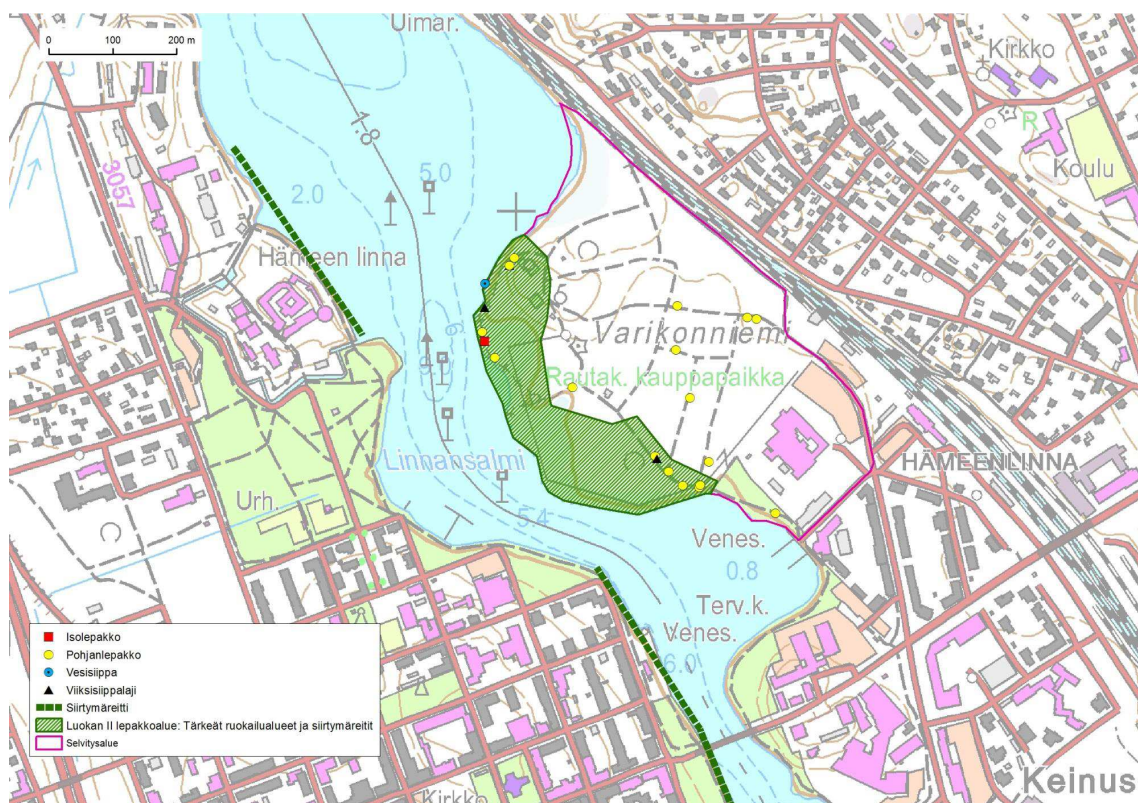
Kuva 5. Luokiteltujen ja muiden huomionarvoisten lajien pesintään viittavat havaintopisteet sekä linnustollisesti arvokkaat alueet (kuva: Faunatica Oy, 2013). Koko Varikonniemen alue on linnustollisesti arvokasta aluetta (kuvan vasemmassa ylä laidassa).

Lepakkoselvitys

EU:n luontodirektiivin liite IV ja luonnonsuojelulain 49 § sekä EUROBATS-sopimus velvoittavat suojelemaan lepakoille tärkeitä talvehtimis-, lisääntymis- ja levähdyspaikat, päiväpilott, ruokailualueet sekä muuttoreitit. Luontodirektiivin liitteen IVa suojaamien lepakoiden suojelussa tulee huomioida puukujat, pensasaitarivit, ontot puut, holvimaisen rakenteen omaavat metsäpolut ja vanhat rakennukset.

Hämeenlinnan lepakkolajisto ja tiheydet eivät poikkea Etelä-Suomessa yleisesti samankaltaisissa ympäristöissä tehdyistä havainnoista. Varikonniemessä havaittiin vesisiippoja, pohjanlepakoita ja viiksisiippalajin/-lajien edustajia. Varikonniemen selvitysalueen maastoinventoinneissa (Faunatica Oy, Espoo, 2013) Varikonniemen rannoilta löydettiin tärkeäksi luokiteltavia lepakoiden ruokailualueita. Etenkin rannat ja rantavedet ovat tärkeitä ruokailualueita. Havainnointiajankohdan korkeat ruokailevien lepakoiden määrät johtuvat todennäköisesti lepakoiden tyypillisestä loppukesän kausittaisesta liikehdinnästä ja lisääntymisparveilusta. Varikonniemen valaisematon, rakentamaton ranta tuottaa runsaasti hyönteisravintoa lepakoiden. Alueen suhteellisen hyväkuntoiset hylätyt rakennukset todennäköisesti ovat ainakin pohjanlepakoiden päiväpiiloja.

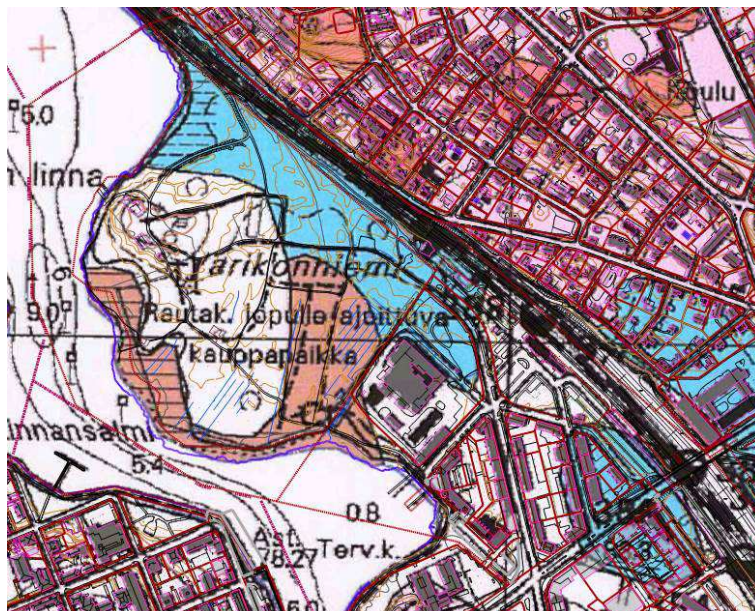
Lisäksi selvityksessä on suositeltu kiinnitettäväksi huomiota paikalliseen valoilmastoon rakentamista suunniteltaessa ja toteutettaessa. Erityisen merkittävä lepakoiden karkottava tekijä on valaistuksen ajattelematon käyttö, sillä monet lepakat karttavat valaistuja ympäristöjä.



Kuva 6. Luokan II lepakkoalue, joka on tärkeä ruokailualue (Kuva: Faunatica Oy, 2013). Suomen yleisintä lepakkoa, pohjanlepakkoa, havaittiin myös rajatun alueen ulkopuolella.

3.1.3 Maaperä, kallioperä, pinta- ja pohjavedet

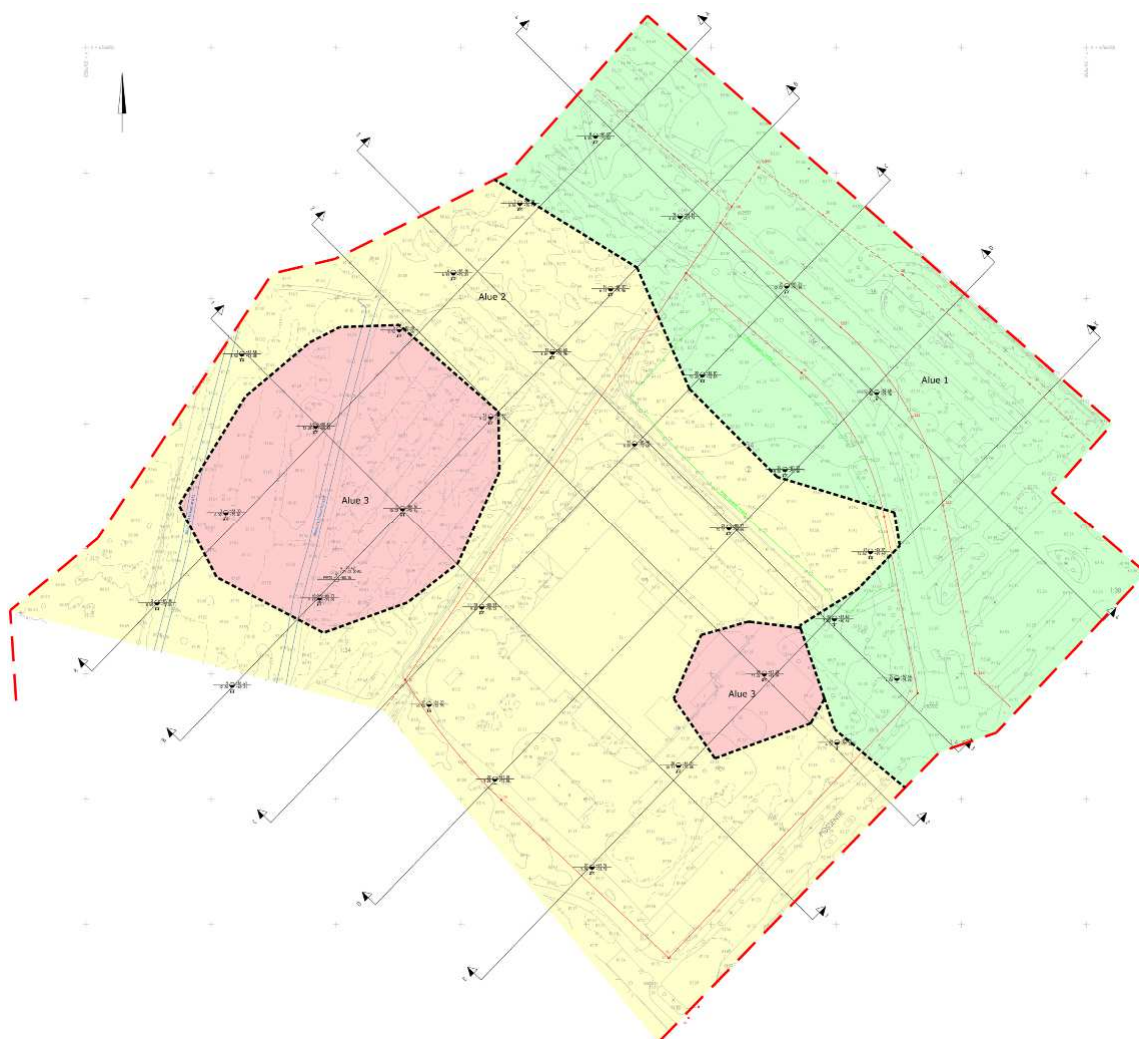
Suunnittelualan maaperä on pääosin huonosti kantavaa. Vanajan rannassa on saraturvetta ja lähempänä rataa on hiesua. Alueella on jonkin verran täytemaita mm. varikon pistoraiteiden kohdilla, sahan alueella ja Saarioisten tehtaan pohjoispuolella olevalla pysäköintialueella.



Kuva 7. Maaperä (hiesu sinisellä, saraturve ruskealla ja kartoittamattomat alueet valkoisella).

Kallioperäkartalla (GTK, 1:200 000) suunnittelualue on laajalla granodioriitin ja gneis-sigraniitin alueella.

Alueesta on tehty kaavatyön alussa alustava rakennettavuusselvitys rakentamiseen tavoitellulle osalle suunnittelualuetta. Alustava rakennettavuusselvitys käsitti 31 kpl painokairauksia. Alueen maanpinta vaihtelee tasovälillä +80...+84, laskien loivasti rantaa kohti. Pääosa rakennettavasta alueesta on maaperältään löyhää hiekkaa (/silttiä/savea) ja raskaat rakennukset on perustettava paaluille. Paksuimmillaan löyhä kerros on noin 10 m. Alueen länsiosassa on pehmeän saven aluetta, jossa pinnassa on turvekerros (paksuimmillaan 2,4 m). Pehmeä savikerros on paksuimmillaan noin 6-7 m ja teollisuusrakennuksen itäpuolella savikerros on noin 5 m paksu. Näiltä osin rakennukset on perustettava paaluille ja käytettävä kevennettyjä täyttöjä. Koko alueelle suunniteltaviin rakennuksiin ja täyttöihin tulee tehdä kohdekohtaiset pohjatutkimukset. Perustamistavat tulee tarkentaa rakennuspaikoilta tehtyjen pohjatutkimusten perusteella. Tutkimusten perusteella koko alueella tulee huomioida kaivantoja tehtäessä pohja- tai orsivesipinta.



Kuva 8. Alustavan rakennettavuusselvityksen tutkimuskartta (Ramboll Finland Oy, 12.3.2015). Vihreällä maanvaraisen perustuksen alueet, jotka ovat kitkamaata. Keltaisella alueella maanvarainen perustus kevyemmällä rakennuksilla ja raskailla rakennuksilla paaluperustus, maaperä löyhää hiekkaa (silttiä/savea). Punaisella alueella paaluperustus ja kevennetyt täytöt, maaperä on pehmeää savea, pinnassa turvekerros. Saarioisten kiinteistö näkyy kuvassa keltaisella alueella. Kartta kattaa vain rakentamiseen tavoitellun alueen suunnittelualueesta.

Suunnittelualue kuuluu Kokemäenjoen vesistöalueeseen ja Vanajaveden valuma-alueeseen. Vanajavesi on melko kuormitettu eteläsuomalainen vesistö, jonka kuormitus on vähentynyt, mutta edelleenkin vesistö kärsii rehevöitymisen aiheuttamista haitoista. Veden laatu on parantunut 1970-luvusta (happikato-ja ja kalakuolemia), mutta on nykyiselläänkin vain tyydyttävä tai välttävä. Kesäaikaan tuotantotaso on yhä korkea hajakuormituksesta johtuen. Vanajaveden tilaa seurataan yhteistarkkailuna suoritettavassa velvoitetarkkailussa.

Saarioisten tehtaalla luoteispuolella on avo-oja, joka laskee Vanajaan. Suunnittelualueella tai sen läheisyydessä ei ole luokiteltuja vedenhankinnan kannalta tärkeitä pohjaviesialueita.

Hämeen ELY-keskus ylläpitää taulukkoa, jossa on tulvaherkkien rakenteiden alimmat suositellut rakentamiskorkeudet. Suunnittelualue sijaitsee lähellä Vanajaveden rannaa, jonka alin suositeltava rakentamiskorkeus on 81,3 m (N2000-korkeusjärjestelmässä). Alavalla kaava-alueella on syytä ottaa huomioon alimmat rakentamiskorkeudet, vaikka aluetta ei pidetä varsinaisena tulvariskialueena.

3.1.4 Maisema

Suunnittelualue sijaitsee suurmaisemassa laaksoalueella Vanajan rannalla. Suurmaiseman keskeisiä elementtejä ovat Vanajavesi, järveä ympäröivät viljavat laaksoalueet sekä maisemaa kehystävät harju- ja moreeniselänteet. (Serum Arkkitehdit, maisema-arkkitehti Anna-Kaisa Aalto, 15.6.2015.) Välittömästi radan takana kohoaa selvästi jyrkkäpiirteisempi kallioinen moreenirinne, joka on osa Aulangon, Sairion ja Hättilän laajaa selännealuetta. Maisemakuvaltaan suunnittelualue on pääosin puustoista rantavyöhykettä. Alueelta ei ole juurikaan pitkiä maisemanäkymiä. Possentieltä on näkymä kohti keskustaa ja kirkontornia.

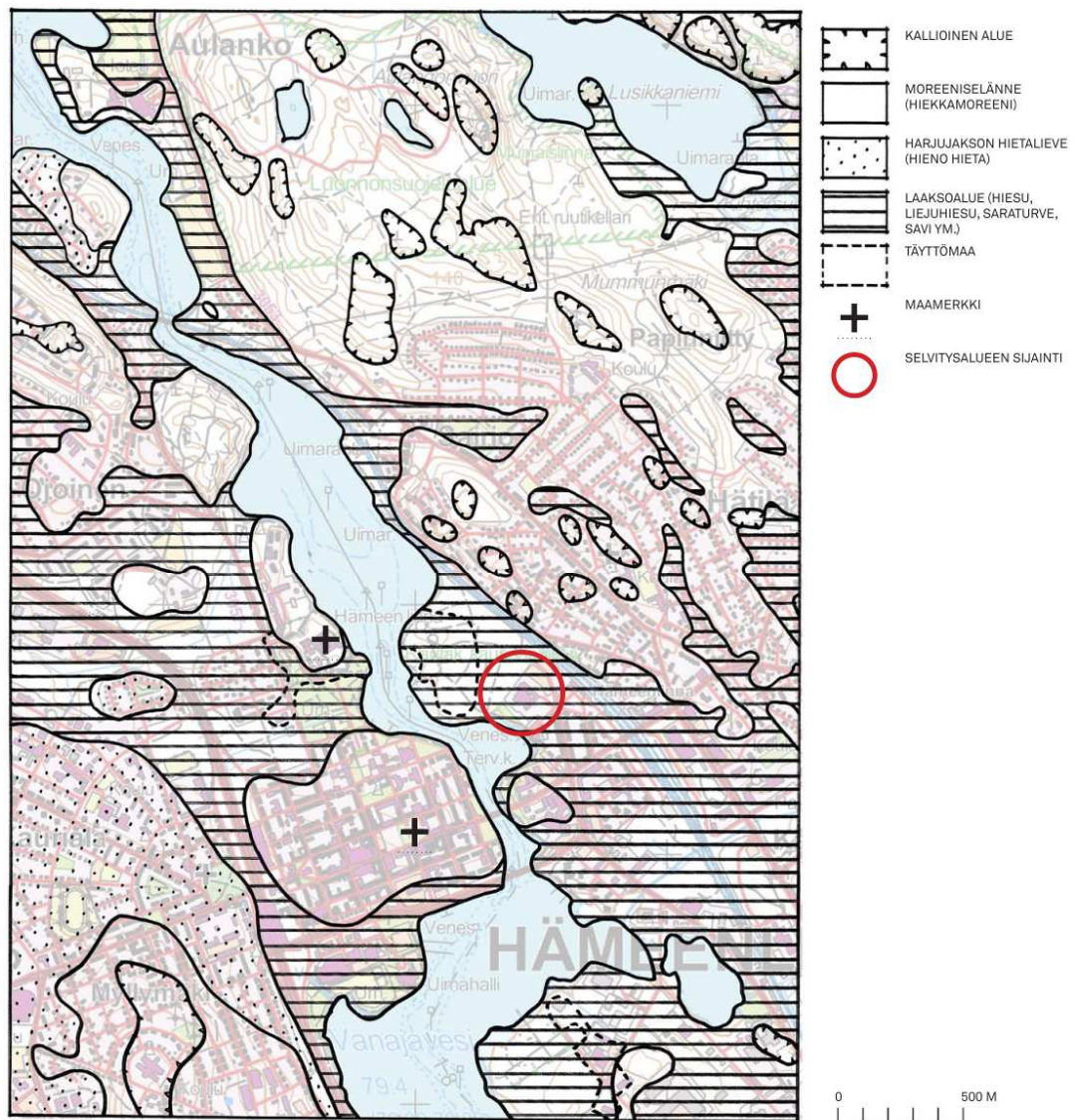


Kuva 9. Ilmakuva alueesta (Lentokuva Vallas, 2013), arkkitehtikutsukilpailun likimääräinen raja- ja punaisella pisteviivalla.

Suunnittelualan maisemahistoriallista kehitystä on käsitelty arkeologisessa esiselvityksessä. (Kulttuuriympäristöpalvelut Heiskanen & Luoto Oy, Kalle Luoto, Hämeenlinna, arkkitehtikutsukilpailun alueen arkeologinen esiselvitys, 27.2.2015.)

Lisäksi alueesta on asemakaavoituksen yhteydessä laadittu erillinen maisematarkastelu (Serum Arkkitehdit, maisema-arkkitehti Anna-Kaisa Aalto, 15.6.2015), jossa selvitettiin maisemarakenne, alueen kulttuurihistoria, alueen ja suunnittelualan vaikutusalueen kulttuuriympäristön arvokohteet sekä laaditun viitesuunnitelman maisemavaikutukset.

Ehdotusvaiheessa laadittiin vielä erillinen kulttuuriympäristöanalyysi ja maisema- ja kulttuuriympäristövaikutusten arviointi (Hämeenlinnan kaupunki, Maankäytön suunnittelu, 2016), jossa käytettiin pohjoismaisessa kulttuuriympäristöviranomaisten yhteistyöhankkeessa kehittämää DIVE-menetelmää (Describe, Interpret, Value, Enable).



Kuva 10. Kaava-alueen sijainti suurmaisemassa, ote maisemaselvityksestä (Serum Arkkitehdit, maisema-arkkitehti Anna-Kaisa Aalto, 15.6.2015).

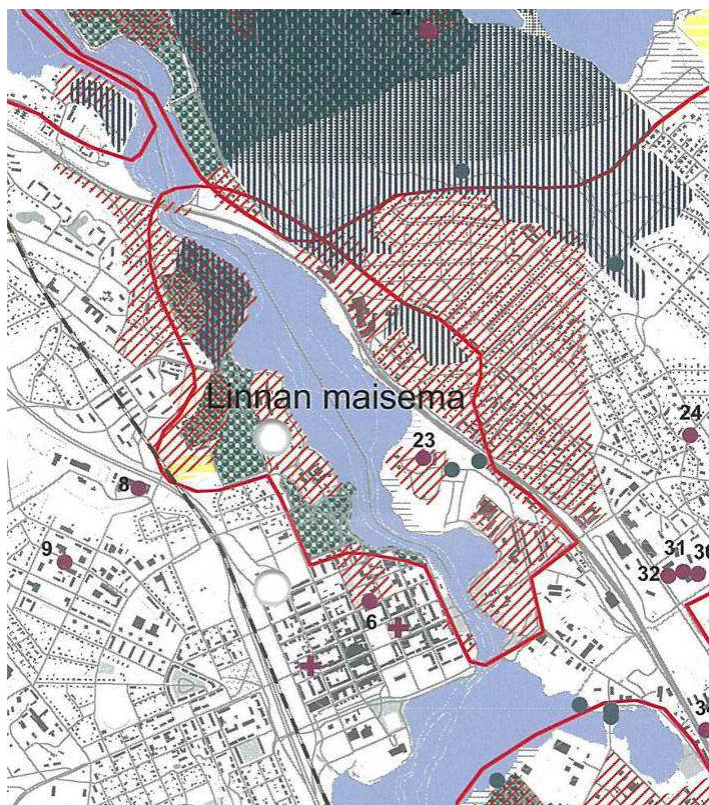
Valtakunnallisesti arvokas maisema-alue

Suunnittelualue kuuluu Vanajavedenlaakson valtakunnallisesti arvokkaaseen maisema-alueeseen (laajuus yhteensä 7100 ha) ja Vanajaveden laakson kansallismaisemaan. Vanajaveden laakso on yksi maamme 27 kansallismaisemasta. Kansallismaisemille ei ole määritelty tarkkoja rajoja, eikä niillä siten ole esimerkiksi lailla määriteltyä roolia kaavoituksessa. Maankäyttö- ja rakennuslaissa olevat valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet edellyttävät, että arvokkaat maisema-alueet otetaan huomioon alueiden käytössä. Nykyiset arvokkaat maisema-alueet on valittu valtioneuvoston periaatepäätöksellä 1995. Valtakunnallisesti arvokkaiden maisema-alueiden päivitysinventointi on käynnissä ja siitä on järjestetty hallintolain mukainen kuuleminen 18.1. - 19.2.2016 välisenä aikana. Päivitysinventointi tuottaa valtakunnallisesti arvokkaista maisema-alueista selvityksen, jonka on tarkoitus korvata valtioneuvoston vuonna 1995 periaatepäätöksellä hyväksymä valtakunnallisesti arvokkaiden maisema-alueiden inventointi maankäyttö- ja rakennuslain mukaisten valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden tarkoittamana viranomaisinventointina.

(http://www.ymparisto.fi/fi-FI/Luonto/Maisemat/Arvokkaat_maisemaalueet, haettu 24.2.2016)

Vanajaveden laakso on asutukseltaan vanhimpia ja kulttuurillisesti arvokkaimpia Keski-Hämeen viljely- ja järvimaisemia. Vanajaveden laakso on ikivanhaa Keski-Hämeen viljely- ja järvisuudun kulttuurimaisema, jolle komeat harjuselänteet ja vesistöt luovat jylhät puitteet. Alueen arvo perustuu kauniin maisemakuvan lisäksi ainutlaatuisiin kulttuurihistoriallisiin kohteisiin, joita ovat mm. vanhat linnat ja linnoitukset. Maisema- alueen eteläosa on historiallisesti hyvin monikerroksista, johon kuuluu keskeisinä elementteinä muinaiskaupungin löytöpaikka, keskiaikainen linnanmiljö ja 1800-luvun puutalo- ja kasarmiarkkitehtuuri. (Arvokkaat maisema-alueet. Ympäristöministeriö, Ympäristönsuojeluosasto. Maisema-alue työryhmän mietintö II, Mietintö 66/1992.)

Suunnittelualue kuuluu osittain Vanajaveden laakson esihistoriallisesti merkittävään kulttuuriympäristöön Linnan maisemaan. Linnan maisemakokonaisuuteen kuuluvat Varikonniemen muinaismuistoalue ja sahan ympäristö, rautatieympäristön rakennuskanta, Saarioisten (Mensan) tehdasalue, Kiistalan alue ja läänin sairaalan, kruunumakasiinien ja Verkatehtaan alueet.



Kuva 11. Ote Vanajaveden laakson perusselvitysten kartasta, Linnan maisema (rajaus punaisella). Arvokas rakennettu kulttuuriympäristö on osoitettu punaisella viivoituksella, esihistoriallinen muinaisjäännös kohde nro 23 ja arvokkaat luontokohteet vihreällä umpiympeyrällä. (Vanajaveden laakson maisema, esihistoria, rakennettu kulttuuriympäristö ja luonto. Alueelliset ympäristöjulkaisut nro 245. Hämeen ympäristökeskus, 2001. Marja Mikkola, Heli Jutila, Lauri Putkonen ja Sirkka-Liisa Seppälä.)

Varikonniemi sijaitsee Linnansalmen itärannalla, Hämeen vanhaa linnaa vastapäätä. Niemen muoto ja pinta-ala ovat vuosituhansien aikana vaihdelleet riippuen järvenpinnan korkeudesta. Voimakkaimmin niihin on vaikuttanut maankohoamisen erosta Lempäälän Kuokkalankosken ja Varikonniemen välillä johtuva kallistuma. Vanajaveden pintaa laskettu keinotekoisesti useampaan otteeseen 1700- ja 1800-luvuilla (Palander 1767, Mellenius 1789, Palmén 1902, Simola 1903). Näistä 1850-luvulla tapahtunut lasku on merkittävin. Ennen tätä oli Vanajaveden keskikorkeus 81,4 m mpy, kun se nyt on noin 79,4 m mpy. Vuosien 1988 ja 1989 arkeologisten kaivaushavaintojen ja vesistöhistoriaan perustuvien päätelmien perusteella on arvioitu vedenpinnan olleen korkeimmillaan aivan Varikonniemen asuinpaikan alueen vieressä, korkeus-

käyrän 82 m mpy tuntumassa (Schulz & Schulz 1991, kartta 2; Schulz & Schulz 1992, 65 abb 27). Vanhoja karttoja, joista käy ilmi Varikonniemen muoto eri aikoina, on esitetty alueesta laaditussa arkeologisessa esiselvityksessä (Kulttuuriympäristöpalvelut Heiskanen & Luoto Oy, Kalle Luoto, Hämeenlinna, arkkitehtikutsukilpailun alueen arkeologinen esiselvitys, 27.2.2015).

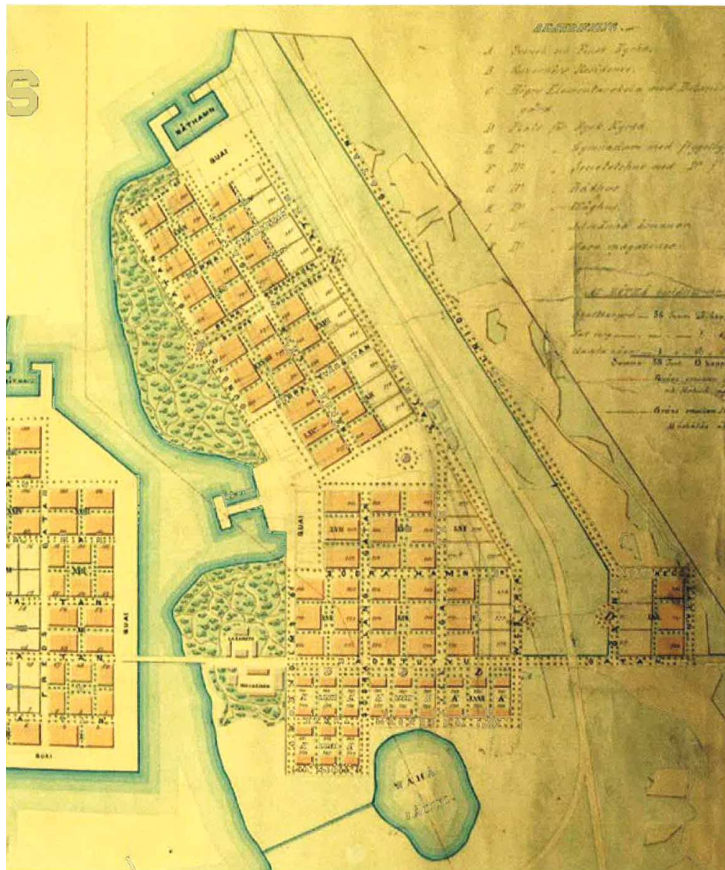
Varikonniemeltä on löydetty myöhäiselle rautakaudelle ja varhaiselle keskiajalle ajoittuvan asuinpaikan jäänteet. Varikonniemeä vastapäätä, Linnansalmen länsirannalla sijaitsevan Hämeen linnan rakentaminen aloitettiin 1200-luvun puolivälissä. Linnan yhteyteen kehittyi asutuskeskus, joka sai kaupunkioikeudet 1639 ensimmäisenä suomalaisena sisämaakaupunkina. 1700-luvulla linnasta on johtanut silta Varikonniemeen. (Serum Arkkitehdit, maisema-arkkitehti Anna-Kaisa Aalto, 15.6.2015.) Linna on edelleen maisemaa hallitseva elementti. Kaupunki siirrettiin linnan pohjoispuolelta nykyiselle paikalleen Niementaustanmäelle 1777.

Suomen ensimmäinen henkilöliikenteen rautatieyhteys Helsingistä Hämeenlinnaan avattiin 1862. Näin yhdistettiin Sisä-Suomi pääkaupunkiin sisävesiliikenteen ja uuden radan avulla (Museovirasto, RKY, 2009; <http://www.rky.fi>). Rataosuus Tampereelle avautui kesällä 1876. Rata seurailee moreenimuodostuman reunaa.

Carl Albert Edelfeltin vuoden 1858 Hämeenlinnan kaupunkisuunnitelmassa radanvarsi Keinusaaresta Hätilänniemeeseen (nyk. Varikonniemi) oli ruutukaavakorttelien peittämää (Serum Arkkitehdit, maisema-arkkitehti Anna-Kaisa Aalto, 15.6.2015). Suunnitelma jäi toteutumatta vaikean maanomistustilanteen vuoksi. Hämeenlinnan rautatieaseman rakennettu ympäristö on pääasiassa itsenäisyyden ajan alusta ja jälleenrakennuskaudelta.



Kuva 12. Kuva Hämeenlinnan keskustasta arviolta 1930-luvun alkupuolelta. Kuvassa taustalla näkyy asemanseutu ja sahan alue lautatapuleineen sekä Mensan tehtaan ensimmäinen vaihe piippuineen.



Kuva 13. Lääninarkkitehti C.A. Edelfeltin kaava 1858. Suunnitelmista luovuttiin seuraavissa kaavoissa. (Kuva: Mensan tehdaskiinteistö Hämeenlinnassa, rakennushistoriallinen selvitys, raportti 30.5.2007. Tmi Lauri Putkonen. Alkuperäinen Hämeenlinnan kaupunginarkistossa.)



Kuva 14. Asemakaavakartta vuodelta 1926, jossa aluetta on kaavailtu asutuskäyttöön. (Kuva: Mensan tehdaskiinteistö Hämeenlinnassa, rakennushistoriallinen selvitys, raportti 30.5.2007. Tmi Lauri Putkonen. Alkuperäinen Hämeenlinnan kaupunginarkistossa.)

Kansallinen kaupunkipuisto

Osa suunnittelualueesta kuuluu kansallisen kaupunkipuiston alueeseen, tarkemmin osa-alueeseen 4. Asemanseutu ja radanvarsialueet.

Kansallinen kaupunkipuisto on kokonaisuudessaan yli 6 km pitkä ja leveimmillään noin 5 km leveä, maapinta-alaltaan noin 740 ha. Monikerroksinen kulttuuriympäristö luonto- ja maisematekijöineen avautuu katsojalle ehkä helpoimmin Vanajavedeltä tarkasteltuna: rannan tuntuman puistoalueet ovat kautta aikojen suojanneet maise-
maa muuttuvalta maankäytöltä ja rakentamiselta.

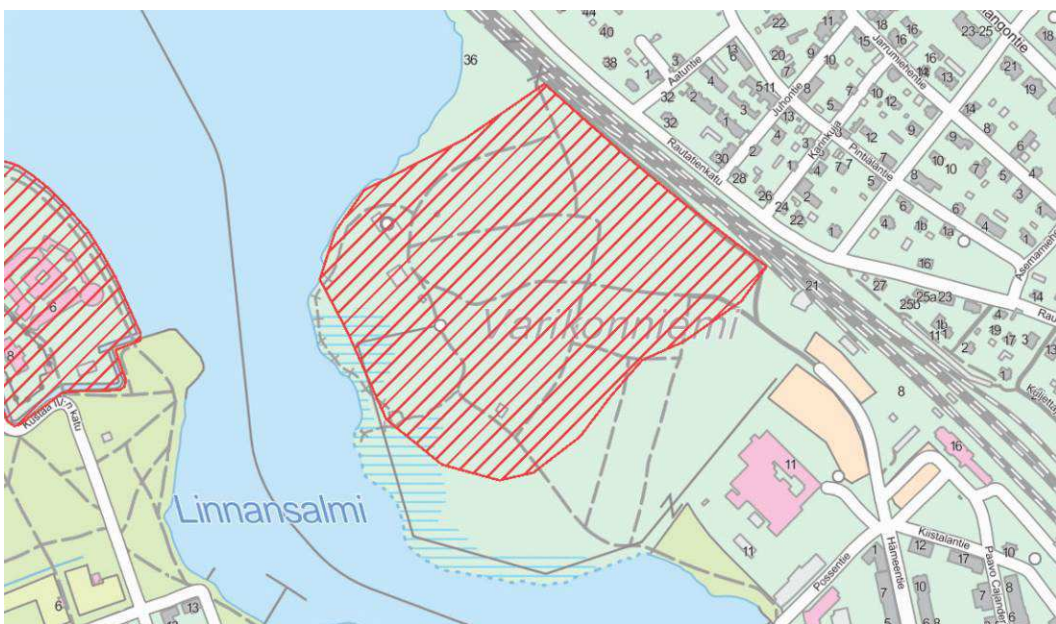
Asemanseutuun ja radanvarsialueisiin kuuluu rautatieasema ympäristöineen, entisen Mensan Tehdaskiinteistön ja Vanajaveden välinen Mensanpuisto, Hätilänniemi sekä kapea rantakaistale Vanajaveden länsirannan ja radan välissä rautatiesillalle asti.

Kansallisen kaupunkipuiston hoito- ja käyttösuunnitelmaa on käsitelty jäljempänä kappaleessa 3.2 *Suunnittelutilanne*.

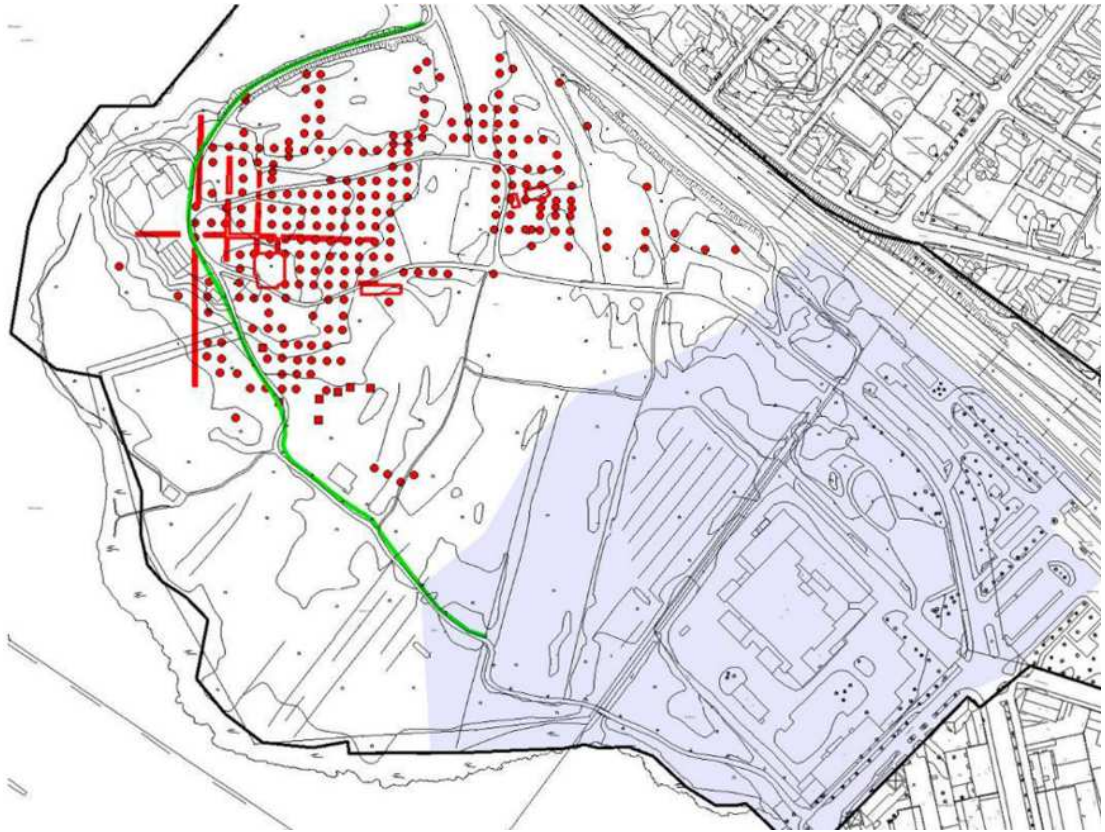
3.1.5 Muinaisjäännökset

Suunnittelualueella sijaitsee Varikonniemen myöhäiselle rautakaudelle ja varhaiskeskiajalle ajoittuva asuinpaikka (muinaisjäännosrekisterinnumero 109010023, pinta-ala noin 5 ha). Alueen moderni maankäyttö on ollut kohtuullisen voimakasta alkaen 1800-luvun lopulta, jolloin alueelle perustettiin Hämeenlinnan höyrysaha. – – Alueen lähistöltä on myös löydetty muutamia esihistoriallisia irtolöytöjä. (Kulttuuriympäristöpalvelut Heiskanen & Luoto Oy, Kalle Luoto. Hämeenlinna, Asemanseutu, arkkitehtikutsukilpailun alueen arkeologinen esiselvitys, 27.2.2015.)

Ensimmäinen muinaislöytö Varikonniemeltä on saharakennuksen viereisen pihaluokan eteläosasta löytynyt ja vuonna 1895 Kansallismuseoon tullut ns. Linnaniemen hopea-aarre (KM 3090: 1 – 7), jota on pidetty kätkölöytönä. Muinaistieteellisen toimikunnan edustaja A.O. Heikel teki paikalle tarkastuskäynnin, jolloin hänelle luovutettiin hopea-aarteen lisäksi jo aiemmin, noin vuonna 1890 löytyneet hopeakoristeinen rautakirves (KM 3090: 8) ja keihäänkärki (KM 3090: 9). (Kulttuuriympäristöpalvelut Heiskanen & Luoto Oy, Kalle Luoto. Hämeenlinna, Asemanseutu, arkkitehtikutsukilpailun alueen arkeologinen esiselvitys, 27.2.2015.) Muita alueelta tehtyjä löytöjä ovat ihmisluut, ruumisarkkia muistuttavat jäännökset, lasihelmi, sulanutta lasia, ihmisen hampaita, luita ja palanutta savea, miekankatkkelma, pyöreä kupurasolki.



Kuva 15. Varikonniemen muinaisjäännosalueen rajausta muinaisjäännosrekisteristä (www.nba.fi).

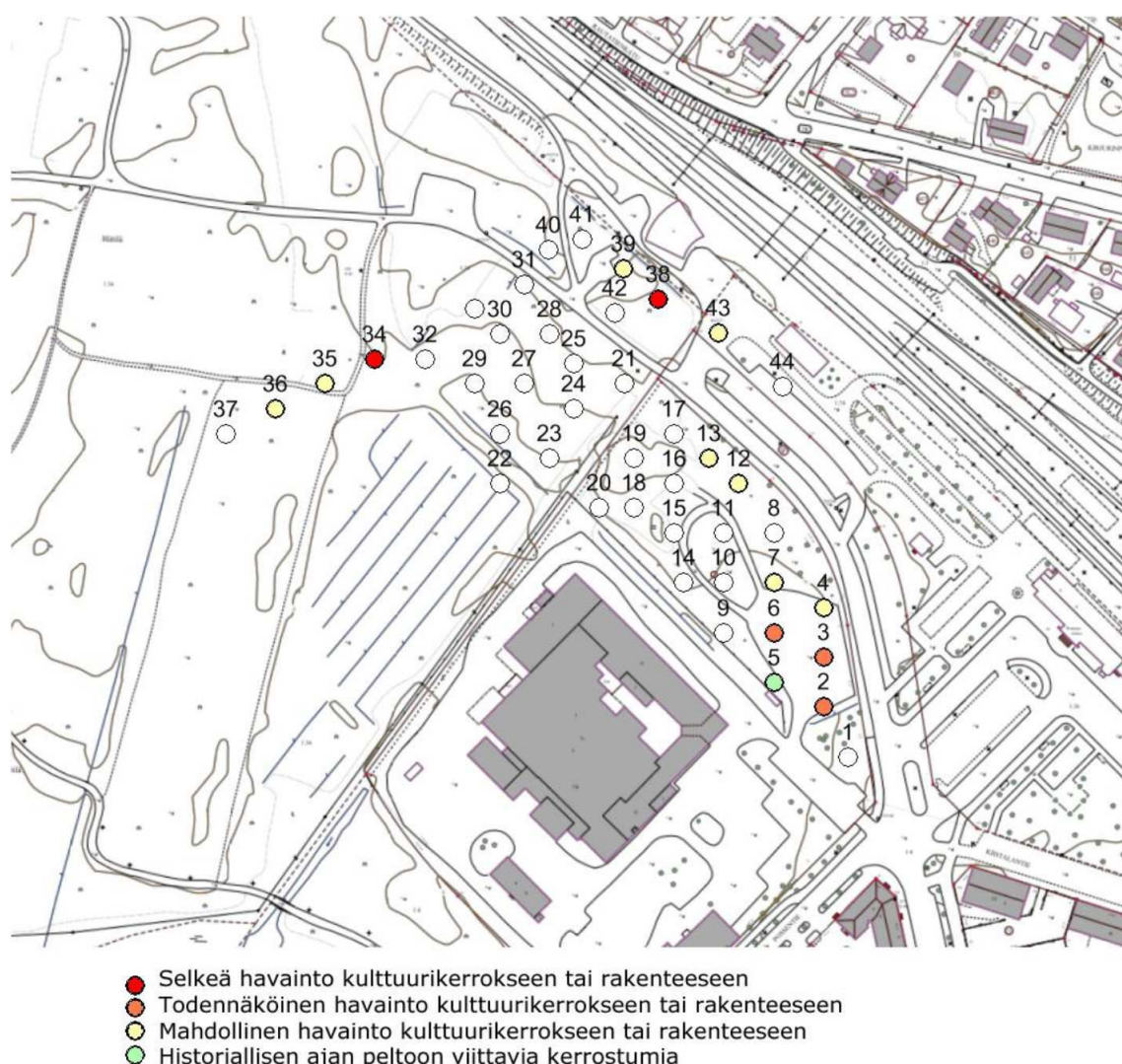


Kuva 16. Arkeologiset tutkimukset (Schulz & Schulz) vuosina 1986, 1987-1990, 1992-1993 (punaiset merkinnät); Tapani Rostedtin suorittama valvonta 1999 (vihreä viiva). Arkkitehtuurikutsukilpailun aluerajaus sinisellä taustavärillä. (Kuva: Kulttuuriympäristöpalvelut Heiskanen & Luoto Oy, Kalle Luoto. Hämeenlinna, Asemanseutu, arkkitehtuurikutsukilpailun alueen arkeologinen esiselvitys, 27.2.2015.)

