

Asemanrannan asemakaava

Työ-nro 2515

Kaavaselostuksen liite 4

KAAVAPROSESSIN AIKAISET PALAUTTEET JA VASTINEET NIIHIN

Sisällys

LUONNOSVAIHEEN PALAUTE	2
Luonnosvaiheen lausunnot	2
1. Hämeen ELY-keskus	2
2. Hämeen liitto.....	4
3. Museovirasto	5
4. Ympäristöministeriö.....	10
5. Liikennevirasto	15
6. Kanta-Hämeen pelastuslaitos	16
7. HS Vesi Oy	17
8. Elenia Lämpö Oy.....	18
9. Gasum Oy	19
MIELIPITEET	20
1. Anne Puska.....	20
2. Esko Rouhiala	23
EHDOTUSVAIHEEN PALAUTE	24
Ehdotusvaiheen lausunnot	24
1. Hämeen ELY-keskus	24
2. Hämeen liitto.....	26
3. Museovirasto	27
4. Ympäristöministeriö.....	35
5. Liikennevirasto	39
6. Kanta-Hämeen pelastuslaitos	39
7. HS Vesi Oy	40
8. Elenia Lämpö Oy.....	41
9. VR Yhtymä Oy, Kiinteistöyksikkö.....	42
Ehdotusvaiheen muistutukset	43
1. Seppo Mäkinen	43
2. Jaakko Välimaa	46
3. Jaarlin Päiväkotikiinteistöt Oy.....	47

LUONNOSVAIHEEN PALAUTE

Yhdyskuntalautakunta käsitteli Asemanrannan asemakaavaluonnosta kokouksessaan 18.8.2015. Asemakaavaluonnos (pvm 20.8.2015) on ollut nähtävillä laatimisvaiheen kuulemista varten 27.8. - 30.9.2015 välisen ajan. Nähtävilläolon aikana saatiin kaksi mielipidettä. Lisäksi kaavaluonnoksesta pyydettiin lausunnot Hämeen ELY-keskukselta, Hämeen liitolta, Ympäristöministeriöltä, Liikennevirastolta, Museovirastolta, Kanta-Hämeen pelastuslaitokselta, Elenia Lämpö Oy:ltä, Elenia Verkko Oy:ltä, Gasum Oy:ltä, TeliaSonera Oy:ltä ja HS-Vesi Oy:ltä. Lausuntoja saatiin yhdeksän. Elenia Verkolta ja TeliaSoneralta ei saatu lausuntoa.

Luonnosvaiheen lausunnot

1. Hämeen ELY-keskus

30.10.2015

Kirsti Nieminen, ylitarkastaja

Liisa Härmä, ympäristölakimies

Suunnittelualue sijaitsee Hämeenlinnassa Keinusaaren kaupunginosassa rautatieaseman ympäristössä Vanajaveden ja rautatien välisellä alueella Varikonniemessä. Alueelle sijoittuu valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö Hämeenlinnan rautatieasema. Kaava-alue sijoittuu osittain kansalliseen kaupunkipuistoon. Uudisrakentamista tavoitellaan kaupunkipuiston rajan ulkopuolelle. Suunnittelu alue kuuluu myös laajaan Vanajaveden laakson valtakunnallisesti arvokkaaseen maisema-alueeseen. Kaava-alueen luoteisosassa on Varikonniemen muinaisjäännösalue.

Alueella on voimassa kaupunginvaltuuston 19.6.1991 hyväksymä ja Hämeen lääninhallituksen 31.1.1992 vahvistama osayleiskaava. Varikonniemen osalta kaava on oikeusvaikutteinen (PY/s, SM, VL/s). Pääosa suunnittelualueesta kuuluu selvitysalueeseen (se), jonka maankäyttö ratkaistaan erikseen järjestettävän aatekilpailun perusteella.

Kaavan tavoitteena on mahdollistaa asemanseudulle keskustamainen asumisen ja palvelujen alue ja liittää asemanseutu nykyistä paremmin osaksi keskustaa. Alueelle tavoitellaan asuntoja n. 1000 asukkaalle. Kaava mahdollistaa pysäköintilaitoksen ja sen oheen myymälätilojen toteuttamisen alueella johtavan pääkadun yhteyteen. Lisäksi kaavassa osoitetaan rautatiealuetta, virkistysalueita, venesatama/venevalkama, muinaismuistoaluetta ja autopaikkojen korttelialuetta. Suuri osa suunnittelualueesta tulee säilymään rautatiealueena ja virkistysalueena.

Uutta rakennusoikeutta asuinrakentamiseen on osoitettu 60 100 k-m². Tämän lisäksi kaavamääräys +I,to,yht 30 % mahdollistaa liike- ja toimistorakentamisen ja yhteistilojen rakentamisen +30 % pääkäyttötarkoituksen mukaisen rakennusoikeuden päälle. ELY-keskus ei pidä kyseistä määräystä selkeänä eikä yksiselitteisenä. Muiden kuin asumiseen tarkoitettujen korttelialueiden yhteenlaskettu rakennusoikeus on 28 685 k-m², josta pysäköintitalo myymälätiloineen on 21 000 k-m².

Alueen kehittämistavoitteet liikenteellisesti ovat olleet: mahdollistaa asuminen ja liikkuminen ilman henkilöautoa, hyvä saavutettavuus, liikenneverkon toimivuus, tehokas ja keskitetty pysäköinti, rautatieaseman liityntäliikenteen kehittäminen yhdistämällä liityntäpysäköinti alueen asukas-pysäköinnin kanssa.

Liittymäkieltomerkitöjä lisätään kaavaan ehdotusvaiheessa liikenne- ja katusuunnitelmien edistyessä. Kaavan ratkaisun liikenteellisiä vaikutuksia tulee tarkentaa jalankulkuun ja pyöräilyyn liittyen. Katusuunnitelmien ratkaisuisissa tulee panostaa jalankulun ja pyöräilyn turvallisuuteen. Kaavan ratkaisun liikenteellisiä vaikutuksia tulee tarkentaa jalankulkuun ja pyöräilyyn liittyen. Aseman edustalla alikulkutunnelin suu tulee olemaan merkittävä alankulun, pyöräilyn ja ajoneuvoliikenteen risteämispaikka, jonka turvallisuuteen tulee erityisesti kiinnittää huomiota. Alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on syytä tutkia, miten pyöräily voidaan erottaa jalankulusta Mensan aukiolla (pyöräilyn laatuikäytävä).

Kaavassa on annettu yleismääräyksiä koskien auto- ja pyöräpaikkoja, korttelialueiden rakentamista, hulevesien hallintaa ja viemärointiä. Nämä kuitenkin tarkentuvat vielä ehdotusvaiheeseen. Pyöräpysäköintiin kannattaa panostaa laadullisesti sekä asuin- ja liikekortteleissa (AL) että aseman liityntäpisteissä.

Kyseisellä alueella on keskeinen rooli HHT-akselin toimivuutta ajatellen. ELY-keskus kiinnittää huomiota henkilöautopaikoituksen osalta pysäköinnin maksulliseksi muuttumisen seurauksiin, joka on omiaan vähentämään päivittäistä pendelöintiä.

ELY-keskus huomauttaa vielä, että melun ohjearvot koskevat myös lähivirkistysalueita ja puistoja. (Opas: Melun ja tärinän torjunta maankäytön suunnittelussa, Airola 5/2013.)

Lausunnon antamiseen on osallistunut Liisa-Maija Thompson Uudenmaan ELY-keskus (liikenne)

Vastine:

Kaavamääräyksen +1,to,yht 30 % on tarkoitus kannustaa liike-, toimisto- ja yhteiskäyttötilojen rakentamiseen. Kaavamerkitöjä ja -määräyksiä muutetaan siten, että pääkäyttötarkoituksen mukaisen rakennusoikeuden lisäksi osoitetaan erikseen rakennusoikeus liike- ja toimistorakentamiselle kerrosalaneliömetreinä (esim. +1,to 190) ja laaditaan erikseen yleismääräys koskien yhteistilojen rakentamista (+10 %). Näin kokonaisrakennusoikeutta vähennetään jonkin verran, kun tonteille, jotka sijoittuvat syrjemmälle yleisimmin käytetyistä kulkuyhteyksistä ei osoiteta erillistä kannustetta liike- ja toimistorakentamiseen (esim. +1,to -määräystä). Liike-, toimisto ja yhteiskäyttötilojen rakennusoikeutta ei haluta suoraan liittää kokonaisrakennusoikeuteen, jolloin neliöt toteutetaan mielellään asuntoneliöinä.

Kaavaehdotusta laadittaessa tarkistetaan vielä muutamia liikenteeseen liittyviä seikkoja ja kaavan vaikutusten arviointia täydennetään. Vaikutusten arvioinnissa huomioidaan vaikutukset kävelyyn ja pyöräilyyn sekä pysäköintiin nyt kaavoitettavaa aluetta laajemmalla alueella. Mensanaukiosta on tarkoitus tehdä kävelykatu, jolla pyöräily on mahdollista, mutta toiminnallisista syistä (liiketilojen sisäänkäyntejä, huoltoajoa) siihen ei voida osoittaa nopeaan pyöräilyyn tarkoitettua pääreittiä/laatuikäytävää. Julkisten aukioiden ja katutilojen suunnittelu ei ole vielä käynnistynyt, mutta kaavassa osoitetut

tilavaraukset mahdollistavat erilaisia ratkaisuja. Rakentamistapaohjeella ohjataan myös julkisten tilojen suunnittelua.