Alueeseen kohdistuneiden maankäyttöpaineiden ja sieltä tehtyjen löytöjen vuoksi alueella tehtiin 1986 koekaivaus (Schulz & Schulz 1986), jonka aikana niemen länsi- ja keskiosaan avattiin viisi koeojaa, tehtiin fosfaattikartoitus ja kaivettiin koekuoppia. Tehtyjen rautakautiseen ja varhaiskeskiaikaiseen asutukseen liittyvien löytöjen vuoksi alueen tutkimuksia jatkettiin tulevana vuosina (1987–1990, 1992–1993). – – Vuosina 1986–1990 ja 1992–1993 suoritettujen tutkimusten mukaan Varikonniemellä sijaitsee laaja myöhäisrautakautinen ja varhaiskeskiaikainen asuinpaikka, josta vain pieni osa on tutkittu tasokaivauksin. Kaivauksissa saatu esineistö on varsin monipuolinen ja runsas. Korujen lisäksi paikalta on löydetty myös aseita, kuten 1800-luvun lopulla löytyneet hopeakoristeinen tappara ja keihäänkärki. Kaivauksissa löydettiin myös käsitöihin (tekstiilityöt, metallinvalu ja -työstö) liittyvää aineistoa. Keskusalueelta on löydetty poikkeuksellisen runsaasti kiinteitä rakenteita (mm. 40 paalunjälkeä, 18 tulisijaa, 7 kiveystä), ja ainakin yhden 1100-luvulle ajoittuvan paalurakenteisen rakennuksen ja 1300-luvun alkupuolelle ajoittuvan lamasalvosrakenteisen asuinrakennuksen jäännökset. Asuinpaikan sijainti linnaa vastapäätä ja aivan rannassa (muinaisjäännösrekisterin mukaan 80 – 85 m mpy), on poikkeuksellinen. Kulttuurikerroksen ja kohonneiden fosforiarvojen raja, joka samalla on koko muinaisjäännöksen raja, kulkee 81 ja 82 metrin korkeuskäyrän tuntumassa. Pääosin asutus näyttää kuitenkin sijaitsevan 82 metrin korkeuskäyrän yläpuolisella alueella. Lähistön muut rautakautiset asuinpaikat sijaitsevat korkeammalla, turvallisesti Vanajaveden muinaisen tulvarajan yläpuolella. Asuinpaikkaan kuuluu lisäksi sen pohjoisreunalla sijaitseva ja satama-altaaksi tulkittu alue. (Schulz Eeva-Liisa 1992; muinaisjäännösrekisteri). 1980- ja 90-lukujen kaivaustutkimusten jälkeen Varikonniemellä on tehty kaksi arkeologista toimenpidet-

tä, molemmat maakaapelikaivantojen valvontoja. (Kulttuuriympäristöpalvelut Heiskanen & Luoto Oy, Kalle Luoto. Hämeenlinna, Asemanseutu, arkkitehtikutsukilpailun alueen arkeologinen esiselvitys, 27.2.2015.)

Koska asemakaavassa tavoitellaan uusia rakentamisalueita Saarioisten tehtaan ja Varikonniemen väliselle alueelle, on kaavatyön aikana tehty arkeologisia selvityksiä. Selvitykset on laatinut Kulttuuriympäristöpalvelut Heiskanen & Luoto Oy, yhteyshenkilönä arkeologi (FM) Kalle Luoto. Työ aloitettiin esiselvityksellä, jonka tavoitteena oli hankkia alueeseen liittyvää ja tulevia maastotietoja ajatellen relevanttia taustamateriaalia sekä laatia tulevan maastotyöosuuden pohjaksi tutkimussuunnitelma. Selvityksen pohjalta päädyttiin tekemään maaperäkairauksia, joiden tulosten perusteella arvioitiin jatkotutkimusten tarpeellisuutta ja kohdennettiin tutkimukset arkeologisesti potentiaalisimmille alueille. Maaperänäytteet (44 kpl) kairattiin ja analysoitiin keväällä 2015 ja tarkemmat koekaivaukset suoritettiin potentiaalisissa kohdissa heinäkuun lopulla 2015.



Kuva 17. Kartta maaperäkairauksissa tehdyistä arkeologisesti kiinnostavista havainnoista. Jatkotutkimukset (07/2015) kohdistettiin pisteiden 2-4, 5-7, 34-36, 38,39 ja 43 läheisyyteen. (Kuva: Kulttuuriympäristöpalvelut Heiskanen & Luoto Oy, Kalle Luoto. Hämeenlinna, Asemanseutu, arkkitehtikutsukilpailun alueen arkeologinen esiselvitys, Lisäselvitys: maaperäkairaus-
 ten otto ja analyysi, 6.5.2015.)

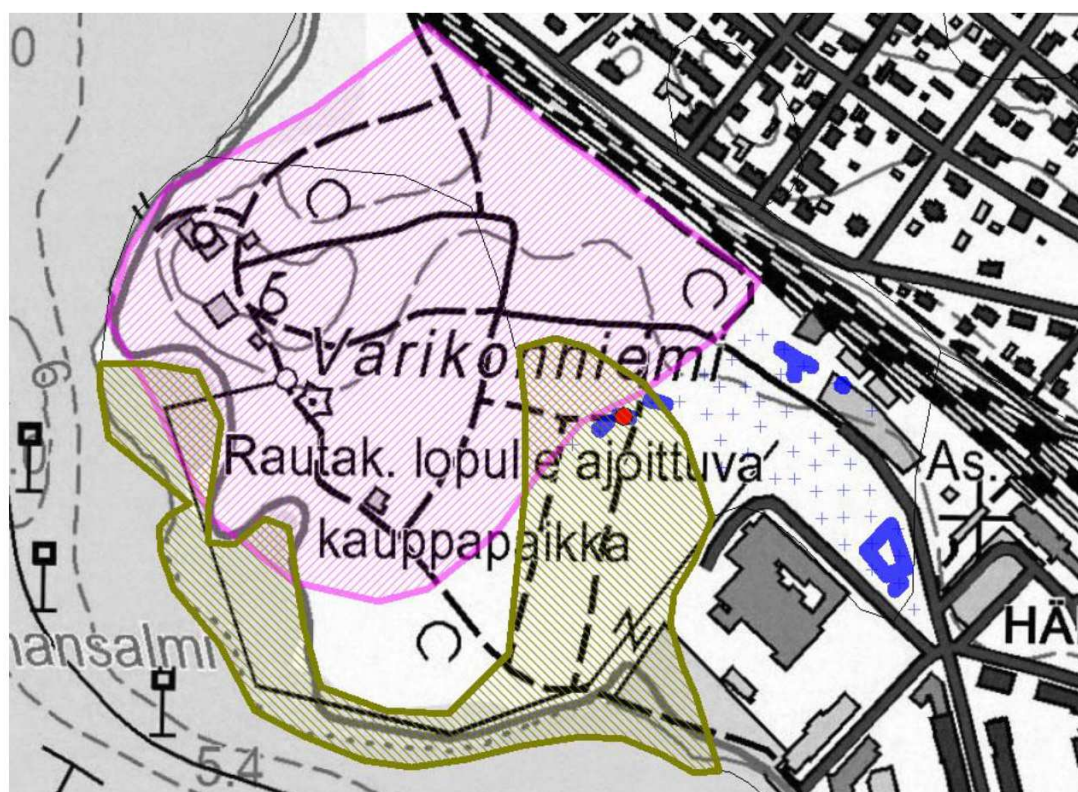
Arkeologisen esiselvityksen maaperäkairauksen tuloksia (kartta edellä):

Pisteet 2–7 – merkkejä mahdollisesta historialliselle ajalle ajoittuvasta rakenteesta ja/tai pellosta ja nuorempaan rakentamiseen liittyviä löytöjä, kuten tiilenpaloja, jotka saattavat liittyä rautatieaseman tai Mensan tehtaan rakentamiseen. Näyteissä 2 ja 3 selkeimmät merkit paikalla aikaisemmin sijainneesta rakennuksesta, näytteessä 6 saattaa olla merkkejä paikalla aiemmin sijainneesta rakenteesta. Kairaukset 4, 5 ja 7 toivat esiin todennäköisesti historialliselle ajalle ajoittuvia löydöksiä tai kerrostumia. Esimerkiksi kairanäytteessä 7 havaittiin puuta ja luuta noin 100 – 200 cm syvyydestä.

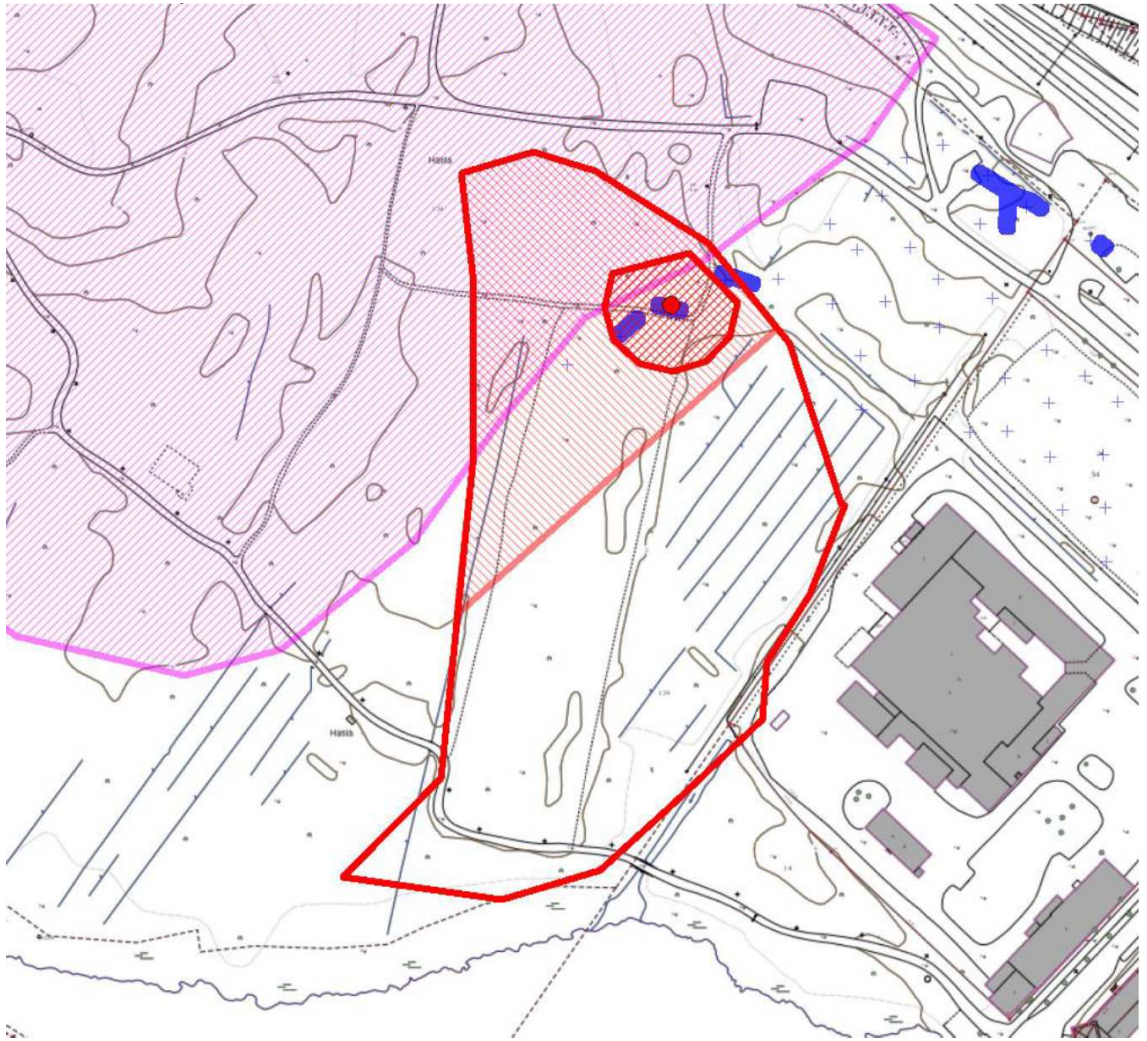
Pisteet 34–36 – nuorempien täyttökerrostumien alapuolella säilynyt mahdollinen kulttuurikerros (epämääräisempiä havaintoja näytteistä 35 ja 36 kuin näytteessä 34), pisteissä 35 ja 36 puujäännös saven alla noin 160 cm syvyydessä, savikerros mahdollisesti tuotu paikalle

Pisteet 38, 39 ja 43 – hiilenkappaleita ja tulella ollutta luuta (näytteiden 39 ja 43 löydökset eivät olleet yhtä selkeitä kuin näytteessä 38)

Koetutkimuksissa löydetyistä kahdesta puupaaluista tehtiin radiohiiliajoitukset (toisesta kahteen kertaan). Ajoituksen perusteella puupaalut ovat todennäköisesti ajalta 800-900 vuotta ennen ajanlaskun alkua eli myöhäiseltä pronssikaudelta. Alustavasti paalujen on arveltu liittyvän kalastus- tai pyyntivälineisiin. Lähialueelta ei juurikaan tunneta muita pronssikautisia kohteita, joten todennäköisesti puupaalut ovat täysin eri muinaisjäännös kuin mitä ennen Varikonniemeltä on tutkittu. Ajallista eroa Varikonniemen rautakautisilla ja pronssikautisilla löydöillä on noin 1600 vuotta. Tehdyn löydön johdosta kaavatyön aika pidettiin helmikuussa 2016 muinaismuistolain 13 §:n mukainen viranomaisneuvottelu Museoviraston kanssa, josta laadittu muistio on kaavaselostuksen liitteenä.



Kuva 18. Varikonniemen suo vihreällä vinoviivoituksella, Varikonniemen muinaisjäännösalue lilalla vinoviivoituksella ja puupaalujen löytöpaikka punaisella pisteellä. (Kuva: Kulttuuriympäristöpalvelut Heiskanen & Luoto Oy, Kalle Luoto. Hämeenlinna, Asemaseutu, arkkitehtikutsukilpailun alue, Lisäselvitys arkeologisessa koetutkimuksessa löydetyistä puupaaluista 9.3.2016.)



Kuva 19. Punaisella rajaviivalla osoitettu Varikonniemen suon alue ja punaisella viivoituksella potentiaalinen löytöalue ja tiheällä punaisella rasterilla alue, jolla puupaalujen kalastuslaitteesta saattaa olla jäännöksiä. Punaisella pisteellä osoitettu puupaalujen löytöpaikka. (Kuva: Kulttuuriympäristöpalvelut Heiskanen & Luoto Oy, Kalle Luoto. Hämeenlinna, Asemanseutu, arkkitehtikutsukilpailun alue, Lisäselvitys arkeologisessa koetutkimuksessa löydetyistä puupaaluista 9.3.2016.)

Lisätietoja kaavatyön aikana laadituista selvityksistä:

- Hämeenlinna, Asemanseutu, Arkkitehtikutsukilpailun alueen arkeologinen esiselvitys, 27.2.2015. Kulttuuriympäristöpalvelut Heiskanen & Luoto Oy.
- Hämeenlinna, Asemanseutu, Arkkitehtikutsukilpailun alueen arkeologinen esiselvitys, lisäselvitys: Maaperäkairausten otto ja analyysi, 6.5.2015. Kulttuuriympäristöpalvelut Heiskanen & Luoto Oy.
- Hämeenlinnan Asemanseutu, Arkkitehtikutsukilpailun alueen arkeologinen koekaivaus 2015, 10.12.2015. Kulttuuriympäristöpalvelut Heiskanen & Luoto Oy.
- Hämeenlinna, Asemanseutu, Arkkitehtikutsukilpailun alue, Lisäselvitys arkeologisessa koetutkimuksessa löydetyistä puupaaluista, 9.3.2016. Kulttuuriympäristöpalvelut Heiskanen & Luoto Oy.

3.1.6 Rakennettu ympäristö

Alueen historiallista kehitystä on käsitelty erikseen laaditussa kulttuuriympäristöanalyysissä ja maisema- ja kulttuuriympäristövaikutusten arvioinnissa (selostuksen liite 5).

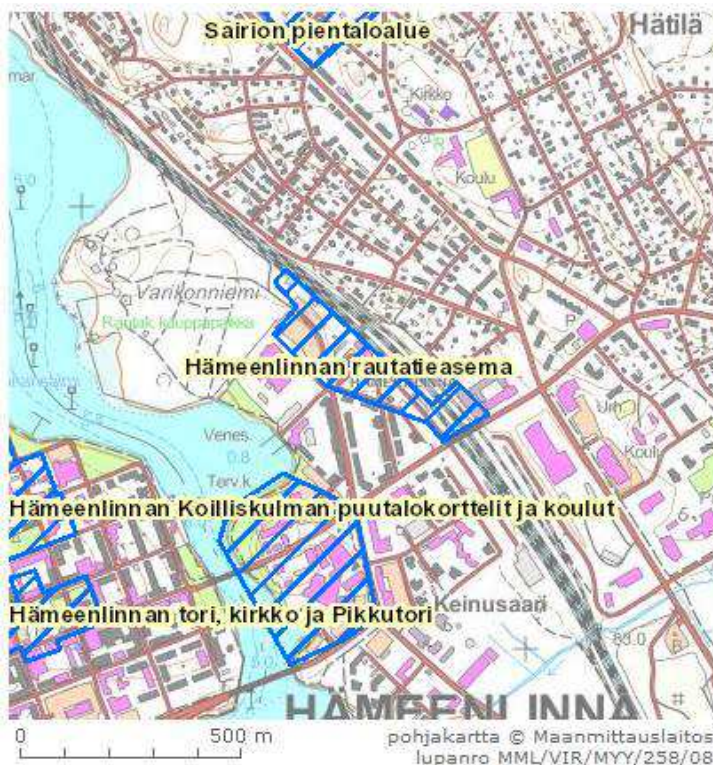
Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt

Valtioneuvosto vahvisti 22.12.2009 Museoviraston laatiman tarkistetun inventoinnin valtakunnallisesti merkittävistä rakennetuista kulttuuriympäristöistä. Inventointi on osa valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita ja se tulee huomioida alueidenkäytön suunnittelun lähtökohtana (www.nba.fi). Asemakaavaa laadittaessa on huolehdittava siitä, että rakennetun kulttuuriympäristön kehittämisessä huomioidaan täydennysrakentamisen ja muutosten sopeuttaminen kulttuuriympäristön ominaisluonteeseen ja erityispiirteisiin. Säilyttämisen ja muutosten laajuus ja sisältö ratkaistaan asemakaavoituksella.

Suunnittelualueella sijoittuu Hämeenlinnan rautatieaseman valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö (*Museovirasto, RKY, 2009; <http://www.rky.fi>*). Aluekokonaisuuteen kuuluu 1920-luvun barokkivaikutteista klassismia edustava rautatieasema (suunn. Thure Hällström, siipiosa 1960-luvulta), asema-aukiota koristavat lehmuskujat, tiilinen varastorakennus, kaksi asuinrakennusta ja harvinainen 1870-luvulta peräisin oleva puinen vaunuvaja ja siihen liittyvä samanikäinen tiilinen veturitalli ja radan itäpuolella oleva kookas tiilimakasiini 1860-luvulta. C.A.Edelfeltin suunnittelema ensimmäinen tiilirakenteinen ja tornillinen asemarakennus tuhoutui kaupungin valtauksen yhteydessä 1918.

Suunnittelualueen lähiympäristössä sijaitsee seuraavat valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt, joilta on näkymiä suunnittelualueelle:

- Hämeenlinnan lääninsairaala, kruununmakasiinit ja Verkatehdas
- Hämeenlinnan Koilliskulman puutalokorttelit ja koulut
- Hämeen linna



Kuva 20. Ote Museoviraston www.rky.fi -sivujen valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen kartasta: Hämeenlinnan rautatieasema (www.rky.fi, haettu 15.1.2015).

Maakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt

Suunnittelualueelle sijoittuu Hämeenlinnan rautatieaseman, Mensan ja Varikonniemen maakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt.

Mensan, myöhemmin Saarioisten, tehdaskiinteistö on rakennettu useassa vaiheessa. Mensan tehdaskiinteistöstä on tehty erillinen rakennushistoriallinen selvitys v. 2007 asemakaavoituksen tarpeisiin. Tehdaskiinteistö on alkuaan rakennettu Sotilassäilyke Oy:n säilyketehtääksi, jonka tarkoituksena oli varmistaa puolustusvoimien elintarvikehuolto erityisesti kriisitilanteissa. Se oli osa Hämeenlinnaan keskittynyttä puolustustarviketeollisuutta (*Kyliä ja kortteleita, Hämeenlinna ja Hattulan rakennuskulttuuriselvitys. Lauri Putkonen ja Marja Ivars, 2003*) vaatevarikon ja autotehtaan lisäksi. Vanhin osa, arkkitehti Yngve Lagerbladin suunnittelema tiilirakennus on vuodelta 1926, se rakennettiin nopeasti noin viidessä kuukaudessa. – – Vanhin osa on puurakenteisia pukuhuoneita lukuun ottamatta säilynyt myöhempien laajennusten keskellä. (*Mensan tehdaskiinteistö Hämeenlinnassa, rakennushistoriallinen selvitys, raportti 30.5.2007. Tmi Lauri Putkonen.*) Vanhimpaan osaan kuuluva kaksikerroksinen höyryvoimalaitos pannuhuoneineen ja savupiippuineen on alueella tärkeä, alueen teollisuushistoriasta kertova, kaupunkikuvallinen elementti. Rakennushistoriaselvityksessä se on mainittu vuoden 1926 vaiheen tärkeimpänä näkyvänä osana.

Mensan tehdasta on laajennettu vuosina 1940 (suunn. insinööri Sulo Lonka), erillinen autotalli- ja pesularakennus rakennettiin 1941 (suunn. arkkitehti Jaakko Tähtinen) ja kartonkitehdasta korotettiin toisella kerroksella. Laboratorio rakennettiin 1943. Jaakko Tähtisen suunnitelmat konttori- ja tehdasrakennukseksi hyväksyttiin 1942 kahdessa vaiheessa, tehdasta korotettiin kerroksella ja laajennettiin, rakennuksen kulmaan toteutettiin funkkishenkinen pääsisäänkäynti. – – Konttori ja rautatien puoleinen pitkä kaksikerroksinen julkisivu ovat säilyneet pääosin alkuperäisessä asussaan. – – Arkkitehti Erik Bryggman suunnitteli autotalli- ja pesularakennuksen korotuksen osittain kaksikerroksiseksi vuonna 1947. Kokonaan kaksikerroksiseksi rakennuksen suunnitteli kaupunginarkkitehti Olavi Sahlberg 1949-50. Toiseen kerrokseen suunniteltiin asuntoja. – – Rakennus on säilynyt erityisesti Bryggmanin ja osin Sahlbergin suunnitelmien laajennusten asussa, varhaisin vaihe on vaikeammin hahmotettavissa. – – Lisäksi Mensan tehdaskiinteistöön kuuluu Sahlbergin suunnittelema, Possentien suuntainen varasto- ja tehdasrakennus vuodelta 1958, joka liittyi uuden vihannes- ja juurikaskuivaamon käyttöönottoon. Se on säilynyt kadunpuoleisilta julkisivuiltaan alkuperäisessä asussa. Lisäksi rakennuksia on laajennettu 1970-luvulla. (*Mensan tehdaskiinteistö Hämeenlinnassa, rakennushistoriallinen selvitys, raportti 30.5.2007. Tmi Lauri Putkonen.*)

Saarioinen siirsi lihajalostetuotannon Hämeenlinnasta Valkeakoskelle 1990-luvun loppupuolella. Sen jälkeen rakennuksissa on ollut monenlaista toimintaa mm. tanssi- ja kuntosaliharjoitustiloja, kirpputori ja pienyrittäjien työtiloja.



Kuva 21. Mensan kiinteistön pääasialliset rakennusvaiheet.

- I rakennusvaihe 1926 (punaisella)*
- II rakennusvaihe 1939-40 (tummansin.)*
- III rakennusvaihe 1941-49 (vaal.sin.)*
- IV rakennusvaihe 1950-69 (violetti)*
- V rakennusvaihe 1970-luku (vihreä)*

(Kartta ja tiedot: Mensan tehdaskiinteistö Hämeenlinnassa, rakennushistoriallinen selvitys, raportti 30.5.2007. Tmi Lauri Putkonen.)

Rakennushistoriallisen selvityksen lisäksi kiinteistöstä on tehty kuntokatselmus, Liha-Saarioinen Oy, Hämeenlinnan tehdaskiinteistö, Kuntokatselmus 18.11.2013, A-Insinöörit. Katselmuksessa on todettu, että rakentamisajankohta huomioiden ainakin vanhimmat 1920–40-luvuilla rakennetut osat on perustettu puupaalujen varaan, mikä muodostaa teknisen riskin rakennusten jatkokäyttöä ajatellen. Muutamissa vanhimmissa rakennuksissa on nähtävillä vaurioita, jotka viittaavat perustuksen mahdolliseen pettämiseen. Tehtaan lämmityslaitos on osa edelleen toiminnassa olevaa lämmityskeskusta, laitteistot ovat Fortum Oy:n omaisuutta. Lisätietoa saa selvityksestä. (Liha-Saarioinen Oy, Hämeenlinnan tehdaskiinteistö, Kuntokatselmus 18.11.2013. A-Insinöörit.)

Varikonniemi sijaitsee strategisesti merkittävällä paikalla Hämeen linnaa vastapäätä. 1700-luvulla linnasta johti siltä Varikonniemeen, joka tuolloin oli peltona ja niittynä. Rautatien valmistumisen jälkeen alueelle syntyi teollisuutta, ensimmäisenä höyrysaha vuonna 1873. Sahan alue on osa Vanajaveden varren teollisuushistoriaa Schmauserin panimon ja Verkatehtaan alueen lisäksi. Sahan alueen punatiiliset rakennukset ovat vuosilta 1911 ja 1926. Tiilinen voimakseus piippuineen on vuodelta 1926. Sahan toiminta jatkui vuoteen 1950. Varikonniemeen rakennettiin puolustusvoimien varikkorakennuksia sotien aikaan. Varikonniemi kuului puolustusvoimille vuoteen 1986 asti, jolloin kaupunki osti alueen. Varikkotoiminnasta on jäljellä varastorakennusten perustuksia ja kävelyteitä entisten pistoraiteiden sijasta.

Välittömästi suunnittelualueen reunalle sijoittuu maakunnallisesti merkittävä Matkustajakoti Vanaja. Matkustajakoti Vanajan klassistinen liike- ja asuinrakennus on rakennettu 1928 arkkitehti Arvo Hännisen laatiman suunnitelman mukaan. Kulmarakennuksena sillä on huomattava kaupunkikuvallinen merkitys asema-aukion laidalla. (Kyllä ja kortteleita, Hämeenlinna ja Hattulan rakennuskulttuuriselvitys. Lauri Putkonen ja Marja Ivars, 2003)

Suunnittelualueen välittömässä läheisyydessä on myös maakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö, Cajanderintien-Hämeentien alue. Aseman ympäristön, aiemmin Kiistalana tunnetun alueen asemakaavoitus alkoi 1912, kun kaupunki oli pakkolunastanut Kiistalan maat käyttääkseen ne satama-, varasto- ja teollisuusalueiksi. – – Edellä mainittujen toimintojen lisäksi kaavaan tuli myös asutuskortteleita

rautatieasemalta säteittäisesti lähtevien katujen varsille. Hämeentie sai esplanadimaisen puistokatuluonteeseen. – – Cajanderintien länsipuolinen yhtenäinen 1940-luvun kerrostalorivistö muodostaa kaupunkikuvallisesti arvokkaan kokonaisuuden. (*Kyliä ja kortteleita, Hämeenlinna ja Hattulan rakennuskulttuuriselvitys. Lauri Putkonen ja Marja Ivars, 2003*). Hämeentien itäpuolella on suurkortteli, joka perustuu arkkitehtitoimisto Jung & Bomanssonin laatimaan ja vuonna 1917 vahvistettuun Kiistalan asemakaavaan. Puolisuunnikkaan muotoinen kortteli muodosti ajan hengen mukaisesti suurkorttelin, jossa katutilaa rajaavat rakennuksen ja korttelin keskellä on yhtenäinen piha-alue. Kortteli on rakentunut pääasiassa 1940- ja 1950-luvuilla luoteiskulmaa lukuun ottamatta. (*Kulttuuriympäristöpalvelut Heiskanen & Luoto Oy, Jari Heiskanen, Anna Lyyra-Seppänen, Hämeenlinnan rakennushistoriallinen selvitys, 24.6.2014.*)

Alueen kehitystä ja rakennettua kulttuuriympäristöä on lisäksi kaavan ehdotusvaiheessa laaditussa erillisessä Kulttuuriympäristöanalyysissä ja maisema- ja kulttuuriympäristövaikutusten arvioinnissa (Hämeenlinnan kaupunki, 2016).

3.1.7 Väestö

Hämeenlinnan seudun väestönlisäys oli yhteensä noin 6700 henkilöä vuosina 2000–2012. Hämeenlinnan seudun väestönlisäys oli kuudenneksi nopeinta sekä vuosina 2000–2006 että 2007–2013. Hämeenlinnan seutu on saanut merkittävää muuttovoittoa maan sisäisistä muuttovirroista. Hämeenlinnan seutu oli asukaslukuun suhteutettuna neljänneksi vetovoimaisin seutu vuosina 2000–2006 ja toiseksi vetovoimaisin vuosina 2007–2012. Hämeenlinna on ollut asukaslukuun suhteutettuna yksi muuttovetovoimaisimmista kunnista koko maassa 2000-luvun aikana. Hämeenlinna on saanut keskimäärin muuttovoittoa muista kunnista 275 henkilöä vuodessa 2000-luvulla. Hämeenlinnan muuttovoitot olivat suurimmillaan vuosina 2006–2009, jolloin se sai keskimäärin 455 henkilön verran muuttovoittoa vuodessa. Hämeenlinnan muuttovoitot maan sisäisestä muuttoliikkeestä ovat vähentyneet merkittävästi aikaisempaan verrattuna 2010-luvulla. Kokonaisuudessaan Hämeenlinnan kaupungin väestönlisäys oli vuosien 2000–2013 välisenä aikana noin 5000 henkeä. Hämeenlinnan kasvu perustui ensisijaisesti maan sisäiseen muuttoliikkeeseen. (*Elinvoimaohjelma – Hämeenlinna 2014–2020. Hämeenlinnan kaupunki.*)

Kiistalan alueella (Hämeentien ja Paavo Cajanderin kadun varsilla) asuu hieman vajaa 800 asukasta. Suunnittelualueella asuu vain muutamia asukkaita aseman yläkerassa olevissa asunnoissa.

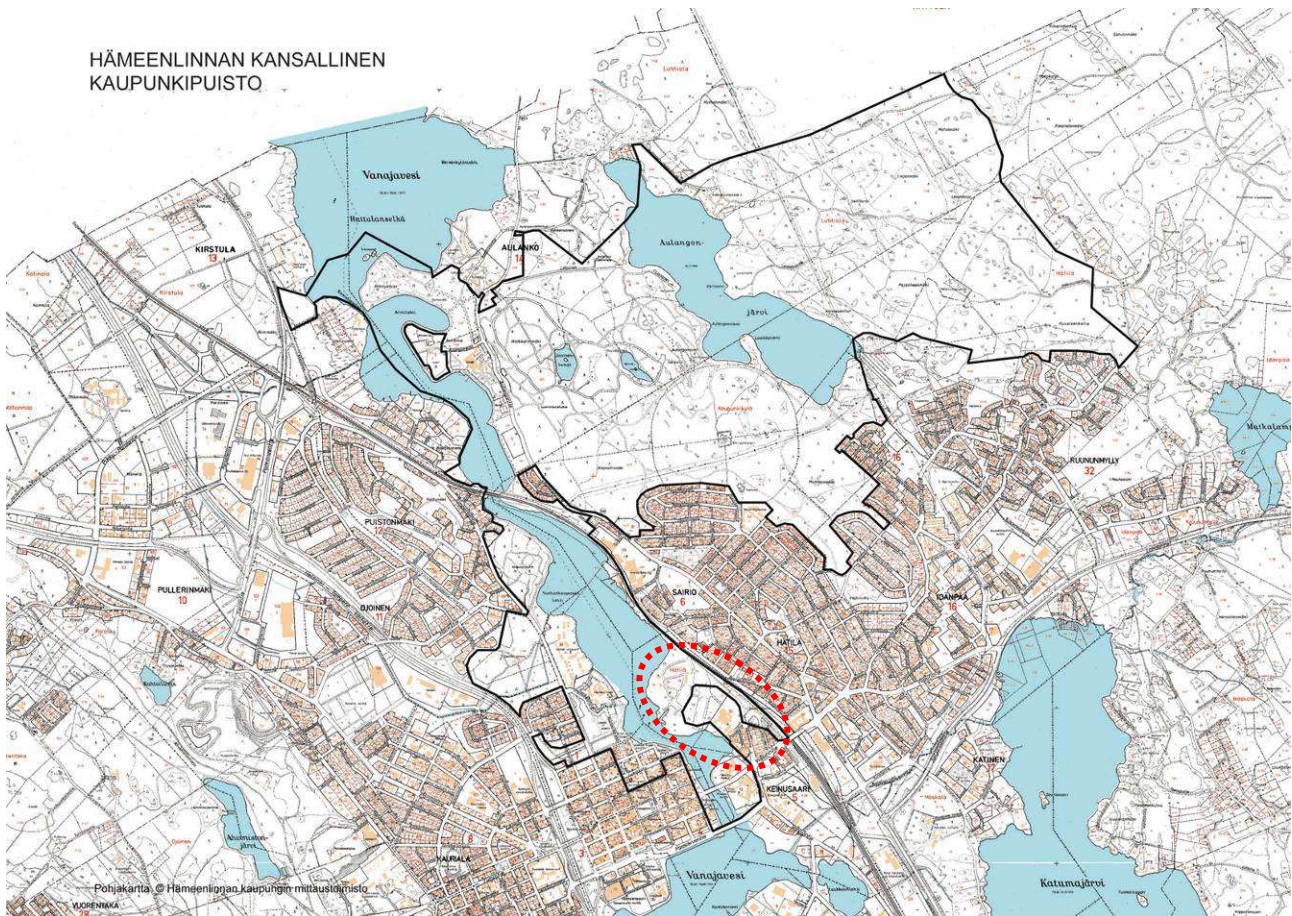
3.1.8 Virkistys

Ranta-alueet ja rautatieympäristö puistoineen kuuluu kansalliseen kaupunkipuistoon. MRL:n 68 §:ssä määritetään kansalliselta kaupunkipuistolta edellytettävät fyysisen ympäristön erityispiirteet seuraavasti: *”Kaupunkimaiseen ympäristöön kuuluvan alueen kulttuuri- ja luonnonmaiseman kauneuden, luonnon monimuotoisuuden, historiallisten ominaispiirteiden tai siihen liittyvien kaupunkikuvallisten, sosiaalisten, virkistyksellisten tai muiden erityisten arvojen säilyttämiseksi ja hoitamiseksi voidaan perustaa kansallinen kaupunkipuisto.”* (MRL 68 §)

Hämeenlinnan kansallisen kaupunkipuiston erityismerkitys on määritelty seuraavasti: *”Hämeenlinnan kansallinen kaupunkipuisto on Suomen historian ja suomalaisen luonnon ”näyteikkuna”. Se kertoo havainnollisesti Suomen sivistyksellisestä, taloudellisesta ja sosiaalisesta kehityksestä sekä kulttuurisista virtauksista. Luonnonympäristössä on sekä erämaa-Suomen, vauraan kulttuuri-Suomen että runebergiläistopeliaanisen maisemaihanteen elementtejä.”*

Varikonniemi ja rautatieympäristö on otettu mukaan kansalliseen kaupunkipuistoon moninaisen rakennetun kulttuuriympäristön, muinaismuistojen ja muiden historiallisten ominaispiirteiden ja kaupunkiluonnon arvojen takia. Varikonniemi ja ranta-alueiden viheralueet kuuluvat viheralueiden jatkumoon Verkatehtaalta aina Aulangol-

le asti. Rautatieasema parantaa kansallisen kaupunkipuiston saavutettavuutta. Kansallista kaupunkipuistoa on käsitelty kaavan ehdotusvaiheessa laaditussa erillisessä Kulttuuriympäristöanalyysissä ja maisema- ja kulttuuriympäristövaikutusten arvioinnissa (Hämeenlinnan kaupunki, 2016).



Kuva 22. Kansallisen kaupunkipuiston rajausta mustalla ja suunnittelualueen likimääräinen sijainti osoitettu punaisella katkoviivaympyrällä.

Varikonniemessä on runsaasti aktiivisessa virkistyskäytössä olevia ulkoilureittejä ja se kuuluu osaksi rantareitistöä. Lähin uimapaikka on Sairion uimapaikka rantareitin varrella. Koirien uittopaikka sijaitsee Varikonniemen kärjessä. Rantareitin varrella on myös soutuveneiden maallevetopaikka. Hotelli Vaakunan edessä on laivalaituri ja vierasvenelaituripaikkoja. Talvisin sääolosuhteista riippuen Hotelli Aulangon ja Hotelli Vaakunan välillä on noin 3,2 km pituinen jäälätkä.

3.1.9 Tekninen huolto

Suunnittelualueella on rakennettua vesihuoltoverkostoa Saarioisten tehtaan ympärillä ja rautatieympäristössä (kartta jäljempänä). Vanajan rannassa lähellä laitureita on jätevesipumppaamo. Suunnittelualue sijaitsee lähellä Vanajaveden rantaa, jonka alin suositeltava rakentamiskorkeus on 81,3 m (N2000-korkeusjärjestelmässä).

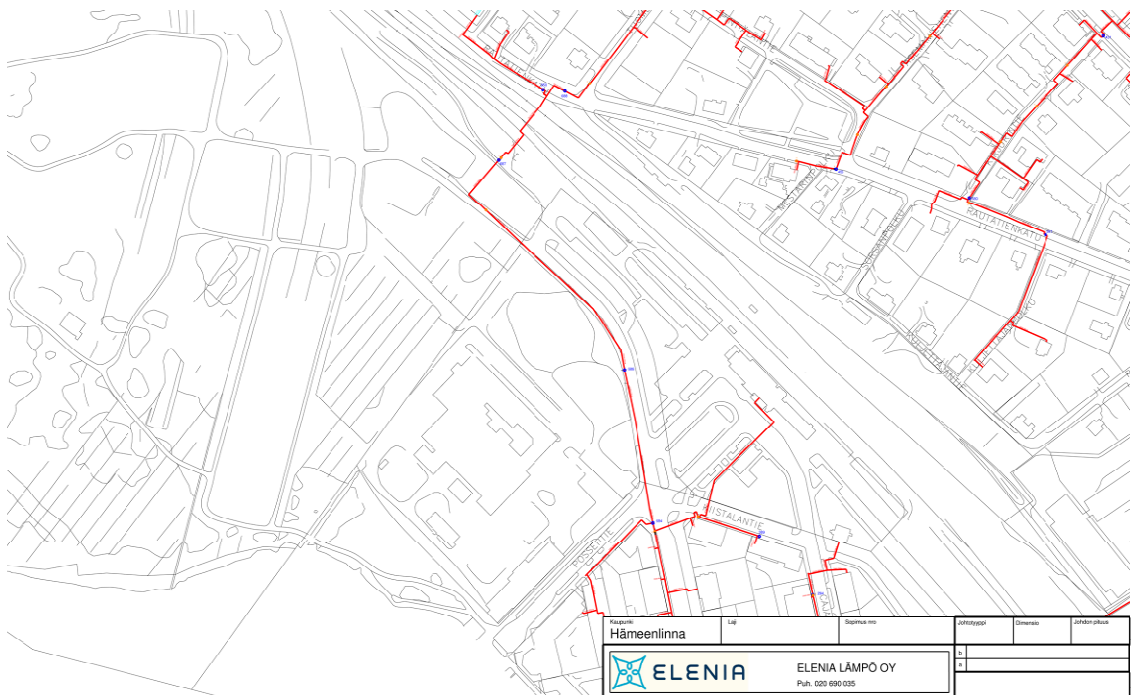
Vanajaveden pinta ja alueen tasaisuus on haaste alueen hulevesien hallinnalle. Posentien sadevesiviemärien kapasiteetti on rajallinen Vanajaveden pinnan tasosta johtuen. Varikonniementieltä katujen kuivatusvesiä johdetaan asuntokatua pitkin ja korttelin 57 läpi Mensanpuistoon ja toisaalta Mensanaukion kautta Mensanpuistoon. Asemakaavan toteutuessa on tarpeen tehdä ojan levennykset Mensanpuistoon hulevesien määrällisen ja laadullisen hallinnan takia.

Suunnittelualueella on kaukolämpöverkon johtoja mm. Hämeentien länsilaidalla, Kiis-
talantien ja Possentien varsilla sekä asemapuistossa ja aseman edustalla (kartta jäl-
jempänä).

Saarioisten korttelin luoteisreunalla on ilmajohto (20 kV). Vanajan alitse on tietoliik-
kennekaapeli yhteys Saarioisten ja kaupungin kiinteistöjen rajaa myöten pohjoiseen.
Molemmat korvataan maakaapeleilla alueen toteutuksen yhteydessä.



Kuva 23. Ote vesihuoltokartasta. Sadevesiviemärit vihreällä, vesijohtot sinisellä ja jäteve-
siviemärit punaisella.



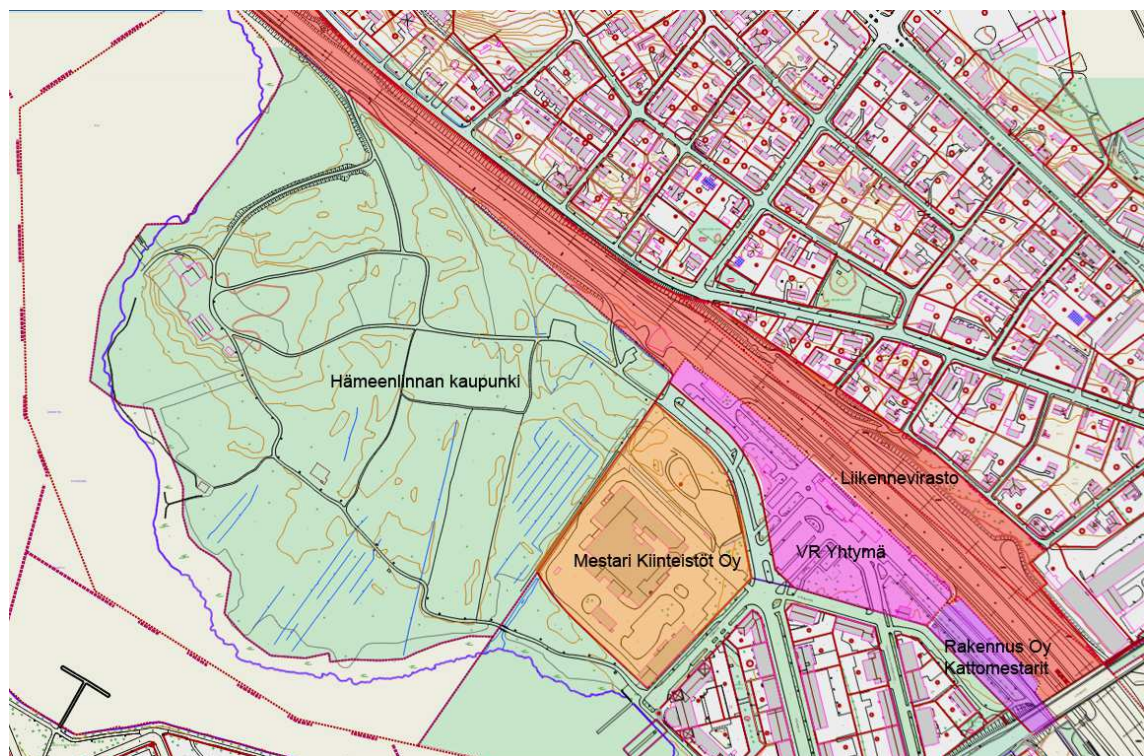
Kuva 24. Kaukolämpöverkon johtokarttaote (Elenia Lämpö Oy, 2015).

3.1.10 Maanomistus

Suunnittelualue on osittain kaupungin omistuksessa. Mestari Kiinteistö Oy omistaa Saarioisten tehdasalueen. YIT Rakennus Oy on tehnyt esisopimuksen Mestari Kiinteistö Oy:n osakekannan kaupasta ja sopimuksessa Mestari Kiinteistö Oy on valtuuttanut YIT:n käymään maanomistajan puolesta asemakaavan ja maankäyttösopimukseen liittyvät neuvottelut sekä solmimaan edellä mainitut sekä tarvittavat muut sopimukset. Hämeenlinnan kaupunginhallitus on hyväksynyt Asemanseudun kehittämistä ja ns. Saarioisten aluetta koskevan, Hämeenlinnan kaupungin ja Mestari Kiinteistöt Oy:n välisen puitesopimuksen kokouksessaan 17.6.2013 (§ 26).

Kaupunki ja yksityinen maanomistaja laativat erillisen maankäyttösopimuksen asemakaavan valmistelun yhteydessä.

Rata-alueen omistaa Liikennevirasto, muut rautatieympäristön alueet VR Yhtymä Oy lukuun ottamatta punatiilistä makasiinirakennusta ja sen läheistä puistoa, jonka omistaa Rakennus Oy Kattomestarit.



Kuva 25. Suunnittelualueen maanomistusolot.

3.1.11 Liikenne

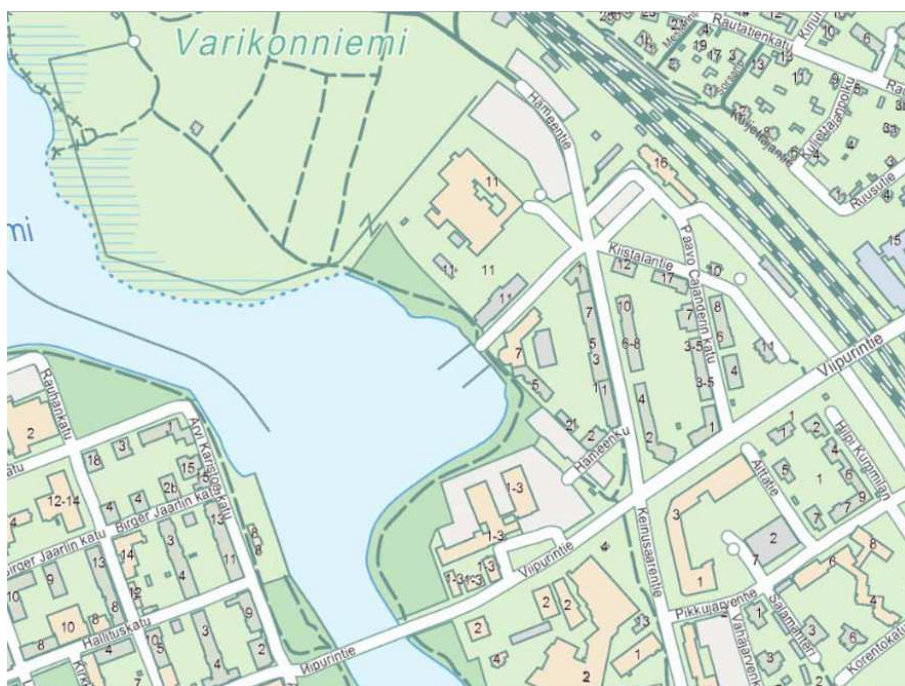
Alueelle on laadittu liikenneselvitys asemanseudun kehittämisestä pidettyä arkkitehtikutsukilpailua varten vuonna 2013: *Hämeenlinnan asemanseudun kehittäminen, Liikenneselvitys. Sito Oy, 12.11.2013. Juha Mäkinen ja Anna Korpinen*. Liikenneselvityksestä käyvät ilmi alueen keskeisimmät liikenteelliset vaikutukset sekä liikenneverkon jäsentäminen ja liikenteelliset tarpeet. Lisäksi kaavatyön aikana laadittiin *Hämeenlinnan asemanseudun asemakaavan liikenneselvitys (Sito Oy, 3.7.2015)*.

Rautatieasema on merkittävä liikenteellinen solmukohta. Alueen saavutettavuus on hyvä Hämeenlinnan keskustan läheisyydessä, erinomaisten paikallisten bussiyhteyksien ja Helsinki–Tampere -pääradan varressa. Linja-autoliikenteen osalta Hämeenlinnan rautatieaseman ympäristössä on kaupungin paras palvelutaso, sillä kaupunkiliikenteen 15 linjasta 14:sta reitti kulkee aseman pysäkin kautta. Junamatka Helsinkiin kestää noin 60 min ja tarjontaa on 30 vuoroa/vrk. Junamatka Tampereelle kestää

noin 40 min ja tarjontaa on noin 25 vuoroa/vrk. (Hämeenlinnan asemanseudun kehittäminen, Liikenneselvitys. Sito Oy, 12.11.2013. Juha Mäkinen ja Anna Korpinen.)

VR Yhtymältä saadun tiedon mukaan Hämeenlinnan saapuvien ja lähtevien matkustajien määrä vuonna 2014 oli 841 709. Kausi- ja sarjalipulla matkustavia on normaali arkena Hämeenlinnasta Helsingin suuntaan päivästä riippuen noin 500–720 henkilöä ja Hämeenlinnasta Tampereen suuntaan noin 110–140 henkilöä. Hämeenlinna saapuvien kausi- ja sarjalippulaisten määrä on normaali arkena Helsingin suunnasta noin 130–190 henkilöä ja Tampereen suunnasta noin 130–150 henkilöä. (VR Yhtymä Oy, Tilasto 13.10.–17.10.2014 väliseltä ajalta.)

Suunnittelualue tukeutuu liikenteellisesti Hämeentiehen ja Paavo Cajanderin katuun. Hämeentien molemmat puolet on yhdistetty jalankulku- ja pyörätie. Hämeentie on alueen kevyen liikenteen verkon pääreitti. Pääkatuina Hämeentie ja Paavo Cajanderin katu ovat myös merkittäviä joukkoliikenteen yhteyksiä. Muuhun katuverkkoon Hämeentie ja Paavo Cajanderin katu liittyvät keskustan pääkadun Viipurintien kautta. Viipurintien liittymässä on valo-ohjaus. Kävelyn ja pyöräilyn yhteyksien kannalta tärkeä on asemarakennuksen pohjoispuolinen alikulku Hätilään radan itäpuolelle ja Varikonniemen reitit kohti Aulankoa ja Sairiota. (Hämeenlinnan asemanseudun kehittäminen, Liikenneselvitys. Sito Oy, 12.11.2013. Juha Mäkinen ja Anna Korpinen.)



Kuva 26. Nykyinen katuverkko. (Kuva: Sito Oy 11/2013)

Liikennemäärät ja maankäytön muuttumisen aiheuttama liikennetuotos

Hämeentien keskivuorokausiliikenne on noin 5 400 ajon./vrk Viipurintien päässä. Viipurintien on huomattavasti vilkkaampi liikennemäärän ollessa noin 17 400 - 21 400 ajon./vrk ja Keinusaarentien liikenne on noin 12 800 ajon./vrk. Iltahuipputunnin aikana Hämeentien liikennemäärä on noin 550 ajon./h, Viipurintien liikennemäärä 1 400 - 1 800 ajon./h ja Keinusaarentien liikennemäärä noin 1 100 ajon./h.

Alue katsotaan sijoittuvan Hämeenlinnan keskustan reunavyöhykkeen ja joukkoliikennevyöhykkeen rajalle. Lisäksi alueelta sijainti Hämeenlinnan rautatieasema vieressä laskee henkilöauton kulkutapaosuutta ja on merkittävästi pienempi, kuin Hämeenlinnassa keskimäärin.

Liikennetuotoksen laskenta perustuu *Liikennetarpeen arviointi maankäytön suunnittelussa* -ohjeeseen sekä annettuihin kerrosalatietoihin (asumista 62000 k-m² ja liiketiloja 900 k-m²). Asumisen osalta arvioitiin, että yksi asukas tekee keskimäärin 2,31 matkaa päivässä ja henkilöauton kulkutapaosuus on 54 %. Lisäksi alueella tehdään 22 % erilaisia vierailumatkoja. Asumisen liikennetuotos alueelta 1 on noin 640 matkaa/vrk ja yhteensä noin 1300 matkaa/vrk. 400 k-m² kokoisen päivittäistavarakaupan liikennetuotokseksi on arvioitu 500 ajon./vrk, joka on osittain samaa liityntä- tai asukasliikennettä. Muiden liiketilojen aiheuttama liikennetuotos on vähäinen.

Oletusten mukaan alueen matkatuotokseksi tulee alueen rakentumisen jälkeen noin 1 800 ajon./vrk. Iltahuipputunnin osuus on noin 11 % vuorokausiliikenteestä. Uusien alueiden rakennuttua niistä syntyvä lisäliikennetuotos iltahuipputunnin aikana on noin 250 ajon./h. Tästä 170 ajon./h aiheutuu asumisen ja päivittäistavarakaupan lisärakentamisesta ja 80 ajon./h liityntäpysäköintipaikkojen määrän kasvusta. Hämeentien iltahuipputunnin liikennemäärä kasvaa lähes 50 %, mutta vaikutus muiden katujen liikennemääriin on vähäinen. Iltahuipputunnin liikennetuotoksesta noin 55 % on saapuvaa ja noin 45 % lähtevää.

(Hämeenlinnan asemanseudun kehittäminen, Liikenneselvitys. Sito Oy, 12.11.2013. Juha Mäkinen ja Anna Korpinen.)

Pysäköinti

Aseman ympäristössä on yhteensä noin 320 autopaikkaa, joista noin 200 ap on Saarioisten tontin pysäköintikentällä. Pysäköinti on maksutonta.

Polkupyöräpaikkoja on noin 250 ja niiden käyttöaste ylittää 100 %.

(Hämeenlinnan asemanseudun kehittäminen, Liikenneselvitys. Sito Oy, 12.11.2013. Juha Mäkinen ja Anna Korpinen.)



Kuva 27. Kuva asemalta asemapuiston suuntaan etelään. Aseman ympäristössä on laajoja ajoratoja ja kevyen liikenteen kulku on turvatonta.

3.1.12 Ympäristön suojelu ja ympäristöhäiriöt

Liikenne melu- ja tärinä

Suunnittelualueeseen kuuluu rata-alueita, joten alueesta laadittiin kaavatyön aikana melu- ja tärinäselvitys (Promethor Oy, 2015).

Laaditun meluselvityksen mukaan laskennan perusteella melutason alittaa ennustetilanteessa valtioneuvoston päätöksen mukaiset melutasojen ohjearvot päivällä 55 dB(A) ja yöllä 45 dB(A) kaikkien suunniteltujen asuinrakennusten piha-alueilla. Laskennan perusteella päiväajan keskiäänitaso alittaa 55 dB(A) myös päiväkodin piha-alueella, puistoalueilla ja järven rantaan suunnitelluilla leikki-, liikunta- ja oleskelu-alueilla.

Julkisivun ääneneristävyysvaatimus on suurimmillaan 32 dB(A) lähimpänä rautatietä olevien asuinrakennuksien ja päiväkodin rautatien puoleisilla julkisivuilla.

Päiväajan ohjearvon 55 dB(A) täyttymiseksi osa parvekkeista tulisi lasittaa. Äänita-soero vaatimus on suurimmillaan 9 dB(A). Riittävä äänenvaimennus saavutetaan pääosalla parvekkeita normaalilla raollisella lasituksella. Minkään parvekkeen ääneneristävyysvaatimus ei ole niin suuri, että se olisi teknisesti mahdollon saavuttaa.

Julkisivuun kohdistuva päiväajan keskiäänitaso alittaa laskennan perusteella 65 dB(A) kaikilla julkisivuilla, joten asuinhuoneistojen sijoitteluun tai suuntaamiseen ei ole tarpeen antaa määräyksiä.

Lisätietoja laaditusta melu- ja värinäselvityksistä:

- Tie- ja raideliikennemeluselvitys, Asemanseudun asemakaava ja asemakaavan muutos, Hämeenlinna. Promethor, 11.5.2015.
- Raideliikenteen värinä- ja runkomeluselvitys, Asemanseudun asemakaava, Hämeenlinna. Promethor, 22.5.2015.

Mahdolliset pilaantuneet maa-alueet

Koska kyse on osittain aikaisemmin teollisuuskäytössä olleesta alueesta ja sen käyttötarkoituksen muutoksesta, suunnittelualueelta tutkitaan tarvittavilta osin mahdolliset pilaantuneet maa-alueet.

Maa-alueiden pilaantuneisuutta tutkittiin kesällä 2015 (Ramboll Finland Oy) kymmenestä koekuopasta ja 40 kairauspisteestä. Lisäksi arkeologisen esiselvityksen kairauksen yhteydessä otettiin näytteet 10 pisteestä keuhällä 2015. Haitta-ainepitoisuuksia tai maaperän laatua rakennusten alla ei tutkittu, ne selvitetään rakennusten purkamisen tai peruskorjauksen yhteydessä.

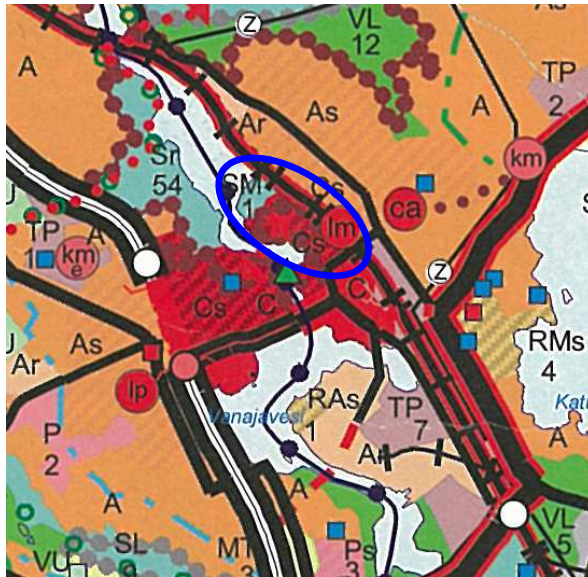
Alueella ei todettu tehdyissä tutkimuksissa laajempaa yhtenäistä pilaantumaa maaperässä. Alueelta havaittiin merkkejä maaperän pilaantuneisuudesta yhteensä neljässä pisteessä: nykyisellä pysäköintialueella kahdessa pisteessä (KK22; sinkki, lyijy, kupari ja kadmium sekä toisessa pisteessä P40; lyijy, bentos(a)pyreeni, kupari). Pysäköintialueen haitta-aineet ovat voineet joutua maaperään esimerkiksi täyttömaa-aineksen mukana, jonka vuoksi alueella ei ole tutkimusten mukaan havaittavissa yhtenäistä pilaantumaa, joka olisi syntynyt alueella olleen toiminnan seurauksena. Mensan teollisuusrakennuksen eteläkulmassa ja autotalli-asuinrakennuksen (rantamakasiinin) kaakkoispuolella havaittiin jatkotutkimuksissa laajempaa pilaantuneisuutta. Lievästi pilaantuneen maamassan määräksi on arvioitu koekuopan P43 ja pisteiden P107-109 alueella noin 1 600 m³, eli noin 2 500 tonnia.

3.2 Suunnittelutilanne

3.2.1 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat

Maakuntakaava

Valtioneuvosto vahvisti voimassa olevan Kanta-Hämeen maakuntakaavan 28.6.2006. Kanta-Hämeen maakuntakaavassa suunnittelualue on pääasiassa *Keskustatoimintojen aluetta, jolla arvokasta rakennettua kulttuuriympäristöä (Cs) ja muinaismuistoaluetta (SM 1)*. Lisäksi maakuntakaavassa on osoitettu *Kansallisen kaupunkipuiston alue (ruskea palloviiva), joukkoliikenne- tai matkakeskuksen kohdemarkintä (lm) ja merkittävästi parannettava päärata*.



Kuva 29. Ote Kanta-Hämeen maakuntakaavasta (vahv. 2006). Suunnittelualueen likimääräinen sijainti on osoitettu sinisellä soikiolla.

Hämeen maakuntavaltuusto päätti 23.11.2015 käynnistää maakuntakaavan kokonaisuudistuksen ja maakuntakaava 2040 laatimisen. Maakuntakaava laaditaan Hämeen liiton alueelle Kanta-Hämeen maa-kuntaan. Maakuntakaava laaditaan kokonaiskaavana. Astuessaan voimaan se korvaa Kanta-Hämeen nykyisen maakuntakaavan ja voimassa olevat vaihemaakuntakaavat. Tavoitteena on, että maakuntakaavan 2040 luonnos valmistellaan vuoden 2016 aikana ja maakuntakaavaehdotus valmistellaan vuoden 2017 aikana.

Maakuntavaltuusto hyväksyi 11.6.2012 1. vaihemaakuntakaavan ja se vahvistettiin Ympäristöministeriössä 2.4.2014. Suunnittelualueen osalta 1. vaihemaakuntakaavan sisältö on samankaltainen kuin aiemmin vahvistuneen maakuntakaavan sisältö. Ensimmäisessä vaihemaakuntakaavassa suunnittelualue on *Keskustatoimintojen aluetta, jolla arvokasta rakennettua kulttuuriympäristöä (Cs, 738)*. Keskustatoimintojen alueen luoteispuolella on kiinteä muinaisjäännös. Kansallisen kaupunkipuiston raja on osoitettu 1. vaihemaakuntakaavassa pistekatkoviivalla. Rautatie on merkitty *merkittävästi parannettavana päätatana*.

Lisäksi 1. vaihemaakuntakaavassa Hämeenlinna kuuluu kehitettävän liikennekäytävän HHT -vyöhykkeeseen, joka on päätatana ja kolmostiehen tukeutuva liikennekäytävä.

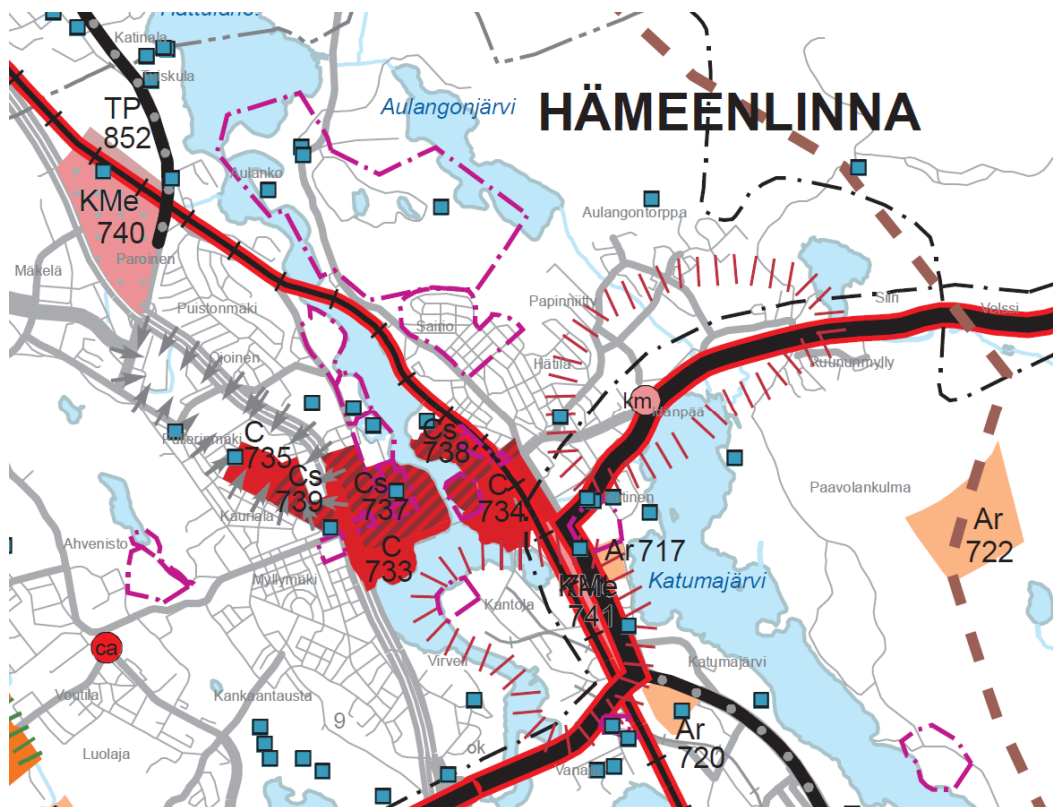
Merkinnällä on osoitettu valtakunnallisen ja maakunnallisen kehittämisen kannalta tärkeimmät kehityskäytävät. Asutustaaajamien, seutukeskusten palveluvyöhykkeiden ja liikenneverkon kehittäminen on näiden liikennekäytävien varrella kytketty toisiinsa.

Tällä kytkennällä pyritään ohjaamaan pääosa uudisrakentamisesta kehitettävän joukkoliikenteen toiminta-alueelle.

Asumisen keskittäminen radanvarsien pysäkkipaikoille ja maantieliikenteen joukkokuljetuksen vaihtopaikoille on osa Kanta-Hämeen pyrkimystä luoda hiilineutraalia yhdyskuntarakennetta, jossa radanvarsille luotavat junapysäkkeihin tai muihin julkisiin kulkuneuvoihin tukeutuvat asumismuodot tarjoaisivat kohteittain vähintään 5000 ihmisen asuinpaikkoja, jolloin esim. paikallisjunien käyttö olisi kannattavaa ja yhdyskuntarakenteen keskitetyistä järjestelmistä saatava hyöty olisi kohtuullisen suuri.

Helsinki-Hämeenlinna-Tampere -vyöhyke (HHT) on valtakunnallisesti tärkeä kehittämiskäytävä ja ylimaakunnallinen kehittämisalue, joka Kanta-Hämeessä käsittää Riihimäen ja Hämeenlinnan kaupunkien sekä Hattulan, Lopen, Hausjärven ja Janakkalan kuntien alueet. Vyöhyke rakentuu taajamien muodostamasta nauharakenteesta.

Valtatie 3:n ja pääradan ympäristön kehittämissuositus (HHT): Vyöhykettä tulee kehittää laajana yhteistyönä ympäristöltään vetovoimaisen asumisen ja logistiselta sijainniltaan kilpailukykyisen elinkeinotoiminnan sijoittumista suosivasti päärataan ja 3-moottoritiehen tukeutuen. Liikennejärjestelmiä tulee kehittää kokonaisuutena ottaen huomioon joukkoliikenteen tarpeet keskusasemien, matkakeskusten ja joukkoliikenteen vaihtopaikkojen palvelutason kehittämiseksi. Kaupunki- ja kuntakeskuksia sekä asemanseutuja tulee kehittää korkean palvelutason alueina. Harvialan ja Monnin alueilla tulee pitkällä tähtäimellä varautua taajama-alueiden kehittämistarpeisiin. Vyöhykkeen kulttuuri- ja luonnonympäristöön liittyviä vahvuuksia tulee hyödyntää asumisessa ja matkailussa. Alueiden suunnittelussa on otettava huomioon pääradan välityskyvyn lisääminen neliraiteiseksi ja sekä huomioitava mahdollisuus toteuttaa valtatie 3:n moottoritie 3+3 kaistaisena.



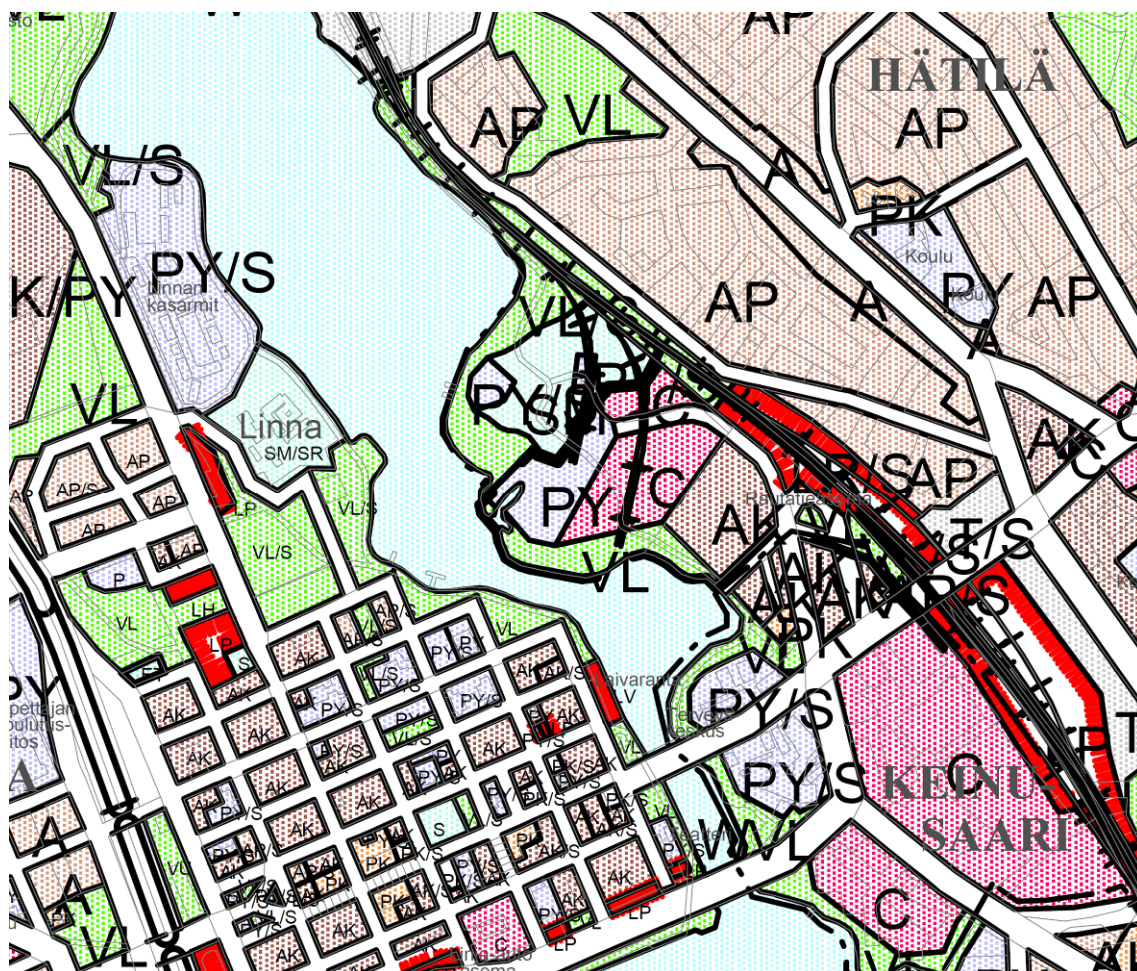
Kuva 30. Ote vaihemaakuntakaavasta 1 (vahv. 2.4.2014). Suunnittelualueen likimääräinen sijainti on osoitettu sinisellä soikiolla.

Hämeen Liitossa on käynnistynyt 28.11.2011 Kanta-Hämeen 2. vaihemaakuntakaavan laatiminen. Tulevassa vaihemaakuntakaavassa keskitytään erityisesti liikenteen ja luonnonvarojen aihealueisiin. 2. vaihemaakuntakaava on hyväksytty maakuntavaltuustossa 1.6.2015 ja toimitettu vahvistettavaksi ympäristöministeriöön. Suunnittelualueelle ei ole kohdistettu merkintöjä.

Yleiskaava

Kaupunginvaltuusto hyväksyi suunnittelualueutta koskevan yleiskaavan 19.6.1991. Hämeen lääninhallitus vahvisti kaavan 31.1.1992. Lääninhallituksen vahvistama osayleiskaava on ohje asemakaavan laatimiselle.

Hämeenlinnan keskustan osayleiskaavassa alueella on merkinnät AK, *kerrostalovaltainen alue* ja C *keskustatoimintojen alue*. Lisäksi C-alueiden läpi on osoitettu pistoraide kohti Vanajaveden rantaa. Varikonniemeen sijoittuu myös *julkisten palvelujen ja hallinnon aluetta* (PY), *muinaismuistoaluetta* (SM) ja *lähivirkistysaluetta* (VL). Osalla alueista on /s- merkintä, *alue, jolla ympäristö säilytetään*. Varikonniemen osalta kaava on oikeusvaikutteinen (PY/s, SM, VL/s). Pääosa suunnittelualueesta kuuluu *selvitysalueeseen* (se), jonka maankäyttö ratkaistaan erikseen järjestettävän aatekilpailun perusteella.



Kuva 31. Ote yleiskaavojen yhdistelmästä (Hämeenlinnan kaupunki, v. 2008).

Asemakaava

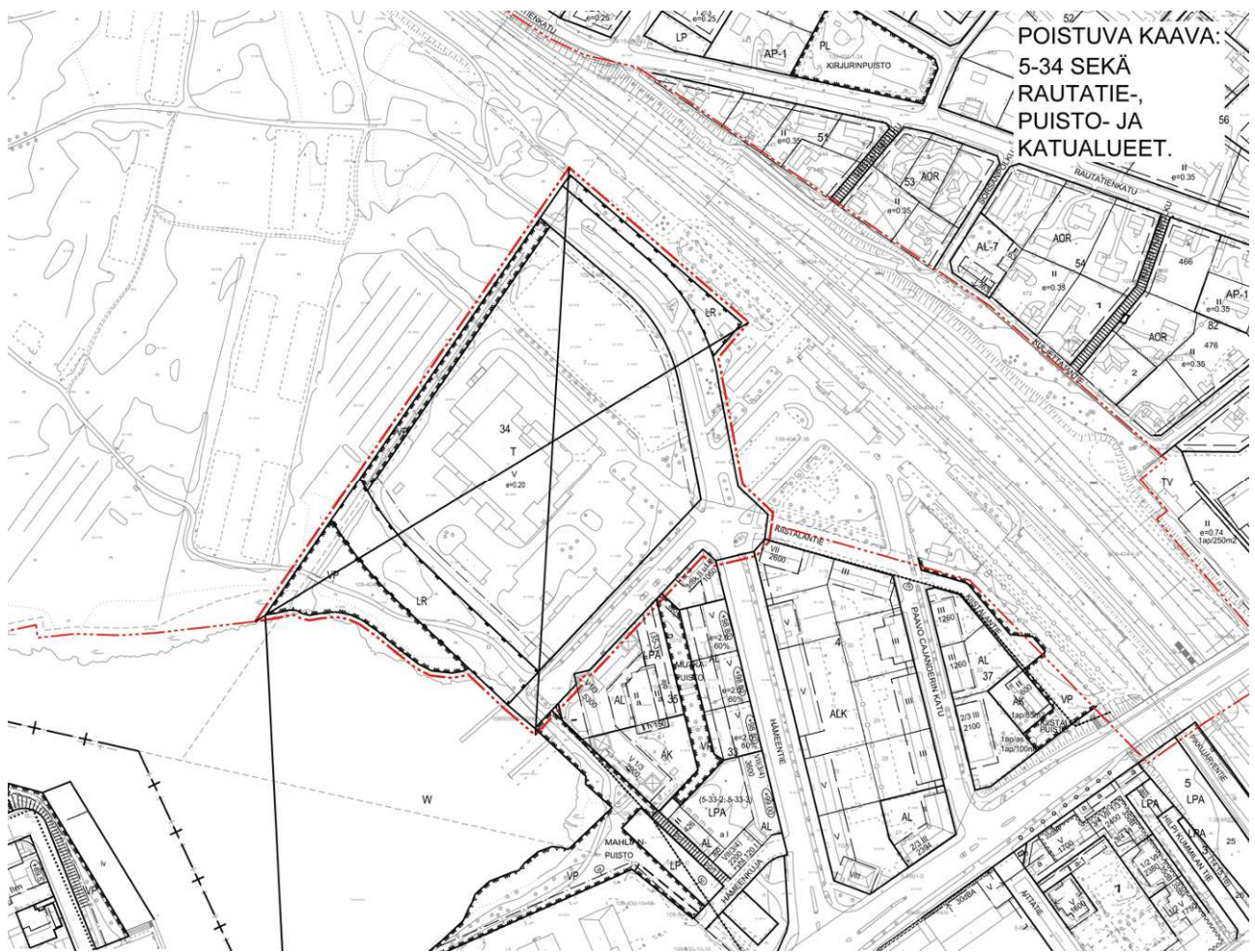
Suunnittelualueesta suurin osa on ennestään asemakaavoittamatonta (26,88 ha). Asemakaavaa muutetaan noin 5,28 ha alueella. Alueella on voimassa useita eri aikaan laadittuja asemakaavoja (edessä oleva kaavan numero vastaa alla olevalla kartalla olevia kaavanumeroita):

- 109 435, vahv. 30.7.1964: Mensan puisto ja rautatiealuetta (LR) Vanajan rannassa
- 109 891, vahv. 11.9.1972: Hämeentien katualue ja rautatiealuetta (LR) pohjoisosassa
- 109 1506, vahv. 9.10.1981: virkistysaluetta Mensan korttelin luoteisrajalla ja Possentien katualuetta ja sen varressa olevaa virkistysaluetta
- 109 1751, vahv. 10.9.1984: kortteli 34 (Mensa/Saarioinen)
- 109 1902, vahv. 8.12.1987 (Possentien katualue)



Kuva 32. Voimassa olevien asemakaavojen numerot, asemakaavaa muutetaan punaisella katkoviivalla osoitetulla alueella.

Mensan (Saarioisten) kortteli 34 on asemakaavassa osoitettu teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueeksi (T-2), tontille saa sijoittaa enintään 2 asuntoa. Korttelialueen suurin sallittu kerrosluku on viisi (V) ja tehokkuusluku $e=2.0$, mikä vastaa rakennusoikeutta noin 60 000 k-m². Tontin pinta-alasta 50 % saa käyttää rakentamiseen.

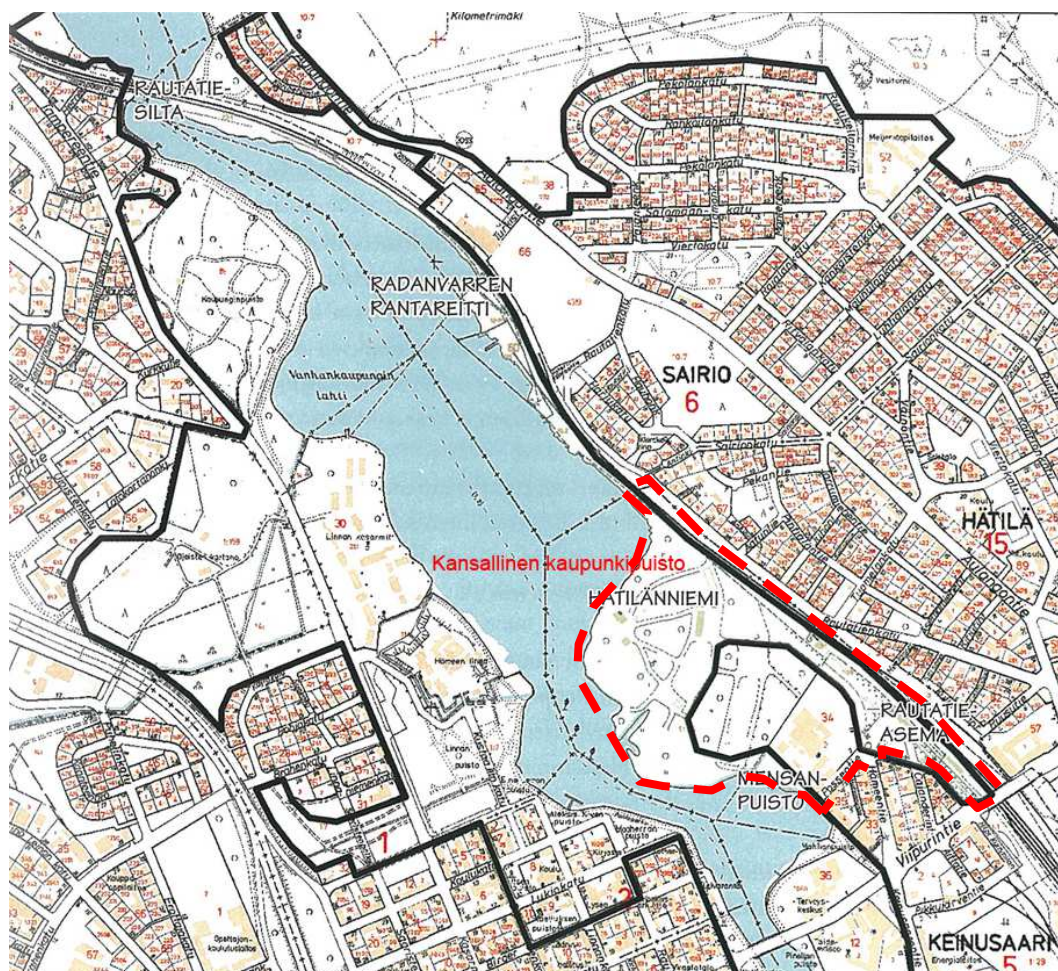


Kuva 33. Ote ajantasa-asemakaavasta (Hämeenlinnan kaupunki). Pääosa suunnittelualueesta on ennestään asemakaavoittamatonta.

Kansallinen kaupunkipuisto

Varikonniemi (Hätälänniemi), Mensanpuisto ja rautatieympäristö ovat osa kansalliseen kaupunkipuistoon kuuluvaa kohdetta 4. Asemanseutu ja radanvarsialueet.

Hämeenlinnan kansalliseen kaupunkipuistoon kuuluvan alueen kaavoituksessa ja muussa alueeseen vaikuttavassa suunnittelussa ja päätöksenteossa on otettava huomioon puistoa koskevat, hoito- ja käyttösuunnitelmassa annetut määräykset, jotka on hyväksytty kaupunginvaltuustossa toukokuussa 2002 ja vahvistettu ympäristöministeriössä 13.5.2003.



Kuva 34. Kansallisen kaupunkipuiston rajausta koskee osin myös suunnittelualuetta. Suunnittelualan likimääräinen sijainti on osoitettu kuvassa punaisella katkoviivalla. Rakentamiseen tavoiteltu alue on pääosin kaupunkipuiston rajauksen ulkopuolella.

Hämeenlinnan kansallisen kaupunkipuiston hoito- ja käyttösuunnitelman viheralueiden vyöhykejaossa asemanseutu on osoitettu rakennetuksi viheralueeksi, liikenneväylien ja katujen ympäristöksi ja Varikonniemen muinaisjäännösalueeksi.

Hoito- ja käyttösuunnitelman mukaan alueiden hoito, kehittäminen, muutos- ja korjausrakentaminen toteutetaan siten, että

- Yksittäisten kohteiden merkittäviä omaleimaisia, arkkitehtonisia, maisemallisia ja historiallisia arvoja vaalitaan.
- Rakenteiden sijoittamisessa, rakennusmateriaaleissa ja työtavoissa huomioidaan alueen erityisluonne.
- Maisemassa merkittävien kujanteiden asema säilytetään ja niiden uudistuminen jaksotetaan pitkälle aikavälille.

- *Ranta-alueilla ylläpidetään ja kehitetään ympäristön arvoista maisemakuvaa sekä monimuotoista ja elinvoimaista kasvillisuutta ja turvataan asukkaiden ulkoilumahdollisuudet sekä kevyen liikenteen yhteydet. Alueille saa osoittaa yleiseen ulkoilu- ja virkistyskäyttöön tarkoitettuja ja alueen luonteeseen sopivia toimintoja.*
- *Välttämättömien liikenne-, katu- ja rautatiealueiden rakentaminen tulee sopeuttaa ympäristöönsä ottaen huomioon alueen erityislaatu.*

Hoito- ja käyttösuunnitelmassa on esitetty seuraavia toimenpiteitä koskien suunnittelualueelle sijoittuvia asemanseudun ja radanvarren alueita:

- varautuminen junaliikenteen kasvun myötä kolmannen linjaraiteen rakentamiseen nykyisten raiteiden itäpuolelle
- pysäköintipaikkojen riittävyys rautatieasemalla selvitetään, pysäköintiratkaisut sovitaan ympäristöön mahdollisimman hienovaraisesti
- alueen ikääntyneiden lehmuskujien uusimiseksi laaditaan suunnitelma, periaatteena on alueen vehreän ja omaleimaisen ilmeen sekä historiaan perustuvien puukujien säilyminen myös jatkossa
- Hätilänniemen tuleva käyttö vaikuttaa koko tähän osaan kansallista kaupunkipuistoa, joten ratkaisuihin on katsottava puistorajan yli. Tavoitteena on saada Hätilänniemen arkeologiset kaivaukset jatkumaan ja jo tehtyjen löytöjen tutkiminen uudelleen käyntiin. Ympäristön vaalimista koskeva tavoite sekä luonto- että kulttuurihistoriallisesti merkittävänä alueena on edelleen tarpeen.
- Varikonniemellä on käyttämättömiä mahdollisuuksia sekä ohjattuna että omatoimisuutena virkistys- ja ulkoilualueena. Jäljellä olevat rakennukset kunnostetaan muinaismuistialueelle sopiviin toimintoihin.
- Kevyen liikenteen rantareitin kehittämistä kulttuurimaisemassa aseman ja Aulangon välillä jatketaan. Lähtökohtana ovat maisematekijät, luonnonmukaiset ja monimuotoiset kasvustot hyödyntäen alueen maaperäoloille ja kulttuuritaustalle ominaista lajistoa sekä ekologisesti ja taloudellisesti harkitut toteutus- ja hoitotavat.

(Hämeenlinnan kansallisen kaupunkipuiston hoito- ja käyttösuunnitelma, 2002.)

3.2.2 Muut suunnitelmat, päätökset ja selvitykset

Rakennusjärjestys

Kaupunginvaltuusto on hyväksynyt Hämeenlinnan kaupungin rakennusjärjestyksen 10.12.2012 ja se on tullut voimaan 24.1.2013. Rakennusjärjestystä noudatetaan asemakaavaa toteutettaessa siltä osin kuin asemakaava ei toisin määrää.

Rakennuskiellot

Alueella ei ole rakennuskielloja.

Pohjakartta

Pohjakartta täyttää kaavoitusmittauksista 23.12.1999 annetun asetuksen vaatimukset. Kartan koordinaattijärjestelmä on Euref-Fin/ETRS-GK25 ja korkeusjärjestelmä N2000.

Selvitykset

Suunnittelualue on monin tavoin kulttuurihistoriallisesti merkittävää aluetta, joten siitä on tehty laajasti erilaisia selvityksiä eri aikoina.

1. Kaava-aluetta koskevat aiemmin laaditut selvitykset

Rakennettu kulttuuriympäristö, maisema ja muinaisjäännökset

- Valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet, Arvokkaat maisema-alueet, maisematyöryhmän mietintö II, Ympäristöministeriö 66/1992
- Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt, www.rky.fi, Museovirasto, 2009
- Kyliä ja kortteleita, Hämeenlinnan ja Hattulan rakennuskulttuuriselvitys, 2003
- Marja Mikkola, Heli Jutila, Lauri Putkonen ja Sirkka-Liisa Seppälä: Vanajaveden laakson maisema, esihistoria, rakennettu kulttuuriympäristö ja luonto. Alueelliset ympäristöjulkaisut 245, 2001.
- Katariina Koskinen. Suomen historian tutkielma; Linnanniemestä Varikonniemeksi. Hämeenlinnan Hätilänniemen miljööön muuttuminen 1870-luvulta 1980-luvulle. Tampereen yliopisto, 1993.
- Mensan tehdaskiinteistö Hämeenlinnassa, Rakennushistoriallinen selvitys, raportti 30.5.2007, Tmi Lauri Putkonen
- Liha-Saariainen Oy, Hämeenlinnan tehdaskiinteistö, Kuntokatselmus, 18.11.2013, A-Insinöörit
- Varikonniemi: Useita aiemmin laadittuja arkeologisia kaivauksia ja niihin liittyviä kaivauskertomuksia 1984-1993 (Museovirasto, Muinaisjäännösrekisteri)
- Hämeenlinna Linnaniemi Hopearahojen löytöpaikan kaivaus 1895 Kaivaus 1895 (Museovirasto, Muinaisjäännösrekisteri)

Luontoselvitykset

- Varikonniemen kasvillisuuskartoitus 1998, Tapola Sara ja Jutila Heli, Ympäristöosaston julkaisuja 4, 1998
- Hämeenlinnan kuuden asemakaava-alueen viitasammakkoselvitys vuonna 2013, Faunatica Oy
- Hämeenlinnan asemakaava-alueiden lepakkoselvitys 2013 (Faunatica Oy)
- Hämeenlinnan asemakaava-alueiden linnustoselvitys 2013 (Faunatica Oy)

Liikenneselvitykset

- Hämeenlinnan asemanseudun kehittäminen, liikenneselvitys, 12.11.2013 (Sito Oy), tehdään tarkennuksia kaavatyön yhteydessä
- Hämeenlinnan keskustan liikennesuunnitelma, 2012 (Sito Oy)
- Hämeenlinnan keskustan pysäköintiratkaisut, 2013 (Sito Oy)
- EU-meluselvitykset 2012 – rautateiden meluselvitys, Liikennevirasto 2012
- Hämeen seudun lisäraiteet – tilantarvetarkastelu, esiselvitys, Pöyry 18.3.2010

2. Asemakaavatyön yhteydessä laadittavat selvitykset

- arkeologinen selvitys (esiselvitykset, kairaukset, koekaivaukset), Kulttuuriympäristöpalvelut Heiskanen & Luoto Oy
- liikenneselvitys (tarkennukset arkkitehtikutsukilpailua varten laadittuun selvitykseen), Sito Oy

- maisemaselvitys, Serum Arkkitehdit Oy
- rakennettavuusselvitys, Ramboll Finland Oy
- liikenteen melu- ja tärinäselvitys, Promethor Oy
- selvitykset mahdollisesti pilaantuneista maa-alueista, Ramboll Finland Oy
- kulttuuriympäristöanalyysi ja asemakaavan maisema- ja kulttuuriympäristövai-
kutusten arviointi (Hämeenlinnan kaupunki)
- rakentamistapaohje (Hämeenlinnan kaupunki)

Muiden erillisten selvitysten ja suunnitelmien tarpeellisuutta arvioidaan kaavatyön ai-
kana.

4. ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

4.1 Asemakaavan suunnittelun tarve ja käynnistäminen

Asemanseudun ja Varikonniemen alueen kehittäminen on ollut keskusteluissa ja suunnitelmissa eri aikoina aina C.A. Edelfeltin ajoista 1850-luvulta alkaen. Alue on ollut kaupungin omistuksessa vuodesta 1986, jonka jälkeen alueen kehittämisestä järjestettiin arkkitehtikilpailu 1990-luvun alussa. Maan sisäisessä muuttoliikkeessä on nähtävissä väestön keskittyminen Suomen kasvukäytävälle, jonka osa Tampere–Helsinki -akseli on. Kasvukäytävällä on Hämeenlinnan kaupungille strategista merkitystä. Hämeenlinnan rautatieaseman ympäristö erottuu muista radanvarsikaupungeista sillä, että rautatieasema sijoittuu ainutlaatuiselle paikalle keskustan tuntumaan, järven rannalle historiaa ja vehreyttä huokuvaan ympäristöön.

Saarioinen Oy ja YIT Rakennus Oy tekivät Mensan kiinteistön kehittämisestä esisopimuksen vuoden 2012 alussa.

Saarioisten alueen osalta toteuttamisesta on laadittu esisopimus YIT Rakennus Oy:n kanssa (KH 17.6.2013, § 26). Sopimuksen tarkoituksena on sopia alueen uudesta käytöstä, asemakaavoituksesta ja alueen toteuttamisesta yhteistyössä sopimusosapuolten kesken.

YIT Rakennus Oy, Hämeenlinnan kaupunki ja Suomen Arkkitehtiliiton SAFA toteuttivat yhteistyössä alueen suunnittelusta arkkitehtuurikutsukilpailun, aate-/ideakilpailuluontoisena kutsukilpailuna 17.4.–22.8.2014 välisenä aikana. Kutsukilpailuun kutsuttiin Arkkitehdit NRT Oy, Arkkitehtitoimisto Jukka Turtiainen Oy, Serum Arkkitehdit Oy ja Arkkitehtitoimisto Brunow & Maunula Oy. Kilpailun voitti Serum Arkkitehdit Oy ehdotuksellaan "Svengaillaan". Kilpailun arvostelupöytäkirja on nähtävissä kaupungin internetsivuilla:

<http://www.hameenlinna.fi/Palvelut/Kaavat-ja-rakentaminen/Kaavoitus/Asemanseudun-arkkitehtuurikilpailu/>.