Tavoitteena on laadukas pyöräpysäköinti. Kaavamääräyksellä on edellytetty, että vähintään puolet pyöräpysäköintipaikoista on rakennettava katetuiksi AL-korttelialueilla ja asemalle on osoitettu katosta varten rakennusala. Osa pyöräpysäköintipaikoista voidaan sijoittaa myös pysäköintilaitokseen. Pääosa pyöräpaikoista sijoitetaan lähelle asemaa ja laiturialueita ja sijoittelussa huomioidaan eri saapumissuunnat.

Pysäköinnin maksullisuus ei ole asemakaavallinen ongelma, mutta kaupungin tahtotilana on löytää pysäköinnin ja matkalippujen hinnoitteluun/lippujärjestelmiin yhteisiä ratkaisuja, joilla mahdollistettaisiin alhaisempi pysäköintihinta paljon pendelöiville. Pysäköinnin sijoittaminen laitokseen on palvelutasoltaan laadukkaampi ratkaisu myös pendelöiville. Pysäköinnin linkittäminen matkalippujärjestelmään auttaa myös pitkällä aikavälillä siihen, etteivät kaikki löydettävissä olevat, maksuttomat paikat ole pendelöivien käytössä. Nykyinen aseman pysäköintialue sijaitsee yksityiseltä vuokratulla alueella, joten tavoitteena on asemakaavalla turvata nykyistä kestävämpi ratkaisu liityntäpysäköintiin. Pysäköintilaitoksen rakentamisen ajaksi alueelle toteutetaan väliaikainen pysäköintikenttä nykyisen kentän luoteispuolelle.

Aseman puistot sijaitsevat luonnollisesti lähellä rata-alueita. Lisäksi radan varresta merkittävä osa tulee ehdotuksessa osoitettavaksi muinaismuistoalueeksi (SM-1) muinaisjäännösrekisterissä olevan aluerajauksen mukaisesti. Suunnittelussa hyödynnetään ELY-keskuksen Melun- ja tärinätorjunta maankäytön suunnittelussa -opasta (opas 02/2013), jossa on mainittu, että käytännössä annettua melun ohjearvoa joudutaan soveltamaan, jotta taajamissakin vilkkaille alueille saadaan puistoja. Virkistysalueille ei ole tarkoitus osoittaa leikki- tai oleskelualueita vyöhykkeelle, jolla päiväajan keskiäänitaso on yli 55 dB. Kaavaselostusta täydennetään tältä osin.

2. Hämeen liitto

Maakuntajohtajan päätös 21.9.2015

Timo Reina, maakuntajohtaja

Heikki Pusa, suunnittelujohtaja

Hämeen liiton kannanotto asemakaavahankkeen luonnokseen:

Asemanrannan asemakaavahankkeen erittäin monipuoliset tavoitteet ja tarkoitus tukevat erinomaisella tavalla maakuntakaavan toteutumista. Asemakaavahankkeen luonnos on täysin maakuntakaavan mukainen. Luonnoksessa on kuitenkin onnistumisen kannalta kriittinen piirre, joka koskee henkilöautojen liityntäpysäköintiä alueella:

HHT-kehityskäytävän eli Suomen kasvukäytävän raideliikenteen palvelutaso on tällä hetkellä valtakunnallista huippuluokkaa. Kanta-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (2014) todetaan kuitenkin, että liikennejärjestelmän kehittämisen kannalta kriittisimpiä matkoja ovat mm. joukkoliikenteellä tehtävät pitkät työ- ja asiointimatkat pääkaupunkiseudulle ja Helsinki-Vantaan lentoasemalle. Yksi keskeisiä palvelutasotavoitteita on, että pääkaupunkiseudulle sekä Tampereelle suuntautuvat työ-, opiskelu- ja asiointimatkat on mahdollista tehdä joukkoliikenteellä ja matkaketjut ovat

HHT-vyöhykkeellä henkilöauton kanssa kilpailukykyisiä niin matka-ajaltaan kuin matka-ajan ennakoitavuudeltaan ja helppoudeltaan. Näiden tavoitteiden ja palvelutason ylläpitämisen ja kehittämisen kannalta olennaisen tärkeää on Hämeenlinnan rautatieaseman liityntäpysäköinnin riittävyys, sujuvuus ja houkuttelevuus.

Asemanrannan asemakaavahankkeen luonnoksessa liityntäpysäköintiin on kiinnitetty huomiota niin henkilöautojen pysäköintilaitoksen kuin polkupyöräpysäköinninkin muodossa. Kyseiset pysäköintijärjestelyt on määrältään mitoitettu ja sijoitettu luonnoksessa hankealueelle hyvin. Henkilöautopaikoituksen osalta luonnoksen toteutuminen kuitenkin tarkoittaa, että nykyisin käytössä olevasta laajasta ja ilmaisesta pysäköintikentästä luovutaan ja siirrytään maksulliseen pysäköintilaitokseen. Ratkaisevaksi houkuttelevuuden kannalta todennäköisesti muodostuu pysäköintilaitoksen hinnoittelu. Kynnys päivittäisten pendelöijien kannalta saattaa muodostua sellaiseksi, että junan käyttö työ- ja asiointimatkoilla vähenee. Paikoituskustannusten vuoksi saattaa jopa Hämeenlinnan seudun houkuttelevuus pendelöijien asuinpaikkana vähentyä. Asiaa ei ehkä voida ratkaista perinteisin asemakaavallisin keinoin, vaan esim. luonnoksen mukaisen pysäköintilaitoksen hallinnon ja hinnoittelun avulla. Liityntäpysäköinnin houkuttelevuuden ylläpitäminen ja kehittäminen on erityisen tärkeää, ja asiaan tulee kiinnittää riittävästi huomiota jo kaavoitusvaiheessa onnistumisen varmistamiseksi.

Hämeen liitto puoltaa kaavaehdotuksen laatimista nyt lausunnolla olevan luonnoksen pohjalta.

Päätös: Hyväksyn esityksen.

Vastine:

Pysäköinnin maksullisuus ei varsinaisesti ole asemakaavallinen ongelma, siinä mielessä, että se vaikuttaisi kaavaratkaisua muuttavasti, mutta kaavalla vaikutetaan pysäköintimahdollisuuksiin. Tavoitteena on toteuttaa asemanrannan alue keskustamaisena, korkeatasoisena asumisen ja palvelujen alueena, vaaditaan pysäköinti toteutettavaksi rakenteellisena pysäköintinä. Kaupungin tahtotilana on löytää pysäköinnin ja matkalippujen hinnoitteluun / lippujärjestelmiin yhteisiä ratkaisuja, joilla mahdollistettaisiin alhaisempi pysäköintihinta paljon pendelöiville. Pysäköinnin sijoittaminen laitokseen on palvelutasoltaan laadukkaampi ratkaisu myös pendelöiville. Pysäköinnin linkittäminen matkalippujärjestelmään auttaa myös pitkällä aikavälillä siihen, etteivät kaikki löydettävissä olevat, maksuttomat paikat ole pendelöivien käytössä. Nykyinen aseman pysäköintialue sijaitsee yksityiseltä vuokratulla alueella, joten tavoitteena on asemakaavalla turvata nykyistä kestävämpi ratkaisu liityntäpysäköintiin.

3. Museovirasto

29.9.2015

Helena Taskinen, yli-intendentti

Kaija Kiiveri-Hakkarainen, intendentti

Kaava-alue sijaitsee Vanajaveden rannassa, Hämeenlinnan rautatieaseman ympäristössä. Alueelle sijoittuu valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö *Hämeenlinnan rautatieasema* (RKY 2009). Lisäksi kaava-alue sijoittuu osittain Kansalliseen

kaupunkipuistoon. Kaava-alueen luoteisosassa on *Varikonniemen* muinaisjäännösalue. Suunniteltujen kerrostalokortteleiden keskellä on entisen Mensan säilyketehtaan rakennuksia.

Kaavalla tavoitellaan asuntoja noin 1000 asukkaalle. Uutta rakennusoikeutta asuinrakentamiseen on osoitettu 60 100 k-m². Tämän lisäksi kaavamääräys +I,to,yht 30% mahdollistaa liike- ja toimistorakentamisen ja yhteistilojen rakentamisen 30 % pääkäyttötarkoituksen mukaisen rakennusoikeuden päälle. Tämä tarkoittaa maksimissaan noin 80 000 k-m² rakennusoikeutta AL-kortteleihin. Muiden kuin asumiseen tarkoitettujen korttelialueiden yhteenlaskettu rakennusoikeus on 28 685 k-m², joista pysäköintitalo myymälätiloineen on 21 000 k-m².

Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt edustavat maamme kehitysvaiheita ja ovat historian kuvastajia. Kyse on sekä perinteen säilyttämisestä että alueiden kehittämisestä niiden ominaisuutensa ja erityispiirteitä vahvistavalla ja niihin sopeutuvalla tavalla. On tärkeää, ettei näillä alueilla tapahdu muutoksia tai rakentamista, joka on olennaisesti ristiriidassa niiden kulttuuriympäristöarvojen kanssa. Tavoitteena on valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen rakenteen, kylä- ja kaupunkikuvan sekä alueilla jo olevien rakennusten ja ympäristön säilymisen turvaaminen sekä mahdollisen täydennysrakentamisen ja muiden muutosten sopeuttaminen kulttuuriympäristön ominaisuuteen ja erityispiirteisiin.

Kaikilla kaavatasoilla on tärkeää huolehtia siitä, että ratkaisut eivät ole ristiriidassa valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen ominaisuutensa ja erityispiirteiden kanssa. Jos alueeseen kohdistuu myös muita valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita sekä maakunnallisia ja paikallisia tavoitteita, kaavoituksen yhtenä tehtävänä on sovittaa yhteen eri tavoitteet siten, että valittu vaihtoehto edistää mahdollisimman hyvin tavoitteiden toteutumista.