Kilpailuohjelman mukaan kaavatyön tulee mahdollistaa korkeatasoinen asuntorakentaminen, hyödyntää historiallinen sijainti ja näkymät sekä muodostaa edustavan kaupungin sisääntulojulkisivun. Kilpailulla haettiin laadukasta tulevaisuuden asuinalueita, joka ottaa huomioon alueeseen liittyviä historiallisia arvoja. Lisäksi tarkoituksena on muodostaa alueelle omaleimainen kaupunkikuva ja imago sekä asuintalojen, vanhan rakennuskannan ja pysäköintitalon kaupunkikuvallinen ilme.

Kaavatyö on tullut vireille kaupungin aloitteesta. Kaupunginhallitus on kokouksessaan 5.1.2015 (§ 5) käsitellyt kaavoituskatsausta, jossa kaavatyö on tullut vireille nimellä Asemanseutu (kohde 29.). Kaavoituskatsauksesta on kuulutettu Hämeen Sanomissa 13.1.2015. Kaavan nimi vaihdettiin Asemanrannaksi ennen kaavaluonnoksen nähtävillä oloa.

4.2 Osallistuminen ja yhteistyö

4.2.1 Osalliset

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

Osallisia ovat myös valtion ja kaupungin viranomaiset/hallintokunnat: Museovirasto, Hämeen ELY-keskus, Uudenmaan ELY-keskus, Hämeen liitto, Liikennevirasto, Kanta-Hämeen pelastuslaitos, kaupungin eri yksiköt mm. infran suunnittelu ja rakennuttaminen, paikkatieto ja kiinteistöt, rakennusvalvonta sekä luonnon- ja ympäristönsuo-

jelu. Rautatieympäristöön liittyvät osalliset ovat VR Yhtymä Oy, Liikennevirasto, Se-naatti. Kansalliseen kaupunkipuistoon liittyen osallinen on Ympäristöministeriö.

Muita osallisia ovat mm. LinnanInfra, Linnan Kehitys Oy, Hämeenlinnan Pysäköinti Oy, Suomen kasvukäytäväverkosto, verkostojen haltijat kuten HS-Vesi Oy, Elenia Verkko ja Elenia Lämpö Oy, DNA, Elisa sekä TeliaSonera.

Lisäksi maanomistajat ja -haltijat, asukkaat, naapurit, elinkeinonharjoittajat, mahdolliset asukasyhdistykset, yhteinen vesialue, Hätilän osakaskunta sekä muut asemakaavan vaikutuspiiriin kuuluvat tahot ovat kaavan osallisia.

4.2.2 Vireilletulo

Vireilletulosta kuulutettiin 13.1.2015 kaavoituskatsauksella.

4.2.3 Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettelyt

Kaavatyön alussa järjestettiin laaja tavoiteasettelua koskeva seminaari Wetterillä 28.1.2015. Seminaariin kutsuttiin noin 56 henkilöä, paikalla oli noin 40 osallistujaa. Seminaarissa käsiteltiin asemanseudun kehittämisen kokonaisprosessia ja siihen liittyviä yhteistyötahoja ja vuorovaikutustarpeita, brändiä, maankäyttöä (liikenne, asuminen) ja kaupunkikuvaa sekä asumista, palveluita ja virkistystoimintoja. Tilaisuudesta on laadittu muistio. Tilaisuudessa esille tulleita tavoitteita on koostettu kaavaselostuksen kohtaan *4.3 Asemakaavan tavoitteet*.

Hankkeesta on laadittu osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS), jossa kuvataan osallistumis- ja vuorovaikutusmenettelyt. OAS on tämän selostuksen liitteenä.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman nähtävillä olosta ilmoitettiin lehtikuulutuksella Hämeen Sanomissa 2.4.2015 sekä kirjeellä naapurikiinteistöjen omistajille ja/tai haltijoille.

Kaavatyötä koskeva osallistumis- ja arviointisuunnitelma on ollut nähtävillä 8.4.-7.5.2015 välisen ajan. Sitä esiteltiin avoimessa yleisötilaisuudessa Wetterillä 22.4.2015. Paikalla oli kymmenkunta osallistujaa. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta ei saatu nähtävilläolon aikana palautetta.

Asemanrannan asemakaava oli nähtävillä 27.8. - 25.9.2015 välisen ajan valmisteluvaiheen kuulemista varten. Kaavaluonnoksen nähtävilläolon aikana pidettiin avoin yleisötilaisuus 9.9.2015, josta ilmoitettiin lehtikuulutuksella Hämeen Sanomissa nähtävilläolon kuulutuksen yhteydessä 27.8.2015. Avoimeen yleisötilaisuuteen osallistui kolme osallista ja Hämeenlinnan kaupungin ja Linnan kehityksen edustajat. Lisäksi luonnoksen nähtävilläolosta ilmoitettiin sähköpostilla myös kaupungin vaikuttajajaraille ja tarjouduttiin esittelemään luonnosta raadeille tarvittaessa myös erikseen.

Kaavaluonnoksen nähtävilläolon aikana saatiin luonnoksesta kaksi mielipidettä. Mielipiteisiin on laadittu kaavanlaatijan vastineet (liite 4).

Alustavaa kaavaehdotusta esiteltiin elinkeinopoliittisessa neuvottelukunnassa (yrittäjäraati) 7.3.2016 ja neuvottelukunnalta saatu lausunto/yritysvaikutusten arviointi on kaavaselostuksen liitteenä.

Asemanrannan asemakaavaehdotus oli yleisesti nähtävillä 4.5. - 2.6.2016 välisen ajan. Kaavaehdotuksesta ei järjestetty avointa yleisötilaisuutta, koska aikaisempien vaiheiden yleisötilaisuudet eivät herättäneet erityistä kiinnostusta. Sen sijaan lehtikuulutuksessa 3.5.2016 ilmoitettiin, että kaavan valmistelijan kanssa voi sopia tapaamisen tarvittaessa. Yhtään tapaamispyyntöä ei saatu.

Kaavaehdotuksen nähtävilläolon aikana saatiin kolme muistutusta, joista yhdessä oli kymmenen allekirjoittajaa. Muistutusten tehneille (pl. päiväkotia koskenut muistutus) järjestettiin keskustelutilaisuus 3.8.2016, jossa käsiteltiin muistutuksen sisältöä ja

kaavaratkaisua sekä kaavasta laadittuja havainnekuvia. Muistutuksen jättäneet kokevat 8-10-kerroksisten rakennusten sekä pysäköintilaitoksen vaarantavan maisemiarvoja ja rakennetun kulttuuriympäristön arvoja. Palvelurakennusten korttelialuetta koskien ehdotettuja muutosmahdollisuuksia ei oltu ehditty elokuun alkuun mennessä tutkia, joten päiväkodista muistutuksen jättäneitä ei kutsuttu keskustelutilaisuuteen.

4.2.4 Viranomaisyhteistyö

Aloitusvaiheen viranomaisneuvottelu pidettiin 6.2.2015. Tilaisuudesta on laadittu muistio.

Museovirasto edellytti maisemaselvityksen laatimista, koska lähialueella on useita valtakunnallisesti merkittäviä rakennetun kulttuuriympäristön kokonaisuuksia, Linnan maisema ja Vanajaveden valatakunnallisesti arvokas maisema-alue. Rakennusten korkeus ehdotettiin kaavassa merkittäväksi korkeusasemana, ei kerrosluvuilla. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan pyydettiin lisäämään maininta Linnan maisemiarvoista ja yleiskaavan kuvaukseen asemanseudun selvitysalueesta (se-merkintä), yleiskaavan oikeusvaikutteisuudesta Varikonniemen osalta, selvityksiin hulevesiselvitys, maisemaselvitys ja mahdolliset luontoselvitysten täydennykset ja osallisiin Uudenmaan ELY-keskus. Vaikutusten arvioinnissa korostuu maisemavaikutukset, erityisesti Linnan maisema ja Vanajaveden valtakunnallisesti merkittävä maisema-alue on huomioitava. OAS:ssa mainittuihin merkittävimpiin vaikutuksiin lisätään vaikutukset kulttuuriperintöön. Rautatieasema on Suomen ensimmäinen rautatien pääteasema ja sellaisena erittäin merkittävä. Pysäköintitalon sijoittelua ja muotoa ei pidetty onnistuneena, Museoviraston mielestä se on ristiriidassa rautatieympäristön valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön (RKY) kanssa. RKY-alueen osalta ominaisluonteen säilyminen on merkityksellistä. Todettiin myös, että on hyvä pitää tavoitteena, että asunnoista vähintään 20 % olisi vuokra-asuntoja, koska vuokra-asuntojen saatavuus helpottaa työvoiman liikkuvuutta ja paikkakunnalle sijoittumista. ELY-keskuksen näkemyksen mukaan luontoselvityksiä on mahdollisesti tarkennettava linnuston, lepakoiden ja liito-oravien osalta (ELY-keskuksella ei ollut tuolloin uusia selvityksiä). Mahdolliset pilaantuneet maa-alueet on selvitettävä.

Kaavaluonnoksesta pyydettiin viranomaislausunnot Hämeen ELY-keskuksen alueidenkäytön yksiköltä (liikenne Uudenmaan ELY-keskuksesta), Hämeen liitosta, Museovirastosta, Ympäristöministeriöstä (kansallisen kaupunkipuiston vuoksi), Elenia Verkko Oy:stä, Elenia Lämpö Oy:stä, TeliaSoneralta, DNA:lta ja Elisalta sekä HS-Vesi Oy:stä. Kaavaluonnoksesta saatiin yhteensä yhdeksän lausuntoa. Lausuntoihin laaditut vastineet on kaavaselostuksen liitteenä (liite 4).

Kaavaehdotuksen laadinnan aikana järjestettiin seuraavat viranomaistyöneuvottelut:

- työneuvottelu arkeologisista selvitystarpeista ja rakennettuun kulttuuriympäristöön liittyvistä ratkaisusta Museoviraston kanssa 13.11.2015, neuvottelusta on laadittu muistio
- työneuvottelu arkeologisista selvityksistä (puupaalujen radiohiiliajoitus valmistunut), kaavan aluerajauksista sekä merkinnöistä ja määräyksistä Museoviraston kanssa 15.1.2016
- viranomaistyöneuvottelu kaavaluonnosvaiheen palautteista ja alustavista vastineista sekä alustavasta kaavaehdotuksesta 27.1.2016, osallistujina Hämeen ELY-keskus, Ympäristöministeriö, Museovirasto, Hämeen liitto)
- muinaismuistolain 13 §:n mukainen viranomaisneuvottelu Museoviraston kanssa 29.2.2016 (muistio kaavaselostuksen liitteenä)
- työneuvottelu rakennetusta kulttuuriympäristöstä (alustava kaavaehdotus ja kulttuuriympäristöanalyysi ja maisema- ja kulttuuriympäristövaikutusten arviointi, luonnos) Museoviraston kanssa 29.2.2016

Asemakaavaehdotuksesta pyydettiin viranomaislausunnot 28.4.2016. Lausuntoja saatiin yhdeksän, kun VR-Yhtymä antoi myös lausuntonsa.

MRL:n mukainen ehdotusvaiheen viranomaisneuvottelu järjestettiin 23.8.2016. Museovirasto totesi, että vaikka kaavaratkaisua on yhteistyössä kehitetty parempaan suuntaan, on oleelliset ristiriidat edelleen olemassa. Viranomaisneuvottelussa ilmeni, että Museoviraston mielestä pysäköintilaitosta tulisi myös madaltaa luonnosvaiheen tasoon (korotettiin luonnosvaiheen jälkeen, kun Hämeentien katualue haluttiin pitää nykyisellä paikallaan). Pysäköintilaitoksen madaltaminen ei kuitenkaan ole mahdollista, koska yksin liityntäpysäköinnin tarve edellyttää tulevaisuudessa 400 - 500 autopaikkaa. Museoviraston ehdottama ns. maamerkkirakennuksen (tontti 51/1) siirron mahdollisuus on tutkittu, mutta on päädytty siihen, että sen sijainti on perustellumpi asemakaavaehdotuksen mukaisessa paikassa (luku 4.4). Ympäristöministeriö pitää tärkeänä kaava-alueen eteläosaan Asemanpuistossa olevan lehmuskujan reunustaman hiekkakäytävän osoittamista jalankululle varatuksi alueen osaksi (jk). Liikenneturvallisuuden vuoksi se on kuitenkin osoitettu merkinnällä pp myös polkupyöräilylle varatuksi.

4.2.5 Muu palaute

Kaavan ehdotusvaiheessa on alustavaa kaavaehdotusta käsitelty kaupungin eri yksiköiden kanssa (rakennusvalvonta, paikkatieto ja kiinteistöt, infran suunnittelu ja rakennuttaminen) ja verkostoyhtiöiden kanssa.

Infran suunnittelun näkökulmasta hankaluutena on Mensan rakennuksen korkeus-asema suhteessa rakennettaviin katuihin ja uudisrakennuksiin. Mensan rakennus on rakennettu aikanaan niin alas (korkeusasemat seinälinjalla +81,20 - +81,40), ettei katuja, viemärointiä ja hulevesijärjestelmiä pystytä rakentamaan samaan tasoon alueen tasaisuuden ja Vanajaveden pinnan takia.

Liikennesuunnittelun näkökulmasta ongelmallista on, että maamerkkirakennuksen huolto ja autokorjaamorakennuksen ("rantamakasiinin") huolto- ja tontille ajo aiheuttavat liikennettä Mensanaukiolle, jonka on tarkoitus olla kävelykatu. Pyöräilyn laatu-käytävää ei ohjata kävelykadun kautta vaan Possentien kautta.

Infran suunnittelu, tilaajajohtaja ja pysäköintiyhtiön toimitusjohtaja pitävät asemakaavan autopaikanormia liian väljänä ja pelkona on, että alueelle muodostuu pysäköintiongelmia tai niistä valitetaan kaupungille. Pysäköintinormia on väljennetty keskustassa yleisesti käytössä olevasta 1 autopaikka/100 k-m² asumista normiin 1 autopaikka/120 k-m² asumista sillä perusteella, että alue on joukkoliikenteellä Hämeenlinnan mittakaavassa parhaiten saavutettavissa ja alueelle toteutetaan pysäköintilaitos, jolloin autopaikat ovat nimeämättöminä vuorottaiskäytössä. Pysäköintilaitos tuo joustoa alueen pysäköintitarpeisiin. Lisäksi on selvitetty, että radan varressa alle 600 m etäisyydellä on muitakin pysäköinnin kehittämiseen soveltuvia paikkoja.

Hämeenlinnan kaupungin ympäristöasiantuntija on esittänyt, että tsaarinpoppelit voisi merkitä kaavaan huomionarvoisena puuryhmänä (s-merkintä tms.). Kaavamerkintää ei ole pidetty tarpeellisena, koska niiden olemassa olo ei ole rakentamisen takia uhatuna ja puut tulisi uusia joka tapauksessa tulevaisuudessa. Lisäksi ympäristöasiantuntija on toivonut, että kaava-alue olisi ulottunut rantaan asti. Kaava-alue on rajattu kiinteistörajan mukaisesti. Ympäristöasiantuntijan toiveesta kaavaan on lisätty yleismääräys mahdollisesta vesirakentamisen tarvitsemasta vesilain mukaisesta ilmoituksesta tai luvasta. Ympäristöasiantuntija esitti, että pihakansilla suositaisiin ketokasvillisuutta, paisteympäristön lajeja kuten mehikasveja tai ratavarsien ketokasveja. Ketokasvillisuus on huomioitu muiden mahdollisten istutusten lisäksi rakentamistapaohjeessa, mutta asiasta ei ole suoranaisesti määrätty. Yleismääräyksissä on huomioitu

ympäristöasiantuntijan esityksen mukaisesti virkistysalueen hoidossa vieraslajien laajamittainen lisääntymisen torjuminen ja luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeiden elinympäristöjen ja eliölajien edellytykset. Lisäksi ympäristöasiantuntija on esittänyt kaavaan lisättäväksi pohjaveden hallintaselvityksen vaatimusta, mikäli rakennetaan tason +81,50 alapuolelle, sillä pohjavesipinta on lähellä maanpintaa. Alue ei ole luokiteltua pohjavesialuetta. Pohjavesien hallintaselvityksestä ei laadittu kaavamääräystä, koska se on joka tapauksessa tarvittaessa esitettävä rakennusluvan yhteydessä.

Melojilta saatiin palautetta ehdotusvaiheen nähtävilläolon jälkeen, että Varikonniemen ajoyhteydet tulee osoittaa kaavaan.

Vihersuunnittelijalta saatiin kommentteja kaavaehdotukseen kesäkuussa 2016. Kommentit koskivat suojelumerkintöjä mm. muinaismuistoalueen rajausta, sahan rakennusten suojelua, varikon perustusten säilyttämistä sekä Varikonniemen ajoyhteyksiä ja ulkoilureittejä, aseman pyöräpysäköintiä ja puistojen rinnakkaisia kävely-yhteyksiä ja kaavan yleismääräyksiä. Muinaisjäännösalueen rajausta on muinaisjäännösrekisterin mukainen, eikä siitä voida poiketa. Kommenttien perusteella jätettiin paikallustovajan rakennussuojelumerkintä pois (sr-10), koska kyse on uudisrakennuksesta. Huoltoyhteydet osoitettiin Varikonniemeen ja aseman lähellä olevalle punatiiliselle pienelle varastolle (pp/h). Yleismääräyksiä täydennettiin koskien kansallisen kaupunkipuiston hoito- ja käyttösuunnitelmaa sekä Mensanpuiston suojapuuston säilyttämistä.

4.3 Asemakaavan tavoitteet

Asemanseudun kehittäminen on mukana Hämeenlinnan kaupungin elinvoimaohjelmassa. Hämeenlinnan kaupunkistrategian yksi viidestä päämäärästä on luova ja elinvoimainen elinkeinoympäristö, jonka yhdeksi menestystekijäksi nähdään Helsinki-Hämeenlinna-Tampere kasvukäytävän vahvistaminen ja hyödyntäminen.

4.3.1 Yleiset tavoitteet

Tavoitteena on potentiaalin hyödyntäminen Suomen kasvukäytävän keskiössä

- tarjota uusia asumisen ja palvelujen ratkaisuja osana Suomen kasvukäytävää
- hyödyntää työmatkaliikenteen solmukohta; vuorottaispysäköintiä pysäköintilaitoksessa, pendelöintiä tukevia palveluita, saumattomat matkaketjut
- mahdollistaa korkeatasoinen asuntorakentaminen keskusta-alueen tehokkuudella
- hyödynnetään ainutlaatuinen, historiallinen sijainti ja näkymät, huomioidaan kansallinen kaupunkipuisto, Vanajaveden ja linnan maisema, muinaisjäännösalue ja teollisuusalueen perintö
- kehitetään alueen kaupunkikuvaa; muodostetaan edustava kaupungin sisääntulojulkisivu
- muodostetaan omaleimainen kaupunkikuva ja imago: asuintalojen, vanhan rakennuskannan ja pysäköintitalon kaupunkikuvallinen ilme

4.3.2 Keskustavisiossa esitetyt tavoitteet asemanseudun kehittämiselle

Hämeenlinnan keskustavisio laadittiin vuoden 2014 aikana. Keskustavisiossa on esitetty asemanseudun kehittämiseen liittyen seuraavia tavoitteita:

- keskusta laajenee asemanseudulle
- rautatieympäristöstä muodostetaan monipuolinen asumisen, palveluiden, älykkään liikenteen ja työpaikkojen keskittymä
- kevyen liikenteen silta Varikonniemestä Lukiokadun päähän
- markkinoidaan Hämeenlinnan sijaintia laajan työmarkkina-alueen keskiössä Suomen kasvuakselilla

- luodaan asiantuntijatyöpaikkoja asemanseudulle ja Innoparkiin, etätyömahdollisuuksia pendelöiville
- tavoitellaan noin 1000 asukasta asemanseudulle

4.3.3 Rakentamiseen liittyvät tavoitteet

- noin 60 000 k-m² asumista (voimassa oleva asemakaava sallii saman verran teollisuusrakentamista suppeammalle alueelle), keskusta-alueella vastaava tehokas rakentaminen ja monipuolinen asuntojakauma
- asuntojen suunnittelussa hyödynnetään suunnittelualueelta avautuvat näkymät ja vehreän rantavyöhykkeen läheisyys
- liityntäpysäköinti 500-600 autolle, paikoista 30 % (n. 200 ap) on asukkaiden ja muiden käyttäjien vuorottaiskäytössä
- palveluita pysäköintilaitoksen yhteyteen
- uuden liityntäpysäköintilaitoksen sijainti on kaupunkikuvallisesti vaativa ja sen suunnittelulta odotetaan korkeatasoista ja ympäristöön soveltuvaa arkkitehtuuria
- osa paikoituksesta tulee olla muuta kuin rakenteellista pysäköintiä
- polkupyörien pysäköintipaikkojen lisääminen
- huomioidaan linja-autoliikenteen tarpeet ja osoitetaan erillinen paikoitus taksi- ja saatoliikenteelle
- asema-alueen suojelu rakennuksineen ja puistoineen, rakennusten säilyminen osana alueen toimintojen jatkumista ja monipuolistumista, aseman lähiympäristön yleisilmeen ja kaupunkikuvan parantaminen
- muutosten sopeuttaminen suojeltuun rakennuskantaan ja ympäristöön
- tehdasalueen ottaminen osaksi kokonaisuutta sekä kaupunkikuvallisesti että toiminnallisesti, ratkaistaan vanhan tehdaskiinteistön rakennusten säilymisen laajuus

4.3.4 Liikenteelliset tavoitteet

Liikenteen kannalta alueen tärkeimmät kehittämistavoitteet ovat:

- Mahdollistaa asua ja liikkua ilman omaa henkilöautoa. Alueen hyvän saavutettavuuden huomioiminen liikennejärjestelyissä.
- Tehokkaan ja keskitytetyn pysäköintiratkaisun toteutuminen
- Rautatieaseman ja liityntäliikenteen kehittäminen; mm. yhdistämällä liityntäpysäköinti asukas pysäköinnin kanssa
- Alueen liikenneverkon toimivuuden turvaaminen

(Hämeenlinnan asemanseudun kehittäminen, Liikenneselvitys. Sito Oy, 12.11.2013. Juha Mäkinen ja Anna Korpinen)

Vuonna 2009 laaditussa Kanta-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelmassa esitetäänkin muun muassa liityntäpysäköinnin kehittämistä Tampere–Helsinki-joukkoliikennekäytävässä sekä Hämeenlinnan rautatie- ja linja-autoasemilla.

Suunnittelualueelle saavuttaessa Hämeentien liittymäalue on tällä hetkellä liian avoin. Liikenteen toimivuuden ja turvallisuuden parantamiseksi liittymäaluetta tulee jäsentää, ja se voidaan korvata esimerkiksi kahdella toisistaan erillisellä liittymällä kuvan mukaisesti tai kiertoliittymällä.

Nykyisen Kiistalantien asukasliikenne ei saa haitata aseman liikenteen sujuvuutta Hämeentiellä. Katkaisemalla Kiistalantie, liikenne voidaan ohjata kokonaan Hämeentien suuntaiselle Paavo Cajanderin kadulle, eikä sillä ole vähäisen liikenteen johdosta juurikaan vaikutuksia.

Rautatieaseman edustalla tulee huomioida linja-autoliikenteen tarpeet sekä osoittaa erillinen paikoitus taksi- ja saattoliikenteelle.

Suosituksia kaava-alueen pysäköinnin toteuttamiseksi.

- Pysäköintinormi 1 ap / 120 k-m². Tämä mahdollistaa kustannustehokkaan ratkaisun ja sopii alueen luonteeseen, jossa henkilöauton rooli on liikkumisessa vähäinen. Normissa on huomioitu asemaseudun sijainti ja hyvä saavutettavuus, jotka mahdollistavat pienemmän paikkatarpeen.
- Alueelle tulee toteuttaa keskeiselle sijainnille lähelle asemaa noin 500–600 autopaikan pysäköintitalo, jonka liikenne ohjataan Hämeentieltä.
- Hyödynnetään vuoroittaispysäköintiä asukkaiden kanssa. Noin 30 % P-talon pysäköintipaikoista voidaan hyvin esittää asukaskäyttöön. Esimerkiksi arkkitehtuurikutsukilpailua varten laaditun liikenneselvityksen 2013 liikennekaavion mukaisesti niin, että loput asukaspysäköintipaikat sijoittuvat omana alueena liityntäpysäköintialueen viereen esim. kansipysäköintinä.
- Asukaspysäköintikin tulee toteuttaa mahdollisimman keskitetysti ja ilman nimettyjä paikkoja, mikä mahdollistaa esitetyn pysäköintinormin. Suositeltava ratkaisu on jakaa asukaspysäköinti kansi sekä pintapysäköinnille. Kaavassa tulee osoittaa jokin osuus tai yläraja (esim. 50 %) pintapysäköinnille.
- Asuin-/tonttikaduille voidaan osoittaa lyhyt aikaista kadunvarsipysäköinti esim. vino-pysäköintinä.

(Hämeenlinnan asemanseudun kehittäminen, Liikenneselvitys. Sito Oy, 12.11.2013. Juha Mäkinen ja Anna Korpinen.)

Muita liikenteellisiä tavoitteita:

- Saattopysäköinnin sijainti lähelle aseman pääsisäänkäyntiä
- Invalidipysäköinti tulisi olla erikseen ja saattoliikenne aseman eteen
- Huoltoliikenteen reitit asema-alueella otettava myös huomioon, mm. jätehuolto ja asemarakennuksessa toimivien yritysten huolto-/tilausajo
- Maiseman ja käytettävyyden kannalta parempi ratkaisu olisi hajasijoittaa pyöräpaikat 500 kpl useammalle alueelle, esimerkiksi eri tulosuuntiin

4.3.5 Muita prosessin aikana ilmi tulleita tavoitteita

Tavoitevaiheessa saatua palautetta:

- laajempi rautatieympäristön maankäytön ja liikenteen tarkastelu tarpeen
- palveluiden ja pysäköintilaitoksen suunnittelu ja toteutus etupainotteisesti
- kevyen liikenteen turvallisuuden parantaminen, yhteyksien parantaminen alueen läpi, pyöräpysäköinnin kehittäminen (pyöräparkkeja useampaan pisteeseen)
- asema-aukion kaupunkikuvan ja liikenteen kehittäminen
- palveluiden lisääminen liikennevirtojen läheisyydessä (akselilla asemalta rantaan), samalla saadaan palveluita rantareitille, palvelut mahdollistavat alueella pistäytymisen ja viipymisen (syy tulla alueelle, vaikka ei olisi lähdössä junalle)
- halutaan paikkoja tekemiselle, menemiselle, hengailulle, urbaaneja kahviloita, joissa voidaan viettää aikaa (opiskelijat)
- eri harrastusmahdollisuuksia, kiipeilymahdollisuus
- urban office/kirjasto 24/7
- mikä on vanhan aseman funktio?
- ei tehdä lähiötä, lähiössä ei ole palveluita, kaikki rakennukset ovat samannäköisiä ja alue on kerralla rakennetun näköinen (tavoitellaan siis toiminnallista ja kaupunkikuvallista monimuotoisuutta)

- alueella tavoitellaan yhtä julkista tilaa/rakennusta, joka palvelee monipuolisesti eri tarpeita (mm. päiväkotina)
- monimuotoista asumista, vuokra-asumista vähintään 20 % asuntovolyymista, kohtuuhintaisia asuntoja
- uusia innovatiivisia ratkaisuja esim. energiatehokkuuden parantamiseksi
- tarvitaan työryhmä pysäköintilaitos-palvelut – kokonaisuuden sekä Mensan vanhojen kiinteistöjen käytön ideointiin ja suunnitteluun
- matkailun näkökulma; miten alueelta liikutaan esim. Verkatehtaalle, Kantolan tapahtumapuistoon, keskustaan ja Linnalle
- tarvitaan riittävän laaja ulkopuolinen sparrausryhmä (valtakunnallinen/kansainvälinen) esim. Suomen kasvukäytävään liittyvä
- kaikkien kaupunkilaisten alue, huomioitava julkiset tilat ja reitit
- nykyajan ilmiöiden tulisi näkyä alueella, asema-aukiolle tarvitaan säpinää ja elämää
- paikalle tarvitaan henki/sielu, yksilöllisyys luo identiteetin
- kaupunkipuutarha
- päiväkoti pois rannasta (oli rannassa voittaneessa kilpailuehdotuksessa) lähemmäksi tulosuuntaa ja pysäköintimahdollisuuksia ja bussipysäkkejä
- Mensan tiloihin loft-toimistoja, työhuoneita vuokralle, yhteistiloja (keittiöt, wc:t, sosiaalitilat yms. toimistojen yhteistilat)
- rantamakasiini (ent. korjaamorakennus) virkistyskäyttöä tukeville palveluille olohuoneeksi, ehdottomasti julkiseen käyttöön
- ranta ja rantamakasiini luovat pääjulkisivua, paraatipaikka eivät ole takapihaa
- lyhytaikaista noutopysäköintiä asema-aukion lähellä tarvitaan
- kaupan eteen tarvitaan ainakin vähän pysäköintitilaa (liikuntaesteiset, nopeasti poikkeavat)
- asema-aukio laajaa liikennetilaa, liittymät laajoja → toisaalta pelätään bussiliikenteelle hidastuksia, jotka merkitsevät ajoaikojen pidentymistä
- joukkoliikenteen synkronointi
- Hämeentien pääkatu-identiteettiä ja Possentien näkymää/akselia asemalta kaupungin keskustaan vahvistettava
- suhde Hämeentiehen pitäisi kehittää
- liikenteen ja pysäköintitarpeen laajempi tarkastelu tarpeen tehdä huomioiden radan varren laajempi kehittäminen ja Kiistan alueen täydennysrakentaminen, pysäköinnin hajauttaminen useampaan kohtaan
- joukkoliikenteen piirissä parhaiten oleva alue, voisiko autoton asuminen olla täällä mahdollista, jos joku sitä haluaa?

Kaavaprosessin aikana Hämeenlinnan kaupungin kehittämispalvelut järjesti pendelöintikyselyn joulukuussa 2015. Kyselyyn vastasi yhteensä 265 henkilöä, kohderyhmänä olivat Hämeenlinnaan tai Hämeenlinnasta työhön tai opiskelemaan matkustavat henkilöt. Vastanneista 82 % matkustaa työmatkoja. Kyselyn tulokset on nähtävissä kaupungin www-sivuilla:

<http://www.hameenlinna.fi/pages/1212535/pendelointi%202015.pdf>. Kyselyn tuloksiin on koostettu ehdotuksia kävelyn ja pyöräilyn sekä paikallisliikenteen lisäämiseksi osana työ-/opiskelumatkaa. Pendelöintikyselystä saatiin konkreettisia ehdotuksia, joita voidaan hyödyntää jatkossa aseman ympäristön yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa ja palvelukonseptin kehittämisessä.

4.4 Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot

Asemanseudun arkkitehtuurikutsukilpailulla saatiin neljä toisistaan poikkeavaa ehdotusta alueen kehittämiseksi. Kilpailuehdotuksiin ja niiden arvosteluperusteisiin voi tutustua arvostelupöytäkirjan avulla:

<http://www.hameenlinna.fi/Palvelut/Kaavat-ja-rakentaminen/Kaavoitus/Asemanseudun-arkkitehtuurikilpailu/>.

"Kilpailuehdotukset ovat lähtökohdiltaan hyvin erilaisia ja niissä esitetään vaihtelevia ratkaisuja asemanseudun kaupunki- ja korttelirakenteeksi. – – Arvostelussaan palkintolautakunta kiinnitti erityistä huomiota toimintojen luontevaan sovittamiseen olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen, säilytettävään rakennuskantaan ja ympäristöön sekä ehdotusten esittämään kaupunkikuvalliseen kokonaistarkaisuun sekä uutta identiteettiä luovaan korttelirakenteen muodostumiseen.

Ehdotukset vaihtelevat voimakkaista kaupunkirakenteellisista kokonaissommitelmista perinteiseen korttelirakenteeseen ja pienempi mittakaavaisiin, vaihtelevista kortteleista muodostuvaan kaupunkikuvaan. Jossain ehdotuksessa kaupunkirakenteellinen kokonaissommitelma muodostaa muusta kaupunkirakenteesta poikkeavan itsenäisen kokonaisuuden. Suuret näyttävät kokonaissommitelmat todettiin kuitenkin ympäristöön sovittamisen ja vaihtelevan rakentamisen kannalta vaikeiksi. Mittakaavallisesti pienemmistä kortteleista ja rakennusryhmistä koostuvat ehdotukset soveltuvat luontevammin ympäröivään kaupunkirakenteeseen ja ympäristöönsä. Alueen kehittämisessä vaihteleva toteutus tulee olla mahdollista. Liian suuria yhtenäisiä kortteliratkaisuja ei pidetty realistisina." (Ote arvostelupöytäkirjasta)



Kuva 35. Ilmakuva ehdotuksesta kilpailun voittaneesta "Svengailaan", Serum Arkkitehdit Oy.



Kuva 36. Ilmakuva ehdotuksesta "Origami", NRT-studio (Arkkitehdit NRT Oy).



Kuva 37. Ilmakuva ehdotuksesta "UKKO PEKKA UU", Arkkitehtitoimisto Brunow & Maunula.

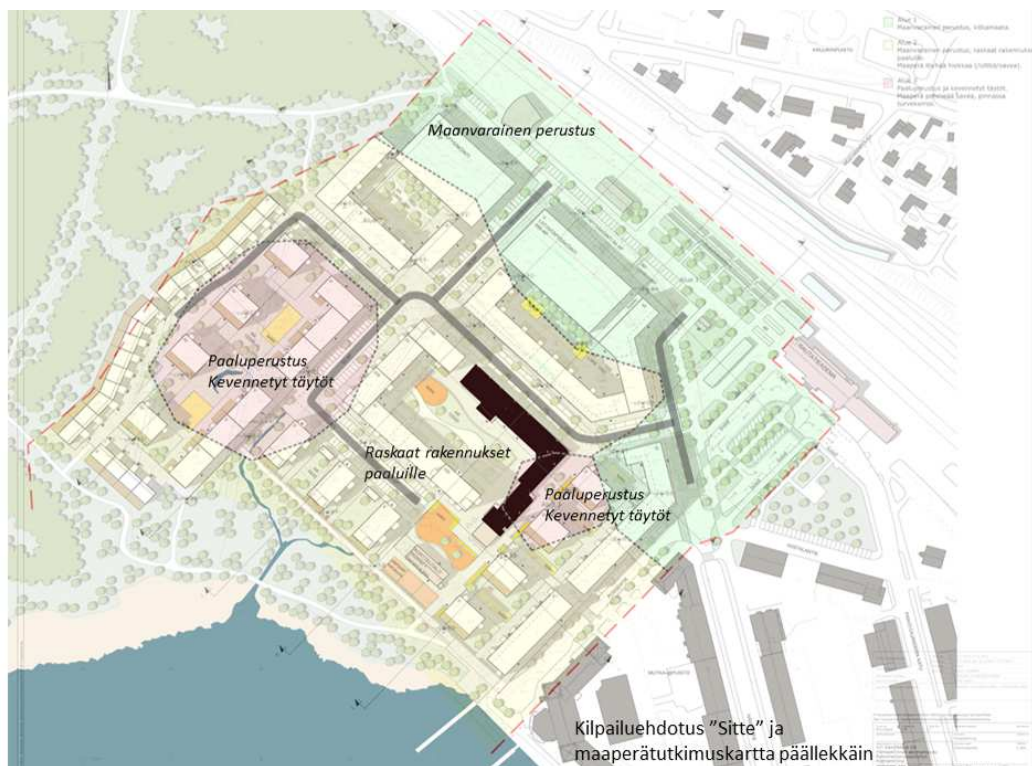


Kuva 38. Ilmakuva ehdotuksesta "Sitte", Arkkitehtitoimisto Jukka Turtiainen Oy.

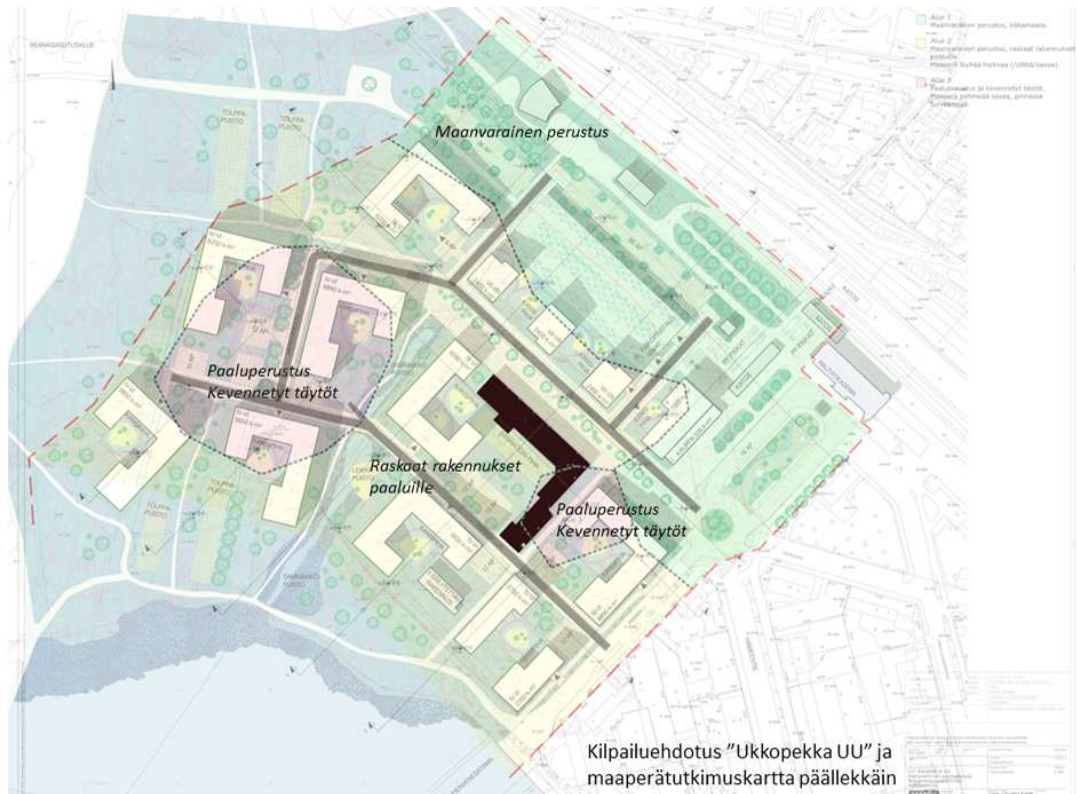
Kaavan laadinnan aikana on ilmennyt tarve selvittää rakentamisen sijoittuminen suhteessa maaperään eri vaihtoehdoissa. Seuraavissa karttakuvissa on päällekkäin maaperätutkimuksen kartta (perustamisolosuhteet) ja arkkitehtikilpailun vaihtoehdot sekä kaavaehdotuksen mukainen ratkaisu. Maaperäkartoissa on vaaleanpunaisella paaluperustusta ja kevennettyjä täyttöjä vaativat kohdat, keltaisella alueet, joilla raskaat rakennukset tulee perustaa paaluille ja vihreällä kitkamaan kohta, jolla riittää maanvarainen perustus. Rakennusten ja katuverkon sijoittelu vaihtelee heikosti rakennettavalla alueella, mutta kaikissa vaihtoehdoissa on osoitettu rakentamista myös näille alueille. Voittaneessa ehdotuksessa katuverkkoa tulee rakennettavaksi vähemmän kuin muissa vaihtoehdoissa.



Kuva 39. Kilpailuehdotus "Origami". Katuverkko on vaikea hahmottaa kilpailuehdotuksesta (kartalla esitetty arvio). Ehdotus perustuu päättävien katujen verkkoon. Ehdotuksessa on esitetty runsaasti maanpäällisiä pysäköintialueita kansallista kaupunkipuistoa ja muinaismuistoaluetta vasten. Myös Mensan tehdaskiinteistö on esitetty kokonaan purettavaksi (lisätty mustalla tähän kuvaan).



Kuva 40. Kilpailuehdotus "Sitte". Katuverkko perustuu päättävien katujen puumaiseen verkostoon. Pysäköintilaitokset sijoittuvat osin nykyiselle Hämeentien katualueelle. Ehdotuksessa on esitetty pienipiirteistä rakentamista muinaismuistoalueen ja kansallisen kaupunkipuiston suuntaan.



Kuva 41. Kilpailuehdotus "Ukkopekka UU". Kilpailuehdotus perustuu osin ympäriajettavaan katuverkkoon. Pysäköintilaitos on osittain nykyisellä Hämeentien katualueella.



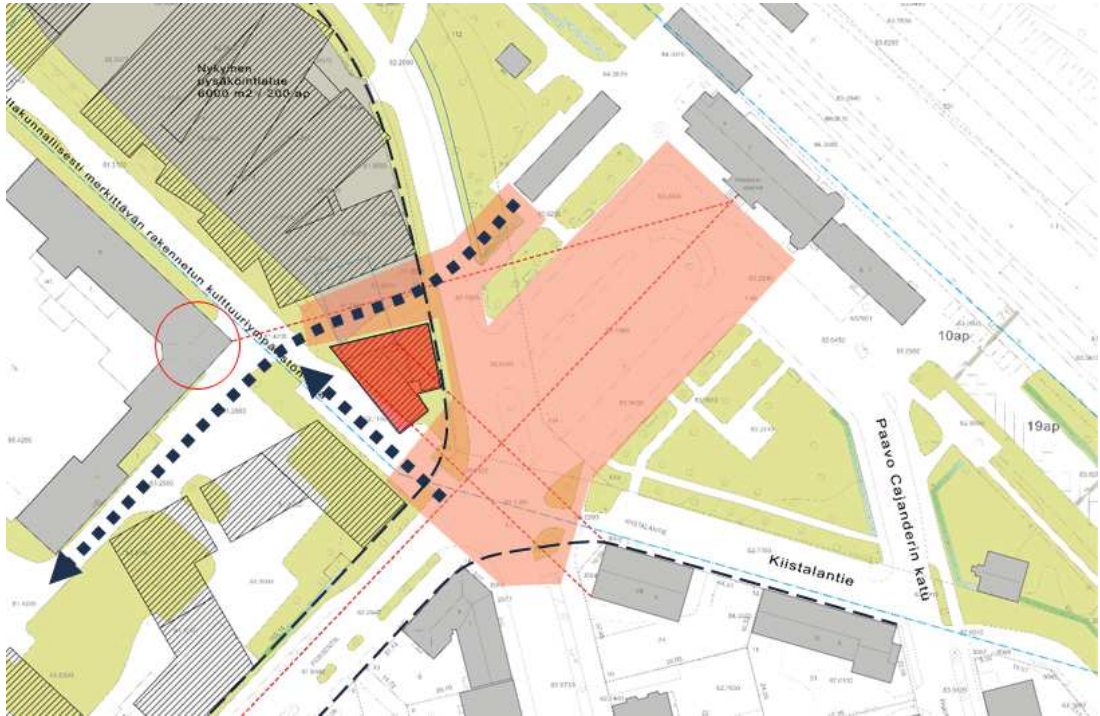
Kuva 42. Kilpailuehdotus "Svengaillaan". Kilpailuehdotus perustuu yhteen lenkkikatuun. Pysäköintilaitos edellyttää Hämeentien siirtoa.



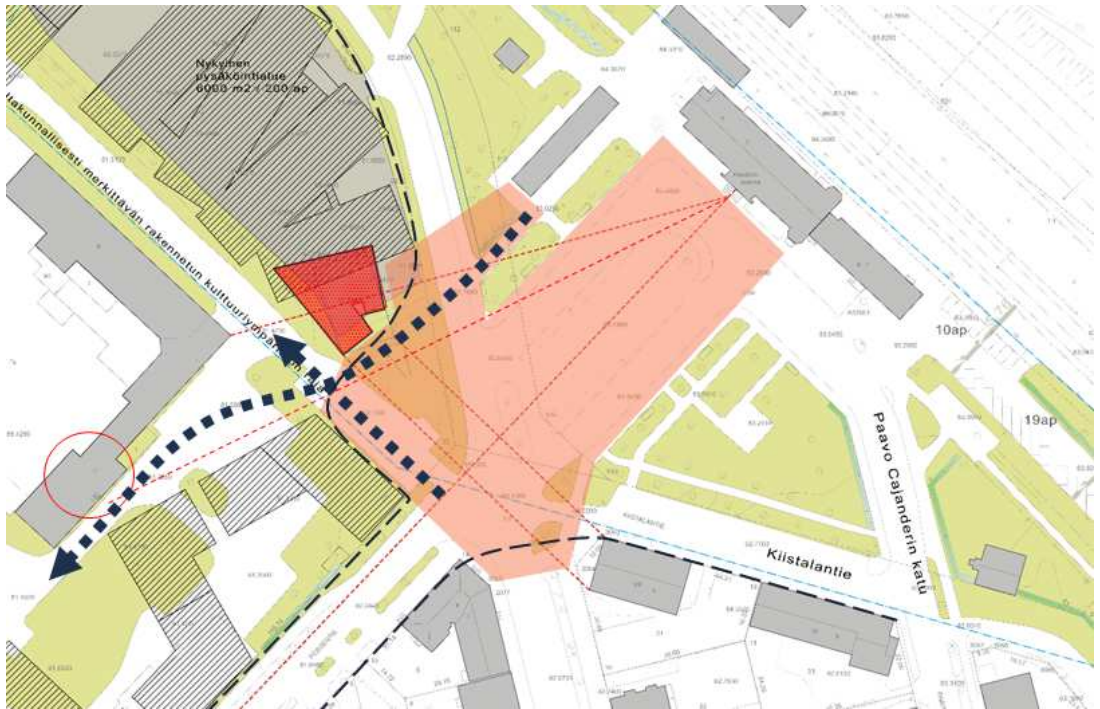
Kuva 43. Kaavaehdotuksen viitesuunnitelma 05/2016.