Kaavaluonnoksessa esitetään sekä 21 000 k-m², lähes 4 -kerroksista pysäköintihallia että kahdeksan kerroksista asuintaloa RKY -alueelle. Lisäksi kaava-alueen keskellä on kortteli, jonka yksi kerrostalo on 10 -kerroksinen ja loput ovat 8-kerroksisia.

Kaavasta käydyissä neuvotteluissa on kiinnitetty huomiota RKY -alueelle sijoittuvien rakennusten korkeuteen ja massoitteeseen. Kuitenkaan nyt esitetyt ratkaisut eivät ole merkittävästi muuttuneet aiemmin esitetystä ja ovat ristiriidassa valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön ominaisuutensa kanssa. Rautatieasemaa vastapäätä, RKY -alueelle ei sovi näin korkea rakennus, kaikkiaan koko rakennuspaikka asemarakennusta vastapäätä on kaupunkikuvallisesti kyseenalainen. Kaavaluonnos paranee merkittävästi, mikäli tämä rakennuspaikka poistetaan. Tämä on tuotu esille jo kaavasta käydyissä neuvotteluissa. Asemarakennus itsessään on tämän alueen maamerkki, jonka kaupunkikuvallista asemaa kaavan tulisi vahvistaa.

Suunnitellut 8-10 -kerroksiset talot muuttavat myös peruuttamattomasti näkymiä Hämeen linnasta katsottaessa. Puusto peittää alimmat kerrokset, mutta ylimmät kerrokset tulevat näkyviin maisemassa. Myös tästä syystä on rakennusten korkeutta syytä miettiä uudelleen.

Massiivisen pysäköintilaitoksen sijoittuminen aivan suojeltavien asema-alueen rakennusten tuntumaan, RKY -alueelle, on kyseenalaista. Kaavaan on vähintään lisättävä

määräys, jossa pysäköintilaitosrakennuksen suunnitelmista on pyydettävä Museoviraston lausunto.

Korttelin 51 viisikerroksisen talon rakennusala on hyvä pohjoislaidaltaan siirtää etelämmäksi, jolloin kulttuurihistoriallisesti merkittävän matkustajakoti Vanajan ja Mensan tehdaskiinteistön nurkka muodostaisivat keskenään parin.

Lisäksi 30 %:n rakennusoikeuden ylittävä kaavamerkintä on huono. Rakennusoikeuden tulisi kertoa yksiselitteisesti se, mitä tontille on maksimissaan mahdollista toteuttaa.

Asemakaava-alue käsittää myös Varikonniemi -nimisen rautakautisen ja keskiaikaisen asuinpaikan (109010023, tunnus muinaisjäännösrekisterissä), joka on muinaismuistolain (295/1963, 1§) rauhoittama kiinteä muinaisjäännös. Muinaisjäännös on valitettavasti huomioitu kaavaluonnoksessa hyvin puutteellisesti: se on merkitty karttaluonnokseen väärin, alueeltaan huomattavasti supistettuna. Kaavaluonnoksen SM -alue ei vastaa muinaisjäännösrekisterin aluerajausta, ja on siten muinaismuistolain vastainen. Muinaisjäännökset ja niiden laajuudet määrittelee museoviranomainen, ei kaavoittaja. (MML 3§, 4§, 10§).

Koska muinaisjäännösaluetta on supistettu omavaltaisesti kaavoittajan toimesta kaavaluonnokseen, työntyy LPA-4 -alue (Autopaikkojen korttelialue, jonka kautta saadaan järjestää ajoyhteys siihen rajautuville tonteille) muinaisjäännösalueelle, jonne on merkitty myös joukko Ohjeellisia ulkoilureittejä. Kaavaluonnoksen perusteella tämä merkitsisi sitä, että autopaikkojen ja ulkoilureittien rakentamisen yhteydessä kajottaisiin muinaismuistolain vastaisesti kiinteään muinaisjäännökseen. (MML 1§).

Muinaisjäännösalueen vastaiset AL -alueet (Asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialue) ovat todellisuudessa kiinni muinaisjäännösalueessa, vaikka kaavaluonnoksessa näyttääkin siltä, että väliin jää yllin kyllin VL -aluetta (Lähivirkistysalue). Asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialueiden ja muinaismuistoalueen (SM) väliin tulee jättää riittävä ja selkeä vihersuoja-alue, jota ei tule korvata kapealla ”Istutettavalla alueen osalla”.

Aluemerkinä SM (Muinaismuistoalue) puuttuu kaavamääräys. Se tulee lisätä, ja sen tulee kuulua ”Muinaismuistolain (295/1963) rauhoitettu kiinteä muinaisjäännös. Alueen kaivaminen, peittäminen, muuttaminen, vahingoittaminen ja muu siihen kajoaminen on muinaismuistolain nojalla kielletty. Aluetta koskevista tai siihen liittyvistä suunnitelmista on pyydettävä museoviranomaisen lausunto”.

Asemakaavaa varten on tehty kolmessa vaiheessa arkeologisia selvityksiä muinaisjäännösalueen ulkopuolella (MML 13§). Viimeisen, koekaivausvaiheen, lopulliset tulokset eivät vielä ole käytettävissä.

Asemakaavan vaikutuksia muinaisjäännökseen on arvioitu varsin keveästi toteamalla ”Kansallisen kaupunkipuiston tavoitteiden mukaisesti kaavaratkaisussa on huomioitu rakennetun kulttuuriympäristön arvot osoittamalla merkittävät kulttuuriympäristöt suojeltaviksi (...SM).

Museovirasto pitää esitettyä kaavaluonnosta maankäyttö- ja rakennuslain 54§:n ja muinaismuistolain (295/1963) vastaisena sekä ylimitoitettuna.

Vastine:

Kaavaselostukseen liitetään ehdotusvaiheessa kulttuuriympäristöanalyysi ja yksityiskohtaisempi maisema- ja kulttuuriympäristövaikutusten arviointi. Luonnosvaiheen jälkeen käydyssä viranomaistyöneuvottelussa sovittiin, että kaava-asiakirjoja täydennetään havainnekuvilla maisemavaikutusten arvioinnin helpottamiseksi. Ehdotusvaiheessa on laadittu maisemallisia ja kaupunkikuvallisia vaikutuksia havainnollistavat näkymäkuvat Hämeen linnan vallien, Viipurintien sillan ja asema-aukion suunnista. Kulttuuriympäristöanalyysin ja maisema- ja kulttuuriympäristövaikutusten arvioinnin luonnosta käsiteltiin Museoviraston kanssa käydyssä neuvottelussa 29.2.2016, jonka perusteella alueen keskellä olevalla korttelialueella sijaitsevia pistetaloja (8-10-kerrosta), ei pidetty liian korkeina täydennetyt maisemaselvitykset huomioiden.

Viitesuunnitelmassa on rakennusmassoin rajattu korttelien piha-alueet julkisista kaupunkitiloista. Alueen keskelle sijoittuvat 8-10 –kerroksiset asuinrakennukset tulevat nousemaan puuston latvojen yläpuolelle, mutta ne sijoittuvat alueen keskelle ja siten kauemmaksi rantamaisemasta. Museoviraston lausunnosta ei varsinaisesti selviä, miten 8-10-kerroksisten rakennusten näkyminen maisemassa linnalta kaakkoon katsottaessa heikentäisi tai uhkasi linnan maisemaa tai maisema-arvojen säilymistä. Ehdotusvaiheessa laadittujen havainnekuvien perusteella voidaan todeta, ettei haitallisia maisemavaikutuksia synny linnan valleilta tarkasteltuna, ja kaavan vaikutusten arviointia on täydennetty. Varikonniemen muinaisjäännösalue liittyy historiallisesti linnan maisemaan ja sen visuaalinen yhteys Hämeen linnaan säilyy edelleen. Varikonniemen taustalle jää viheraluetta ja uudisrakentaminen sijoittuu viheralueen taakse noin 600 metrin etäisyydelle linnasta. Kaikki muukin kaupunkirakentaminen näkyy linnalle. Esim. Sairionrannan asuntoalue näkyy linnalle merkittävästi asemanrantaa paremmin, koska sen edessä ei ole viheralueita.

Valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön (Hämeenlinnan rautatieaseman RKY-alue) rakennuskanta on pienimittakaavaista ja sijaitsee väljästi radan varressa. Rakennuskannan lisäksi RKY-alueen kuvauksessa (Museovirasto, 22.12.2009) on mainittu asema-aukiota koristava lehmuskujat. Kohteeseen mainitaan sisältyväksi liikenteen rakennus ja puisto. Ympäristön nykyluonne kuvataan kaupungiksi. Tähän sekä yhdyskuntarakenteen eheyttämistavoitteisiin perustuen kaupungin tavoitteena on asemakaavoittaa alueelle keskustamainen asumisen ja palvelujen alue. Jotta alueesta muodostuu myös kaupunkikuvaltaan keskustamainen ja korkeatasoinen, edellyttää se pysäköinnin rakenteellista järjestämistä. Rakenteellinen pysäköinti edellyttää talouden näkökulmasta riittävän isoa kerrosalamäärää, jotta pysäköinnin rakentamisen kustannus saadaan kohtuullisesti katetuksi. Nykyisin yleisessä pysäköintikäytössä oleva alue on yksityisen omistuksessa. Pysäköintialueella ei sinänsä ole historiallista yhteyttä rautatieympäristöön. Valtakunnallisesti rakennetun kulttuuriympäristön aluerajaus on tältä osin erikoinen, koska täyttömaista rakennetulla pysäköintialueella ei ole rautatieympäristön rakennettuun kulttuuriympäristöön liittyviä arvoja. Mm. Museoviraston kanssa käytyjen neuvotteluiden johdosta kilpailuehdotuksen jatkokehittelyssä on kiinnitetty erityistä huomiota pysäköintilaitoksen sovittamiseen ympäristöön. Viitesuunnitelmassa esitetyn mukaisena pysäköintilaitos sopeutuu erinomaisesti muuhun asuinrakennuskantaan. Pysäköintilaitos on perusteltua rakentaa erityisesti pendelöinnin tarpeiden takia, sillä nykyinen pysäköintipaikkamäärä ei ole nyt eikä tulevaisuudessa riittävä junamatkustajien tarpeisiin. Samalla yhteiskäyttöisesti laitosta hyödyntämällä

saadaan pysäköintilaitokseen sijoitettua noin 1/3 kokonaispysäköintipaikkamäärästä asukas-pysäköintiä. Kaavaehdotukseen lisätään kaupunki- tai kyläkuvallisesti tärkeän alueen määräykseen (sk), että valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä koskevista suunnitelmista on pyydettävä museoviranomaisen lausunto. Tällöin myös pysäköintilaitoksen suunnitelmista on pyydettävä museoviranomaisen lausunto.