Kaavaluonnosta laadittaessa ei tehty enää uusia vaihtoehtoisia ratkaisuja aluekokonaisuudesta, mutta kilpailun voittaneen ehdotuksen jatkokehittelyssä otettiin huomioon arvostelupöytäkirjassa annettu palaute ja prosessin aikana saatua palautetta. Asema-aukion liikennejärjestelyistä on tutkittu vaihtoehtoisia ratkaisumalleja. Hämeentien liittymään tarkasteltiin mm. 4-haaraista tasoliittymä sekä 4 / 5 -haaraisia kiertoliittymiä. Merkittävä eri vaihtoehtoissa oli, miten se ohjaa liikenteen uudelle alueelle, liityntäpysäköintiin ja miten asema-aukio sekä sen bussiliikenne siihen kytkeytyvät. Lisätietoja liikenneselvityksestä: Hämeenlinnan asemanseudun asemakaavan liikenneselvitys 3.7.2015, Sito Oy.

Kaavan laadinnan aikana Museovirasto edellytti, että maamerkkirakennus siirrettäisiin kauemmaksi asema-aukiosta, symmetrisesti suhteessa asemarakennuksen keskiakseliin, olemassa olevan 8-kerroksisen asuinrakennuksen vastapariksi. Vaihtoehto tutkittiin karttatarkastelun avulla (kuvat seuraavalla sivulla). Asema-aukion, katujen ja puistojen sommitelma ei ole muutoinkaan täydellisen symmetrinen asemarakennuksen keskiakselin suhteen, joten maamerkkirakennuksen sijoituspaikka aukion reunalla ei riko olemassa olevaa kaupunkitilaa tai sen kokonaissommitelmaa. Asema-aukion kaupunkitila on hajaantunut vuosien saatossa osittain myös laajojen liikennealueiden takia.



Kuva 44. Maamerkkirakennus (punaisella) kaavaehdotuksen mukaisella paikalla Asema-aukion reunalla. Näkymä akseli Mensan pääsisäänkäynnin ja aseman pääsisäänkäynnin välillä säilyy. Kevyen liikenteen kulkureitit on osoitettu paksuilla katkoviivanuolilla. Uudisrakentamisen muodostaa selkeän, jatkuvan julkisivun asema-aukion ja asemanpuistojen suuntaan, jolloin maamerkkirakennus rajaa kaupunkitilaa jättevästi.



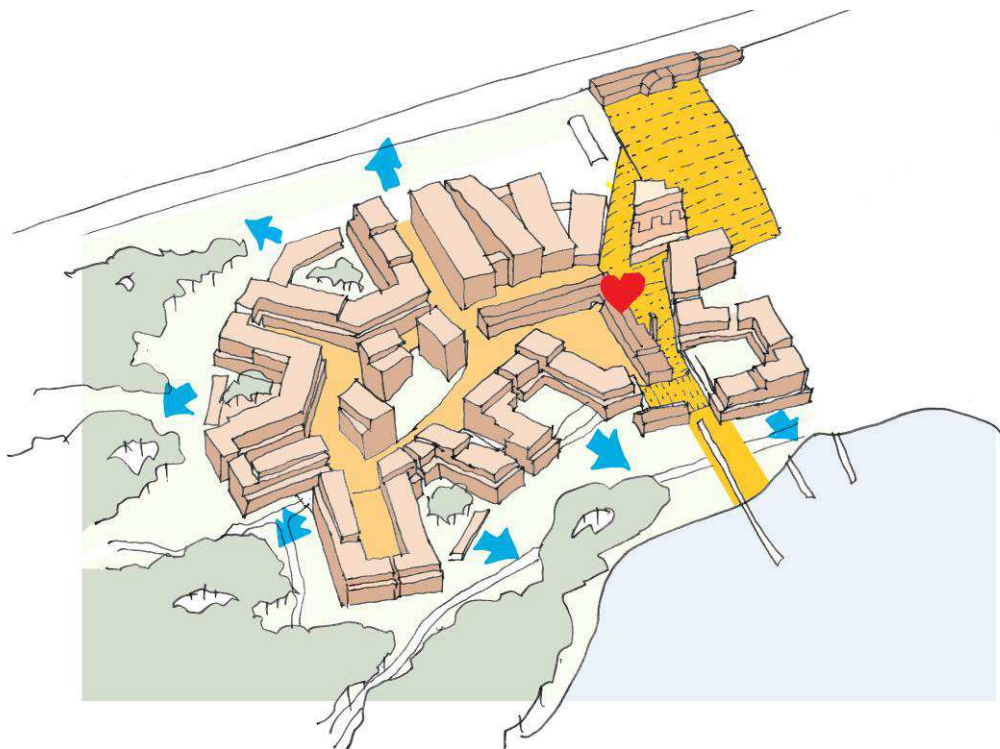
Kuva 45. Maamerkki rakennus (punaisella) siirrettynä paikalle, joka olisi symmetrinen olemassa olevan 8-kerroksisen asuinrakennuksen kanssa suhteessa asema-aukion keskiakseliin. Kevyen liikenteen kulkureitit on osoitettu paksuilla katkoviivanuolilla. Maamerkkirakennus ns. vetäytyy aukiosta sivuun ja kevyen liikenteen kulku on epämääräisempää ja lähempänä asema-aukiota. Näkymä aseman pääsisäänkäynniltä Mensan pääsisäänkäynnille estyy, mutta aseman pääsisäänkäynniltä on näkymä Mensan piipulle. Asema-aukion rajautuminen on epämääräisempää. Lisäksi maamerkkirakennuksen siirto vähentäisi pysäköintipaikkojen määrää pysäköintilaitoksessa.

5. ASEMAKAAVAN KUVAUS

5.1 Kaavan rakenne

5.1.1 Kaavan perusratkaisu

Asemakaavaratkaisu perustuu Serum Arkkitehdit Oy:n arkkitehtikutsukilpailun voittaneen ehdotuksen jatkokehitettyyn viitesuunnitelmaan. Suunnitteluratkaisussa 3–6 -kerroksisten ketjutalojen korttelit kiertävät aluetta, jonka ytimeen jää Mensan tehtaan säilytettävät osat ja kolme 8–10 -kerroksista pistetaloa. Lisäksi Hämeentien pääteena on 8-kerroksinen maamerkkirakennus. Alueen asukkaita ja aseman liityntä-pysäköintiä palveleva pysäköintilaitos ja siihen liittyvä liiketila on sijoitettu lähelle nykyistä alikulkua. Asemakaavalla suojellaan rautatieympäristön arvokas rakennuskanta ja osa entisestä Saarioisten (Mensan) tehtaasta sekä rannan tuntumassa oleva autotalli-/varistorakennus. Päiväkodin paikka on lähellä pysäköintilaitosta alueen pohjoisosassa.



Kuva 46. Suunnitteluratkaisun perusidea (kuva. Serum Arkkitehdit Oy, 2015). Asemarakennus kuvassa oikealla ylhäällä, Mensan tehtaan säilytettävä osa muodostaa alueelle elävän ytimen (sydämen), tiiviit korttelipihat ja puistoon avautuvat pihat vuorottelevat.

Alueelle saavutaan autolla Hämeentien jatkeena olevaa Varikonniementietä pitkin. Pysäköinti on järjestetty monipuolisesti piha-alueilla, autotalleissa, rakenteellisina ratkaisuin pihakansien alla ja osin pysäköintilaitoksessa. Liityntäpysäköinti tapahtuu pääasiassa pysäköintilaitoksessa. Aseman saattoliikennettä varten on osoitettu pysäköimispaikka aseman eteläpuolelle. Keltaisen vaunuvajan kohdalla oleva aseman maantasopysäköintialue säilyy. Lisäksi katualueilla on varauduttu kadunvarsi-pysäköintiin. Kaavatyön aikana on selvitetty pysäköinnin kehittämismahdollisuuksia myös Viipurintien rautatiesillan eteläpuolisilla alueilla.

Kävelen ja pyörällä alueelle on mahdollista saapua monia reittejä. Kävelyn pääreitti alueen läpi kulkee aseman alikulkukäytävän ja rannan välisellä akselilla, joka on aja-

teltu toteuttaa kävelykatuna. Pyöräilyn pääreitti toteutetaan Varikonniementien ja Possentien varteen. Myös muut reitit ovat pyöräilijöiden käytössä, mutta niillä ajetaan kävelijät huomioiden rauhallisemmin. Asuntokatu muodostaa lenkkikadun, joka toteutetaan hidaskatuna. Kadun ulkokehälle on ajateltu kadunvarsipysäköintiä. Myös Mensan ja pysäköintialueen väliin jäävä katu on ajateltu toteuttaa hidaskatuna, jonka varrella on vinopysäköintiä.

Lisäksi tavoitteena on osoittaa Pikkujärventien yhteys aseman eteläpuolelle, joka yhdistyy Viipurintien rautatiesillan eteläpuolella jo kaavoitettuun Pikkujärventien katualueeseen. Yhteys on jo käytössä. Yhteys on tarpeellinen paitsi asemanseudun pysäköintijärjestelyiden takia, myös radan huoltoliikenteen ja yhteyden varrella olevan kiinteistön (punatiilinen makasiini) vuoksi.



Kuva 47. Ote viitesuunnitelmasta 2.3.2016, pysäköinti ja liikenne (kuva: Serum Arkkitehdit Oy). Pysäköinti pihakansien alla osoitettu vihreällä, pysäköintilaitos sinisellä, autotallit vaaleansinisellä ja maantaso-pysäköinti viivoin pysäköintiruutuina.

Alueelle osoitetaan erillispientalojen (AO), asuin-, liike- ja toimistorakennusten (AL, AL-8), palvelurakennusten (P, P-1), liike- ja toimistorakennusten (K), autopaikkojen (LPA-4) ja yleisten pysäköintilaitosten (LPY) korttelialueita. Lisäksi asemakaavassa osoitetaan puistoa (VP), lähivirkistysaluetta (VL), rautatiealuetta (LR), venesatama/venevalkama (LV) ja muinaismuistoaluetta (SM) sekä katualueita.

Asemakaavan muutoksella muutetaan teollisuus- ja varastorakennusten korttelialuetta, rautatiealuetta, virkistys- ja katualueita. Asemakaavan muutos koskee noin 5,28 ha aluetta.

Serum Arkkitehdit Oy:n laatima viitesuunnitelma (pvm 2.3.2016) havainnollistaa kaavaratkaisua. Viitesuunnitelmaan voi tutustua kaupungin internetsivuilla: www.hameenlinna.fi/kaavat > Vireillä olevat kaavat > Asemanranta asemakaava ja asemakaavan muutos 2515, Keinusaari.

5.1.2 Merkittävimmät muutokset luonnosvaiheen jälkeen

Asemakaavassa osoitettuja rakennusoikeuksia on tarkistettu ehdotusvaiheessa monin paikoin. Liike- ja toimistorakentamiseen kannustetaan kaavamerkinnällä, joka mahdollistaa pääkäyttötarkoituksen mukaisen rakennusoikeuden lisäksi tietyn kerrosalamäärän liike- ja toimistorakentamista (+1, to190). Lisäksi yleismääräyksen mukaisesti yhteistiloja saa rakentaa +10 % pääkäyttötarkoituksen mukaisen rakennusoikeuden lisäksi. Kannustavasta kaavamerkinnästä ei ole haluttu kokonaan luopua, sillä jos liike-, toimisto- ja yhteistilojen rakennusoikeutta ei määritellä erikseen, toteutuu rakennusoikeus herkästi kokonaisuudessaan asumisen rakennusoikeutena ja liiketilat ja asukkaiden yhteistilat jäävät toteuttamatta.

Merkittävimmät muutokset kaavaluonnokseen nähden ovat muinaismuistoalueen huomioiminen SM-alueena muinaisjäännösrekisterin mukaisessa laajuudessa sekä Hämeentien (luonnoksessa Varikonniementie) linjauksen säilyttäminen nykyisellään rautatieympäristön valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön (RKY-alue), kansallisen kaupunkipuiston sekä kaukolämmön runkolinjan sijainnin huomioimiseksi. Lisäksi Viipurintien rautatiesillan osalta Viipurintien katualue on otettu mukaan asemakaavoitettavaan alueeseen (ennestään asemakaavoittamatonta aluetta). SM-alueen ja Hämeentien katualueen muutosten vuoksi korttelialueiden rajauksia on tarkistettu. Possentien varressa matkustajakoti Vanajaa vastapäätä olevan uudisrakentamisen suurin sallittu kerrosluku on laskettu viidestä kerroksesta kolmeen kerrokseen. Pysäköintilaitoksen korttelia (nro 53) on pienennetty Hämeentien säilyttämiseksi ennallaan, jonka vuoksi laitoksen toista viipaletta on korotettu yhdellä kerroksella (autopaikkamäärä vähenee näin 600:sta 590:een autopaikkaan). Pohjoisimman autopaikkojen korttelialueen (LPA-4) muotoa on muutettu, jotta korttelialue ei ulotu muinaisjäännösalueelle ja se ulottuu luonnosvaihetta vähemmän kansallisen kaupunkipuiston alueelle. Samalla päiväkodille tavoiteltua palvelujen ja hallinnon korttelia (P) on pienennetty ja päiväkodin rakennusoikeutta laskettu 100 k-m²:ä. Hämeentien katualuetta on myös kavennettu luonnosvaiheeseen verrattuna, katualueen leveys ehdotuksessa on 16 m (luonnosvaiheessa 20 m).

Muinaisjäännösalueella olevat varikon ja sahan rakennusten rauniot on osoitettu säilytettävänä rakenteina (srr) alueen historiasta kertovana, elämyksellisenä osana kansallista kaupunkipuistoa. Muinaisjäännösalueella olevat puurivit on osoitettu säilytettävänä. Kaavan arkeologisen selvityksen aikana löydettyjen puupaalujen vuoksi asemakaavaan on lisätty osa-alue (sm-1), jolla tulee tehdä tarkempia arkeologisia tutkimuksia ennen kaavan toteuttamista. Muinaisjäännösalueeseen kajoamisesta ja arkeologisista lisäselvityksistä on pidetty muinaismuistolain 13 §:n mukainen viranomaisneuvottelu.

Kaavakartalle on lisätty valtakunnallisesti arvokkaan Vanajaveden laakson ja Aulangon maisema-alueen raja (ma).

Pikkujärventien katualuetta on muutettu, jotta katualueesta tulisi mahdollisimman pienenpiirteinen. Se on osoitettu hidaskadun (hk) merkinnällä. Luonnoksessa Mensanraitina osoitettu pihakatu on muutettu Höyrysaaranraitti -nimiseksi hidaskaduksi. Hämeentien ja Possentien liittymästä uudelle asuntoalueelle sekä alueen sisäisen asuntokadun, Vanainkadun, länsiosasta Varikonniemeen johtavat kevyen liikenteen reitit on osoitettu kevyen liikenteen kaduiksi (luonnosvaiheessa olivat rasitteina korttelialueilla). Kaavakarttaan on lisätty liittymäkieltoja katualueen reunoihin Varikonniementien ja Vanainkadun sekä Varikonniementien ja Höyrysaaranraitin liittymiin kortteleihin 53 ja 55 sekä Mensanaukiolle korttelin 52 rajalle. Lisäksi kaavaan on lisätty ohjeellisia jalankululle ja pyöräilylle varattuja alueen osia (pp) radan suuntaisen kevyen liikenteen yhteyden huomioimiseksi rautatiealueelle, kortteliin 54, asemapuistoon ja Pikkujärventien katualueelle.

Rautatieaseman luoteispäädyssä oleva katoksen rakennusala on muutettu siten, että se paremmin huomioi rautatierakennusten editse jatkuvan kävely-yhteyden ja mahdollistaa aseman päätyyn terassin toteuttamisen. Rautatieympäristöön kuuluvan omakotitalon tonttia (kortteli 59) on pienennetty ehdotusvaiheessa, jotta olemassa oleva ja säilytettäväksi osoitettu lehmuskuja jäisi kokonaisuudessaan puiston puolelle (VP/s).

Venesataman/-valkaman aluevarausta on laajennettu Mensanpuiston suuntaan ja alueelle on osoitettu rakennusoikeutta 40 k-m². Kaavamerkinnot mahdollistavat sataman kehittämisen.

Kaavakarttaan on lisätty vesihuoltoa varten rasitteet neljään kohtaan AL-korttelialueilla, yhteensä niitä on osoitettu viiteen kohtaan. Ohjeellisia pelastusteiden osa-alueita on tarkistettu. Pihakansien likimääräiset korkeusasemat on tarkistettu yhteistyössä infrasuunnittelun kanssa. Kaavakarttaan on lisätty puistomuuntamoita (pm).

Kaavan yleismääräyksiä on tarkistettu ja täydennetty monin paikoin. Myös kaavaselistusta on täydennetty monin paikoin, erityisesti vaikutusten arvioinnin osalta. Kaavaselistukseen on liitetty erillinen kulttuuriympäristöanalyysi ja asemakaavan maisema- ja kulttuuriympäristövaikutusten arviointi. Kaavaehdotukseen on laadittu erilliset rakentamistapaohjeet.

5.1.3 Muutokset kaavaehdotukseen ennen hyväksymiskäsittelyä

Kaavaehdotukseen tehtiin seuraavat muutokset ennen kaavan hyväksymiskäsittelyä:

- Rautatiealuetta supistettiin 4 777 m²:ä radan itäpuolella Liikenneviraston lausunnon perusteella, ulkopuolelle jäävät alueet osoitettiin jalankululle ja polkupyöräilylle varatuksi kaduksi (pp).
- LR-alueella olevan veturitallin ajoyhteyden takia viistettiin Varikonniemen lähivirkistysalueesta 16 m²:ä, joka liitettiin LPA-4 korttelialueeseen. Näin saatiin osoitettua MRL:n mukainen ajoyhteys LPA-4 -korttelialueen läpi veturitalille ja P-korttelialueelle sijoittuvalle keltaiselle vaunuvajalle.
- Liikennevirasto on siirtämässä laitetilaa veturitallista sen luoteispuolella sijaitsevan uuden rakennusalan kohdalle. Laitetilahankkeen vuoksi rakennusala laajennettiin 4 m ja rakennusoikeutta nostettiin 10 kerrosalaneliömetrillä (ennen 80 k.m², nyt 90 k-m²).
- Saadun muistutuksen perusteella palvelurakennusten korttelialueen (P) tontin 55/12 rakennusoikeutta nostettiin 300 kerrosalaneliömetrillä (1200 k-m²:iin) ja rakennusala laajennettiin noin 4 metrillä pihan puolella, jotta rakennusoikeus on mahdollista sijoittaa tontille kahteen kerrokseen.
- Varikonniemeen on osoitettu sahalle johtava nykyinen yhteys, jalankululle ja pyöräilylle varatuksi alueen osaksi, jolla huoltoajo on sallittu (pp/h). Kaavaehdotuksessa yhteys oli osoitettu ohjeellisena ulkoilureittinä.
- Myös radan varren huoltotie merkittiin pp/h -merkinnällä aseman luoteispuolelta Asemanpuistosta alkaen kaava-alueen pohjoisreunalle asti. Huoltoyhteys on tarpeen myös Asemanpuistossa sijaitsevan punatiilisen varastorakennuksen takia. Kyse on nykyisinkin käytössä olevasta huolto-ajoyhteydestä.
- Lisäksi Varikonniementien päässä korttelin 55 LPA-4-alueelle osoitettiin ajoyhteys (ajo) kohti Varikonniemeä. Samalla poistettiin osa ohjeellisista ulkoilureiteistä tältä kohtaa muinaismuistoalueelta (SM).

- Kaavaehdotuksesta puuttui piirtoteknisistä syistä virheellisesti Asemanpuistoista /s-merkinnät (alue, jolla ympäristö säilytetään). Nämä on lisätty korjattuun kaavaehdotukseen.
- Museoviraston lausunnon perusteella osoitettiin Possentielle puurivimerkinnot. Puurivimerkintä korvattiin istutettavan alueen osan merkinnällä Pikkujärventien itäpuolella lähellä punatiilistä makasiinia (kyseisellä kohdalla on sekä pensas- että puuistutuksia).
- Mensanpuistoon on lisätty Elenia Lämpö Oy:n ehdotuksen mukaisesti ohjeellinen alueen osa, jolle saa sijoittaa energiantuotantoon tai yhdyskuntatekniseen huoltoon liittyviä maanalaisia rakenteita.
- Vanajan puoleiselta Varikonniemen lähivirkistysalueelta poistettiin kaksi säilytettävien rakenteiden merkintää (srr) ja täydennettiin merkinnän "srr" määräystä Ympäristöministeriön lausunnon perusteella. Lisäksi sahan palokalustovajalta/varastolta, joka on uudisrakennus, poistettiin suojelumerkintä sr-10.
- Museoviraston lausunnon perusteella muutettiin kaavamääräyksissä "museoviranomainen" "Museovirastoksi". Lisäksi yleismääräyksiin (2 § Korttelialueet) on tehty muutoksia Museoviraston lausunnon perusteella koskien pysäköintilaitoksen rakennusmassan jakamista osiin ja porrastamista kohti Asemaukiota. Kaavan yleismääräyksillä edellytetään rakennuksen sopeuttamista valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön ja kansalliseen kaupunkipuistoon viherrakentamisella.
- Ehdotus kansallisen kaupunkipuiston uudeksi rajaukseksi on muuttunut hie-man ehdotusvaiheen nähtävilläolon jälkeen. Paavo Cajanderin kadun itäpuolinen osa Kiistalantiestä säilytetään osana kansallista kaupunkipuistoa rajausmuutoksen jälkeenkin. Ehdotus kansallisen kaupunkipuiston uudeksi rajaukseksi -kaavamääräystä on täydennetty Ympäristöministeriön ehdottamalla tavalla, jotta määräyksestä ilmenee rajauksen ohjeellisuus sekä viittaukset maankäyttö- ja rakennuslain kohtiin koskien kansallisen kaupunkipuiston rajausmuutosprosessia. Kaavan yleismääräysten alkuun on lisätty maininta: Osa kaava-alueesta kuuluu kansalliseen kaupunkipuistoon sekä viittaus Ympäristöministeriön vahvistamaan hoito- ja käyttösuunnitelmaan. Lisäksi yleismääräyksissä 2 §:n Korttelialueet ensimmäinen määräys on muutettu siten, että se ohjaa rakentamista paitsi valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön reunalla, myös kansallisen kaupunkipuiston reunalla ja määräykseen on lisätty maininta viherrakentamisesta yhtenä keinona uudisrakentamisen ja alueiden käytön sopeuttamisesta olemassa olevaan rakennuskantaan ja ympäristöön sopivaksi. Lisäksi määräyksellä edellytetään näille alueille sijoittuvien tai rajautuvien pysäköintialueiden erottamista muista alueista istutuksin.
- ELY-keskuksen lausunnon perusteella yleismääräyksiin (5 §) on lisätty maininta Valtioneuvoston päätöksen (n:o 993/1992) mukaisten melun ohjearvojen mahdollisesta ylittymisestä Asemanpuistojen alueilla. Tällöin turvataan myös raideliikenteen kehittämisen mahdollisuudet, vaikka puistoja onkin osoitettu mahdolliselle meluvyöhykkeelle.
- Museoviraston lausunnon perusteella yleismääräyksissä (5 §) edellytetään puistoinventoinnin ja asemaympäristön historiallisen kehityksen selvityksen laatimista jatkosuunnittelun lähtökohdaksi.
- Lisäksi yleismääräyksissä (5 §) on ohjattu puistomuuntamoiden rakentamista silloin, kun ne sijoittuvat kansalliseen kaupunkipuistoon tai valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön.

- 5 §:ssä on edellytetty maisemallisen suojapuuston säilyttämistä Varikonniemen lisäksi myös Mensanpuistossa.
- Viittausta erillisiin lähiympäristön suunnittelu- ja rakentamistapaohjeisiin on täydennetty rakentamistapaohjeen numerolla ja kaupunginhallituksen hyväksymispäiväyksellä. Lähiympäristön suunnittelu- ja rakentamistapaohjeet on laadittu uudisrakentamisen ohjaamiseksi. Suojelukohteita koskevista suunnitelmista pyydetään kaavamääräysten edellyttämät lausunnot Museovirastosta.

Asemakaavaehdotukseen tehdyt muutokset ovat vähäisiä, eivätkä edellytä kaavaehdotuksen uudelleen nähtäville asettamista. Kaavakarttaan tehtyjen muutosten lisäksi kaavaselistusta (mm. vaikutusten arviointia), lähiympäristön suunnittelu- ja rakentamistapaohjetta sekä kaavaselistuksen liitettä 5 (Kulttuuriympäristöanalyysi ja maisema- ja kulttuuriympäristövaikutusten arviointi) on täydennetty monin paikoin.

5.2 Mitoitus

Asemakaava-alueen pinta-ala on noin 32,5 hehtaaria.

Asumiseen tarkoitetut korttelialueet ovat yhteensä noin 13 % kokonaispinta-alasta. Kaikki rakentamiseen tarkoitetut korttelialueet ja pysäköintiin tarkoitetut alueet ovat yhteensä noin 18,5 % suunnittelualueen kokonaispinta-alasta ja kadut noin 11,5 % kokonaispinta-alasta. Kaavoitettavasta alueesta noin 17,5 % on puistoa ja lähivirkistysaluetta (VP, VL) ja noin 36,9 % muinaismuistoaluetta (SM-1). Rautatiealue (LR) ja venevalkama/-satama muodostavat noin 15,6 % suunnittelualueesta.

Asuin-, liike- ja toimistorakentamiseen on osoitettu 59650 k-m², ja lisäksi liike- ja toimistotiloja saa rakentaa (kaavamääräys esim. +I,to190) yhteensä 1420 k-m² ja asumiseen liittyviä yhteistiloja (10 % kerrosalasta) yhteensä 5965 k-m². Asemakaavalla osoitetaan muuta kerrosalaa yhteensä 31 363 k-m², josta pysäköintilaitoksen osuus myymälätiloihin on 21 000 k-m².

Käyttötark.	Pinta-ala/m ²	Osuus kokonaispinta-alasta	Pääkäyttötark. yht. hehtaareina	Pääkäyttötark. osuus yht.
AO	746	0,23 %	4,28	13,18 %
AL	37 255	11,47 %		
AL-8	4 799	1,48 %		
P	2 953	0,91 %		
P-1	3 485	1,07 %	0,78	2,39 %
K	1 332	0,41 %		
VP	14 438	4,45 %	5,68	17,49 %
VL	42 383	13,05 %		
LR	49 395	15,21 %		
LV	1 265	0,39 %	5,07	15,60 %
LPY	5 110	1,57 %	0,96	2,97 %
LPA-4	4 522	1,39 %		
SM-1	119 747	36,87 %	11,97	36,87 %
kadut	37 382	11,51 %	3,74	11,51 %
YHT.	324 812	100,00 %	32,48	100,00 %

Kuva 48. Pinta-alatiedot 7.9.2016.

5.3 Aluevaraukset

Kaavamerkinnot ja määräykset ovat kaavaselostuksen liitteenä. Tässä on esitetty yleispiirteinen kuvaus aluevarauksista ja niitä koskevista määräyksistä.

Asuminen

AO

Erillispientalojen korttelialueeksi on osoitettu rautatieasemaympäristöön kuuluva pientalo Paavo Cajanderin kadun varressa. Alue on ennestään asemakaavoittamaton. Korttelialueelle on osoitettu rakennusoikeutta 200 k-m² päärakennusta varten ja lisäksi 30 k-m² talousrakennusta varten (t 30). Korttelialueella olemassa oleva rakennus on osoitettu suojeltavaksi (sr-10).

AL

Pääosa kaavassa osoitetuista kortteleista on osoitettu asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialueiksi. AL-korttelialueet ovat ennestään rakentamattomia. Suurimmat sallitut kerrosluvut on osoitettu roomalaisin numeroin rakennusaloittain ja eri kerroslukujen väliset rajat tontin sisällä ovat ohjeellisia. Kerrosluvut vaihtelevat ollen rannan puolella pääasiassa neljä (IV) ja nousten kohti alueen pohjoisosaa ja ydintä, ollen keskellä korkeimmillaan kymmenen (X).

Rakennusoikeudet on osoitettu tontikohtaisesti. Niillä korttelialueilla, joille on viitesuunnitelmassa esitetty autotalleja, on autotallien tarvitsema kerrosala osoitettu erikseen (esim. 3550+at 180). Lisäksi keskeisiin kulkuväylien varten sijoittuviin uudisrakentamisen kortteleihin on annettu kaavamääräys +l,to190, jolla sallitaan pääkäyttötarkoituksen mukaisen rakennusoikeuden lisäksi luvun osoittama määrä liike- ja toimistotilojen kerrosalaa. Yleismääräyksen mukaisesti asumista palvelevia teknisiä tiloja, yhteis- ja aputiloja saa rakentaa enintään 10 % asemakaavassa osoitetun rakennusoikeuden lisäksi.

Uudisrakentamisen korttelialueilla on osoitettu yhteiskäyttöiset piha-alueet omiksi ohjeellisiksi tonteikseen ja niille annettu kaavamääräys ah – asumista palveleva yhteiskäyttöinen alueen osa. Ah-merkinnän yhteydessä suluissa oleva numerosarja osoittaa korttelit/tontit, joiden yhteiseen käyttöön alue on varattu (55/1,3,5,6). Ah-alueiden suunnittelua ohjataan yleismääräyksin.

Ohjeellisilla tonteilla 52/4, 56/4, 57/7 ja 57/12 on toteutettava pysäköintiä pihakannen alle (kaavamerkintä ma-1) ja yhteiset oleskelupihaat kannen päälle. Lisäksi pihakannelle on osoitettu likimääräinen korkeusasema (esim. +85,50). Ohjeellisilla tonteilla 52/4 ja 57/7 on (viitesuunnitelmasta poiketen) lisäksi osoitettu 100 k-m² rakennusoikeus talousrakennuksen toteuttamiseen pihakannen päälle. Muutoin erillisiä talousrakennusten rakennusaloja (t) ja rakennusoikeuksia on osoitettu tonteille 52/2, 55/4 ja 57/10.

Uudisrakennusten kortteleihin on osoitettu yhteiskäyttöisille piha-alueille johtavia kulkuaukkoja ja ajoyhteyksiä ohjeellisin merkinnöin. Mikäli piha-alue tai kansipiha rajautuu katualueeseen, ei ajo-merkintää ole erikseen osoitettu. Lisäksi korttelialueiden pelastusreitit on osoitettu kaavakartalla ohjeellisin merkinnöin (ajo-pe). Tontille 55/7, tonttien 55/9 ja 10 rajalle, tonteille 57/7,8 ja 12 on osoitettu maanalaiselle johdolle varattua aluetta mm. vesihuollon tilatarpeisiin.

Osa kortteleista 55 ja 57 kuuluu sm-1 -osa-alueeseen. Merkinnällä on osoitettu alueen osa, jolla on muinaismuistolaila (295/1963) rauhoitettu kiinteä muinaisjäännös tai rauhoitetun kiinteän muinaisjäännöksen osa (Varikonniemensuo). Alueella edellytetään tehtävän arkeologisia kaivaustutkimuksia ennen kaavan toteuttamista ja tutki-

musten riittävyden hyväksyy Museovirasto ennen kuin Varikonniemensuon muinaismuistokohde voidaan poistaa kaavan toteuttamiseksi.

AL-8

AL-8 -merkinnällä on osoitettu Mensan entisen tehdaskiinteistön säilytettävät rakennukset asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialueeksi, jolle voidaan sijoittaa myös palveluja ja yleisen hallinnon tiloja. Kaupunkikuvallisesti merkittävimmät osat tehdaskiinteistöistä ja autokorjaamorakennus on osoitettu suojeltavaksi (sr-10). Rakennusoikeutta entisen tehtaan tontille on osoitettu 3000 k-m² ja suurin sallittu kerrosluku on kaksi (II). Mensan autokorjaamorakennuksen yläkerrassa on kaksi asuntoa. Tontin 57/3 rakennusoikeus on 500 k-m².

Palvelut ja liiketilat

P

Palvelurakennusten korttelialuetta on osoitettu tavoitellun uuden päiväkodin paikalle Varikonniementien pohjoispäähän ja radan varteen olemassa olevan keltaisen, puurakenteisen makasiinin (vaunuvajan) kohdalle. Rakennusoikeus ja suurin sallittu kerrosluku on osoitettu rakennusalaakohtaisesti ollen päiväkodin tontilla 1200 k-m² ja enintään kaksi (II) kerrosta ja makasiinin tontilla rakennusoikeus on yhteensä enintään 240 k-m² ja kerrosluku yksi (I) ja. Makasiini on osoitettu suojeltavaksi (sr-10).

P-1

Rautatieasema on osoitettu palvelurakennusten korttelialueeksi, jolla sallitaan asuminen. Aseman toisessa kerroksessa on asuntoja. Aseman suurimmat sallitut kerrosluvut on osoitettu asemarakennuksen mukaisesti ollen aseman vanhimman osan kohdalla kaksi (II) ja 1960-luvulla rakennetun siiven osalla yksi (I). Rakennusoikeudet vastaavat nykytilannetta. Lisäksi korttelialueelle on osoitettu pysäköimispaikka (p) ja ohjeellinen polkupyöräpysäköintiin varattu alueen osa (ppp) aseman kaakkoispuolelle.

K

Rautatieympäristöön kuuluvan, mutta nykyisin yksityisessä käytössä olevan, punatiilisen makasiinirakennuksen alue on osoitettu rakennuksen nykyisen käytön mukaisesti liike- ja toimistorakennusten korttelialueeksi. Suurin sallittu kerrosluku on yksi (I) ja rakennusoikeutta 450 k-m². Makasiini on osoitettu suojeltavaksi (sr-10). Lisäksi makasiinin eteläpuolelle on osoitettu rakennusala ja -oikeus uudisrakentamista varten suurimmalla sallitulla kerrosluvulla yksi (I) ja rakennusoikeudella 250 k-m².

Virkistys

VP

Rautatieympäristöön kuuluvat puistot on osoitettu alueiksi, joilla ympäristö säilytetään (VP/s). Vanajan rantaan on osoitettu puistoa Possentiestä luoteeseen, Mensanpuisto on osoitettu voimassa olevassa asemakaavassakin. Mensan puistoon on osoitettu ohjeellinen ulkoilureitti (oooo), ohjeelliset alueet hulevesirakenteita (hv) sekä energiantuotantoon tai yhdyskuntatekniseen huoltoon liittyviä maanalaisia rakenteita varten (en/et). Asemanpuistoihin on osoitettu säilytettäviä/istutettavia puurivejä (o o o o), ohjeellisia jalankululle ja polkupyöräilylle varattuja alueen osia (pp ja pp/h, jolla huoltoajo on sallittu), ohjeellinen polkupyöräpysäköintiin varattu alueen osa (ppp), suojeltu rakennus (sr-10) ja olemassa oleva puistomuuntamo (pm) lähelle korttelia 59.

VL

Varikonniemen virkistysalueet on osoitettu lähivirkistysalueiksi siltä osin kuin ne eivät kuulu muinaismuistoalueeseen. Alueelle on osoitettu ohjeellisia ulkoilureittejä (oooo) ja ohjeellisia jalankululle ja polkupyöräilylle varattuja alueen osia (pp). Lisäksi on osoitettu olemassa oleva puistomuuntamo (pm), luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeää aluetta (luo), kansalliseen kaupunkipuistoon kuuluvaa aluetta (kp), maisemallisesti arvokasta aluetta (ma) Vanajaveden valtakunnallisesti arvokkaan maisema-alueen osalta ja ohjeellinen varaus mahdollista tulevaisuudessa suunniteltavan kevyen liikenteen sillan rakenteita varten (pp-silta).

Liikenne

LR

Rataan ja sen huoltoon liittyviä alueita on osoitettu rautatiealueeksi. Osittain myös kevyen liikenteen yhteydet (pp/h) sijoittuu rautatiealueelle. Rautatiealueelle sijoittuu suojeltavaksi osoitettu veturitalli (sr-10), jonka suurin sallittu kerrosluku on yksi (I) ja rakennusoikeus 300 k-m². Lisäksi sen ympäristöön on osoitettu uusi rakennusala, jonka rakennusoikeus on 90 k-m². LR-aluetta koskevan yleismääräyksen mukaisesti alueelle saa rakentaa laitiloja, muita rautatieliikenteen liittyviä rakenteita, pyöräkatoksia ja asemalaitureille katoksia. Olemassa oleva radan alikulku on osoitettu kadun tai liikennealueen alittavana kevyen liikenteen yhteytenä (a).

LV

Vanajan rantaan on osoitettu venesatama/venevalkama. Alueella sijaitsee myös jätevesipumppaamo (et). LV-alueelle on osoitettu rakennusala ja sille rakennusoikeutta 40 m² ja suurin sallittu kerrosluku on yksi (I). Yleismääräyksen mukaisesti ennen vedenpohjaa muuttavia rakennustöitä on oltava yhteydessä museoviranomaiseen arkeologisen vedenalaisinventoinnin järjestämiseksi ja vedenalaisen kulttuuriperinnön huomioimiseksi. Lisäksi vesirakentaminen vaatii vesilain mukaisen ilmoituksen tai luvan.

LPY

Yleisten pysäköintilaitosten korttelialuetta on osoitettu Varikonniementien ja Mensan korttelin väliselle alueelle kortteliin 53. Alueelle tavoitellaan noin 600 autopaikan pysäköintilaitosta, joista noin 200 ap olisi asukkaiden ja muiden käyttäjien vuorottaiskäytössä. Viitesuunnitelman mukaisesti toteutettuna asumisen korttelialueiden autopaikoista on 223 ap pysäköintilaitoksessa. Pysäköintilaitoksen viitesuunnitelman mukaan laitokseen sijoittuisi yhteensä 590 ap. Paikkamäärä tarkentuu pysäköintilaitoksen suunnittelun edetessä.

Kaavakartalla osoitetun rakennusoikeuden (20000 k-m²) lisäksi kortteliin saa sijoittaa 1000 k-m² myymälöitä myymälän (m) rakennusosalle korttelialueen eteläpäähän ja myymälän päälle autopaikkoja kahteen tasoon. Korttelialueen yhteenlaskettu rakennusoikeus on näin ollen 21 000 k-m². Suurin sallittua kerroslukua ja rakennuksen korkeutta on ohjattu suurimman sallitun kerrosluvun merkinnällä roomalaisin numeroin ja Varikonniementien puolella julkisivun likimääräisenä enimmäiskorkeutena metreinä. Lisäksi myymälätilojen huoltoa varten on osoitettu alueen sisäiselle huoltoliikenteelle varattu alueen osa (h). LPY-alueen rakentamistapaa on ohjattu yleismääräyksin. Alue on osa valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä, jonka vuoksi sitä koskee kaavamääräys kaupunki- tai kyläkuvallisesti tärkeä alue tai alueen osa (sk-1), jota koskevista suunnitelmista ja toimenpiteistä on neuvoteltava museoviranomaisen kanssa.

LPA-4

Autopaikkojen korttelialuetta, jonka kautta saadaan järjestää ajoyhteys siihen rajautuville tonteille, on osoitettu tonteille 5341, 55/13 ja 57/2. Suluissa oleva numerosarja osoittaa korttelit/tontit, joiden yhteiseen käyttöön alue on varattu (esim. (54/2, 58/2)). Tontilla 57/2 alueen läpi kulkee myös ohjeellinen pelastusreitti (ajo-pe). Tontin 55/13 läpi kulkee ajoyhteys Varikonniemeen ja tontilla sijaitsee pelastusajoneuvon pystytyspaikka.

Katualueet ja aukiot

Kaavassa osoitetaan Possentien, Varikonniementien, Vanainkadun, Höyrysaunanraitin, Paavo Cajanderin kadun ja Pikkujärventien katualueita. Varikonniementien linjaus säilytetään nykyisen Hämeentien linjauksen mukaisena. Asema-aukion, Possentien ja Varikonniementien liittymässä varaudutaan katualueen tilavarauksessa kiertoliittymän rakentamiseen. Vanainkatu, Höyrysaunanraitti ja Pikkujärventie osoitetaan hidaskaduiksi (hk).

Asema-aukio osoitetaan aukion merkinnällä, vaikka pääosin se tulee olemaan ajoneuvoliikenteen käytössä. Kaavamerkintä tuo joustavuutta alueen toteutukseen, mutta huomioi myös sen kaupunkikuvallisen merkityksen osana rautatieympäristöä ja aseman edusaukiona.

Aukion pohjoispuolella alikulun yhteyteen osoitetaan jalankululle ja polkupyöräilylle varattua katua, jolla huoltoajo on sallittu (pp/h). Alueelle on osoitettu myös rakennusala, jolle saa sijoittaa katoksen. Mensanaukio on osoitettu jalankululle ja polkupyöräilylle varattuna katuna, jolla huoltoajo ja tontille ajo on sallittu (pp/ht). Kaava mahdollistaa maanalaisten tilojen toteuttamisen Mensanaukion pohjoispäähän, Varikonniementien alle ja alikulun viereen.

Suojelualueet

SM-1

Muinaismuistoalueena on osoitettu Varikonniemen muinaisjäännösrekisterin mukainen muinaismuistoalue. Muinaismuistolaiilla (295/1963) rauhoitettu kiinteä muinaisjäännös ja rauhoitetun kiinteän muinaisjäännöksen osa. Alueen kaivaminen, peittäminen, muuttaminen, vahingoittaminen ja muu siihen kajoaminen on muinaismuistolain nojalla kielletty. Aluetta koskevista tai siihen liittyvistä suunnitelmista on pyydetävä Museoviraston lausunto. Koskien kohdella Varikonniemi pelastustien kohdalta: Muinaismuistolain 13 §:n mukaisesti käytyjen neuvottelujen perusteella kohde Varikonniemensuo voidaan poistaa kaavan toteuttamiseksi sen jälkeen, kun kohde on arkeologisesti riittävästi tutkittu. Tutkimukset edellyttävät muinaismuistolain 10 §:n edellyttämää tutkimuslupaa Museovirastolta. Museovirasto hyväksyy tutkimusten riittävyyden alustavan tutkimusraportin perusteella.

Muinaismuistoalueella olevat sahan ja varikon rauniot on osoitettu säilytettäväksi rakenteiksi srr-merkinnällä ja vielä jäljellä olevat sahan rakennukset suojeltaviksi sr-10-merkinnällä. Pääosa muinaismuistoalueesta kuuluu maisemallisesti arvokkaaseen alueeseen (ma).

Kaavatyön aikana löydetyn Varikonniemensuon muinaismuistoalueen vuoksi kaavaan on osoitettu sm-1-määräys ja osa-alue koskien Varikonniemensuon muinaismuistoalueen edellyttämiä ja pelastustien osalta myös Varikonniemen muinaismuistoaluetta koskevia arkeologisia tutkimuksia ennen kuin kaavaa voidaan siltä osin toteuttaa.

Asemakaavan yleismääräyksissä kohdassa 6§ edellytetään kortteleissa 55 ja 57 muinaismuistoalueen (SM-1) rajalla työmaan suunnittelussa erottamaan muinais-

muistolain tarkoittama alue riittävillä aidoilla työmaa-alueesta ja alueen käyttäminen työmaan varastointiin, kulkuun yms. on kielletty uhkasakon nojalla. Aidan suunnittelusta ja maastoon sijoittamisesta sovitaan Museoviraston kanssa.

Muita merkintöjä

Kaavassa osoitetaan kansallisen kaupunkipuiston rajausta (kp) siten, kun se on kaupunkipuistoa perustettaessa määritetty. Lisäksi kaavassa esitetään ehdotus kansallisen kaupunkipuiston uudeksi rajaukseksi. Rajausmuutosta tulee hakea kaupungin hakemuksella ympäristöministeriöstä. Rajaus on ohjeellinen. Rajaus muutetaan MRL:n 71 §:ään perustuen. Muuttamisprosessissa sovelletaan MRL:n 69 §:n mukaisista menettelyä.

Rautatieympäristön valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö on osoitettu kaupunki- tai kyläkuvallisesti tärkeä alueen tai alueen osan (sk-1) merkinnällä Museoviraston inventoinnin (RKY, 2009) mukaisella rajauksella.

Osa Varikonniemestä kuuluu Vanajaveden laakson ja Aulangon valtakunnallisesti arvokkaaseen maisema-alueeseen, jonka rajausta on osoitettu asemakaavassa merkinnällä (ma). Varikonniemen ja Mensanpuiston viheralueiden hoitoa koskevia määräyksiä on annettu yleismääräyksissä.

Kaava mahdollistaa maanalaisten tilojen rakentamisen (ma) alikulun ja pysäköintilaitoksen lähetyksillä. Käytännössä maan alle rakentaminen on pohjavesipinnasta johtuen alueella niin kallista, että maanalaisen tilan toteutuminen on hyvin epätodennäköistä.

Kaavassa on osoitettu maanalaista johtoa varten varatut alueen osat kortteliin 57 ja 55.

Katujen varsille on uudisrakennusten korttelialueille (AL) osoitettu nuolia, jotka osoittavat rakennusalan sivun, johon rakennus on rakennettava kiinni.

Kaavassa on osoitettu 32 dB(A) ääneneristävyyksimääräyksiä rakennusalojen sivuille meluselvityksessä esitettyihin kohtiin tonteille 55/3,5,6,8-12 ja tontille 51/1.

Kaavassa on osoitettu katualueen rajan osia, joilta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää kiertoliittymän kohdalle ja siitä edelleen Varikonniementien varteen korttelien 51 rajalle, Mensanaukion rajalle sekä osin korttelin 53 rajalle. Lisäksi liittymäkieltoa on osoitettu Vanankadun varsille kortteleissa 53, 55 ja 56 sekä Höyrysahanraitin ja Vanainkadun liittymään kortteliin 53. Mensanaukiolla liittymäkielto on osoitettu kortteliin 52.

Kaavassa on osoitettu joitakin leikki- ja oleskelualueeksi varattuja ohjeellisia alueen osia, mutta yleismääräys edellyttää muuallakin vähintään 100 m² leikki- ja oleskelualueen osoittamisen tonttien käyttöön paitsi korttelissa 51 on varattava asukkaiden oleskeluun sopivaa tilaa rakennuksessa esimerkiksi tilavina parvekkeina ja/tai terasseina yhteensä vähintään 40 m².