Museovirasto vaatii lausunnossaan yhtä rakennuspaikkaa kokonaan poistettavaksi Asema-aukion kulmalta (ns. maamerkkirakennus) ja rakennusala supistettavaksi Possentien pohjoispäässä merkittävästi, jotta Mensan ja matkustajakoti Vanajan välille syntyisi yhteys. Lisäksi Museoviraston kanssa 29.2.2016 käydyssä neuvottelussa esitettiin ajatus maamerkkirakennuksen siirtämisestä täydellisen symmetrian luomiseksi asema-aukiolle. Tämä vaihtoehto tutkittiin neuvottelun jälkeen, mutta todettiin Mensan aukion kannalta toimimattomaksi. Asema-aukion kulmaan sijoitettu 8-kerroksinen rakennus on Hämeentien kadun päätteenä kaupunkikuvallisesti merkittävä elementti. Se toimii maamerkkirakennuksena myös keskustan suunnasta aluetta lähestyessä. Lisäksi se jäntevöittää kaupunkirakennetta, rajaa asema-aukiota sekä ohjaa kulkua alueella monesta suunnasta tarkasteltuna. Hämeentien-Possentien liittymässä korkea rakennus ohjaa kevyen liikenteen kulkua korttelin läpi Mensan aukiolle, alueen ytimeen. Mensan aukion suunnasta maamerkkirakennus ohjaa kulkua Asema-aukion ja alikulkutunnelin suuntaan. Asemarakennus säilyttää asemansa kaupunkikuvallisesti vahvana elementtinä symmetrisen aukion päässä, eikä kahdeksankerroksinen asuinrakennus Possentien suunnasta tarkasteltuna uhkaa asemarakennusta maamerkinä, vaan korkea rakennus jää katsojan sivulle. Possentien varrella korttelin 51 pohjoisinta tonttia ja rakennusala ei poisteta/supisteta, vaan sen suurin sallittu kerrosluku lasketaan 3 -kerroksiseksi, jotta uudisrakentaminen muodostaisi vastinparin matkustajakoti Vanajalle ja porttimaisen elementin Asema-aukion suuntaan. Museoviraston ehdotuksen mukainen maamerkkirakennuksen poistaminen ja rakennusten poistaminen kokonaan Mensan ja matkustajakoti Vanajan välistä lisäisi vain aukioiden määrää alueella. Serum Arkkitehdit Oy:n viitesuunnitelman mukainen korttelirakenne maamerkkirakennuksineen jatkaa luontevasti Kiistalan alueen suurkortteleiden rakentamistapaa. Myös Kiistalan kortteleissa on kulmiin sijoitettu muuta rakentamista korkeampia maamerkkejä.

Kaavamääräyksen +I,to,yht 30 % on tarkoitus kannustaa liike-, toimisto- ja yhteiskäyttötilojen rakentamiseen. Kaavamerkitöjä ja -määräyksiä muutetaan siten, että pääkäyttötarkoituksen mukaisen rakennusoikeuden lisäksi osoitetaan erikseen rakennusoikeus liike- ja toimistorakentamiselle kerrosalaneliömetreinä (esim. +I,to 190) ja laaditaan erikseen yleismääräys koskien yhteistilojen rakentamista (+10 %). Liike-, toimisto ja yhteiskäyttötilojen rakennusoikeutta ei haluta suoraan liittää kokonaisrakennusoikeuteen, jolloin neliöt toteutetaan mielellään asunoneliöinä.

Yleiskaavassa, joka on muinaisjäännösalueen osalta Lääninhallituksen 31.1.1992 vahvistama, muinaisjäännösalueeksi on osoitettu vain muinaisjäännöksen ydinalue, josta se myös siirrettiin asemakaavaluonnokseen. Muinaisjäännösrekisterin mukaiseen muinaisjäännösalueeseen kuuluu varsinainen muinaisjäännösalueen tunnettu ydinalue suoja-alueineen. Alueella on potentiaalia muinaismuistojen löytymiselle. Muinaisjäännösrekisterin mukainen muinaismuistoalue osoitetaan kaavaehdotuksessa kokonaisuudessaan muinaismuistoalueeksi (SM). Koekaivauksissa tehtyjen puupaalulöytöjen (ajalta 900 eaa.) vuoksi kaavaan osoitetaan SM-aluevarauksen lisäksi

aluevarausten päälle osa-aluemerkintä (sm), jolla alueella on tehtävä tarkempia selvityksiä ennen kaavan toteutusta. Puupaalulöytöjen ajoituksen perusteella voidaan todeta, että kyseessä on aivan eri muinaisjäännös kuin mitä tunnetulta Varikonniemen rautakautiselta (n. 700 jaa.) muinaisjäännösalueelta on aiemmin löydetty. Kaavaan laadittavista määräyksistä on sovittu Museoviraston kanssa pidetyssä muinaismuistolain 13 §:n tarkoittamassa viranomaisneuvottelussa. Neuvottelumuistio liitetään kaavaselostukseen. Kaavaluonnoksessa on mahdollistettu ulkoilureittien toteuttaminen, sillä tulevat asukkaat tulevat joka tapauksessa jonkin verran liikkumaan muinaisjäännösalueella ja kulkua on hyvä ohjata tietyille väylille. Kaavaselostukseen tehdään havainnekuva, josta selviää alueella jo olevat ulkoilureitit ja uudet mahdolliset, ohjeelliset ulkoilureitit. Kaavan kortteli-/aluerajauksia muutettaessa huomioidaan myös, ettei pysäköintialue ulotu muinaisjäännösalueelle. Samoin korttelialueisiin tehdään pieniä tarkistuksia kaava-alueen länsi-luoteisosassa.

4. Ympäristöministeriö

3.11.2015

Timo Tanninen, ylijohtaja

Jukka-Pekka Flander, ympäristöneuvos

Ympäristöministeriö on tutustunut Asemanrannan asemakaavaluonnoksesta saatavilla olevaan aineistoon sekä tehnyt 19.10.2015 yhdessä asemakaava-arkkitehdin Johanna Närhen ja vihersuunnittelija Susanna Lappalaisen kanssa maastokatselmuksen ministeriön lausunnon kannalta keskeisimmälle osalle asemakaavaluonnoksen suunnittelualuetta. Ministeriö keskittyy lausunnossaan arvioimaan sitä, miten kaavaluonnoksessa on otettu huomioon – tai tulisi ottaa huomioon – Hämeenlinnan kaupungin hakemuksesta 10.1.2001 perustetun kansallisen kaupunkipuiston (YM PÄÄTÖS N:o 1/5541/2000) rajaus, maankäyttö- ja rakennuslain (myöhemmin MRL) 68 §:n mukaiset yleiset tavoitteet sekä Hämeenlinnan kaupungin laatimalla ja ympäristöministeriön 2003 hyväksymällä (YM 5/5741/2002) hoito- ja käyttösuunnitelmalla annetut määräykset (MRL 70 §). Suunnittelualuetta koskevat kaavalliset tavoitteet ja toimenpiteet on määritetty hoito- ja käyttösuunnitelman sivuilla 40-41.

Ympäristöministeriön, kaupungin hakemuksen perusteella tekemään kansallisen kaupunkipuiston päätökseen sisältyy liitekartta, jolla on osoitettu kansallisen kaupunkipuiston rajaus. Se on hoito- ja käyttösuunnitelmassa annetun määräyksen mukaisesti siirretty Asemanrannan asemakaavaluonnoksen kaavakartalle.

Kansallinen kaupunkipuisto on Varikonniemen suunnalla osoitettu puistoksi (VP), lähivirkistysalueeksi (VL), muinaismuistoalueeksi (SM) sekä luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaaksi alueeksi (luo). Entisen sahan säilyneet tiilirakennukset on esitetty suojeltavaksi (sr-10). Ehdotetut asemakaavamerkinnot tukevat melko hyvin tässä osassa kansallista kaupunkipuistoa olevien erityisten arvojen säilyttämistä ja mahdollistavat alueen kehittämisen luonnonläheisenä, historiallisena ja elämyksellisenä virkistys- ja puistoympäristönä. Ministeriö katsoo kuitenkin, että Varikonniemellä alueen aiemmasta käytöstä kertovat saha-ajan (siitä nimi Sahanniemi) ja armeijan varikon ajan (siitä nimi Varikonniemi) raunioiden säilyttäminen ja kehittäminen rauniopuistoelementteinä tulee myös turvata sopivalla asemakaavamerkinillä (esim. VL/s) ja sitä täydentävällä

määräyksellä. Myös puisen, entisen palokalustovajan säilyminen on syytä turvata omalla kohdemerkinnällään, joka puuttuu kaavaluonnoksesta kokonaan. Myös mustapoppelien ja sahan ajoilta säilyneen puukujanteen osoittamista omalla, säilyttävällä merkinnällä tulisi harkita.

Vanajaveden rantaan on ehdotettu uutta puistoa – Mensanpuistoa merkinnällä VP. Rantakaistale on kapea, puustoinen, järvenläheinen ”portti” kansalliseen kaupunkipuistoon ja sellaisena sitä tulisi kehittää myös vastaisuudessa. Ministeriö ehdottaakin Mensanpuiston kohdalle lisättäväksi /s-merkinnän ja määräyksen olemassa olevan puuston ja luontosuhteiden säilyttämiseksi puistoa rakennettaessa.

Rautatieaseman alue rakennuksineen, puistoineen, puukujanteineen ja aukioineen muodostaa Suomen ensimmäisen rautatien pääteaseman edustusympäristön. Se kuuluu kokonaisuudessaan kansalliseen kaupunkipuistoon. Sekä itse asemarakennus että keskeiset huoltorakennukset ja yksi miljööseen kuuluva puinen asuinrakennus on esitetty suojeltaviksi. Myös asema-aukioon liittyvät puistot sekä vanhat puukujanteet on osoitettu merkinnällä (VL/s), mikä tukee kansallisen kaupunkipuiston arvojen säilyttämistä.

Rautatieaseman pohjoispuolelle, kansallisen kaupunkipuiston rajausalueelle on osoitettu mm. rakennusala ja runsaasti erilaisia liikennealueita ja rautatieaseman eteläpuolelle uusi Pikkujärventien katualue rautatieaseman makasiinirakennusten ja suojeltavaksi esitetyn lehmuskujanteen väliselle alueelle. Näiltä osin merkinnät ja niiden mukainen kaavan toteutus ovat ristiriidassa kansallisen kaupunkipuiston erityisten arvojen säilyttämistavoitteen kanssa eikä niitä siten tule osoittaa kaupunkipuiston rajauksen sisäpuoliselle alueelle. Kansallisen kaupunkipuiston alueelle tai sen läpi ei tule myöskään ohjata uutta autoliikennettä. Sen sijaan kevyen liikenteen yhteyksien parantamiselle radan suuntaisesti sekä etelään että pohjoiseen tulisi luoda kaavalliset edellytykset. Kaavaa on syytä mainituilta osin kehittää siten, että – rakennusala kokonaisuudessaan ja autoille tarkoitetut liikennealueet pääsääntöisesti – osoitetaan kansallisen kaupunkipuiston ulkopuolelle.

Olisi suotavaa ja Suomen ensimmäisen pääradan pääteaseman arvon mukaista, että kansalliseen kaupunkipuistoon kuuluvalla osalla tehtäisiin/teetettäisiin riittävää asiantuntemusta omaavalla taholla ja asianmukaisiin selvityksiin perustuva, arvokkaan puisto- ja viherympäristön kohentamissuunnitelma, jossa otettaisiin huomioon myös alueen käytön järjestelyiden kehittäminen.

Myös Hämeentien, Kiistalantien ja Possentien risteysalue, joka on alueen liikennejärjestelyiden kannalta keskeinen, sekä itse Kiistalantie, sijoittuvat kansallisen kaupunkipuiston päätöksen mukaiselle rajausalueelle. Koska kyseisillä alueilla ei sinällään ole tällä hetkellä MRL:n 68 §:ssä tarkoitettuja erityisiä arvoja, ympäristöministeriö on valmis – yhteistyössä Hämeenlinnan kaupungin kanssa – tutkimaan mahdollisuutta kansallisen kaupunkipuiston rajauksen supistamiseen Hämeentien, Kiistalantien ja Possentien risteysalueen ja Kiistalantien osalta. Kansallista kaupunkipuistoa voitaisiin vastaavasti laajentaa muualla – erityisesti Varikonniemen suunnalla, jossa mainitun lainkohdan mukaisia erityisiä arvoja on olemassa. Mahdollinen rajausmuutos, mikäli kaupunki katsoo sen tarkoituksenmukaiseksi, tulee tehdä maankäyttö- ja rakennuslain kansallisen kaupunkipuiston säännösten edellyttämällä tavalla.

Kansalliseen kaupunkipuistoon rajoittuvien paikoitusalueiden ja muiden liikennealueiden visuaalista häiriötä kaupunkipuiston suunnasta tulee vähentää sopivin keinoin esim. käyttäen – paikasta ja tilasta riippuen – joko istutettavia alueita tai pensasistutuksia. Myös laajat polkupyöräparkit voisi sijoittaa niin, että ne eivät estä radan suuntaista kevyen liikenteen reittien luomista rautatieaseman alueelta rantareitille. Nekin tulisi – soveltuvin osin – ja sulkematta tarpeellisia jalankulku- ja pyöräreittejä, rajata tai pilkkoa pensasaidoilla. Myös rautatieaseman eteläpuolinen paikoitusalue, jota kaavaillaan laajennettavaksi, voitaisiin rajata rata- ja laituralueesta pensasaidalla samaan tapaan kuin hieman etelämpänä on tehty. Näin on menetelty hyvin tuloksin myös monissa arvoympäristöissä – mm. Uppsalan tuomiokirkon läheisyydessä.

Aseman edustalle luonnoksessa osoitetaan varaus asema-aukiolle. Ympäristöministeriö pitää esitettyä ratkaisua erinomaisena, koska se vahvistaa Suomen ensimmäisen pääteaseman roolia asemanseudun kaupunkirakenteessa ja mahdollistaa perspektiivin luomisen yli Vanajaveden Rantapaviljongille ja matkustajasatamaan. Possentien varren rakennukset on esitetty sijoitettavaksi nykyisin paikalla olevan varastorakennuksen linjan mukaisesti. Ministeriö esittää tutkittavaksi mahdollisuutta vetää rakennukset hieman kauemmaksi katualueesta, jolloin asemarakennuksen sisäänkäynniltä ja Asema-aukiolta saataisiin luotua Possenkadulta suora perspektiivi Vanajavedelle ja sen yli matkustajasatamaan. Näin asemanseudun roolia kaupunkirakenteessa voitaisiin entisestään korostaa sekä luoda rautatien kautta Hämeenlinnaan tulijoille ensivaikutelma järvenrantakaupungista. Asema-aukiolle voitaisiin esim. nuottiavaimen muotoon sijoitetuin kukka- tai muin istutuksin/viherratkaisuin synnyttää ensivaikutelma puistojen ja Jean Sibeliuksen nuoruusvuosien kaupungista. Mahdolliset liikenteenjakajat jouduttaneen sijoittamaan mainitun perspektiivin keskiöön, mikä asettaa niiden visuaaliselle ilmeelle suuret haasteet. Asemarakennuksen, asema-aukion ja sitä reunustavien puistojen muodostamaan kaupunkitilaan rajautuu Possentien alkupäässä entisen matkustajakoti Vanajan kaksikerroksinen rakennus. Ministeriö ehdottaa tutkittavaksi mahdollisuutta alentaa esitettyä kerrosmäärää niin, että Possentien asemanpuoleiseen päähän syntyisi ”porttirakennuspari” asema-aukiolle ja rautatieasemalle Vanajaveden/keskustan suunnasta rantoja pitkin tultaessa.

Ministeriö ehdottaa Possentien Vanajaveden puoleiseen päähän esitetyn Mensanpuiston levittämistä aseman suuntaan siten, että Vaakunahotellin sisäänvedolle syntyisi vastinpari ja Vanajaveden rantaan kolmiomainen aukio.

Tähän mennessä Hämeenlinnan kaupunki on asianmukaisella – ja suorastaan esimerkillisellä tavalla – integroinut kansallisen kaupunkipuiston ja siihen välittömästi rajautuvat uudisrakentamisalueet toisiinsa. Ympäristöministeriö haluaa lausunnossa esittämillään kannanotoilla ja ehdotuksilla tukea ja rohkaista Hämeenlinnan kaupunkia jatkamaan omaksumaansa suunnitteluperiaatetta.

Vastine:

Kaavaselostusta täydennetään ehdotusta laadittaessa luonnosvaihetta syvällisemmällä nykytilan analyysillä ja vaikutusten arvioinnilla. Kansallinen kaupunkipuisto huomioidaan ehdotusvaiheessa kaavaselostuksen liitteeksi laadittavassa kulttuuriympäristöanalyysissä ja maisema- ja kulttuuriympäristövaikutusten arvioinnissa.

Virkistysalueella (ehdotusvaiheessa laajennetaan muinaismuistoalueeksi) oleville raunioille laaditaan oma kaavamerkintänsä esim. säilytettävä rakenne (srr). Osa varikon raunioista menetetään uudisrakentamisen toteutuessa. Kaava-asiakirjoihin lisätään tilannetta havainnollistava kuva. Raunioiden säilyttäminen hankaloittaa alueen hoitoa esim. pusikoiden ja puiden raivausta.

Tsaarinpoppelit jäävät SM-alueen sisään, eikä niiden olemassa olo ole uhattuna (paitsi luonnollisesti vanhentuen). Sahan puukujanne osoitetaan säilytettävänä / istutettavana puurivinä. Puukujannekin sijaitsee SM-alueella, joten sen säilyminen ei sinänsä ole uhattuna. Lisäksi Varikonniemen maisemallisen suojapuuston säilyttämisestä laaditaan kaavaan yleismääräys.

Mensanpuistoon on eri yhteyksissä todettu venesataman alueen kehittämisen ja laajentamisen tarve. Länteen avautuvalle rannalle on toivottu rantakahvilaa. Kaavaehdotukseen lisätään rakennusala ja pieni rakennusoikeus Mensanpuistoon, Mensanaukion akseliin liittyen.