Kaavassa on osoitettu istutettavia alueen osia uudisrakentamisen korttelialueille puiston puoleisille piha-alueille ja aseman ja makasiinirakennuksen väliin Pikkujärventien varteen. Yleismääräys edellyttää rakentamattomien tontin osien, joita ei käytetä kulkuteinä, leikki- tai oleskelualueina tai pysäköintipaikkoina, istuttamista.

Rautatieympäristöön kuuluvia lehmuskujia, Varikonniemen muinaismuistoalueella olevia vanhoja puurivejä ja Possentien varressa olevat puurivit on osoitettu säilytettävänä/istutettavina puuriveinä.

Yleismääräykset

Kaavan yleismääräyksissä todetaan osan kaava-alueesta kuuluvan valtakunnallisesti arvokkaaseen maisema-alueeseen (ma), valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön (sk-1) ja kansalliseen kaupunkipuistoon (kp). Kansallisen kaupunkipuiston alueella noudatetaan YM:n vahvistamaa, voimassa olevaa hoito- ja käyttösuunnitelmaa.

Kaavassa on annettu yleismääräyksiä koskien auto- ja pyöräpaikkoja (1 §), kortteli-alueiden rakentamista (2 §), hulevesien hallintaa (3 §), pihasuunnitelmia (4 §), viher-alueita ja aukioita (5 §) sekä annettu muita määräyksiä (6 §).

Asemakaavassa on käytetty pysäköintinormina väljempää mitoitusta kuin mitä yleisesti keskustan asemakaavoissa on käytetty. Asemakaavassa vaaditaan yksi auto-paikka kutakin asumisen 120 k-m² kohti ja yksi autopaikka kutakin liike- ja toimistorakentamisen tai muun palvelun 80 k-m² kohti. Normin väljentäminen on ollut mahdollista, koska alueelle toteutetaan pysäköintilaitos, jossa autopaikat ovat nimeämättöminä vuorottaiskäytössä.

Korttelialueita, hulevesien hallintaa ja piha-alueita koskevissa yleismääräyksissä ohjataan alueiden rakentamistapaa. Viheralueita ja aukioita koskevissa määräyksissä huomioidaan melutason ohjearvojen mahdollinen ylittyminen Asemanpuistoissa. Lisäksi edellytetään puistoinventoinnin ja alueen historiallisen kehityksen selvityksen laatimista Asemanpuistoihin ja asema-aukiolle jatkosuunnittelun pohjaksi. Lisäksi ohjataan puistomuuntamoiden rakentamistapaa kansallisen kaupunkipuiston ja valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön osalta ja annetaan ohjeistusta virkistysalueiden hoidolle.

Muissa määräyksissä huomioidaan tulvaherkkien rakenteiden alin suositeltava rakentamistaso, maaperän mahdollinen pilaantuneisuus ja puhdistustarve, raideliikenteen runkomelu ja tärinä sekä muinaismuistoalueen työmaa-aikainen aitaaminen kortteleiden 55 ja 57 rajalla.

Asemakaavan alueelle on laadittava erillinen sitova tonttijako.

Asemakaavakarttaan liittyy erikseen laadittavat lähiympäristön suunnittelu- ja rakentamistapaohjeet, jotka hyväksytään kaupunginhallituksessa.

Asemakaavamerkinnot ja –määräykset on kokonaisuudessaan kaavaselostuksen liitteenä 1.

5.4 Nimistö

Asemakaavassa nimetään uusi Hämeentien jatke Varikonniementieksi ja uusi asuntokatu Vanainkaduksi, Mensan ja pysäköintilaitoksen korttelin välinen katu Höyryshanraitiksi. Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu nimetään Mensanaukioksi. Nimistö liittyy alueen paikallishistoriaan. Lisäksi kaavassa osoitetaan Pikkujärventien katualuetta (siltä osin ensimmäinen asemakaava), joka yhtyy jo aiemmin kaavoitettuun Pikkujärventiehen Viipurintien rautatiesillan eteläpuolella.

Rautatieympäristöön kuuluvat puistot nimetään Asemanpuistoiksi. Varikonniemen lähivirkistysalueet nimetään Varikonniemeksi.

5.5 Kaavan vaikutukset

5.5.1 Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön

Asuminen ja palvelut

Asemanrannan asemakaava-alue lisää Hämeenlinnan vetovoimaisuutta asumiskaupunkina, kun keskeiselle paikalle lähelle järven rantaan ja julkisten liikenneyhteyksien äärelle kaavoitetaan uutta kerrostalotarjontaa. Aluetta tullaan markkinoimaan erityisesti Hämeenlinnan ulkopuolelle, joten tavoitteena on, että alue kasvattaa kaupungin muuttovoittoa ja siten piristää viime vuosina hiljentynyttä väestökehitystä. Vuoden 2016 aikana Hämeenlinnassa on haettu runsaasti kerrostalojen rakennuslupia ja vain vähän omakotitalojen rakennuslupia.

Alueen asemakaavoitus ja väestönkasvu mahdollistaa palvelutarjonnan parantumisen myös lähialueen nykyisille asukkailla ja junamatkailijoille. Erityisesti alueelle tavoitellaan liikkumiseen, työmatkajen pendelöintiin ja asumiseen liittyviä palveluita ja älypalveluita. Palvelukonseptin suunnittelua tekee kaupungin elinkeinoyhtiö Linnan kehitys Oy. Alueelle on mahdollista sijoittaa päiväkotia. Keskustassa on pulaa päiväkotipaikoista. Pysäköintilaitoksen yhteyteen mahdollistetaan 1000 m² myymälöitä ja vielä erikseen Mensanraitin varteen 500 m² myymälä-/työtilaa. Palvelutarjonnan parantuminen voi nostaa lähistöllä sijaitsevien asuntojen arvostusta ja sitä kautta hintatasoa.

Olemassa olevan rakennuskannan lisäksi kaavamääräykset mahdollistavat liike- ja toimistotilojen rakentamista myös AL-korttelialueille. Pääkäyttötarkoituksen mukaisen rakennusoikeuden lisäksi liike- ja toimistotilojen rakentamiseen kannustetaan keskeisillä paikoilla kulkuväylien varsilla erillisellä kaavamääräyksellä +I,to190. Näiden yhteenlaskettu rakennusoikeus on 1 420 k-m². Alueelle arvioidaan sijoittuvan noin 100–200 työpaikkaa riippuen siitä, kuinka paljon liike- ja toimistorakentamista toteutetaan myös AL-kortteleihin.

Elinkeinopoliittinen neuvottelukunta on laatinut asemakaavasta ehdotusvaiheessa ennen nähtäville asettamista yritysvaikutusten arvioinnin, joka on tämän kaavaselostuksen liitteenä. Asemanranta on elinkeinopoliittisen neuvottelukunnan mielestä kaupungin lähiajan tärkein kärkihanke, mikä tarjoaa hyvät mahdollisuudet Hämeenlinnan elinvoiman lisäämiseen ja koko asemanseudun kehittämiseen. Neuvottelukunta uskoo Asemanrannan vetävän asukkaita muualtakin kuin Hämeenlinnasta, mikä tuo liiketoimintamahdollisuuksia paikallisille yrityksille asukasluvun kasvun myötä. Elinkeinopoliittinen neuvottelukunta on kiinnittänyt lausunnossa huomiota kohtuuhintaisten omistus- ja vuokra-asuntojen tarjontaan, lisäraidekapasiteetin mahdolliseen tarpeeseen nopeiden ja tiheiden lähijunayhteyksien turvaamiseksi, infran ja liikenteen järjestelyiden toimivuuteen, pysäköintilaitoksen toteutukseen etupainotteisesti, palveluiden kehittämisen mahdollisuuksiin sekä laajemmin koko rautatieympäristön kehittämiseen ja yhteen kytkemiseen, Vanajaveden yli rakennettavaan yhteyteen sekä Asemanrannan alueen markkinointiin.

Alueelle osoitettu asuinrakentaminen tulee jatkamaan Kiistan asumispainotteista aluetta pohjoiseen. Alueelle on mahdollista sijoittaa noin 1 000 -1 200 asukasta, mikä yli kaksinkertaistaa nyt Viipurintien ja radan rajaamalla Kiistan alueella asuvien määrän. Alueelle on osoitettu 22 uutta asuin-, liike- ja toimistorakennusten ohjeellista tonttia (AL) ja niille 10 viereisten tonttien kanssa yhteiskäyttöistä piha-aluetta (ah). Asemakaava pohjautuu viitesuunnitelmaan, joka mahdollistaa monipuolisia asumisen ratkaisuja. Monipuolinen talotyyppi- ja asuntotyyppi-jakauma mahdollistaa eri elämäntilanteissa olevien väestöryhmien sijoittumisen alueelle.

Alueelle tavoitellaan myös hallintamuodoiltaan monimuotoista asumista, jolla tavoitellaan sosiaalisesti monimuotoista väestörakennetta ja toisaalta luodaan vetovoimaisel-

le paikalle mahdollisuuksia muuttaa vuokra-asuntoon ja siten helpotetaan työvoiman liikkuvuutta ja sijoittautumista Hämeenlinnaan.

Kaavallinen ratkaisu tukee alueen kaikille avointa luonnetta, koska korttelialueiden läpi on osoitettu julkiselle kululle yhteyksiä ja laajasti yleisessä virkistyskäytössä olevia alueita. Kaavaratkaisussa on pyritty siihen, että vaikutukset virkistyskäytölle jäisivät mahdollisimman vähäisiksi. Alueelta poistuu muutamia ulkoilureittejä käytöstä, kun ne jäävät korttelialueille, mutta suunnitelmissa on huomioitu uusien reittien rakentamismahdollisuudet. Rakentaminen vähentää virkistysalueen määrää, mikä saateen kokea nykytilannetta heikentäväksi, kun mahdollisuudet luonnonrauhan kokemiseen vähenevät. Virkistyskäyttö alueella lisääntyy uusien asukkaiden myötä. Virkistysalue on niin laaja ja yhteydet niin monipuoliset, että se säilyy edelleen julkisen luonteisena eikä sitä voida mieltää vain asuntoalueen sisäiseksi virkistysalueeksi.

Asukasmäärän kasvu alueella todennäköisesti parantaa myös esimerkiksi rantareittiä käyttävien palveluita, mikä on tärkeää, kun ajatellaan, että rantareitillä kulkee myös matkailijoita. Monissa yhteyksissä rantareitille on toivottu kahvilaa, joten venevalkaman/-sataman alueelle on osoitettu pieni rakennusala ja rakennusoikeutta 40 k-m².

Koko alueen viihtyisyyteen ja sosiaaliseen ympäristöön tulee vaikuttamaan vahvasti myös yhteisten piha-alueiden toiminnot ja viihtyisyys. Yhteisöllisyyden mahdollisuuksia kasvattavat yhteistilat ja -alueet kuten leikki- ja oleskelualueet, yhteiset sauna- ja kokoontumistilat.

Kaavassa on huomioitu ihmisten elinympäristön turvallisuus ja terveellisyys mm. liikenteen suunnittelussa sekä mahdollisesti pilaantuneiden maiden, liikennemelun ja -tärinän selvittämisellä. Kaavassa on annettu määräyksiä ympäristöhäiriöiden (liikennemelu, -tärinä, pilaantuneet alueet) huomioimisesta alueen toteutuksessa. Asemakaavassa on osoitettu hulevesien tulvareiteille ohjeelliset aluevaraukset Mensan ympäristöön ja hulevesirakenteille Mensanpuistoon (hv).

Kansallisen kaupunkipuiston rajausmuutoksilla ei ole merkittäviä ympäristövaikutuksia huolto- ja käyttösuunnitelmassa mainittuihin kohteisiin, joita ovat rautatieasema ympäristöineen, entisen Mensan tehdaskiinteistön ja Vanajaveden välinen Mensanpuisto ja Hätilänniemi (Varikonniemi). Kansallisen kaupunkipuiston rajauksen supistaminen liikennealueiden osalta ja vähäiseltä osin Mensan puistossa ei heikennä ympäristön historiallisen kehityksen luettavuutta. Myös Vanajan rannoilla näkyvä teollisuusrakennusten historia on edelleenkin näkyvissä. Näköyhteys Mensan teollisuusrakentamiseen Vanajaveden suunnasta on jo heikentynyt puuston kasvaessa ja Asemanrannan asemakaavan toteutuessa Mensan päärakennus tulee jäämään osittain uudisrakentamisen taakse.

Kansallisen kaupunkipuiston rajausmuutoksella ei myöskään muuteta rantapuistoja tai rantareittejä, vaikka Asemanrannan asemakaavan toteuttamisella tulee olemaan vaikutuksia ulkoilureitteihin entisten varikon perustusten välisellä alueella. Kansalliseen kaupunkipuistoon saapuminen muuttuu kaupunkimaisemmaksi asemakaavan toteuduttua. Asemakaavan toteutuminen edistää myös palveluiden kehittämistä kansallisessa kaupunkipuistossa ja sen lähialueilla. Liikennealueilla on merkitystä kansallisen kaupunkipuiston saavutettavuuden näkökulmasta ja rautatien läheisyys merkittävä saavutettavuustekijä, mutta niiden rajaaminen kansallisen kaupunkipuiston ulkopuolelle ei myöskään merkitse liikennealueiden poistamista, vaan yhteydet ja kansallisen kaupunkipuiston saavutettavuus säilyy ennallaan.

Rajausmuutoksessa kansallisen kaupunkipuiston ulkopuolelle rajattavista alueista noin 2235 m² on nykyisin viheraluetta (Mensan puistoa ja Hämeentien päässä olevaa viheraluetta) ja noin 15 530 m² liikennealueita (Hämeentien ja Kiistalantien katualueet, rata-alueita). Suhteessa kansallisen kaupunkipuiston maapinta-alaan 738 ha (7 380 000 m²) muutos koskee noin 0,24 % maapinta-alasta. Kansallista kaupunkipuist-

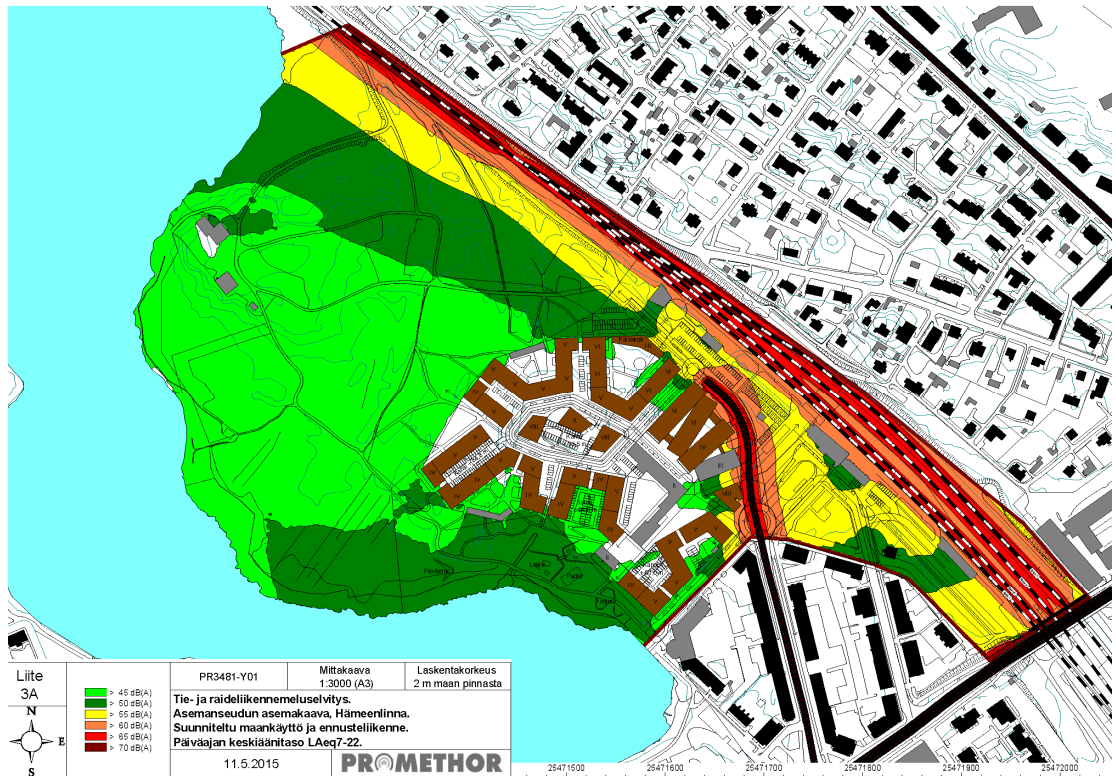
toa laajennetaan noin 19 270 m²:llä, mikä on noin 0,26 % kansallisen kaupunkipuiston nykyisestä maapinta-alasta.

Rajausmuutokset eivät heikennä kansallisen kaupunkipuiston arvoa matkailun veto-voimatekijänä, sillä alueen historia, puistokulttuuri, kaupunkiluonto ja kansallismaiseman arvot edelleen säilyvät ja näkyvät alueella. Kulttuurihistoriallinen näkökulma jopa vahvistuu, kun muinaismuistoalue otetaan kokonaisuudessaan mukaan kansalliseen kaupunkipuistoon. Linnan ja Varikonniemen yhteys säilyy ja Varikonniemen status merkittävänä virkistysalueena vahvistuu osana kansallista kaupunkipuistoa. Kaupunkipuiston ulkopuolelle rajattavilla alueilla ei ole alueelle laadituissa luontoinventoinneissa todettu luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeitä arvoja.



Kuva 49. Kansallisen kaupunkipuiston rajausmuutosehdotukset. Muutosprosessissa sovelletaan MRL 69 §:n mukaista menettelyä.

Kaavassa on osoitettu rautatieympäristöön liittyvät jo rakennetut puistot puistoina ja lähivirkistysaluetta radan lähelle viheralueelle. Lisäksi muinaismuistoaluetta (SM-1) käytetään virkistytymiseen. Nämä alueet sijoittuvat osittain meluselvityksessä (liite 3A) yli 55 dB(A) alueelle päivällä. Radan läheisille alueille ei ole tarkoitus toteuttaa leikki- tai oleskelualueita. ELY-keskuksen Melun- ja tärinätorjunta maankäytön suunnittelussa -oppaan (opas 02/2013) mukaisesti käytännössä annettua melun ohjearvoa (< 55 dB(A) päivällä) joudutaan soveltamaan, jotta taajamissakin vilkkaille alueille saadaan puistoja. Leikki- ja muut runsaassa käytössä olevat oleskelualueet tulee osoittaa alle 55 dB(A) vyöhykkeelle (alla olevalla kartalla vihreä ja tummanvihreä vyöhyke). Kaavan yleismääräyksissä on todettu, että Valtioneuvoston päätöksen (n:o 993/1992) mukaiset meluarvot voivat ylittyä Asemanpuistojen alueilla. Tällä turvataan se, että rata-alueella junien liikennöinnin kehittäminen on mahdollista melutilanteesta huolimatta.



Kuva 50. Tie- ja rautaliikennemeluselvityksen kartta (liite 3A), jossa esitetty melutilanne päivällä suunnittelualueella uuden rakentamisen toteututtua ennustetuilla liikennemäärillä (Promethor Oy, 2015).

Tärinäselvityksen tulokset on huomioitu kaavan yleismääräyksissä. Mahdollinen rautaliikenteestä aiheutuva tärinä ja runkomelu tulee tarvittaessa huomioida rakennusten rakenteissa korttelin 55 tonteilla 6, 8-12.

Lapsivaikutusten arviointi

Hämeenlinnan kaupunki sai ensimmäisenä Suomessa Unicefin myöntämän *Lapsiystävällinen kunta* –tunnuksen joulukuussa 2013. Lasten ja nuorten raadille sekä osallisuuskoordinaattorille ilmoitettiin sähköpostilla 31.8.2016 kaavaluonnoksen nähtävilläolosta ja mahdollisuudesta järjestää erillinen esittely-/keskustelutilaisuus. Kaavan tavoitevaiheessa koottiin HAMK:n opiskelijoilta ideoita siitä, mitä alueen suunnittelussa tulisi huomioida (ks. luvussa 7, kohta *Muita prosessin aikana ilmi tulleita tavoitteita*).

Asemanrannan asemakaavan toteuttaminen koskettaa kaikkia alueella tulevaisuudessa asuvia tai liikkuvia lapsia ja nuoria. Alueelle tavoitellaan päiväkotia, joten siltä osin asemakaava vaikuttaa myös alueelle päivähoitoon tuleviin lapsiin. Päiväkodin sijoittaminen asemalle palvelisi laajasti koko kaupunkia ja seutukuntaa. Lähimmät päiväkodit (Sairio, keskustan englanninkielinen päiväkotia ja Kutalan päiväkotia) sijaitsevat alle 20 min kävelymatkan etäisyydellä, mutta kävelymatka pienen lapsen kanssa tuntuu niihin liian pitkältä, joten myös alueelle muuttavien näkökulmasta alueelle toteutettava päiväkotia on tarpeellinen. Ajatuksena on ollut, että muualle töihin pendelöivä vanhempi voisi riippumatta asuinpaikastaan töihin lähtiessään viimeisenä jättää lapsen päivähoitoon ja toisaalta junalta tullessaan ensimmäisenä noutaa lapsen päivähoitosta, jolloin lapsen hoitopäivän pituus jäisi mahdollisimman lyhyeksi. Päivähoidon järjestäminen kodin lähellä mahdollistaa sen, että vanhemmat voivat joustavasti hakea ja viedä lasta päivähoitoon mahdollisesti myös muutoin kuin henkilöautolla. Asemanrannan kaava-alue sijaitsee lähellä keskustan palveluita ja lähellä rautatiease-

maa (jonka kautta kiertävät myös bussit), joten asuminen ilman autoa on alueella mahdollista.

Alueesta tavoitellaan sosiaalisesti ja ikärakenteeltaan monimuotoista aluetta, mikä on myös lapselle hyvä ympäristö kasvaa. Fyysisen ympäristön laadulla mm. yhteistilojen ja piha-alueiden suunnittelulla vaikutetaan siihen, syntyykö alueelle houkuttelevia paikkoja kokoontumisiin ja kohtaamisiin ja sitä kautta alueelle voisi kehittyä vahva yhteisöllinen henki ja lapsille ja nuorille turvallinen kasvuympäristö.

Kaavaratkaisussa on kahdenlaisia piha-alueita kortteleissa: vehreitä oleskelupihoja ja kadun puolella kivisempiä sisääntulopihoja, joille sijoittuu myös autopaikkoja. Pihojen suunnittelussa on mahdollisuus erikseen huomioida lasten ja nuorten tarpeet. Kaavamääräyksellä edellytetään leikki- ja oleskelualueiden toteuttamista pihoilta.

Kevyen liikenteen yhteyksien suunnittelu turvallisiksi ja sujuviksi edesauttaa eri väestöryhmien kuten lasten, nuorten ja vanhusten omatoimisen liikkumisen mahdollisuuksia. Alueelle on suunniteltu ajoneuvoliikenteestä erillisiä kevyen liikenteen reittejä. Kaavaselostuksessa on esitetty kevyen liikenteen yhteyksien jatkuvuus ja kehittämistarpeet myös kaava-alueen ulkopuolella. Kaava-alueelta on alikulku radan alitse Hätilän puolelle, jossa lähin koulu (Hämeenlinnan yhteiskoulu) sijaitsee. Rautatieaseman kautta kulkee lähes kaikki paikallisliikenteen bussit, joten itsenäinen kulkeminen joukkoliikenteellä esim. harrastuksiin tai kauempana sijaitseviin kouluihin on myös mahdollista. Verkatehtaalla on tarjolla myös lasten ja nuorten harrastustoimintaa.

Korttelin 51 huoltoajo ja tontin 57/3 tontille ajo ja huoltoajo tulevat tapahtumaan Mensanaukion kautta, mikä osaltaan heikentää aukion turvallisuutta kävelyn ja pyöräilyn näkökulmasta.

5.5.2 Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, yhdyskunta- ja energiatalouteen sekä liikenteeseen

Alue- ja yhdyskuntarakenne

Kaava-alue on osa laajempaa Suomen kasvukäytävän aluerakennetta ja siten Hämeenlinnalle strategisesti erittäin tärkeä kehittämisalue. Asemanseudulta on tarjottavissa maan monipuolisin työmarkkina-alue noin tunnin säteellä asemalta sekä Tampereen että Helsingin suuntaan.

Asemanrannan kehittäminen on maakuntakaavan ja kaupunginvaltuuston hyväksymän yleiskaavan tavoitteiden mukaista. Voimassa oleva asemakaava sallii alueelle teollisuus- ja varastorakentamista, mutta näille toiminnoille on tarjolla muualla alueita (esim. Moreenissa). Kaava muuttaa merkittävästi voimassa olevan asemakaavan nykyistä käyttötarkoitusta teollisuus- ja varastorakennusten alueesta asumiseen, liike- ja toimistorakentamiseen. Keskeisen sijaintinsa vuoksi alue kannattaa hyödyntää asumiseen Kiistalan aluetta laajentaen. Alueen toteuttaminen laajentaa yhdyskuntarakennetta kävelymatkan päässä keskustasta, joten sijaintiinsa nähden alue on nykytilassaan vähäisellä käytöllä. Alue on myös joukkoliikenteen keinoin saavutettavissa parhaiten koko Hämeenlinnassa.

Tiiviillä yhdyskuntarakenteella tavoitellaan alueelle monipuolista ja riittävää asukaspohjaa, jotta alueelle saadaan sijoitettua myös palveluita liike- ja yhdyskuntataloudellisesti kannattavasti.

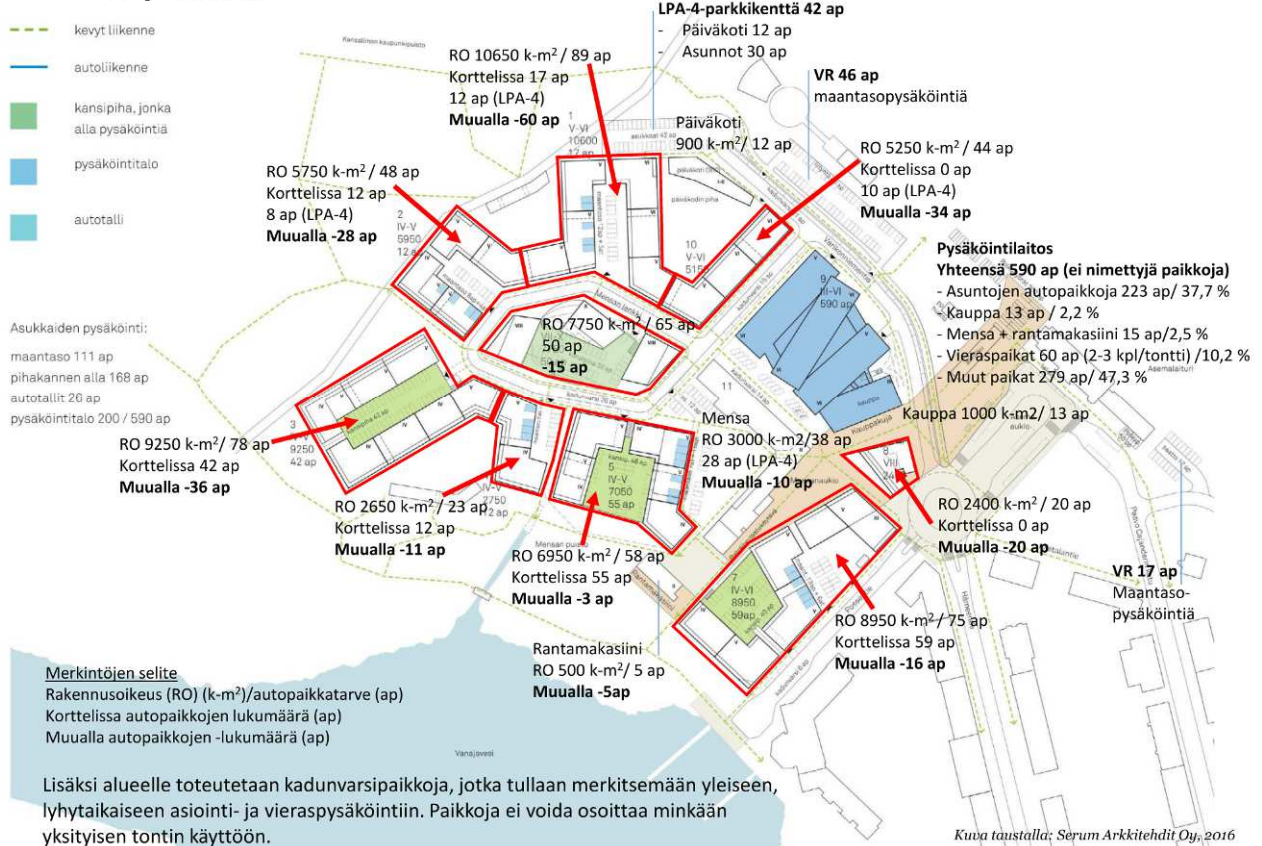
Alue soveltuu myös ilmansuuntien ja näkymien puolesta hyvin asuntorakentamiseen. Asunnot on mahdollista suunnata lämpimiin ilmansuuntiin ja alue on järven läheisyydessä, mikä lisää alueen houkuttelevuutta asumisen alueena.

Suojeltavaksi osoitettujen rakennusten osalta kaavassa on pyritty korttelialueiden käyttötarkoituserkintöjen joustavuuteen. Pitkällä aikavälillä voi esim. asemapalveluiden tarve vähentyä ja rakennukseen halutaankin osoittaa jotakin muuta palvelua. Käyttötarkoituserkintä (P-1, P) mahdollistaa joustavasti yksityisten ja julkisten palveluiden sijoittamisen asemarakennukseen ja keltaiseen vaunuvajaan. Mensan säilytettäviin osiin sallitaan myös asuminen, mutta taloudelliset syyt ja rakennusten kunto saattavat aiheuttaa sen, ettei niitä kannata peruskorjata asunnoiksi.

Asemakaavaratkaisu tuottaa tiivistä korttelirakennetta, jolloin pysäköinnin järjestäminen, hulevesien hallinta ääritilanteissa ja katutilojen jäsentely on haasteellista. Osittain pysäköinti on ratkaistu pihakansirakentein ja osittain asukkaiden pysäköintiä järjestetään pysäköintilaitoksessa vuorottaispysäköintinä muiden käyttäjien kanssa (ei nimettyjä paikkoja). Rakenteellinen pysäköinti edellyttää riittävää rakennusoikeutta, jotta kustannukset asuntoa kohti pysyvät kohtuullisina. Alueelle muuttavat eivät voi olettaa saavansa autopaikkaa omalta tontilta. Osalla tonteista on mahdollista rakentaa myös autotalleja. Pysäköinnin järjestäminen edellyttää sopimusten laatimista jo varhaisessa vaiheessa, jotta pysäköintilaitoksessa on tilaa myös muulle kuin asukas-pysäköinnille. Tulevaisuudessa mahdollisesti yhä kasvavia pysäköintitarpeita voidaan ratkaista erityisesti Viipurintien rautatiesillan eteläpuolisilla alueilla molemmin puolin rataa. Myös Keinusaaren pysäköintilaitoksessa on ainakin vielä toistaiseksi tilaa (Keinusaaren ja Vanajanrannan asuntoalueiden rakentuminen todennäköisesti lisää Keinuparkin autopaikkojen kysyntää).

Rakentamistapaohjeessa on esitetty kuva pysäköinnistä, miten se viitesuunnitelman mukaisessa ratkaisussa voidaan esimerkiksi järjestää, mikäli rakennusoikeudet toteutuvat kokonaisuudessaan. Korttelissa 51 ei tule olemaan yhtään autopaikkaa tontilla, vaan ne sijoittuvat kokonaan pysäköintilaitokseen.

8. Pysäköinti



Kuva 51. Viitesuunnitelman (kuva taustalla: Serum Arkkitehdit, 2016) mukainen pysäköintipaikkatilanne. Kuvassa esitetty punaisella rajatun korttelialueen osan rakennusoikeus (RO) ja sen vaatima pysäköintipaikkamäärä, kortteliin sijoittuvat pysäköintipaikat, LPA-4-alueille sijoittuvat pysäköintipaikat ja muualla sijoittuvat pysäköintipaikat (jotka käytännössä ovat pysäköintilaitokseen sijoitettavia autopaikkoja).

Energia- ja yhdyskuntatalous

Alue on mahdollista liittää kaukolämpöverkkoon. Tavoitteena on uusiutuvien energiamuotojen hyödyntäminen alueella. Elenia Lämmöllä on tekeillä kartoitus, miten eri energiamuotoja voitaisiin hyödyntää alueella ja miten energiaa voitaisiin tuottaa alueella.

Suuntaamalla oleskelutilojen isot ikkunat ja ulko-oleskelutilat aurinkoisiin ilmansuuntiin etelä-länteen saadaan tehokkaimmin hyödynnettyä luonnonvaloa ja lämpöä.

Asuminen keskustan lähellä ja julkisten liikenneyhteyksien äärellä voi vähentää auton omistamisen tarvetta ja tarvetta liikkua yksityisautoilla.

Kaavan toteuttaminen edellyttää uusien katuyhteyksien, pysäköintilaitoksen, kevyen liikenteen reittien ja verkostojen rakentamista. Katujen rakentamiskustannuksia nostaa alueella osittain huono maaperä (Varikonniemensuota). Ennen katujen yksityiskohtaisempaa suunnittelua kaupunki teettää alueesta vielä kaavavaihetta tarkempia geoteknisiä selvityksiä. Kustannusarviot laaditaan katusuunnitelmien yhteydessä. Katujen rakentamista voidaan tarvittaessa toteuttaa vaiheittain. Vanainkadun ja Höyrysaunanraitin yhteenlaskettu pituus on noin 470 m (hidaskatuja). Lisäksi toteutettavaksi tulee noin 3000 m²:n kokoinen Mensanaukio ja noin 50 metriä kevyen liikenteen katu Vanainkadulta kohti Varikonniemeä. Varikonniemeen voidaan lisäksi toteuttaa ul-

koilureittejä. Pikkujärventie on pituudeltaan noin 200 m kaava-alueen osalta (jatkuu Keinusaaren puolelle). Myös asema-aukion (ala noin 2920 m²) ja asema-aukion ja Hämeentien liittymän parantaminen aiheuttavat kustannuksia.

Julkiset ulkotilat ovat oleellinen kaupunkitilan elementti tiiviisti rakennetulla, urbaanilla alueella. Tiiviissä ympäristössä rakentamisen laatu on merkittävämmässä osassa kuin väljästi rakennetuilla alueilla. Katujen, aukoiden ja puistojen rakentamisella on huomattava vaikutus alueen houkuttelevuuteen, arvokkuuteen ja arvostukseen sekä asumisviihtyvyyteen. Näin ollen on tärkeää laatia alueelle valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön ja kansallisen kaupunkipuiston erityiset arvot ja ominaispiirteet huomioiva ympäristö- ja valaistussuunnitelma, jossa huomioidaan myös alueiden vaihteellinen toteutus.

Asemakaavassa osoitetut katualueiden ja aukion tilavaraukset mahdollistavat katujen ja aukoiden suunnittelun monella eri tavalla. Kaavatyön aikana laaditussa liikenneselvityksessä on esitetty mahdollisia ratkaisutapoja Varikonniementien, Vanainkadun asuntokadun (liikenneselvityksessä vielä nimellä Mensanlenkki) ja kaava-alueen ulkopuolelle sijoittuvan Hämeentien katupoikkileikkauksista. Ratkaisut tarkentuvat vasta katusuunnitelmissa.

Varikonniementie pysyy nykyisen Hämeentien linjauksen mukaisella paikalla. Varikonniementien kadun pituus on noin 230 m ja sen varteen on mahdollista toteuttaa ajoradasta erillinen kevyen liikenteen väylä ja muutamia kadunvarsipysäköintipaikkoja nopeaa asiointia tai saattoliikennettä varten. Possentien pituus on noin 120 m, sen varrelle on tavoitteena tulevaisuudessa toteuttaa pyöräilyn laatukäytävä.

Mensan ja pysäköintilaitoksen väliin sijoittuva Höyrysaunanraitin hidaskatu on noin 80 m pitkä. Sen varrelle tavoitellaan kadunvarsipysäköintiä. Mensan aukio on noin 220 m pitkä ja pinta-alaltaan yhteensä noin 3000 m². Vanainkadun hidaskatu on yhteensä noin 390 m. Lisäksi kaavan katualueen varaukset mahdollistavat kiertoliittymän toteuttamisen Hämeentien, asema-aukion ja Possentien liittymään. Asema-aukiolla ja aseman korttelialueella aseman kaakkoispuolella tulisi liikennejärjestelyitä muuttaa kevyen liikenteen kulun turvaamiseksi. Lisäksi asema-aukiota tulisi kehittää aseman edusaukiona.

Katurakentamisen lisäksi kaupungille aiheutuu kuluja virkistysalueiden rakentamisesta ja siistimisestä sekä mahdollisen kiertoliittymän toteuttamisesta. Varikon ja sahan rakennusten raunioiden säilyttäminen kasvattaa jonkin verran virkistysalueiden hoidon kustannuksia.

Kaupunki saa tuloja alueelle muuttavien asukkaiden maksamina tuloveroina ja yritysten maksamina yhteisöveroina sekä tuloa tonttien myynnistä. Tonttimyyntituloihin vaikuttaa monet asiat, mutta karkea arvio tonttimyyntituloista on 5 250 000 € - 9 000 000 €. Alueen toteutuminen kokonaisuudessaan tarkoittaa noin 200 - 220 milj. € taloudellista investointia yksityisiltä asunnon ostajilta.

Asemanrantaan on mahdollista toteuttaa liike- ja toimistotiloja, joten asemakaava edistää kaupungin elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä. Alueen kehittäminen viriilinä ja viihtyisänä kaupunginosana edellyttää asumisen lisäksi oikeanlaista kauppa- ja palvelutarjontaa. Palvelutarjonnalla kasvatetaan yritysten tulopohjaa ja verotuloja kaupungille.

Liikenne

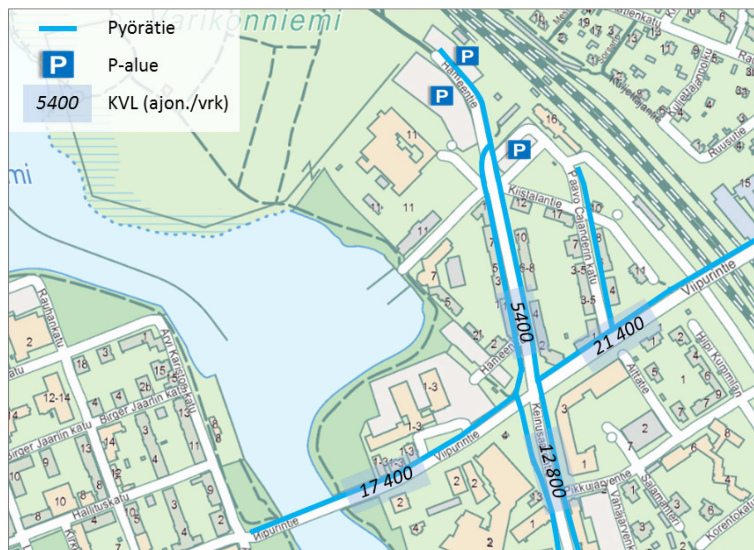
Alueen keskeisimmät liikenteelliset vaikutukset on referoitu tähän liikenneselvityksestä (Hämeenlinnan asemanseudun asemakaavan liikenneselvitys, Sito Oy, 2015). Lisäksi liikenteellisten vaikutusten arviointia on täydennetty kaavatyön aikana saadun palautteen perusteella.

Vaikutukset ajoneuvoliikenteen toimivuuteen

Asemakaavan toteuduttua syntyvä lisäliikennetuotos iltahuipputunnin aikana on noin 250 ajon./h. Tästä 170 ajon./h aiheutuu asumisen ja päivittäistavarakaupan lisärakentamisesta ja 80 ajon./h liityntäpysäköintipaikkojen määrän kasvusta. Hämeentien iltahuipputunnin liikennemäärä kasvaa lähes 50 %, mutta vaikutus muiden katujen liikennemääriin on vähäinen. Liityntäliikenteestä vähäinen määrä käyttää Paavo Cajanderinkatua tai uutta suunnitteilla olevaa Pikkujärventien jatketta. Iltahuipputunnin liikennetuotoksesta noin 55 % on saapuvaa ja noin 45 % lähtevää.

Asema-aukion kiertoliittymän palvelutaso on erittäin hyvä ja iltahuipputunnin aikana Viipurintien liittymässä palvelutaso säilyy nykytason välttävänä (Palvelutaso D: odotusajat ovat kohtuullisia 35-55 s). Uuden alueen ja liityntäliikenteen liikennemäärän kasvu näkyy liittymän toimivuudessa kuormitusasteen pienenä kohoamisena, mutta yön yli -tilanteessa muutos nykytilanteeseen on vähäinen.

Vuoden 2030 ennustetilanteessa Viipurintien liikenne kasvaa niin paljon, että Viipurintien / Hämeentien liittymän kuormitus nousee 95,5 prosenttiin. Viipurintien länsihaaran ja itähaaran suoraan ajavan ja oikealle kääntyvän liikenteen keskimääräinen odotusaika on yli 80 sekuntia ja palvelutaso on erittäin huono (Palvelutaso F). Asema-aukion kiertoliittymä toimii edelleen hyvin eikä Paavo Cajanderinkadun liittymässä esiinny suuria ongelmia, vaikka senkin palvelutasot ennustetilanteessa heikkenevät (välttävä (D)).



Kuva 52. Suunnittelualueen nykyinen katuverkko, liikennemäärät ja pyöräilyn pääreitit (Kuva: Sito Oy, 2015). Kaavan toteutuminen kokonaisuudessaan tuottaa noin 1800 ajon./vrk lisää liikennettä Hämeentielle (KVL nousee 7200 ajoneuvoon vuorokaudessa).

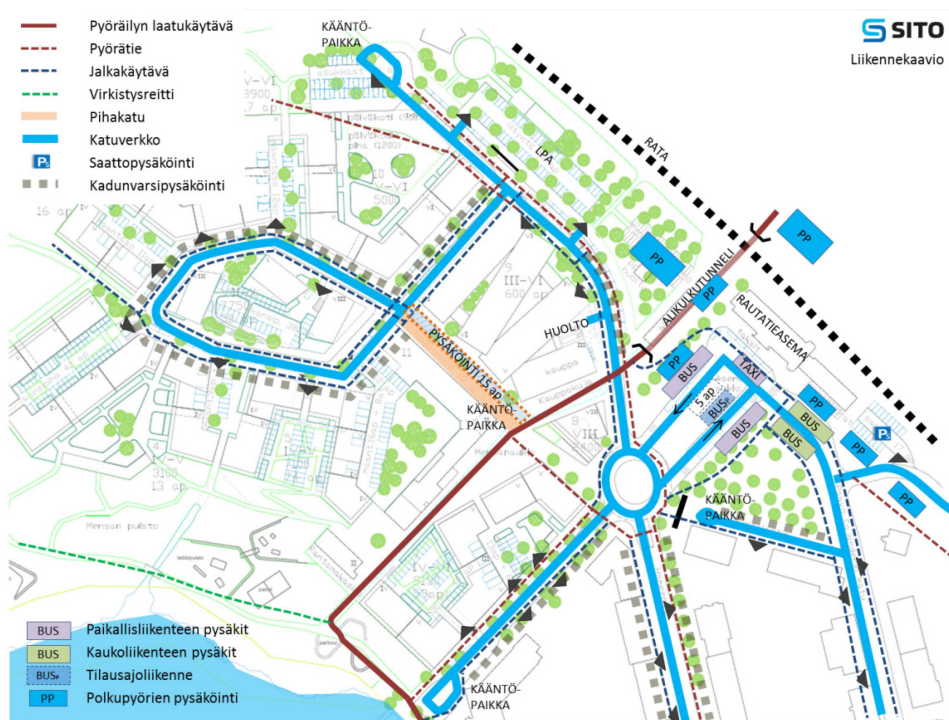
Tarkasteluiden perusteella asemanseudun toteutumisen vaikutukset jäävät pääosin alueen sisäiseksi ja kohdistuvat Hämeentiehen. Viipurintien liittymän kuormitus kasvaa vain hieman Hämeentien suunnalla eikä sen pääsuunnille tule lisäliikenteestä

merkittävää haittaa. Hämeentien ja Viipurintien liittymään kohdistuu kehityspaineita, kun siihen vaikuttaa vahvasti koko Hämeenlinnan alueen kasvu ja keskittykö liikenteen kasvu Viipurintielle vai toteutetaanko Paasikiventien jatke, joka vähentää merkittävästi Viipurintien liikennettä.

Mikäli Paasikiventien jatketta ei toteuteta, tulee vuoteen 2030 mennessä Viipurintien liittymän toimivuutta parantaa. Liittymään sopii niin verkollisesti kuin liikennemäärien puolesta osittain 2-kaistainen kiertoliittymä. Hämeentien ja aseman linja-autoliikenteelle ei kohdistu merkittävää haittaa uusien asuinalueiden liikenteestä.

Liikenteelliset vaikutukset asema-aukiolla

Tarkoituksena on, että Hämeentien, asema-aukion, Varikonniementien ja Possentien kiertoliittymä korvaa nykyisen jäsentymättömän ja laajahkon liittymäalueen parantaen liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta. Asema-aukio jää edelleenkin pitkälti liikennealueeksi, koska siellä kohtaavat saatto-, taksiliikenteen ja bussiliikenteen tilatarpeet. Kaavaratkaisu mahdollistaa myös muunlaisia ratkaisuvaihtoehtoja kuin mitä liikennesuunnitelmassa on esitetty. Laajat ajoneuvoliikenteen tilavaraukset heikentävät kevyen liikenteen turvallisuutta ja siksi ajoratoja ja liittymien kaarteita olisi syytä kaventaa. Kavennukset hidastavat bussiliikennettä ja pelkona on aikataulujen pettäminen ja ajoaikojen pidentyminen, mikä heikentäisi entisestään bussiliikenteen kilpailukykyä suhteessa henkilöautoiluun. Myös pyörätien jatkuvuudessa Hämeentien itäreunalta asema-aukion yli aseman alikululle on parantamisen tarvetta.