Rautatieympäristön osalta kaavaluonnokseen tehdään tarkistuksia. Kaavaehdotuksessa tullaan luonnosvaihetta paremmin huomioimaan kävely- ja pyöräily-yhteydet aseman ja muiden rautatierakennusten editse ja kulkuyhteyksien liittyminen lehmuskujanteisiin. Asemaravintolalle on tarvittaessa toteutettavissa terassi rakennuksen päähän, sillä korttelialueen raja on noin 7 metrin päässä rakennuksen seinälinjasta. Uudisrakentamiseen tarkoitettut rakennusalat mahdollistavat rautatieympäristön rakennusten kehittämisen ja käyttöönoton siinä tapauksessa, jos Liikennevirastolla ja VR:llä ei ole rakennuksille käyttöä sekä uudisrakentamisen (250 k-m²) esimerkiksi varaston rakentamiseksi aseman eteläpuoliselle makasiinirakennukselle (ehdotuksessa korttelin 58 tontti 1). Veturitallin uudisrakentamisen rakennusala (150 k-m²) poistetaan samalla, kun tutkitaan radan suuntaiset kevyen liikenteen yhteydet asemalta Aulangon suuntaan ja talousrakennuksen radan suuntaista rakennusala ja rakennusoikeutta suurennetaan (luonnosvaiheessa 20 k-m² → ehdotukseen 80 k-m²). Veturitalli on Liikenneviraston laitetilana ja sen muutos muuhun käyttöön on epätodennäköistä. Kansalliseen kaupunkipuistoon osoitetut uudisrakentamisen rakennusoikeudet eivät toteutuessaan heikennä kansallisen kaupunkipuiston, asemapuistojen tai olemassa olevan rakennuskannan kulttuuriympäristöarvoja, sillä ne ovat määrällisesti vähäisiä ja sijoittuvat radan varteen häiritsemättä virkistyskäyttöä. Lisäksi kaupunki- tai kyläkuvallisesti tärkeän alueen määräykseen (sk) lisätään, että RKY-aluetta koskevista suunnitelmista on pyydettyä museoviranomaisen lausunto, jolla turvataan uudisrakentamisen sopeutuminen ympäristö kulttuurihistoriallisiin arvoihin.

Aseman kaakkoispuolella Pikkujärventie muutetaan kaavaehdotuksessa hidaskaduksi (hk). Tarkoitus on, että läpiajo on mahdollista, sillä Viipurintien sillan eteläpuolella on käytössä pysäköintialueita, joilta on tarpeen tarvittaessa päästä ajamaan asemalle. Läpiajoa tarvitaan myös radan varren huoltoajoa varten. Aseman eteläpuolista pysäköintialuetta on tarpeen rajata, jotta saadaan kävelyolosuhteita parannettua. Pikkujärventien katualue mahdollistaa kulkemisen pysäköintialueelle etelästä erillään matkustajien kävelyreiteistä aseman eteläpuolitse kohti keskustaa. Rakentamistapaohjeessa määrätään, että pysäköintialueita tulee rajata muista alueista istutuksin. Alueet ovat VR:n omistuksessa, joten omistaja päättää muutosten toteutuksesta alueillaan. Kaavaehdotusta laadittaessa pohditaan asemaympäristön parantamismahdollisuuksia ja uusien istutusten tarvetta

liikennealueiden rajaamiseksi puistoista. Myös Pikkujärventien osalta on mahdollista tehdä ympäristön laadun parantamisen toimenpiteitä kaavan mukaisella katualueella. Yksityiskohtaisempi suunnittelu etenee myöhemmin ja suunnitelmista on pyydettävä museoviranomaisen lausunto kaavamääräyksen (sk) mukaisesti.

Kansallisen kaupunkipuiston perustamisvaiheessa aluerajaus on esitetty yleispiirteisellä kartalla pitkin suurin viivoin rajattuna. Rautatieympäristöstä kaupunkipuiston rajaukseen mukaan on aikanaan otettu Hämeentien ja Kiistalantien katualueet sekä rautatieaseman valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö lukuun ottamatta nykyisin pysäköintikäytössä olevaa kenttää Hämeentien lounaispuolella. Kaavassa tavoitteena on, että Hämeentielle (ja sen jatkeelle Varikonniementielle) ohjataan uutta autoliikennettä, jotta ajoneuvoliikenne keskittyisi pääasiassa asuntoalueen ulkopuolelle ja alueen sisäinen asuntokatu olisi toteutettavissa hidaskatuna. Kaavaehdotusta laadittaessa on päädytty siihen, että nykyisen Hämeentien linjaus säilytetään nykyisellä paikallaan myös Varikonniementien osalta. Tämä on kansallisen kaupunkipuiston ja valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön arvojen säilymisen ja kehittämisen näkökulmasta luonnosvaihetta parempi ratkaisu. Tästä aiheutuu muutoksia korttelien aluerajauksiin päiväkodin korttelin (P) tien lounaisreunalla ja pysäköintitalon kohdalla. Pohjoisimman LPA-4 alueen rajausta tarkistetaan siten, että se mahdollisimman vähän sijoittuisi kansallisen kaupunkipuiston alueelle.

Liikenneturvallisuus ja päiväkodin saavutettavuus kävellen ja pyörällä edellyttää, että kaavassa osoitetun Varikonniementien etelälaidalle on toteutettava jalkakäytävä ja pohjoislaidalle vähintään yhdistetty jalankulku ja pyöräily väylä. Varikonniementien katutilaa kavennetaan ehdotusvaiheessa 20 metristä 16 metriin, leveydessä huomioidaan edellä mainitut kävely- ja pyöräily-yhteydet. Keltaisen vaunuvajan edustalle osoitettu pysäköintialue (kaavaehdotuksessa LPA-4 korttelissa 54) sijoittuu nykyiselle aseman pysäköintialueelle. Sitä on mahdollista rajata istutuksin erilleen muista liikennealueista. Koska Asema-aukio, Mensan aukio ja Mensan puisto tulevat olemaan merkittävä sisäänkäynti kaupunkiin, on asemakaavan julkisiin ulkotiloihin tarpeen tehdä korkeatasoinen, yhtenäinen maisemasuunnitelma/ puistojen ja aukoiden suunnitelma. Suunnittelua ohjataan rakentamistapaohjein. Asemakaavassa huolehditaan aluerajausten suunnittelusta siten, että viherrakentamiselle jää tilaa.

Kaupungin tavoitteena on käynnistää kansallisen kaupunkipuiston laajentaminen ja käyttö- ja hoitosuunnitelman tarkistaminen. Asemanrannan asemakaavan osalta kaupunkipuiston rajauksen muutos voidaan tehdä myös muusta laajennushankkeesta erillisenä kaupungin hakemuksesta. Asemanrannan asemakaava-alueella kansallisen kaupunkipuiston supistaminen koskisi Hämeentien (ja Varikonniementien) ja Kiistalantien katualueita sekä Hämeentien, Possentien ja Asema-aukion liittymää ja kaavassa osoitetun LPA-4 -korttelialueen itäosaa. Näillä alueilla ei ole MRL 68 §:ssä tarkoitettuja erityisiä arvoja. Samalla haettaisiin kansallisen kaupunkipuiston laajentamista Varikonniemen muinaisjäännösalueen osalta. Ehdotusvaiheen kaavakartalla on osoitettu voimassa oleva kansallisen kaupunkipuiston rajaus MRL 2000:n Asemakaavamerkinnot ja -määräykset -oppaan mukaisesti. Lisäksi kaavakartalla on esitetty ehdotus kaupunkipuiston uudeksi rajaukseksi edellä mainittujen supistamis- ja laajentamistavoitteiden mukaisesti. Merkintä voidaan tarvittaessa poistaa kaavasta ennen hyväksymiskäsittelyä riippuen kansallisen kaupunkipuiston muutosprosessin tilanteesta.

Possentien varren uudisrakennusten siirtäminen pois katulinjasta typlistäisi korttelisyvyyden liian ahtaaksi, eikä rakenteellinen pysäköinti ja oleskelupihojen sijoittaminen kortteleihin onnistuisi viitesuunnitelmassa esitettyyn tapaan. Possentien varressa puut on istutettu aikanaan aseman pääoville päättyvälle linjalle, eikä avointa näkymää siksi ole. Puuston siirtämistä/poistamista harkitaan, jotta näkymää järvelle ja keskustan suuntaan saataisiin avarrettua. Possentielle on tarkoitus toteuttaa pyöräilyn laatukäytävä. Alueen keskelle tulevalle asuntokadulle on tarkoitus istuttaa katupuita, joten tarkoituksena on selvittää, voidaanko Possentien varren puustoa siirtää sinne.

Possentien eteläpäässä korttelin 51 (ehdotuksessa kortteli 52) eteläisimmän rakennusmassan viistämisen tai kääntämisen mahdollisuus on tutkittu ehdotusta laadittaessa. Se saattaisi eheyttää Possentien eteläosan katutilaa suhteessa hotelli Vaakunaan, mutta heikentäisi uudisrakentamisen liittymistä Bryggmanin suunnittelemaan Mensan rakennukseen (ns. korjaamo-pesularakennus, jota suunnittelun kuluessa on kutsuttu myös rantamakasiiniksi). Asemakaavaluonnoksessa esitetystä muodossa uudisrakentaminen muodostaa "rantamakasiinin" kanssa yhtenäisen, samansuuntaisen aluejulkisivun Vanajan suuntaan ennen "käännettyjä" ketjutalojen kortteleita. Lisäksi kaavaluonnoksessa ehdotettu suorakulmainen ratkaisu on autokannen näkökulmasta toimivampi ja taloudellisempi.