Kuva 53. Alueen viitteellinen liikenneverkko (Sito Oy, 2015).

Kaavassa osoitetaan liittymäkielto nykyisen Kiistalantien liittymän kohdalle. Nykyisen Kiistalantien asukasliikenne ei saa haitata aseman liikenteen sujuvuutta Hämeentielle. Katkaisemalla Kiistalantien liittymä Hämeentielle, liikenne voidaan ohjata kokonaan Hämeentien suuntaiselle Paavo Cajanderin kadulle, eikä sillä ole vähäisen liikenteen johdosta juurikaan vaikutuksia liikenneverkon toimintaan. Kiistalantien katkaisu myös osaltaan helpottaa liittymäjärjestelyitä asema-aukiolla.

Pikkujärventiestä hidaskatu

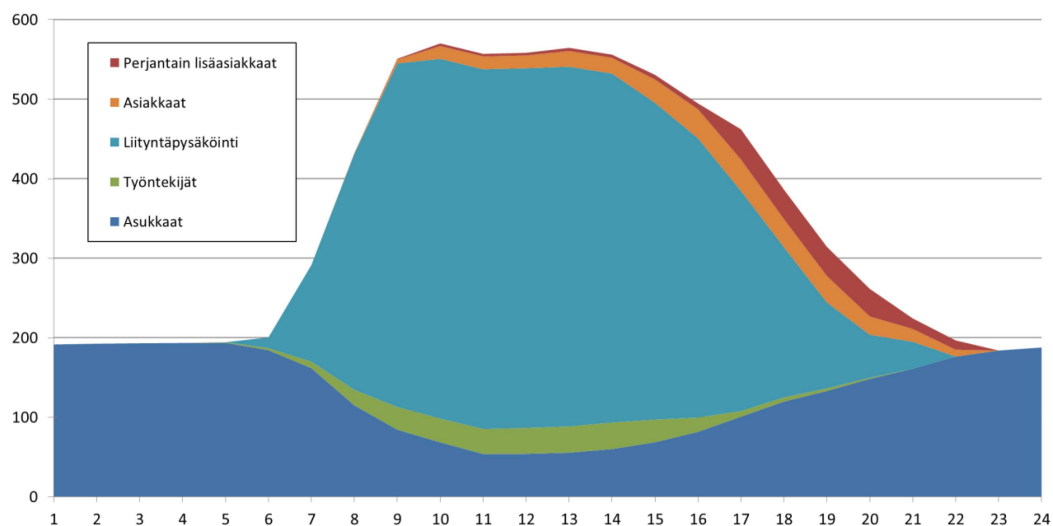
Pikkujärventie mahdollistaa läpiajon Viipurintien sillan eteläpuolelle radan vieritse. Läpiajo supistaa makasiinirakennuksen piha-alueita. Yhteys on tarpeellinen liikenteellisistä syistä, koska junaliikenteeseen liittyvää pysäköintiä tapahtuu jo nykyisellään myös Viipurintien rautatiesillan eteläpuolella. Lisäksi ajoyhteys on radan huoltoliikenteen kannalta tarpeellinen. Pikkujärventieksi osoitettu katualue on nykyisin osittain yksityisen omistuksessa ja osittain VR-Yhtymän omistuksessa. Rautatieympäristön kehittämisestä on laadittu erillinen tarvekartoitus, jossa Pikkujärventien katutilan jäsentelystä on esitetty yksi mahdollinen vaihtoehto. Kävely- ja pyöräily-yhteyksiä on käsitelty jäljempänä.

Pysäköinti ja saattoliikenne

Liikenneviraston ohjeiden mukainen suositus Hämeenlinnan asemalle on 550 auto-paikkaa ja 410 pyöräpaikkaa. Liityntäliikenteen mahdollisesti kasvaessa tulee paikkamäärää jatkossa lisätä. Lähialueilta tullaan pääosin pyörällä, joten katettuja pyöräpaikkoja tulisi asemalle toteuttaa noin 500.

Asuinalueen sijoittaminen aivan aseman viereen mahdollistaa yhteisen pysäköintialueen toteuttamisen asukas- ja liityntäpysäköinnille, jolloin siitä saadaan tehokas vuoroittaispysäköintialue. Vuoroittaispysäköinnissä asukkaat pysäköivät alueella illasta aamuun ja liityntäpysäköijät sekä liikkeiden asiakkaat päivällä. Vuoroittaispysäköintilaitoksen suurin kuormitus kohdistuu klo 16–17 väliin, joka mitoitaa laitoksen. Tiedossa olevien mitoitustilavuuksien mukaan noin 500–600 ap pysäköintitalo on tehokkain ratkaisu, johon voidaan sijoittaa 150–200 ap asukkaille liityntäpysäköinnin kärsimättä.

(Hämeenlinnan asemanseudun kehittäminen, Liikenneselvitys. Sito Oy, 12.11.2013. Juha Mäkinen ja Anna Korpinen.)



Kuva 54. Periaatekuva vuoroittaispysäköinnistä ja pysäköinnin kysynnästä asemanseudun pysäköintilaitoksessa (600 ap). (Kuva: Sito Oy, 2015.) Vastaava kuvaaja on tehty myös tilanteesta, jossa asumista on toteutunut 120 ap:n verran (kuva liikenneselvityksessä).

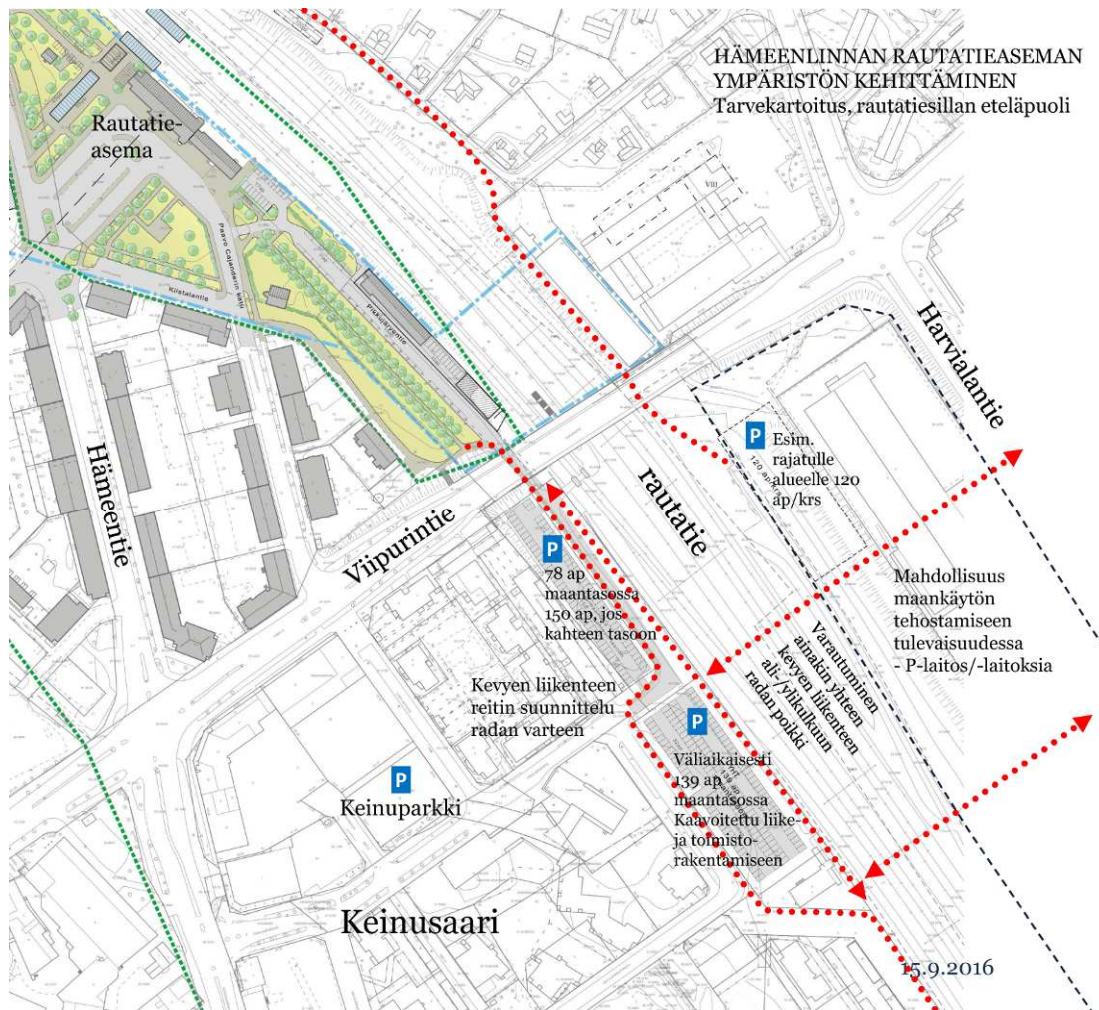
Uudisrakentamisen autopaikkatarpeet													Yhteensä
AL-kortteleiden autopaikkatarve (1 ap/120 k-m ²)	89	48	44	65	78	23	58	75	20				500
Päiväkodin autopaikkatarve (1 ap/80 k-m ²)	12												12
Mensan rakennusten autopaikkatarve (1 ap/80 k-m ²)	38	5											43
													555
Autopaikat													Yhteensä
AL-kortteleissa	17	12	50	42	12	55	59						247
Pysäköintilaitoksessa kortteleiden paikkoja	60	28	15	10	36	11	3	5	16	20	34		238
LPA-4-korttelialueilla	12	8	12	10	28								70
Muut autopaikat													
VR-Yhtymän alueella maantasossa	46	17											63
Pysäköintilaitoksessa paikkoja yllämainitun lisäksi	352												352
	Kaikki yhteensä												970
	Lisäksi kadunvarsipaikkoja lyhytaikaiseen asiointi- ja vieraspysäköintiin,												
	määrä tarkentuu katusuunnitelmien yhteydessä												

Kuva 55. AL-kortteleiden autopaikkatarve on yhteensä noin 500 autopaikkaa, näistä sijoittuu korttelialueille noin 247 autopaikkaa ja pysäköintilaitokseen noin 223 autopaikkaa asukkaiden autopaikkoja, 15 autopaikkaa Mensan rakennusten autopaikkoja. Lisäksi autopaikkoja on LPA-4-korttelialueilla yhteensä 70 autopaikkaa. Pysäköintilaitoksessa on yhteensä noin 590 autopaikkaa.

Pysäköintilaitos tulee sijaitsemaan keskeisellä paikalla kaava-alueella. Se sijoittuu liikenteellisesti optimaalisesti alueelle saapumisen yhteyteen ja lähelle radan alikulkua, mikä nopeuttaa junamatkustajien siirtymistä autosta junaan. *Liikenteen keskittäminen Varikonniementielle mahdollistaa alueen sisäisten tonttikatujen rauhoittamisen sekä antaa tilaa Mensanaukiolle, jolloin ajoneuvoliikenne risteää mahdollisimman vähän kevyen liikenteen kanssa. Toisin sanoen tonttikadulle jää jonkin verran liikennettä, koska noin 3/5 pysäköintipaikoista sijaitsee tonteilla ja 2/5 on sijoitettu pysäköintilaitokseen. Pysäköintitalon lisäksi asemanseudulta löytyy muita nykyisiä liityntä-pysäköintialueita 48 ap (arkkitehtitoimiston viitesuunnitelman mukaan) aseman vierestä ja 90 ap Viipurintien sillan eteläpuolelta. Nämä alueet ovat VR:n hallinnassa. (Hämeenlinnan asemanseudun kehittäminen, Liikenneselvitys. Sito Oy, 12.11.2013. Juha Mäkinen ja Anna Korpinen.)* Liikenneselvityksen laatimisen jälkeen on selvitetty lisää pysäköinnin kehittämisen mahdollisuuksia Viipurintien rautatiesillan eteläpuolisilla alueilla.

Kaavassa annetaan pysäköintipaikkannormi, joka osoittaa autopaikkojen vähimmäismäärän rakennettavaa kerrosalaneliömetriä kohti, mutta pysäköintipaikkoja saa rakentaa myös tätä enemmän. Niiden rakentaminen ei ole taloudellisesti kannattavaa, joten yleensä pysäköintipaikkoja toteutetaan vain kaavassa edellytetty vähimmäismäärä. Pelkona on, että pysäköintinormi 1 autopaikka asuntojen 120 k-m²:ä kohti olisi liian väljä ja pysäköintipaikkojen puutteesta tulee alueen toteuduttua valituksia kaupungille. Pysäköintilaitos kuitenkin tuo joustoa pysäköintipaikkatilanteeseen. Myös kadun varsille toteutetaan paikkoja lyhytaikaiseen asiointi- ja vieraspysäköintiin. *Asukaspysäköintikin tulee toteuttaa mahdollisimman keskitetysti ja ilman nimettyjä paikkoja, mikä mahdollistaa esitetyn pysäköintinormin.*

Pysäköintipaikkannormi ohjaa myös autonhankintaa ja tukee muita kulkumuotoja, kun perheen toinen auto ei ole itsestäänselvyys. Mikäli lasketut autopaikat eivät riitä, yhteiskäytössä oleva pysäköintilaitos mahdollistaa lisää autopaikan hankinnan sieltä. Alueen sijainti, pysäköintinormi ja keskitetty pysäköintilaitos antavat hyvät edellytykset yhteiskäyttöautoille. Yhteiskäyttöautot palvelevat hyvin niitä, jotka tarvitsevat vain harvoin omaa henkilö-autoa sekä korvaamaan perheen 2. autoa tilapäisiin tarpeisiin. Lähitulevaisuudessa uskotaan yhteiskäyttöautojen ja niitä tarjoavien toimijoiden yleistyksen.



Kuva 56. Viipurintien sillan eteläpuolella on mahdollisuus maantasopysäköintiin yht. 217 ap, joista 139 ap väliaikaiseen käyttöön ennen liike- ja toimistorakennusten korttelin toteutumista. Jos pohjoisempi alueista toteutetaan kaksitasoisena, autopaikkoja on yhteensä 289 ap. Alueet on VR:n omistuksessa ja niiden käytöstä on sovittava maanomistajan kanssa. Harvialantien puolella tavoitellaan pitkällä aikavälillä maankäytön muutosta nykyisellä puolustusvoimien varikkoalueella ja puunlastaustermiinalin alueella. Alueelle olisi mahdollista sijoittaa myös pysäköintilaitos/-laitoksia. Radanvarsialueiden suunnittelussa tulee huomioida kevyen liikenteen yhteystarpeet.

Kaavaehdotuksesta saadussa palautteessa pelättiin maksullisen pysäköinnin aiheuttavan liityntäpysäköintiongelmia Asemantaustassa ja Hätilässä. Näihin kaupunki pystyy vaikuttamaan liikenteen ohjaussuunnitelmilla, mikäli alueella alkaa esiintyä toimivuus- tai liikenneturvallisuusongelmia. Nykytilanteessa radan pohjoispuolisella alueella on asukkaiden pysäköintiä pääosin ilta- ja yöaikaan ja liityntäpysäköintiä samoilla paikoilla päiväaikaan, niiltä osin kuin asukkailta on paikkoja vapaana. Tarvittaessa alueen kaduille on mahdollista asettaa pysäköintikieltoja ja pysäköinnin aikarajoituksia. Pysäköidyt autot toimivat myös ajonopeuksia hidastavana tekijänä katuverkollla.

Julkinen liikenne

Kaavan toteutuminen kasvattaa asukasmäärää joukkoliikenneyhteyksien äärellä, joten on hyvin todennäköistä, että joukkoliikenteen asiakkaiden määrä kasvaa. Junaliikenteen hinnoittelu on muuttunut radikaalisti vuoden 2016 aikana ja hinta on jo kilpailukykyinen yksityisautoiluun verrattuna ainakin kausi- ja sarjalipuilla.

Asemakaava-alue on hyvine joukkoliikenneyhteyksien saavutettavissa, mikä on vaikuttanut myös asemakaavassa käytettävään pysäköintinormiin väljentävästi.

Pysäköinnin sijoittuminen laitokseen todennäköisesti nostaa pendelöivien matkakustannuksia, mikäli he käyttävät liityntäliikenteeseen omaa autoa. Pelkona on, että osa valitsee liikkumismuodokseen yksityisauton julkisen liikenteen sijasta, mikäli liityntäliikenteestä ja -pysäköinnistä tehdään hankalaa, aikaa vievää ja kallista. On kuitenkin mahdollista kehittää lippu- ja maksujärjestelmiä siten, että paljon matkustavat maksaisivat esim. pysäköinnistä suhteessa vähemmän kuin muut. Päivittäin pendelöiville on mahdollista tarjota palveluja asemanseudulla nykyistä laajemmin, jolloin pendelöivät voivat halutessaan tehdä ostoksensa työmatkojen ohessa ja vähentää liikkumistarvetta asioimaan muualle vapaa-ajalla.

Kevyen liikenteen yhteydet, pyöräpysäköinti

Jalankulun ja pyöräilyn yhteyksien tulee olla kattavat, houkuttelevat ja tarjota kilpailukyisen matka-ajan lyhyille matkoilla autoiluun nähden.

Uusi maankäyttö mahdollistaa palveluiden kehittämisen asemanseudulla ja siten palveluiden sijoittumiseen tulevien asukkaiden lähelle, mikä korostaa alueen sisäisen verkon toimivuuden tärkeyttä. Lisäksi alueen sijainti keskustan kattavien kevyen liikenteen yhteyksien tuntumassa mahdollistaa nopeat jalan ja pyörällä tehdyt matkat lähialueille.

Toisaalta verkon tulee palvella matkakeskukselle suuntautuvia matkoja, kuten pyörällä tehtäviä junaliikenteen liityntämatkoja. Tähän kytkeytyy voimakkaasti pyöräpysäköintiolosuhteet. Pyöräpysäköintiratkaisujen tulee olla laadukkaita ja tarjota asianmukaiset pyöräpysäköintimahdollisuudet telineisiin.

Lisätietoja: Hämeenlinnan asemanseudun asemakaavan liikenneselvitys, Sito Oy, 2015.

Kaavassa on annettu polkupyöräpysäköintiä koskevat pysäköintinormit ja ohjeelliset pyöräpysäköintipaikat (ppp), joilla turvataan pysäköintipaikkojen toteuttamista ja lisäksi on annettu määräys, että vähintään puolet polkupyöräpaikoista on toteutettava katettuina. Asemaympäristöön on osoitettu ohjeellisia pyöräpaikkoja noin 460 paikalle perinteisellä mitoituksella (0,6 x 1,8 m/pyörä). Telinemallista riippuen paikkoja mahtuu osoitetuille alueille enemmän tai vähemmän. Lisää pyöräpysäköintiä voidaan sijoittaa myös kauemmaksi asemasta ja alikulkutunneleista. Myös pysäköintilaitokseen voidaan sijoittaa muutamia pyöräpaikkoja.

Keskustan liikenneselvityksessä on esitetty Vanajaveden Linnanlahden ylittävää kevyen liikenteen siltaa keskustan suuntaan. Toteutuessaan silta mahdollistaisi nykyistä lyhyemmät ja kilpailukykyisemmät kevyen liikenteen yhteydet Hämeenlinnan torin suuntaan. Lisäksi virkistysreitit ovat tärkeä osa kaupunkien viihtyisyyttä ja kevyen liikenteen verkkoa. Vanajaveden rannassa kulkee nykyisin suosittu virkistysreitti, joka liittyy kiinteästi kansallisen kaupunkipuiston alueeseen. Viheralueen kevyen liikenteen yhteys palvelee aluetta myös jatkossa sen kehittyessä, ja siksi se tulee säilyttää. (Hämeenlinnan asemanseudun kehittäminen, Liikenneselvitys. Sito Oy, 12.11.2013. Juha Mäkinen ja Anna Korpinen.)

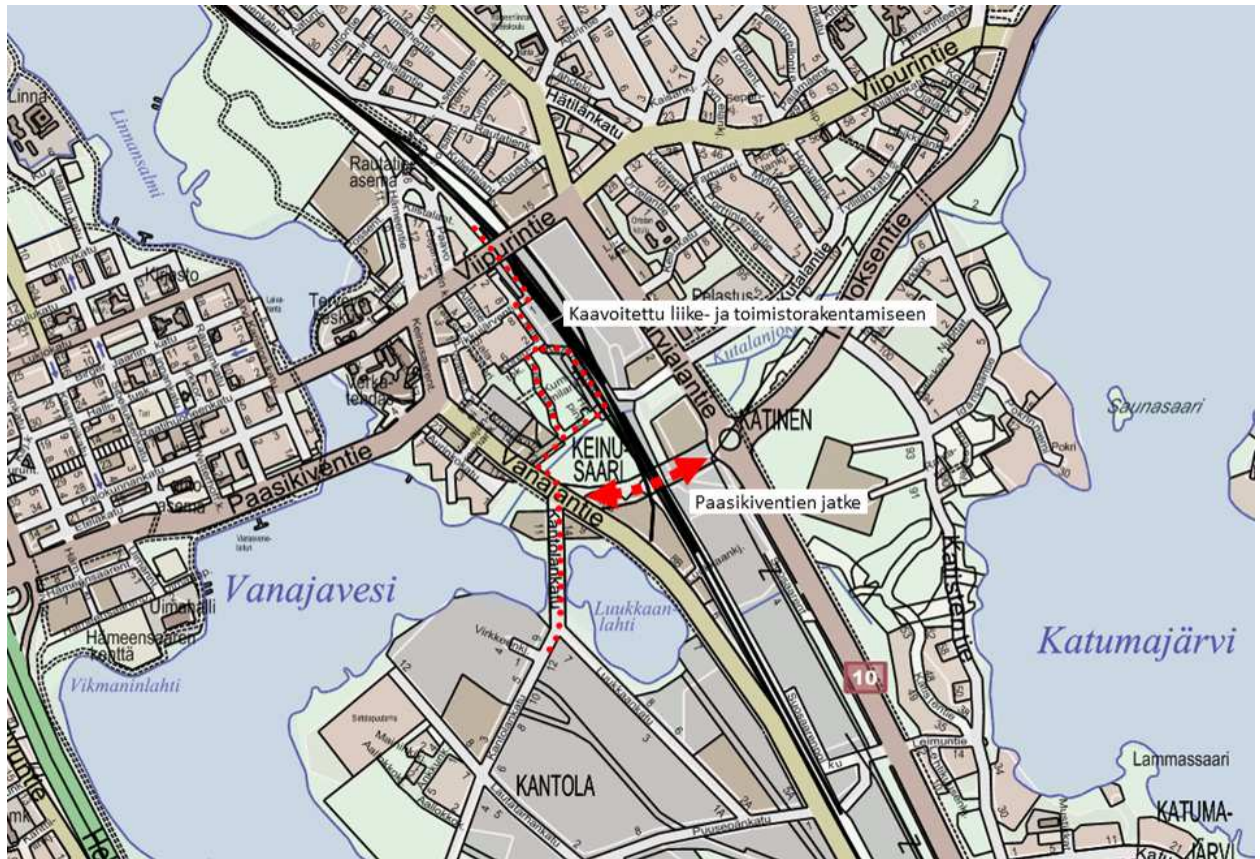
Kaavaehdotusta laadittaessa on selvitetty luonnosvaihetta tarkemmin kevyen liikenteen yhteyksien kehittämismahdollisuuksia kaava-aluetta laajemmalla alueella. Pyöräilyn pääreitti on tarkoitus johtaa alikululta Possentien kautta keskustaan. Lisäksi Hämeentien varren yhdistetty jalankulku ja pyöräily väylä palvelee mm. luoteeseen Aulangon suuntaan pyöräileviä. Mensan aukiolla on myös mahdollista pyöräillä, mutta jalankulun ehdoilla. Oleellista pyöräilylle on, että matka jatkuu mahdollisimman vähillä pysäytyksillä/pysäytyksittä, vaikka pientä kiertoa tulisikin. Hämeentien itäreunalla nykyisin oleva reitti on todettu pyöräilijän kannalta epätarkoituksenmukaiseksi (kiertää

ja on valo-ohjattuja liittymiä, ei jatku sujuvasti asema-aukion yli nykytilassaan) ja Hämeentien länsireunalla pyöräily on hieman vaarallista mm. rakennusten liittymien ja konkien takia. Hämeentie ei kuulu kaava-alueeseen Asema-aukion eteläpuolisella osuudella, mutta sielläkin voimassa olevan asemakaavan kadun tilavaraus mahdollistaa myös kadun poikkileikkauksen muuttamisen nykytilanteeseen verrattuna pyöräilyä suosivammaksi (esim. pyöräkaistan toteuttamisen), mikäli kadunvarsipysäköinnistä oltaisiin valmiita luopumaan. Kadunvarsipysäköintipaikat ovat tarpeellisia paitsi alueella asuvien ja vierailevien niin myös Hämeentien varren yritysten näkökulmasta, joten ainakaan lähitulevaisuudessa Hämeentien muutokset eivät ole ajankohtaisia. Tuomelankadulta ei tulla saamaan suoraa pyöräily-yhteyttä radan yli, koska nykyinen alikulku on lähellä, eikä toista yhteyttä voida toteuttaa mm. kustannuksista, radan sähköistyksestä (+ tekninen tila veturitalissa) ja valtakunnallisesti merkittävästä rakennetusta kulttuuriympäristöstä johtuen. Kaavatyön yhteydessä kävelyyn ja pyöräilyyn liittyvät reitit on suunniteltu olemassa olevaan alikulkuun tukeutuvana. Lisäksi kaavassa on varauduttu kevyen liikenteen sillan toteuttamiseen Vanajan yli Varikonniemestä Lukiokadun päähän.

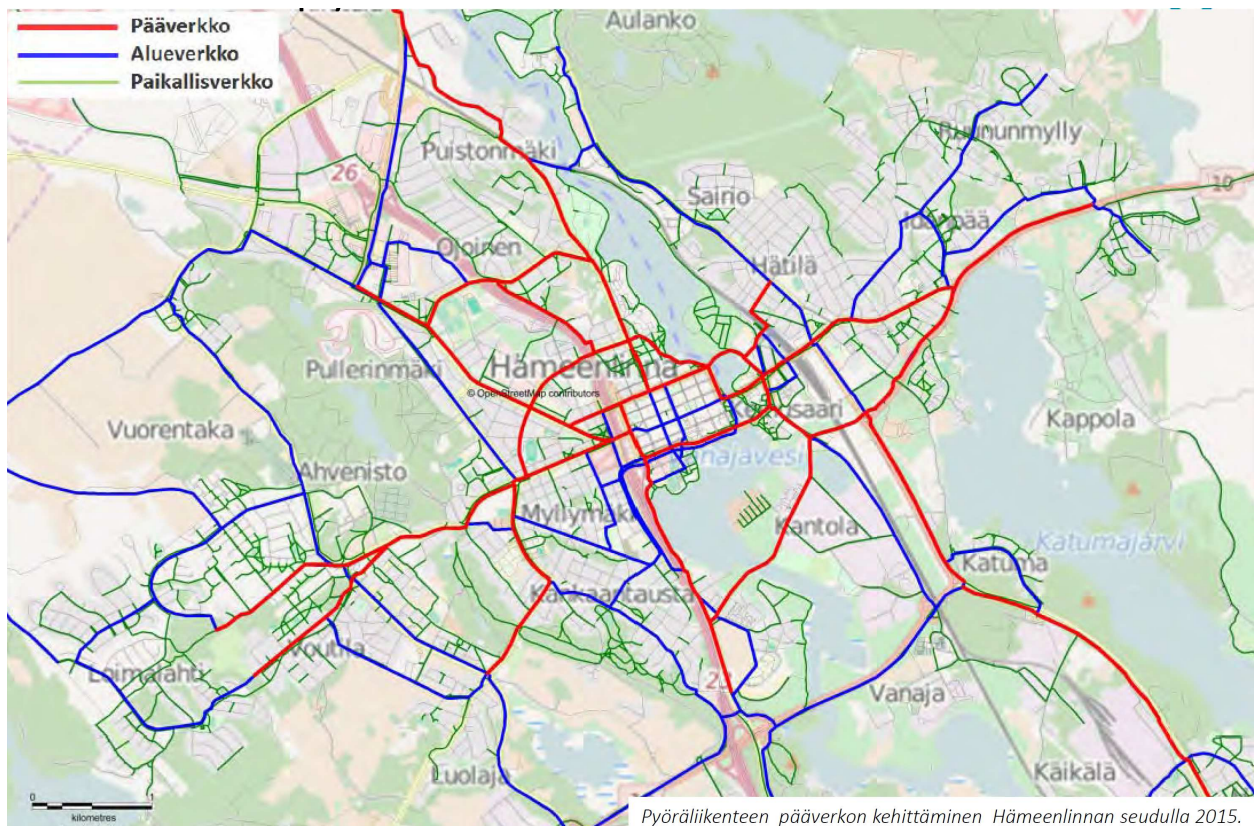


Kuva 57. Kevyen liikenteen yhteyksiä ja niiden kehittämistarpeita suunnittelualueella ja alueen läpi. Viipurintien rautatiesillan eteläpuolella on tarpeen varautua kevyen liikenteen alikulkuun radan ali. Pitkän aikavälin tavoitteena on toteuttaa kevyen liikenteen silta Varikonniemestä Lukiokadun päähän.

Asemalta etelän suuntaan pyöräily-yhteydet eivät ole radansuuntaisesti mahdollisia voimassa olevan asemakaavan perusteella. Lisäksi niiden sujuvuuteen tulee vaikuttamaan myös Paasikiventien jatkeen toteuttaminen (yhteys Vanajantieltä vt 10 radan alitse). Kantolan suuntaan sujuvin yhteys on Keinusaari II asemakaava-alueen läpi Keinukatua. Seudullisia yhteyksiä palvelee parhaiten Vanajantien varren kevyen liikenteen väylät.



Kuva 58. Keinusaari II asemakaava-alueen läpi pääsee sujuvimmin Kantolan suuntaan Keinukatua.



Pyöräliikenteen pääverkon kehittäminen Hämeenlinnan seudulla 2015.

Kuva 59. Pääpyöräreitit Hämeenlinnan seudulla 2015. Vanajantie ja Paasikiventien jatke radan ali valtielle 10 sekä Kantolantie ovat osa etelään johtavaa pääverkkoa. Pikkujärventie on osa alueverkkoa.



Kuva 60. Keinusaari II asemakaava, josta ilmenee radan varteen jo kaavoitettu liike- ja toimistorakennusten korttelialue (K) ja mahdolliset kevyen liikenteen yhteydet Hilpi Kummilan tietä (lähempänä rataa) ja Keinukatua (alueen keskeltä).

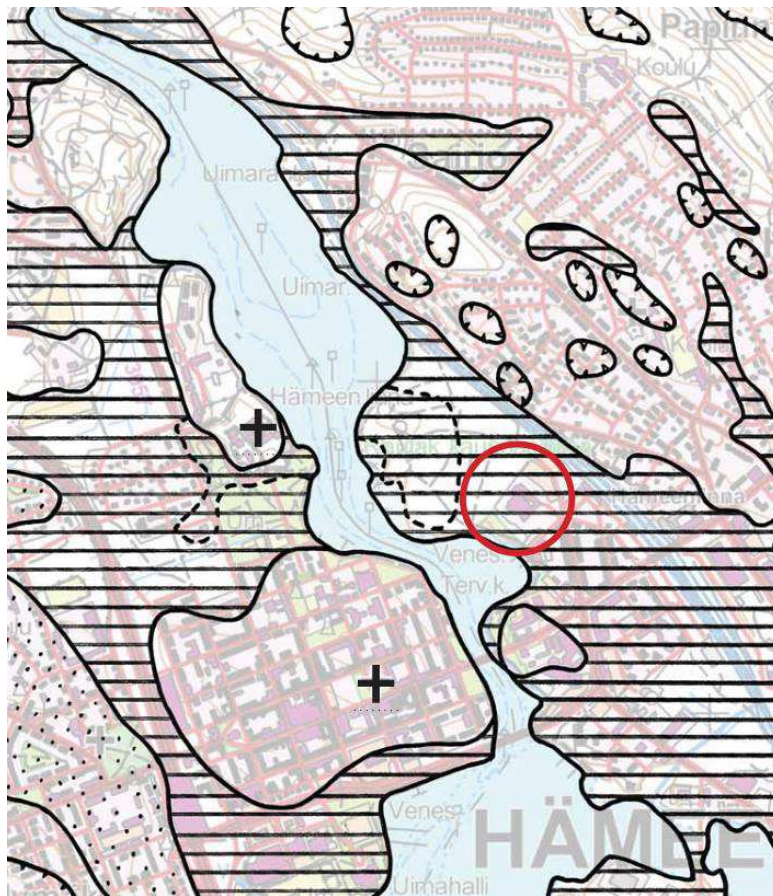
Huoltoliikenne ja pelastusajo

Asemakaavassa on varauduttu pysäköintilaitoksen yhteydessä sijaitsevan myymälän huoltoliikenteeseen kaavamerkinnällä (h). Muutoin huoltoliikenne tapahtuu kaduilla ja aukioilla ja korttelialueilla. Rantamakasiinin ja maamerkkirakennuksen huoltoajo käyttää Mensanaukiota. Se on ristiriidassa kävelykatutavoitteen kanssa, mutta huoltoliikenteen määrä on vähäinen, kun kyseessä on vain kahden tontin huoltoliikenne. Huoltoyhteyksien merkinnöillä (pp/h) on huolehdittu myös muinaismuistoalueella sijaitsevien sahan rakennusten huoltoajosta sekä radan suuntaisista huoltoyhteyksistä. Kaavassa on osoitettu uudisrakennuskortteleiden osalta pelustusreitien ja pelastusajoneuvojen pystytysalueiden ohjeelliset osa-alueet, jotta ne tulisi huomioitua suunnittelun eri vaiheissa ja yleisten alueiden suunnittelussa. Pelastustaiden suunnittelussa tulee noudattaa pelastuslaitoksen ohjetta (saatavissa pelastuslaitoksen [www-sivuilta](http://www.sivuilta)).

5.5.3 Vaikutukset kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön

Kaavan ehdotusvaiheessa on laadittu erillinen kulttuuriympäristöanalyysi ja asema-kaavan maisema- ja kulttuuriympäristövaikutusten arviointi, jossa arvioidaan yksityiskohtaisemmin kaavan suhdetta alueen historialliseen kehitykseen, maisemaan, rakennetun kulttuuriympäristön arvoihin ja kansalliseen kaupunkipuistoon.

Kaavan toteuttamisella on merkittävä vaikutus kaupunkikuvaan jo rakentamisen määrän takia, kun rakentamaton aluetta muutetaan rakennetuksi ympäristöksi. Vaikutukset maisemaan ja kaupunkikuvaan ovat merkittävimmillään rakentamisen aikana suurimman muutoksen tapahtuessa ja ympäristön ollessa vielä keskeneräinen. Pitkään jatkunut maankäyttö on jo muokannut alueen maaperää varsin kauas luonnontilaisesta, mikä puoltaa alueen tehokkaampaa rakentamista.



Kuva 61. Ote kartasta "alueen sijainti suurmaisemassa" (kuva: Serum Arkkitehdit Oy, 2015).

Suunnittelualue sijoittuu Vanajaveden rantojen suurmaisemassa selvästi taajamarakenteeseen. Kaavan mahdollistamisen korttelialueiden pohjoispuolella säilyy laajat virkistysalueet edelleen rakentamattomina, mikä myös suojaa Vanajaveden maisemaa ja etenkin kapean Linnansalmen maisemaa suurilta muutoksilta (kuva alla). Rata muodostaa alueita jakavan voimakkaan esteen liikkumiselle ja arven lähimaisemaan, vaikkakin se hienosti seurailee Hätilän puolella olevan laajan selänteen reunaa.

Vanajavesi on suunnittelualueen lähiympäristössä pääasiassa rakennetun taajaman ja rakennettujen puistojen ympäröimä. Varikonniemi on varsin nuorta kaupunkimetsää, joidenkin mielestä vielä pusikoitunut entinen niitty. Kaavaratkaisu huomioi Vari-

konniemen säilymisen laajana viheralueena ja siten se säilyy myös Parkin vehreänä vastaparina Vanajaveden rantamaisemassa ja linnan maisemassa.

Osa suunnittelualueesta kuuluu kansalliseen kaupunkipuistoon. Kansallisen kaupunkipuiston rajausta on osoitettu kaavakartalla. Kansallisen kaupunkipuiston tavoitteiden mukaisesti kaavaratkaisussa on huomioitu kaupunkiluonnon arvot (laajat alueet lähivirkistysalueiksi VL, luonnon-osa-alueita) ja rakennetun kulttuuriympäristön arvot osoittamalla merkittävät kulttuuriympäristöt suojeltaviksi (sr-10, srr, VP/s, SM). Kaavaratkaisu huomioi virkistyskäytön ulkoilureittitarpeet, vaikka osa nykyisistä reiteistä jää rakentamisen alle. Myös rakennetun ympäristön läpi on osoitettu eriluonteisia uusia julkisia yhteyksiä.

Viitesuunnitelman mukaisesti aluetta reunustavien ketjutalokortteleiden pihat avautuvat puiston suuntaan. Suunnitelmassa vuorottelevat vehreät korttelipihat ja asuntokadun puolelle jäävät rakennetummat, kiviset pihat. Korttelipihoilta ja asunnoista avautuu näkymiä ympäröivään luontoon.

Maisema-arvot liittyvät kaukomaisemassa linnan maisemaan ja Vanajaveden laajaan maisemakokonaisuuteen ja lähimaisemassa arvot liittyvät rautatieaseman rakennettuun kulttuuriympäristöön (liikenteen rakennus ja puistot).

Kaavaa varten laaditussa maisematarkastelussa on huomioitu erityisesti suunnitelman suhde suunnittelualueella tai sen ympäristön muinaisjäännösalueisiin, valtakunnallisesti arvokkaisiin rakennettuihin kulttuuriympäristöihin (RKY 2009), Vanajaveden laakson ja Aulangon valtakunnallisesti merkittävään maisema-alueeseen, Hämeenlinnan kansalliseen kaupunkipuistoon sekä maakunnallisesti merkittäviin kulttuuriympäristöihin ja maisema-alueisiin. (Hämeenlinnan asemanseutu, Rautatieympäristön kehittäminen, Maisematarkastelu, 15.6.2015. Serum Arkkitehdit Oy.)

Seuraavassa on selvitetty maisemalliset vaikutukset edellä mainitusta maisematarkastelusta (Serum Arkkitehdit Oy, 2015).

Vaikutukset kaukomaisemaan

Parhaat näkymät alueelle on keskustan puolelta Maaherran puistosta, laivarannasta ja Viipurintien sillalta. Sen sijaan Aleksis Kiven puiston ja Linnan puiston suunnasta valtaosa rakentamisesta peittyi kasvavan puuston taakse. Varikonniemen puusto peittää näkymän suunnittelualueelle Linnan puiston suunnasta käytännössä kokonaan. Linnalta on alueelle näkymiä maantasoa korkeammalta. Päälinna seisoo noin 10 metriä Vanajaveden pinnasta kohoavalla kumpareella. Linnan ylimpien kerrosten ikkuna-aukot ovat vähintään 25 metriä Vanajaveden tasoa ylempänä, josta avautuu esteetön näkymä suunnittelualueen lisäksi mm. Hämeenlinnan keskustaan ja vastarannalla sijaitsevalle Sairionrannan asuinalueelle. Varikonniemen metsä erottaa kuitenkin suunnittelualueen Hämeen linnan välittömästä lähiympäristöstä.

Vastarannalta katsottuna uudisrakentaminen vertautuu viereiseen, näkyvällä paikalla rannassa sijaitsevaan hotellirakennukseen. Hotellista poiketen uudet rakennukset jäisivät katselupaikasta riippuen osittain tai kokonaan rantapuuston peittoon. Hämärässä ja pimeässä rakennusten valot sen sijaan näkyisivät jonkin verran puiden lomasta etenkin lehdettömään aikaan. Vanajaveden vastarannan maisemakuvaan uudisrakentamisen vaikutus olisi kokonaisuuden kannalta kohtuullinen tai melko vähäinen. (Hämeenlinnan asemanseutu, Rautatieympäristön kehittäminen, Maisematarkastelu, 15.6.2015. Serum Arkkitehdit Oy.)



Kuva 62. Kuva maisemataarkastelun raportista (Serum Arkkitehdit Oy, 2015): Kuvasovitus viitesuunnitelma-luonnoksen mukaisesta rakentamisesta keskustan suunnasta katsottuna. Kuvauspaikkana on Laivarannan pohjoisnurkka. Nykyinen hotellirakennus sijaitsee näkyvällä paikalla rannassa. Kuvassa hotellin vasemmalle puolelle sijoittuva uudisrakentaminen jää osittain Mensan puiston puiden peittoon. Korkeimpien rakennusten huiput nousevat rantapuiden latvusten tasalle.



Kuva 63. Kuva maisemataarkastelun raportista (Serum Arkkitehdit Oy, 2015): Asemanrantaan suunnitellun rakentamisen siluetti on piirretty Linnan puiston eteläpäästä otettuun panoramakuvaan valkoisella viivalla. Rakennusten ja rannan välissä on tästä katselusuunnasta noin 150–200 metriä leveä puustoinen vyöhyke, joka suurella todennäköisyydellä peittää rakennukset myös lehdettömään vuodenaikaan. Korkeimpien rakennusten huippuja voi olla mahdollista erottaa puiden latvusten välisistä aukoista.

Suunniteltu uudisrakentaminen sijoittuu useiden katujen suuntaisten näkymien päätteeksi. Keskustan Koulukadulta ja Lukiokadulta on hyvä näkymä suunnittelualueelle katujen länsipäätyjä lukuun ottamatta. Keinusaaren puolella asema-aukion reunalle suunniteltu 8-kerroksinen maamerkkirakennus sijoittuu pitkän Hämeentien–Keinusaarentien suuntaisen näkymän päätteeksi. Radan ylittävältä Viipurintien sillalta avautuu Kiistalantien suuntainen näkymä suunnittelualueelle. Parhaiten uusi rakentaminen näkyy kuitenkin Hätilän lounaisrinteelle (ns. Asemantaka). Jyrkästi kohoavalta mäeltä katsottuna uudisrakentaminen jatkaa aseman edustan tiivistä korttelirakennetta.

Suunnitellut rakennukset ovat pääosin 4–5 –kerroksisia, joiden katot yltävät 14–17 m korkeuteen. Korkeimmat puut länsireunan lehdossa ovat puustoinventoinnin mukaan 17–23 metrisiä ja rannassa 22–25 metrisiä. Pääosa rakentamisesta jää puustoa matalammaksi. Kaavaratkaisu mahdollistaa alueen keskelle ja Hämeentien päätteeksi korkeampaa rakentamista: kolme 8-kerroksista ja yhden 10-kerroksisen talon. Näistä pistetaloista 8-kerroksiset kohoaisivat suunnilleen rannassa kasvavien korkeampien puiden tasolle ja korkeimman 10-kerroksisen talon kaksi ylintä kerrosta ulottuisi nykyisten puiden latvustojen yli. Rakennusten sijainti alueen keskellä vähentää maise-mavaikutuksia, eivätkä korkeat rakennusmassat nouse erityisen huomiota herättä-

västi muusta rakennusmassasta. Hätilän puolelta katsottuna uudisrakentaminen muuttaa maisemaa selvästi rakennetummaksi, mutta järvinäkymiä tai vastarannan keskustan siluettia rakennukset eivät kuitenkaan peitä juuri nykyistä puustoa enempää. (Hämeenlinnan asemanseutu, Rautatieympäristön kehittäminen, Maisematarkastelu, 15.6.2015. Serum Arkkitehdit Oy.)

Kaukomaisemavaikutusten arviointia varten laadittiin ehdotusvaiheessa lisää havainnekuvia Hämeen linnalta ja Viipurintien sillalta. Havainnekuvien (esitetty jäljempänä) perusteella voidaan todeta, ettei kaavan toteuttaminen merkittävästi muuta näkymiä Hämeen linnalta katsoen. Viipurintien sillalta katsoen alue muuttuu kaupungiksi.



Kuva 64. Näkymä suunnittelualueelle Viipurintien sillalta (Serum Arkkitehdit, 2016).



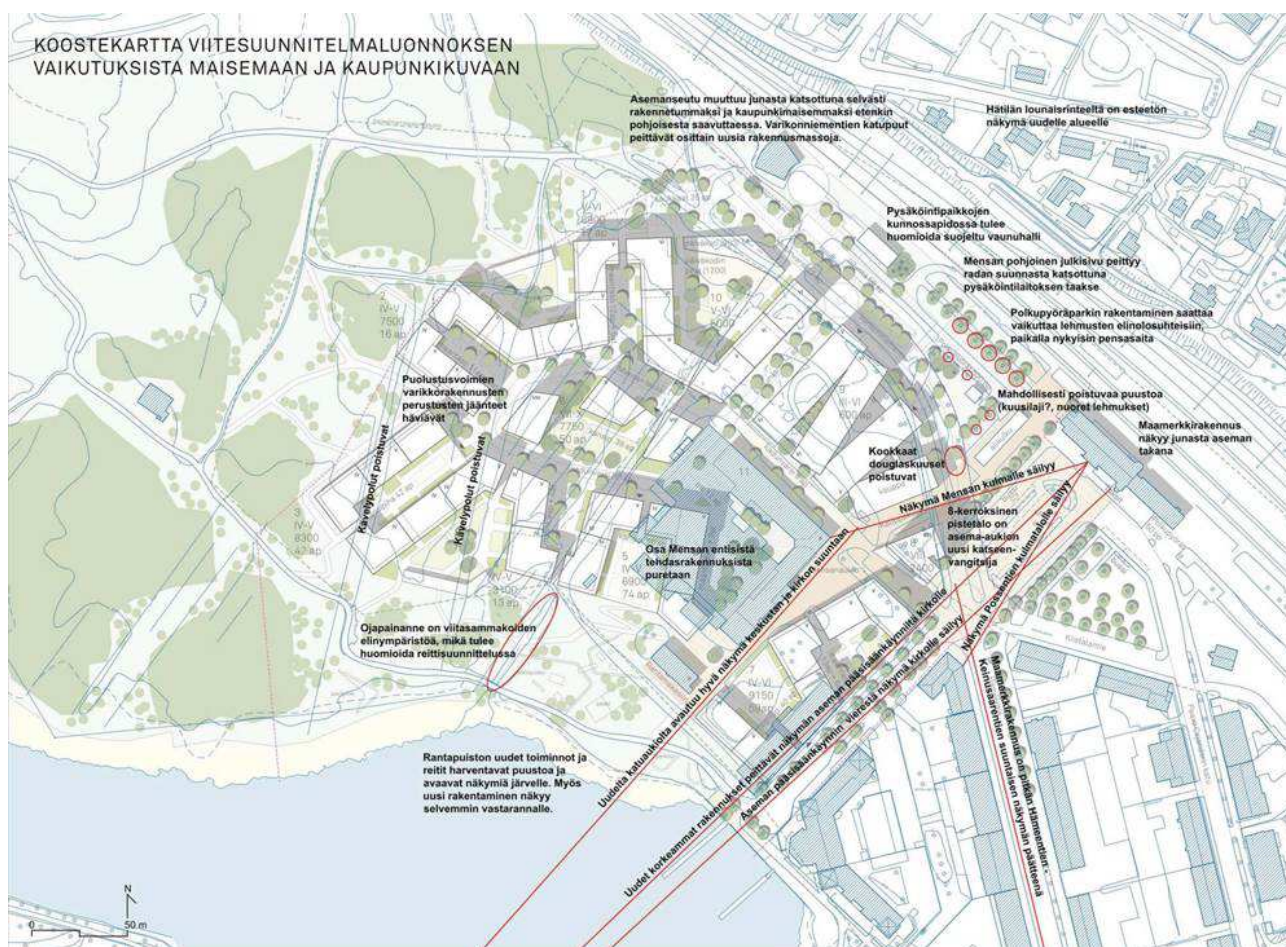
Kuva 65. Näkymä suunnittelualueelle linnan valleilta kuvattuna (Serum Arkkitehdit, 2016). Uudisrakentaminen on osoitettu kuvassa valkoisella viivalla, koska sitä ei muuten kuvasta voisi havaita.

Vaikutukset lähimaisemaan, rakennettuun kulttuuriperintöön ja kaupunkikuvaan

Suunniteltu rakentaminen muuttaisi asemanseudun aluetta selvästi kaupunkimaisemaan suuntaan. Alueen rakentamisen tehokkuus vertautuu asema-aukion eteläpuoleisten Hämeentien ja Paavo Cajanderin kadun korttelitehokkuuteen. Suunnitelmassa merkittävä osa Mensan teollisuusrakennuksista puretaan. Jäljelle jäisivät silti kaupunkikuvallisesti arvokkaimmat osat: koillisen ja kaakon puoleiset konttorisiivet, tehtaalle tunnusomainen tiilipiippu sekä erillinen autotalli- ja asuntorakennus. Suunnittelualueella sijaitsevat rautatieasemaan liittyvät rakennukset (veturitalli, vaunuhalli ja pieni sauna) säilyvät nykyisellään.

Nykyinen, luontaisesti syntynyt lehtomainen puusto ja teollisuusalueen istutettu kasvillisuus tulee rakennettavilta alueilta pääosin poistumaan. Uusille pihuille ja kaduille istutettava kasvillisuus olisi todennäköisesti nykyistä monilajisempaa ja puutarhamaisempaa. Aseman ympäristön arvokas kasvillisuus tulee säilymään. Ehdotusvaiheessa päätettiin pitää Varikonniementien linjaus nykyisen Hämeentien linjauksen mukaisena, jotta kaavan toteuttamisella olisi mahdollisimman vähän vaikutuksia valtakunnallisesti merkittävään rautatieympäristöön ja kansalliseen kaupunkipuistoon.

Radan varteen on osoitettu liityntäpysäköintiä ja pyöräparkki, joiden suunnittelussa tulee huomioida vanha rakennuskanta sekä arvokkaan kasvillisuuden elinolosuhteet. Etenkin kaivamista ja täyttämistä puiden juuristoalueella tulee välttää. (Hämeenlinnan asemanseutu, Rautatieympäristön kehittäminen, Maisematarkastelu, 15.6.2015. Serum Arkkitehdit Oy.)



Kuva 66. Karttaote maisematarkastelusta (Serum Arkkitehdit Oy, 2015).

Uusi rakentaminen peittää jossain määrin nykyisiä näkymiä. Esimerkiksi Mensan entinen tehdasrakennus jää osasta radan varren rakennuksista katsottuna uuden pysäköinti- ja liikerakennuksen taakse. Radan suunnasta katsottuna suurta rakennusmassaa peittävät osittain uuden Varikonniementien varteen istutettavat katupuut. Possentien suuntainen näkymä kirkon tornille tulee säilymään, ja lehdettömään aikaan torni näkyy edelleen myös Mensan kulmalta, jonne on suunniteltu kävelykatua/aukiota. Asemarakennuksen aukion puoleiselta pääsisäänkäynniltä voi nykyisin nähdä puiden läpi Hämeenlinnan kirkon tornin, mutta tämä näkymä peittyy Possentien varteen suunnitellun 5-kerroksisen korttelin rakentuessa. (Hämeenlinnan asemanseutu, Rautatieympäristön kehittäminen, Maisematarkastelu, 15.6.2015. Serum Arkkitehdit Oy.) Pitkän aikavälin tavoitteena on toteuttaa Possentielle pyöräilyn laatukäytävä, jolloin kadunvarsipuita joudutaan poistamaan. Tämä avaa aksiaalista näkymää aseman pääovilta kohti rantaa ja keskustaa.

Asema-aukion laidalle sijoittuva 8-kerroksinen pistetalo muodostaa uuden maamerkin Hämeenlinnaan rautateitse saapuville. Rakennus näkyy jo junasta matalan asemarakennuksen takaa. Maamerkkimäinen rakennus on pitkän Hämeentien–Keinusaarentien suuntaisen näkymän päätteenä. Asema-aukion maisemassa talo kiinnittää välittömästi huomion ja luo kontrastin aukion kulman 2-kerroksiselle matkustajakoti Vanajalle. Nykyinen aukion laidasta hieman erillään seisova, niin ikään 8-kerroksinen asuintalo saa uudesta pistetalosta kuitenkin tervetulleen vastaparin. (Hämeenlinnan asemanseutu, Rautatieympäristön kehittäminen, Maisematarkastelu, 15.6.2015. Serum Arkkitehdit Oy.)

Ehdotusvaiheessa laadittiin havainnekuva asema-aukiolta katsoen, jotta maamerkkirakennuksen vaikutusta asema-aukion lähimaisemaan voidaan arvioida. Maamerkkirakennuksen ansiosta asema-aukio saa nykyistä selkeämmät rajat, mikä luo kaupunkitilaan ryhdikkyyttä. ehdotusvaiheessa tutkittiin myös mahdollisuutta siirtää maamerkkirakennusta siten, että asema-aukiosta tulisi täysin symmetrinen suhteessa 1970-luvun kerrostaloon. Siirto ei kuitenkaan osoittautunut kaupunkikuvallisesti tai toiminnallisesti paremmaksi ratkaisuksi. Täydellistä symmetriaa ei tosiasiassa luonnossa pysty edes havainnoimaan, vaikka se kartalta tarkasteltuna näyttää täydelliseltä ja jäntevältä.



Kuva 67. Näkymä asema-aukiolta maamerkkirakennuksen suuntaan.

Katualueet ja asfalttipinnat lisääntyvät. Toisaalta radanvarren laajat maantasossa olevat pysäköintialueet poistuvat kaupunkikuvasta. Rantapuisto on suunnittelualueen metsistä monilajisin: vuoden 2011 puustoinventoinnissa alueella todettiin kasvavan saarnia, jalopähkinää ja muutama hopeapaju. Suunnitelmassa rantaan on osoitettu viitteellisesti toimintoja, joiden suunnittelussa tulee huomioida maisemallisesti ja luonnon monimuotoisuuden kannalta merkittävien puiden säilyminen. Rannassa oleva ojapainanne on viitasammakoiden elinympäristöä, mikä tulee huomioida jatko-suunnittelussa. (Hämeenlinnan asemanseutu, Rautatieympäristön kehittäminen, Maisemataarkastelu, 15.6.2015. Serum Arkkitehdit Oy.)

Vaikutukset kaupunkikuvaan

Alue on merkityksellinen kaupunkikuvallinen solmukohta yhtenä saapumispaikkana kaupunkiin. Nykyisellään alue on taajaman reuna-alueita, mutta tavoitteena on muuttaa sen luonne merkittävästi kaupunkimaisemmaksi.

Pysäköintilaitos on kaupunkikuvan ja rakennetun kulttuuriympäristön arvojen kannalta haasteellisella paikalla, mutta toiminnallisesti, liikenteellisesti, ympäristöhäiriöiden ja asumisviihtyvyyden kannalta oikeassa paikassa. Viitesuunnitelmassa, pysäköintilaitoksen suunnittelussa paikan erityisvaatimukset on huomioitu rakennuksen massoitelussa, kun rakennus on jaettu pienempiin osiin ja kapeat päädyt tekevät siitä pienimittakaavaisemman rautatieympäristön suuntaan. Myös viitesuunnitelmassa esitetystä viistokuvauspotuksesta nähdään, että julkisivujen jäsentelyllä voidaan rakennusmassan volyymia saada tuntumaan pienemmältä. Kaavassa on annettu yleismääräyksiä koskien pysäköintilaitosta, jolla pyritään turvaamaan rakennuksen sopeuttaminen rakennetun kulttuuriympäristön arvoihin ja ominaisluonteeseen.

Rautatieympäristön rakentaminen on rakentamisajankohdalle tyypillisesti pienimittakaavaista ja rakennukset sijoittuvat väljästi asemapuistoon. Uusien korttelialueiden tiiveys ja mittakaava poikkeavat rautatieympäristön rakentamisen mittakaavasta ja väljyydestä. Toteutuksessa ei tavoitella lähiömäistä väljyyttä vaan keskustamaista monipuolisuutta ja tehokkuutta, joka mahdollistaa esimerkiksi kaupunkikuvallisesti paremmat rakenteelliset pysäköintiratkaisut ja palveluiden elinvoimaisuuden, jolloin alueesta on myös toiminnoiltaan mahdollista muodostua keskustamaisen monipuolinen. Uudisrakentamisen korttelit täydentävät kokonaisuutta omaleimaisilla kortteliratkaisuille, jossa ketjutalojen korttelit jatkavat Kiistan alueen suurkorttelien rakentamistapaa alueelle. Pistetalot tuovat siihen vaihtelua ja identiteettiä luovia kohokohtia.

Asemakaavaehdotusta laadittaessa on laadittu myös aluetta koskevat lähiympäristön suunnittelu- ja rakentamistapaohjeet, jotka hyväksytään kaupunginhallituksessa. Ohjeet ovat tarpeen riittävän yhtenäisen, mutta kuitenkin vaihtelevan, kaupunkikuvallisen kokonaisuuden saavuttamiseksi. Rakentamisessa tulee olla vaihtelevuutta, jotta alueesta tulisi keskustamainen, eikä kerralla rakennettu lähiö. Rakentamistapaohjeilla varmistetaan toteutuksen riittävä yhtenäisyys myös pitkällä aikavälillä. Alue toteutuu useammassa vaiheessa ja monien tahojen rakennuttamana. Viitesuunnitelman mukaisilla erityyppisillä asuinrakennuksilla on omanlaisensa arkkitehtoniset tyylit ja vaihtelevuutta tuovat myös parvekeratkaisujen monipuolisuus. Päärakennusmateriaalina tullaan käyttämään punatiiltä eri sävyissä, mikä yhdistää uudisrakentamiseen alueen alkuperäiseen rakennusperinteeseen. Koska asuinrakennusten korkeudet vaihtelevat III-X kerrosta, myös kattomaiseman rakentamistavalla on merkitystä asunnoista avautuviin näkymiin. Maantasokerroksen suunnittelulla on erityistä merkitystä kadulla liikkujalle. Myös (kansi-)pihojen suunnittelua ja maisemointia ohjataan rakentamistapaohjein.

Uudisrakentaminen rajaa ja jäsentää kulkua asemalta ja aseman alikululta rantaan. Mensa ja Mensan aukio sijoittuvat kävelyn ja pyöräilyn liikennevirtojen äärelle. Rakentaminen on kaupunkimaista ja liiketilat ja näyteikkunat tulevat elävöittämään auki-

on reunoja. Kävelyn ja pyöräilyn reitistä on mahdollista muodostua vilkas ja eläväinen, mikä rikastuttaa sekä asukkaiden että muiden alueella liikkuvien arkiympäristöä. Osa osallisista on pitänyt näkymää aseman portailta Mensalle säilyttämisen arvoisena. Maamerkkirakennus sijoittuu Hämeentien päätteeksi kyseiselle paikalle.

Varikonniementien ja asema-aukion leveät liikenneväylät hallitsevat nykytilanteessa kaupunkikuvaa ja muodostavat esteitä/turvatonta ympäristöä kevyen liikenteen liikumiselle. Kaava mahdollistaa erilaisten katu- ja liikennejärjestelyiden toteuttamisen kaavassa osoitetuille katualueille. Liikennealueiden kaupunkikuvaa voidaan parantaa kiveyksillä, viherrakentamisella ja valaistussuunnittelulla.

Vaikutukset kulttuuriperintöön

Asemakaavan toteuttamisen maisema- ja kulttuuriympäristövaikutuksia on käsitelty tarkemmin kaavaselostuksen liitteessä 5 ”Kulttuuriympäristöanalyysi ja maisema- ja kulttuuriympäristövaikutusten arviointi”.

Yhteenvetona voidaan todeta, että kaavalla ei ole merkittäviä vaikutuksia maisemaan, maisemarakenteen hahmottumiseen tai luettavuuteen, Linnan maiseman maisemakuvaan tai Vanajaveden laakson valtakunnallisesti arvokkaan maisema-alueen maisema-arvoihin.

Valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön, Hämeenlinnan rautatieaseman, kulttuurihistoriallisesti merkittävät rakennukset on osoitettu suojeltaviksi. Niitä koskevista muutoksista on neuvoteltava Museoviraston kanssa. Lisäksi Asemanpuistot on osoitettu alueiksi, joilla ympäristö säilytetään ja merkittävät puukujanteet ja -rivit on osoitettu kaavamerkinnöin. Kaavassa edellytetään laadittavaksi Asemapuistojen ja asema-aukion toteutussuunnittelun lähtökohdaksi puistoinventointi ja alueen historiallisen kehityksen selvitys. Inventoinnin ja selvityksen perusteella on mahdollista ohjata rautatieympäristön suunnittelua siten, että alueen puistokulttuuria voidaan vaalia sekä ominaispiirteitä ja identiteettiä vahvistaa. Tämän vuoksi kaavaan liittyvässä rakentamistapaohjeessa ei ole annettu yksityiskohtaisia ohjeita rautatieympäristön suunnitteluun. Mensan teollisuusrakennuksista säilytetään kaupunkikuvallisesti merkittävimmät osat. Lisäksi muinaismuistoalueelle sijoittuvat sahan entiset rakennukset on osoitettu suojeltaviksi sekä sahan ja varikon raunioita säilytettäväksi rakenteiksi. Ne ovat elämyksellinen osa kansallista kaupunkipuistoa.

Muinaismuistolain (295/1963) 13 §:n tarkoittamissa neuvotteluissa on todettu, että kaavan tarkoituksenmukainen toteuttaminen edellyttää Varikonniemen ja Varikonniemensuon muinaisjäännöksiin kajoamista. Varikonniemensuon muinaisjäännös voidaan poistaa, kun riittävät arkeologiset tutkimukset on tehty. Muinaisjäännöksiä koskevia tutkimuslupia voi myöntää vain Museovirasto ja Museovirasto hyväksyy tutkimusten riittävyyden. Mikäli muinaismuistoalueelle halutaan toteuttaa uusia ulkoilureittejä, edellyttää se neuvotteluja Museoviraston kanssa ja mahdollisesti arkeologisia tutkimuksia tai vähintään työmaan valvontaa, mikä kasvattaa ulkoilureittien toteutuskustannuksia.

Osa kaavan osallisista pitää 8-10 -kerroksisia asuinkerrostaloja liian korkeina ja pysäköintilaitoksen sijoituspaikka huonona, kun se sijoittuu osaksi valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä nykyiselle pysäköintialueelle. Lisäksi Museovirasto on edellyttänyt 8-kerroksisen maamerkkirakennuksen siirtämistä kaavassa esitelty paikalta täydelliseksi symmetriapariksi Kiistalantien ja Hämeentien kulmauksessa olevalle 8-kerroksiselle asuinrakennukselle. Siirron mahdollisuus on tutkittu kaavan laadinnan aikana (kaavaselostuksen luku 4.4), mutta päädytty siihen, että kaavaehdotuksessa esitetyllä paikalla se rajaa aukiota jäntevämmin ja kaavaratkaisu on kaupunkikuvallisesti ja -rakenteellisesti perusteltu. Lisäksi se on kävelyn ja pyöräilyn näkökulmasta luontevammalla paikalla, kun kävely- ja pyöräily-yhteys aliku-

lulta Mensanaukiolle on suora. Siirto olisi myös aiheuttanut pysäköintilaitoksen oleellisen pienentämisen, mikä ei ole mahdollista, kun yksin Liikennevirasto on esittänyt alueella tarvittavan 400 - 500 autopaikkaa. Vaikka kaavassa osoitetaan rakentamista valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön, ohjataan uudisrakentamista yleismääräyksiin ja rakentamistapaohjeella ympäristöön soveltuvaksi. Uudisrakentaminen rajaa arvokasta rakennettua kulttuuriympäristöä puistoineen ja tuosen siten nykyistä paremmin esille, kun ympäristö rakentamisen myötä siistiytyy. Kyse on perinteen säilyttämisestä ja samalla alueen kehittämisestä niiden ominaisluonetta ja erityispiirteitä vahvistavalla tavalla.

5.5.4 Vaikutukset luontoon

Asemakaavan laadinnassa huomioidaan luontoselvityksissä havaitut luontoarvot sillä tarkkuudella kuin rakentamisen suunnittelu edellyttää. Pääosa luontoarvoista sijoittuu virkistysalueelle, jolloin kaupungilla on hyvät mahdollisuudet vaalia alueen luontoarvoja. Kaavassa annetaan yleismääräyksissä määräyksiä viheralueiden hoitoon.

Rakentaminen tulee muuttamaan erityisesti lintujen ja lepakoiden elinoloja, kun alue muuttuu rakennetuksi ympäristöksi ja hoidetuiksi pihapiireiksi. Rakentamiseen tarkoitettujen korttelialueiden pinta-ala on vain noin 15,5 % kokonaispinta-alasta. Erityisesti rakentamisaika saattaa karkottaa arempia lintulajeja alueelta muualle. Kaava-alueelle jää laajalti virkistysalueita ja muinaismuistoaluetta, joille ei ole tarkoitus tehdä radiakaaleja muutoksia.

5.6 Suhde valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin, maakuntakaavaan ja yleiskaavan sisältövaatimuksiin

Jos asemakaava laaditaan alueelle, jolla ei ole oikeusvaikutteista yleiskaavaa, on asemakaavaa laadittaessa soveltuvien osien otettava huomioon myös mitä yleiskaavan sisältövaatimuksista säädetään (MRL 54 §). Lisäksi asemakaavan selostuksessa on esitettävä selvitys kaavan suhteesta valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin (VAT) ja maakuntakaavaan (MRA 25§).

Kaavan suhde valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet käsittelevät seuraavia kokonaisuuksia:

1. *Toimiva aluerakenne*
2. *Eheytävä yhdyskuntarakenne ja elinympäristön laatu*
3. *Kulttuuri- ja luonnonperintö, virkistyskäyttö ja luonnonvarat*
4. *Toimivat yhteysverkot ja energiahuolto*
5. *Helsingin seudun erityiskysymykset*
6. *Luonto- ja kulttuuriympäristöinä erityiset aluekokonaisuudet.*

Maankäyttö- ja rakennuslaissa ja valtioneuvoston päätöksessä valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita ei aseteta tärkeys- tai kiireellisyysjärjestykseen, vaan ne ovat keskenään samanarvoisia. Soveltamisalan puitteissa kaikki tavoitteet otetaan lähtökohtaisesti huomioon kaavaa laadittaessa. Kaavatyössä tehdään valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden ja muiden intressien yhteen sovittamista ja niiden priorisointia tapauskohtaisesti silloin, kun valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet näyttävät olevan ristiriidassa keskenään.

Kaava toteuttaa mm. toimivaan aluerakenteeseen ja eheytyvään yhdyskuntarakenteeseen sekä toimiviin yhteysverkostoihin ja energiahuoltoon liittyviä valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita. Kaavan laadinnassa on huomioitu kulttuuriperintö ja luonnonperintö sekä virkistyskäyttö. Valtakunnallisesti arvokasta maisema-aluetta, valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä ja kansallista kaupunkipuistoa on käsitelty tarkemmin erikseen laaditussa Kulttuuriympäristöanalyysissä ja kaavan maisema- ja kulttuuriympäristövaikutusten arvioinnissa.

Kaavaa laadittaessa on huomioitu valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen inventointi (Museovirasto, RKY, 2009), valtakunnallisesti arvokkaiden maisema-alueiden inventointi ja valtakunnallisesti inventoidut esihistorialliset suojelualuekokonaisuudet (muinaisjäännösrekisteri). Kaavatyön aikana on myös tunnistettu ja tunnustettu RKY-inventoinnin aluerajauksen ja kaavaratkaisun välinen ristiriita ja kyseenalaistettu inventoinnin mukainen aluerajaus, koska osalla aluerajauksen kuuluvasta alueesta (kadut, pysäköintialue) ei ole nykyasussaan valtakunnallisesti merkittäviä arvoja, eikä niitä ole inventoinnin kuvauksessakaan tai arvoissa esitetty näillä alueilla olevan. Inventoinnin mukainen aluerajaus on muodostettu ikään kuin ottaen nykyinen pysäköintialue arvokkaan rautatieympäristön suoja-alueeksi.

Vaikka kaavaratkaisussa osoitetaan rakentamista valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön, ohjataan uudisrakentamista yleismääräyksin ja rakentamistapaohjeella ympäristöön soveltuvaksi. Uudisrakentaminen rajaa arvokasta rakennettua kulttuuriympäristöä puistoineen ja tuo sen siten nykyistä paremmin esille, kun ympäristö rakentamisen myötä siistyy. Kaavatyön pohjaksi järjestettiin arkkitehtikilpailu, jonka voitti kilpailuehdotus, jossa uudisrakentamisen sovittaminen valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön on onnistunut kilpailuehdotuksista parhaiten. Kaavatyön aikana kilpailussa esitettyä ratkaisua on vielä kehitetty ympäristöarvoja säilyttävämpään suuntaan mm. viranomaispalautteiden pe-

rusteella. Kaavan laatijan näkemyksen mukaan ratkaisussa on nimenomaan kyse sekä ”perinteen säilyttämisestä että alueiden kehittämisestä niiden ominaisluonnetta ja erityispiirteitä vahvistavalla ja niihin sopeuttavalla tavalla” (lainaus Museoviraston lausunnosta), eikä kaavaratkaisun nähdä olevan olennaisesti ristiriidassa kulttuuriympäristöarvojen kanssa.

Kaavan suhde maakuntakaavaan

Asemakaava on maakuntakaavan tavoitteiden mukainen. Myös Hämeen liitto on lausunnossaan todennut, että Asemanrannan asemakaavahankkeen monipuoliset tavoitteet ja tarkoitus tukevat erinomaisella tavalla Hämeenlinnan vetovoimaisuutta, Suomen kasvukäytävän konkreettista kehittämistä ja maakuntakaavan toteutumista.

Kaavan suhde yleiskaavan sisältövaatimuksiin

Koska alueella ei ole voimassa oikeusvaikutteista yleiskaavaa, muinaismuistoaluetta lukuun ottamatta, on kaavan yhteydessä laadittu yleiskaavallinen tarkastelu.

Maankäyttö- ja rakennuslain 39 §:n mukaan yleiskaavaa laadittaessa on otettava huomioon

- yhdyskuntarakenteen toimivuus, taloudellisuus ja ekologinen kestävyys
- olemassa olevan yhdyskuntarakenteen hyväksikäyttö
- asumisen tarpeet ja palveluiden saatavuus
- mahdollisuudet liikenteen, erityisesti joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen, sekä energia-, vesi- ja jätehuollon tarkoituksenmukaiseen järjestämiseen ympäristön, luonnonvarojen ja talouden kannalta kestävällä tavalla
- mahdollisuudet turvalliseen, terveelliseen ja eri väestöryhmien kannalta tasapainoiseen elinympäristöön
- kunnan elinkeinoelämän toimintaedellytykset
- ympäristöhaittojen vähentäminen
- rakennetun ympäristön, maiseman ja luonnonarvojen vaaliminen
- virkistykseen soveltuvien alueiden riittävyys

Kaavan vaikutusten arvioinnissa (edellä luvussa 5.5) on käsitelty laajemmin myös yleiskaavan sisältövaatimuksia koskevia kohtia.

Kaavan toteuttaminen laajentaa urbaania kaupunkiympäristöä asemanseudulle. Kaavan toteuttaminen on yhdyskuntataloudellisesti edullisempaa lähellä keskustaa, kun alueen liittäminen yhdyskuntarakenteeseen ei edellytä kalliita välillisiä liikenneinvestointeja. Alue on liitettävissä yhdyskuntateknisen huollon verkostoihin. Alueelle tarvitaan uusia puistomuuntamoita. Jätevesipumppaamo tulee sijoittumaan nykyiselle paikalle rantaan Mensanpuistoon. Elenia Lämmöllä on tekeillä kartoitus, miten eri energiamuotoja voitaisiin hyödyntää alueella ja miten energiaa voitaisiin tuottaa alueella.

Kaavan toteuttaminen lisää asuntojen tarjontaa hyvien julkisten liikenneyhteyksien äärellä ja mahdollistaa asumisen ja palveluiden saatavuuden myös ilman omaa autoa. Alueelta on hyvät kevyen liikenteen yhteydet kohti keskustaa rantareittiä pitkin ja radan alikulun kautta Hätilään. Kevyen liikenteen yhteyksien kehittämistarpeita on etenkin terveyskeskuksen ja rautatieaseman lähiympäristössä. Molemmissa paikoissa yhteyksiä on mahdollista kehittää tulevaisuudessa. Varikonniementien ja Possentien varteen tavoitellaan tulevaisuudessa pyöräilyn laatukäytävää, joka voisi jatkaa Viipurintielle terveyskeskuksen alueen läpi erillään nykyisistä pysäköintialueista.

Asemanrannan kehittäminen mahdollistaa myös uusien palveluiden sijoittumisen aseman lähialueille uusiin asuin-, liike- ja toimistorakennusten kortteleihin sekä pysä-

köintilaitoksen yhteyteen. Tavoitteena on saada myös asemarakennus nykyistä aktiivisempaan käyttöön. Hämeentien varrella olevat yritykset ja hotelli Vaakuna tulevat myös hyötymään asukasmäärän lisääntymisestä alueella. Näin ollen kaavan toteuttaminen parantaa elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä.



Kuva 68. Nyt laadittava asemakaava on yksi osa keskustan laajentamisen suunnitelmia. Harvialantien ja radan väliselle alueelle ei ole vielä käynnissä hanketta, mutta kerrosalaa on haarukoitu mahtuvan alueelle noin 75 000 k-m² tehokkuudella $e=1.6$.

Kaavaa laadittaessa on tehty mahdollisesti pilaantuneiden alueiden selvitys sekä liikennemelu- ja tärinäselvitykset. Kaavan merkinnöissä ja määräyksissä on huomioitu selvitysten tulokset.

Kaava-alueen rakennetun ympäristön ja maiseman sekä kansallisen kaupunkipuiston arvoja on käsitelty yksityiskohtaisemmin erikseen laaditussa Kulttuuriympäristöanalyysissä ja asemakaavan maisema- ja kulttuuriympäristövaikutusten arvioinnissa. Kaavamerkinnöissä ja -määräyksissä on huomioitu alueella olevat rakennetun ympäristön ja maiseman arvot ja niiden vaaliminen.

Kaavan toteuttaminen ei merkittävästi vähennä virkistysalueiden määrää alueella, sillä uudisrakentaminen muuttaa viheralueesta noin 3 ha rakennetuksi alueeksi. Varikonniemen käyttö virkistysalueena tulee mitä todennäköisimmin lisääntymään nykyisestä merkittävästi, mikä muuttaa alueen luonnetta ja se saatetaan kokea virkistysalueen houkuttelevuuden heikkenemisenä. Virkistyskäyttöön jää edelleen noin 18 hehtaaria virkistys- ja muinaismuistoalueita.

6. ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

Asemakaavaehdotus on ollut yleisesti nähtävillä 30 vrk:n ajan kevät-kesällä 2016. Viimeiset lausunnot asemakaavaehdotuksesta saatiin elokuussa 2016 ja ehdotusvaiheen viranomaisneuvottelu järjestettiin 23.8.2016. Tavoitteena on, että kaava hyväksytään kaupunginvaltuustossa syksyllä 2016.

Yksityisten maanomistajien ja kaupungin välillä tehdään maankäyttösopimukset ennen kaavan hyväksymistä.

Asemakaavan toteuttaminen voidaan aloittaa asemakaavan saatua lainvoiman. Kaava-alueelle on laadittava erillinen sitova tonttijako. Tonttijako ja kaavassa esitetyt ratitteet sekä rakennuslupaprosessi vaativat oman työaikansa.

Kaava on laadittu Serum Arkkitehdit Oy:n laatima viitesuunnitelman pohjalta, joten viitesuunnitelma havainnollistaa hyvin kaavan toteuttamista. Viitesuunnitelmassa on esitetty myös muutamia erilaisia korttelityyppejä alueelta sekä tarkempia mitoitus-työ-

Kaavaan on laadittu erilliset lähiympäristön suunnittelu- ja rakentamistapaohjeet, jotka hyväksytään kaupunginhallituksessa ja joilla ohjataan kaavan uudisrakentamisen toteutusta. Rakentamistapaohjeella ei pyritä yksityiskohtaiseen rakentamisen ohjaukseen, vaan siinä esitetään tavoitteet alueen riittävän arkkitehtonisen yhtenäisyyden ja toisaalta riittävän vaihtelevuuden saavuttamiseksi, ajallisesti kestävä rakentamisen toteuttamiseksi sekä uudisrakentamisen sopeuttamiseksi alueella oleviin rakennetun kulttuuriympäristön arvoihin. Kaavassa on annettu rakentamistapaan liittyviä yleismääräyksiä (2 §) valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön (sk-1) aluetta ja kansallista kaupunkipuistoa tai näihin rajautuvia kortteleita koskien. Erityisesti pysäköintilaitoksen (LPY-korttelialue) sovittamiseen olemassa olevaan ympäristöön on kaavamääräysten edellyttämällä tavalla kiinnitettävä erityistä huomiota.

Hämeenlinnan rautatieasema kuuluu vuonna 1998 allekirjoitettuun valtakunnallisia rautatieasema-alueita koskevaan menettelytapasopimukseen (Rautatiesopimus), jonka osapuolina olivat ympäristöministeriö, Museovirasto, Ratahallintokeskus, VR-yhtymä Oy, Valtion kiinteistölaitos (nykyinen Senaatti-kiinteistöt) ja Metsäntutkimuslaitos. Sopimuksen mukaan kohteiden säilyttäminen ja suojelu sekä suojelusta luopuminen ratkaistaan siinä yhteydessä, kun alueen tai sen rakennusten kehittämisen ja käytön suunnitteleminen tai luovuttaminen on ajankohtaista. Hämeenlinnan rautatieympäristön osalta suojelu tapahtuu nyt laadittavalla asemakaavalla. Lisäksi kaavassa edellytetään laadittavaksi puistoinventointi ja alueen historiallisen kehityksen selvitys, joka toimii jatkosuunnittelun perusteena. Inventoinnin ja selvityksen perusteella on mahdollista ohjata rautatieympäristön suunnittelua siten, että alueen puistokulttuuria voidaan vaalia sekä ominaispiirteitä ja identiteettiä vahvistaa. Tämän vuoksi kaavaan liittyvässä rakentamistapaohjeessa ei ole annettu yksityiskohtaisia ohjeita rautatieympäristön suunnitteluun. Asemakaavassa suojelluiksi osoitettujen rakennusten osalta korjaus- ja muutostöihin liittyvä rakentamistavan ohjaaminen tapahtuu tapauskohtaisesti Museoviraston kanssa yhteistyössä.

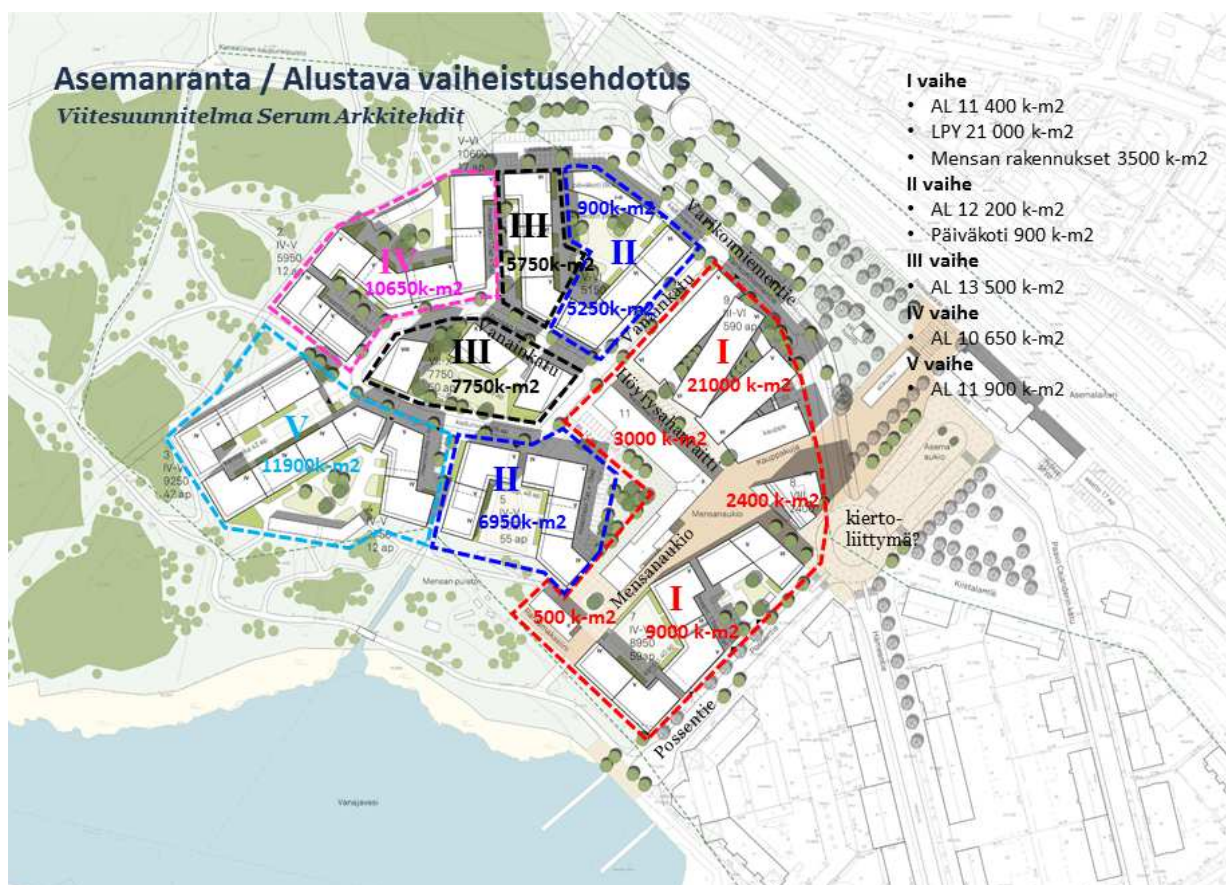
Asemakaavan toteuttaminen edellyttää pysäköintilaitoksen toteuttamista kortteliin 53. Liikennevirasto on arvioinut pendelöinnin aiheuttaman pysäköinnin tarpeeksi 400 - 500 autopaikkaa eli pysäköintilaitos tarvitaan tulevaisuudessa yhä kasvavien junamatkustajamäärien takia. Pysäköintitalossa arvioidaan olevan noin 590 autopaikkaa, jotka ovat asukkaiden ja pendelöivien vuorottaiskäytössä. Asukkaiden autopaikoista noin 220 sijoittuu pysäköintilaitokseen. Paikkamäärät tarkentuvat rakennussuunnittelun edetessä. Mikäli osa pysäköintilaitoksesta päätetään toteuttaa robottiparkkina (tilantarve pienempi), mahtuu autopaikkoja pysäköintilaitokseen arvioitua enemmän. Liityntäpysäköinnin järjestämisessä tulee välttää ratkaisuja, jotka hankaloittavat työ-

matkailua. Pysäköinnin hinta ei saisi muodostua esteeksi työvoiman liikkumiselle tai julkisen liikenteen suosiolle.

Asemakaavan toteuttaminen vaatii usean kiinteistön yhteisiä järjestelyjä. Kaupungin rakennusvalvontaviranomainen voi yhden kiinteistön omistajan aloitteesta ja muita kiinteistön omistajia tai haltijoita kuultuaan rakentamisen yhteydessä tai muutoin määrätä korttelialueen tai sen osan taikka kiinteistöön liittyvän tilan yhteisestä käytöstä (MRL 164 §).

Kunnallistekniikan suunnittelu on aloitettu asemakaavan yhteydessä. Asemakaavassa osoitetut katualueiden ja aukoiden varaukset mahdollistavat erilaisia toteutustapoja. Hulevesien hallinnassa vältetään lisävesien johtamista Possentien hulevesiviemäriin sen kapasiteettiongelmien vuoksi. Esimerkiksi Varikonniementieltä hulevesiä tulee johtaa Vanainkadun ja Mensanaukion kautta kohti Vanajaa.

Alue toteutetaan vaiheittain. Toteuttaminen kestää arviolta kymmenen vuotta, vaikka asuntojen kysyntä olisi nykyistä vilkkaampaa. Katuverkon rakentaminen ja tonttien esirakentaminen saattaa vaatia stabilointeja tai muuta maapohjan vahvistamista, mikä hidastaa rakennushankkeiden toteutuksen käynnistymistä.



Kuva 69. Alustava karkea ehdotus alueen toteutuksen vaiheistuksesta viidessä vaiheessa. Alueen vaiheittainen toteutus suunnitellaan katu- ja kunnallistekniikan suunnittelun yhteydessä.

Alueella on havaittu maaperän pilaantuneisuutta. Ennen alueella tapahtuvaa rakentamista maaperän pilaantuneisuus on tutkittava ja maaperä on tarvittavilta osin puhdistettava ympäristöviranomaisen hyväksymällä tavalla.

Suunnittelualueen läpi kulkee 20 kV ilmajohto ja tietoliikenteen maakaapeli nykyistä yksityisen ja kaupungin maiden välisen kiinteistörajan suuntaisesti. Nämä verkostot

tullaan siirtämään uutta katuverkkoa vastaaville kohdille maakaapelein. Elenia Lämpö on laatinut alueesta energiavision eri energiamuotojen hyödyntämisestä ja tuottamisesta alueella.

Kaavassa on annettu yleismääräys puistomuuntamoiden sovittamiseksi valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön ja kansalliseen kaupunkipuistoon.

Rautatieliikenteen aiheuttaman mahdollisen runkomelun vuoksi asuintiloja ei saa sijoittaa osittain tai kokonaan maan alle. -Liikennevirasto on lausunnossaan ilmoittanut, ettei se osallistu mahdollisiin melun- ja tärinätorjunnan kustannuksiin. Kaavan yleismääräyksissä on todettu, että Valtioneuvoston päätöksen (n:o 993/1992) annetut melutason ohjearvot voivat ylittyä Asemanpuiston virkistysalueilla.

Muinaismuistolain (295/1963) 13 §:n tarkoittamissa neuvotteluissa todettiin, että kaavan tarkoituksenmukainen toteuttaminen edellyttää seuraaviin muinaisjäännöksiin kajoamista: Varikonniemensuo (1000027906) ja Varikonniemi (109010023). Varikonniemen muinaisjäännökseen kajotaan vain siltä osin, kun kaava edellyttää pelastustien ja ulkoilureittien perustamista muinaisjäännösalueelle. Ulkoilureitit pyritään toteuttamaan niin, ettei kajoamista tarvittaisi. Kaava voidaan toteuttaa ja rakentaminen aloittaa sen jälkeen, kun edellä mainituissa muinaisjäännöskohteissa on suoritettu riittävät arkeologiset tutkimukset. Kaupunki vastaa tutkimusten suorittamisesta ennen rakentamisen aloittamista. Arkeologisten tutkimusten suorittajalla on oltava muinaismuistolain 10 §:n mukainen tutkimuslupa, jonka myöntää Museovirasto. Museovirasto arvioi tutkimusten riittävyyden tutkimuksen suorittajan laatiman alustavan tutkimusraportin perusteella. Muinaismuistolain 11 §:n tarkoittamaa kajoamisilupaa ei kaavan mukaista rakennushanketta varten siten erikseen haeta. Edellä tarkoitetun muinaismuistolain 13 §:n tarkoittaman neuvottelun muistio on tämän kaavaselostuksen liitteenä.

Kaavassa on osoitettu osa-alue sm-1 alueelle, jolla tulee tehdä tarkemmat arkeologiset kaivaustutkimukset ennen asemakaavan toteutusta. Arkeologiset tutkimukset aloitetaan läheltä puupaalujen löytöpaikkaa ja tehtävien havaintojen perusteella harkitaan laajempien tutkimusten tarpeet. Muinaismuistolain 13 §:n mukaisesti käydyn neuvottelun perusteella kohde Varikonniemensuo voidaan poistaa kaavan toteuttamiseksi sen jälkeen, kun kohde on arkeologisesti riittävästi tutkittu. Tutkimukset edellyttävät muinaismuistolain 10 §:n edellyttämää tutkimusilupaa museoviranomaiselta. Museoviranomainen hyväksyy tutkimusten riittävyyden alustavan tutkimusraportin perusteella. Tutkimukset koskevat myös Varikonniemen muinaismuistoaluetta (SM-1) korttelin 55 pelastustien osalta.

Kortteleissa 55 ja 57 on muinaismuistoalueen (SM-1) rajalla työmaan suunnittelussa muinaismuistolain tarkoittama alue erotettava riittäväillä aidoilla työmaa-alueesta ja alueen käyttäminen työmaan varastointiin, kulkuun yms. on kiellettävä uhkasakon nojalla. Aidan suunnittelusta ja maastoon sijoittamisesta sovitaan Museoviraston kanssa. Aitaa voidaan hyödyntää esim. graffitien tai muun katutaiteen tekemisessä.

Kaavakartalla on osoitettu kansallisen kaupunkipuiston rajausta (kp) perustamisvaiheessa rajatussa, ympäristöministeriön vahvistamassa muodossa. Tavoitteena on hakea kaupunkipuiston rajaukseen muutosta asemakaavan hyväksymiskäsittelyn yhteydessä. Kaavakartalla on esitetty ohjeellinen "Ehdotus kansallisen kaupunkipuiston uudeksi rajaukseksi"-merkintä, sillä rajausta muutetaan MRL:n 71 §:ään perustuen ja muuttamisprosessissa sovelletaan MRL:n 69 §:n mukaista menettelyä. Rajausmuutoksesta on tehty erillinen hakemus ja siihen liittyvä selostus, jossa käsitellään rajausmuutoksen vaikutuksia. Rajauksen muuttaminen laajentaa kansallista kaupunkipuistoa muinaismuistoalueen osalta ja supistaa aluetta liikennealueiden osalta. Uudisrakentamisen eteläpuolella on kyse rajauksen vähäisistä tarkistuksista uuden korttelirakenteen mukaiseksi.

Kaavan toteutuminen on strategisesti erittäin tärkeää Hämeenlinnan kaupungille. Kaupungin strategiassa yhdeksi menetystekijäksi nähdään Helsinki-Hämeenlinna-Tampere kasvukäytävän vahvistaminen. Lisäksi keskustavisiassa päätettiin markkinoida Hämeenlinnan sijaintia laajan työmarkkina-alueen keskiössä Suomen kasvuakselilla. Asemaympäristöjen kehittäminen on ajankohtaista useilla asemapaikkakunnilla ja Hämeenlinnan kilpailukyvyn parantamiseksi on erittäin tärkeää, että hyödynnetään tarjolla olevat mahdollisuudet ja olemassa olevat vahvuudet kuten historiallinen perintö, hyvä saavutettavuus, korkealuokkainen luonnonympäristö ja rikas maisemarakenne, kansallinen kaupunkipuisto ja helppo arki mm. hyvät harrastusmahdollisuudet, lyhyet etäisyydet. Hämeenlinnan asemalta käsin on saavutettavissa valtakunnan merkittävin työmarkkina-alue noin tunnin matka-ajalla. Asemanrannan ja muiden keskustan läheisten alueiden maankäytön tehostaminen on kaupungin näkökulmasta tehokkain keino säilyttää kaupallisten ja liikennepalveluiden palvelutaso tai parantaa sitä.

Hämeenlinnassa 7.9.2016

Tilaaajapäällikkö Leena Roppola