Matkustajakoti Vanajan vastinpariksi osoitetaan matala 3-kerroksinen rakennusosa uudisrakentamisen kortteliin Possentien varteen. Tästä muodostuu portti Asema-aukiolle.

5. Liikennevirasto

30.9.2015

Siru Koski, apulaisjohtaja, hankesuunnitteluosasto

Ville Vuokko, maankäytön asiantuntija, hankesuunnitteluosasto

Liikennevirasto on tutustunut asemakaava- ja asemakaavan muutosluonnokseen ja antaa lausuntonsa rautateiden näkökulmasta.

- - -

Kulkuyhteydet laiturialueelle

Asemakaavaluonnoksessa on osoitettu kulkuyhteys laiturialueelle asemarakennuksen luoteispuolelta. Edellä mainitun lisäksi laiturialueelle kulkeminen tapahtuu asemarakennuksen kaakkoispuolelta sekä punatiilisen makasiinirakennuksen luoteispuolelta. Kaikki laiturialueen nykyiset kulkuyhteydet on turvattava osoittamalla ne myös asemakaavassa.

Liityntäpysäköinti

Hämeenlinnan asemanseudulla on tulevaisuudessa tarvetta kehittää liityntäpysäköinnin olosuhteita niin autopaikkojen kuin polkupyöräpaikkojen osalta. Jo nykytilanteessa autopaikkojen määrä on niiden kysyntään nähden riittämätön. Asemakaavaluonnoksessa kaava-alueelle on osoitettu pysäköintilaitos, jonne on kuvattu sijoittuvan vuorottaispysäköintinä noin 500 liityntäpysäköintipaikkaa. Lisäksi asemanympäristöön on maantasoon osoitettu nykyisiä pysäköintialueita. Kaavaluonnoksessa aseman ympäristöön

on sijoitettu useampia ohjeellisia polkupyörien pysäköintiin varattuja alueita. Selostuksen mukaan polkupyörien pysäköintipaikkojen kokonaismääräksi on mitoitettu 484 paikkaa. Liikennevirasto katsoo, että asemakaavassa on hyvin huomioitu asemanseudun liityntäpysäköinnin kehittämistarpeet ja osoitettujen pysäköintipaikkojen määrä on sopiva.

Raideliikenteen melu, runkomelu ja tärinä

Liikennevirasto edellyttää, että kaavoitettaessa alueita radan läheisyydessä on tapauskohtaisesti otettava huomioon mahdolliset junaliikenteen aiheuttamat melu-, runkomelu- ja tärinähaitat. Liikennevirasto pitää hyvänä, että asemakaavatyön yhteydessä on tehty asianmukaiset melu- ja tärinäselvitykset. Asemakaavamääräyksissä on huomioitu junaliikenteen melu-, runkomelu- ja tärinähaitat.

Liikennevirasto muistuttaa, ettei se osallistu uuden maankäytön johdosta aiheutuviin mahdollisiin melun- ja tärinäntorjunnan kustannuksiin.

Liikennevirastolla ei ole muuta huomautettavaa kaavahankkeesta. Maanteiden osalta lausunnon antaa toimivaltainen ELY-keskus.

Vastine:

Nykyiset kulkuyhteydet asemalaitureille säilyy, koska asemakaavassa ei osoiteta kyseisille kohdille korttelialueille tai puistoihin rakentamista. Liikennevirastolla ei ole kaavaluonnoksesta muuta huomautettavaa.

6. Kanta-Hämeen pelastuslaitos

29.9.2015

Petri Talikka, pelastuspäällikkö

Tutustuttuani kaavaluonnokseen totean, ettei pelastusviranomaisella ole varsinaisesti huomautettavaa siihen. Pelastusteiden suunnittelussa ja mitoituksessa tulee noudattaa Kanta-Hämeen pelastuslaitoksen aiheesta annettua ohjetta (29.9.2015). Nämä asiat tulee esittää rakennuslupavaiheessa laadittavissa pelastustiesuunnitelmissa.

Tämä lausunto perustuu Hämeenlinnan kaupungin maankäytön suunnittelun laatimiin ja 20.8.2015 päivättyyn asemakaavakarttaan ja sen selostukseen.

Vastine:

Kanta-Hämeen pelastuslaitoksen ohje sisältää pelastustien ja nostopaikan suunnitteluun tarvittavat mitat ja kantavuudet. Pelastusauton vaatima tila 8x13 m huomioidaan korttelialueiden rajauksessa tai kiinteistölle muodostettavana rasitteena. Alueesta laaditun viitesuunnitelman mukaan pelastusteitä ei ole tarpeen rakentaa kansirakenteiden päälle, vaan pelastautuminen voidaan hoitaa muilta piha-alueilta. Pelastustielle ja siihen liittyville nostopaikoille ja vetotikkaan pystytyspaikoille on järjestettävä ympärivuotinen kunnossapito. Vahvistettu nurmikko ei sovellu pelastustien päällysteeksi.

7. HS Vesi Oy

24.8.2015

Jarno Laine, suunnittelupäällikkö

Kaavaluonnoksen toteuttaminen vaatii alueella kulkevien HS-Veden runkojohtojen siirto/poistoa/uusimista. Alueen vesihuollosta tehdään ennen ehdotusvaihetta yleissuunnitelma.

Ohessa verkostolajeittain tarkemmin:

Vesihuollon aluevaraukset:

Kaavaluonnoksessa on 7 kpl tontteja (K53 tontit 4,6 ja 8/ K56 tontit 10,13 ja 14 / K8, tontti 4), jotka on hoidettu erilaisilla ajorasitteilla, eivätkä ne liity suoraan yleiseen katuun. Ko. tontit ovat vesihuollon runkoverkon kannalta hankalia ja kalliita toteuttaa, koska vesihuollon toteuttaminen vaatii runkoverkon rakentamista yksityiselle maalle. Nämä tontit olisi hyvä varustaa ns. kirvesvarrella tai sitten ajoyhteys olisi toteutettava kadun pätkällä tai em. yhdistelmällä.

Tällä hetkellä kaavassa ei ole vesihuollon rasitteita yksityiselle tontille rakennettaville runkojohdoille. Vesihuollon tarvittavat aluevaraukset esitetään sitten kun kaavan rakenne on vakiintunut ja vesihuollon yleissuunnitelma saatetaan valmiiksi (ehdotusvaihe).

Käyttövesi:

Alueelle tulee Possentieltä 200 mm vesijohtoyhteys, joka muodostaa kiertoxyhteyden pienempien (100 mm) putkien kautta Viipurintielle. Kyseisellä yhteydellä voidaan hoitaa ko. kaavaluonnosalueen puhtaan veden jakelu. Alueen painetaso on +141 m, joka takaa alueen maantasolle ~5,5 barin paineen. Normaaliin käyttöveteen alueella ei siis tarvita paineenkorotusta (Korkeissa taloissa kuitenkin arvioitava tapauskohtaisesti).

Jätevesi:

Alueen jätevedet pumpataan eteenpäin tällä hetkellä Possentien jätevedenpumppaamon (P29) kautta. Kyseinen pumppaamo asettaa pakkopisteen viemärin rakennusten perustamistasolle, mikäli alueen viemärointi toteutetaan viettoviemärointinä.

Hulevesi:

Hulevesien hallinnan kokonaisvastuu kuuluu asemakaavoitetulla alueella Hämeenlinnan kaupungille.

E erityisen haasteen hulevesien hallinnalle asettaa alueen nykyisen tasauksen suhde Vanajaveden tasoon. Erityisesti tämä näkyy siinä, että taso, joka on järkevä asemakaava-alueen kuivatuksen kannalta (katujen tasaus ~+82.0082.50), on turhan korkealla alueelle jäävien vanhojen rakennusten osalta (Saarioisten seinälinja ~81.20-81.40).

Kuivatustasoissa on myös huomioitava Vanajaveden tulvatasot (luvat ilmoitettu vanhassa korkeusjärjestelmässä):

- 20 v. +79,94
- 50 v. +80,04
- 100 v. +80,12

Vanhojen alueelle jäävien rakennusten kuivatus on ilmeisesti hoitunut alueen avo-ojaverkoston kautta. Kaavoituksessa onkin huolehdittava myös ns. vanhoista

kuivatustasoista. Vanhan osan kuivattaminen putkiverkolla ei ole kestävä ratkaisu, koska alueen tasoista johtuen putki on täynnä vettä suuren osan vuodesta Vanajaveden korkean pinnan aikana. Parhaiten tämä onnistuu siten, että kaavassa varataan aluevaraus avo-ojarakenteelle, jolla hoidetaan vanhan alueen kuivatus. Lisäksi on huomioitava, että em. avo-ojarakennetta voidaan hyödyntää myös asemakaavan uuden osan tulvareittinä. Lisäksi jos avo-ojarakenne sijoitettaisiin oikein, saataisiin sillä ratkaistua myös Possentien puuttuvan tulvareitin aiheuttaman hulevesiongelma.

Yleinen palovesi:

Yleinen palovesi on toteutettu normaalilla palovesiasemalla /-asemilla. Kunnalla on alueellansa yleisen paloveden toimitusvelvollisuus, jonka käytännön toteutumisesta kunta on tehnyt sopimuksen HS-Veden kanssa.

Kiinteistökohtainen sammutusvesi:

Kiinteistökohtaisten sprinklerien liittämistä HS-Veden vesijohtoon sovitaan tapauskohtaisesti erikseen.

Vastine:

Kaavaan on lisätty ehdotusvaiheessa tarpeelliset rasitteet vesihuoltoa varten. Näitä on käsitelty HS Veden kanssa pidetyissä palavereissa. Vesihuollon ja hulevesien hallinnan suunnittelu on edennyt luonnosvaiheen jälkeen. Vanajaveden taso asettaa reunaehdot hulevesien hallinnan suunnittelulle ja katujen korkotasolle. Mensan rakennuksista säilytetään L-mallinen osa, jonka ympärille on korkotasoista johtuen toteutettava painanteet (vrt. lausunnossa vaaditut avo-ojarakenteet) hulevesien johtamiseksi pintoja pitkin Vanajaan. Painanteet tulevat toimimaan alueen tulvareittinä. Puistoon rajautuvilla tonteilla kattovesiä johdetaan maanomistajan luvalla suoraan ympäröiville viheralueille, jotta niillä ei rasiteta hulevesiputkiston kapasiteettia ja hulevesien määrää saadaan hajautettua. Hulevesien laadulliseen hallintaan riittävät kaavassa Mensan puistoon osoitetut viivytyspainanteet. Asemakaavassa annettavia hulevesimääräyksiä tarkennetaan kaavaehdotukseen hulevesiselvityksen perusteella.

8. Elenia Lämpö Oy

22.7.2015 (lausunto kommenttipyyntöön), sähköposti 10.9.2015

Mikko-Matti Kojonsaari, verkostosuunnittelija

5. kaupunginosa, Keinusaari, Aseman seutu sekä siihen liittyvästä asemakaavamuutoksesta, lausuntomme on:

- kaava-alueella sijaitsee kaukolämmön runkolinja DN200-2mpuk, sijainti kartalla on esitetty liitteessä 1 kaukolämmön johtokarttaote. Runkolinja siirtää energiaa Aulangon alueen kaukolämmitetyille kiinteistöille. Kaukolämpölinjan sijainti tulee ottaa huomioon katujen ja rakennusten sijoittumista suunniteltaessa. Kyseessä oleva linja on kunnoltaan hyvä, eikä Elenia Lämmöllä ole saneeraustarpeita linjaosuudelle.
- Tulevat kiinteistöt on mahdollista liittää kaukolämmön jakeluun

Sähköposti 10.9.2015

- Ohessa suunnittelualueen johtokarttaote dwg muodossa
- Edetään 22.7. päivätyllä lausunnollamme
- Kyseisen KL-putkityypin uusintahinta n 1200 €/m

Vastine:

Hämeentien katualueen säilyttäminen nykyisellä paikallaan on tarkoituksenmukaista kaukolämpöverkon, mutta myös valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön ja kansallisen kaupunkipuiston kehittämisen näkökulmasta. Kaukolämpöputki sijaitsee osittain pohjoisimmalla LPA-4-alueella, jonne merkitään rasite maanalaista johtoa varten.

9. Gasum Oy

Sähköposti 25.8.2015

Taneli Ojanen, maanhankintainsinööri

Gasumilla ei ole maakaasuputkistoa kaavahankkeen vaikutuspiirissä, joten lausuttavaakaan ei ole.

Vastine:

Gasum Oy:llä ei ole kaavaluonnoksesta huomautettavaa ja koska alueella ei ole maakaasuputkistoa, ei kaavaehdotuksesta ole tarpeen pyytää heiltä lausuntoa.

MIELIPITEET

1. Anne Puska

saapunut 28.8.2015

Alueella on vanha 1992 yleiskaava, jolla ei ole enää painoarvoa. Yleiskaavan päivittäminen asemanseudulle olisi elintärkeää.

Rautatieasema on huonosti saavutettavissa oleva alue, perukka. Sen vuoksi asemalle suuntautuva ajoneuvoliikenne ja pysäköinti tulisi sijoittaa toisaalle, eikä sitä tulisi suunnata ja lisätä Hämeentien päässä. Kaavatarkastelun laajentaminen Viipurintien eteläpuolelle on olennaista.

Pyöräilyä ja jalankulkua tulisi helpottaa ja lisätä alueella siten, että kevyt liikenne pääsee asemalle estettä eri puolilta ja odottelematta liikennevaloissa.

Asemanseutu on hyvä asuinalueeksi. Kaava voisi mahdollistaa suuremmankin rakennusoikeuden alueelle, joka on hämeenlinalaisittain ainoita suht hiljaisia rannantuntumassa olevia keskusta-alueita. Aivan rannan läheisin ilta-aurinkoinen alue tulisi kuitenkin varata kaikkia kaupunkilaisia ja kevyttä liikennettä varten. Asuinalue tulisi toteuttaa myös niin, ettei se blokkaa yleistä läpikulkua asemalta kaupunkipuiston reiteille.

Asemanseudun uusilla asunnoilla tulisi olla selkeä status autottomille asukkaille, jossa pysäköintipaikkoja on todella niukasti. Harvat asukaspaikat voisivat olla myös kalliita eli maanalaisia tai pihakannen alla olevia.

Suunnitellun parkkihallin tilalle voitaisiin kaavoittaa asuntoja, jos liityntäliikenteen pysäköinti ohjattaisiin radan varsille. Ja jos pienempi parkkihalli edelleen tarvitaan, voisiko yhden kolmesta Asemanpuistosta uhrata siihen tarkoitukseen?

Juna-asiakkaiden liityntäliikenteen järjestäminen on olennaista tässä kaavassa. Pysäköintitalomalli hankalinen sisäänajoineen, kalliine maksuineen ja vuoropysäköintiin luottaminen on kuolleen syntynyt idea ja vanhanaikainen ratkaisu. Hämeenlinnan tulisi ottaa mallia Riihimäen, Keravan ja Tikkurilan liityntäpysäköintijärjestelyistä, joissa liityntäpysäköintiin on mahdollisuus myös parkkikiekolla. Muuten HHT-akseli voidaan meillä unohtaa ja se lipsahtaa HRT-akseliksi.

Liityntäpysäköinti tulisi järjestää radan varteen, sen molemmille puolille sekä etelään että pohjoiseen ja siten, että kaikilta pysäköintialueilta pääsee kiertämättä kaikille laitureille. Etäisyys parkkipaikalta asemarakennukseen ei ole merkitsevä vaan etäisyys laiturille ja junaan. Tavaraliikenteen ratapiha-alueen, Hilpi Kummilan kadun ja Suotörmäntien rajaama alue sopisi liityntäpysäköintiin.

Pyörä-, taksi- ja bussiliikenne ja ns jättöliikenne tulisi toteuttaa asemanedustalla ja asemalaiturin välittömässä läheisyydessä.

Asemarakennus ja sen viereinen vanha rakennus voitaisiin varata matkustajia ja asukkaita palvelevien palvelujen käyttöön.

Vastine:

Asemanrannan kaavoituksessa periaatteena on, että rantareitti ja puisto säilyvät julkisena ulkotilana kaikkien kaupunkilaisten ja matkailijoiden käytössä, vaikka Asemanrantaan muuten rakennetaan tiivis asuntoalue.

Asemanrannan asemakaavaa laaditaan nyt vuoden 1992 yleiskaavan pohjalta. Kantakaupungin yleiskaavaa ollaan parhaillaan päivittämässä, mutta se ei ehdi valmistua asemakaavaprosessin aikana. Yleiskaavan päivityksen johdosta Asemanrannan liikenneolosuhteissa ei tapahdu merkittävää muutosta, sillä alue on jatkossakin päättyvän kadun varassa, koska Varikonniemi on muinaisjäännösalue. Kaavaselostukseen liitetään havainnekuva asemanrannan kaava-alueen liittymisestä laajemmin maakäytön, liikenneverkon ja radan varren pysäköinnin tulevaisuuden kehittämismahdollisuuksiin. Ajoneuvojen määrää Hämeentien ja Viipurintien liittymässä saataisiin vähennettyä toteuttamalla ns. Paasikiventien jatke Vanajantieltä radan ali valtatielle 10. Tämä huomioidaan myös tekeillä olevassa yleiskaavassa merkittävänä liikenneverkon kehittämisen tavoitteena.

Rautatieympäristön pysäköinnin kehittämismahdollisuuksista laaditaan havainnekuva kaavaselostukseen. Viipurintien sillan eteläpuolisen Keinusaaren alueen asemakaava on saanut lainvoiman 2013. Asemakaavassa on autopaikkojen korttelialuetta (LPA) välittömästi Viipurintiensillan eteläpuolella Hilpi Kummilan tien ja Pikkujärventien välisellä alueella. Alue on VR:n omistuksessa. Alue on kuitenkin niin kapea, ettei siihen saada sovittua tehokasta, ns. kaksikampaista pysäköintilaitosta. Sen sijaan alueella voitaisiin toteuttaa pysäköintiä kahdessa tasossa rakentamalla pysäköintikansi, jonka ylätasolle kuljettaisiin Hilpi Kummilan tien kautta. Näin Pikkujärventien ja Hilpi Kummilan tien väliselle alueelle saataisiin sijoitettua noin 140 ap. Keinusaaren asemakaavassa on radan varteen osoitettu kaksi liike- ja toimistorakennusten korttelialuetta, jotka eivät ole vielä toteutuneet. Näitä alueita käytetään pysäköintiin ja alueille mahtuu yhteensä noin 130 ap maantasopysäköintinä. Lisäksi Keinuparkin pysäköintilaitoksessa (268 ap/ 4 krs) on vielä tilaa, mutta sen kapasiteetti ei ratkaise Asemanrannan alueen pysäköintiä tai pendelöinnin vaatimaa liityntäpysäköintiä. Myös liikennevirasto on lausunnossaan todennut, että pysäköintilaitos on kaavaluonnoksessa oikein mitoitettu. Tavoitteena on, että laitos on tehokkaassa käytössä, kun sinne osoitetaan yhteiskäyttöisesti sekä liityntäpysäköintiä että asukaspysäköintiä.

Pitkällä aikavälillä myös Harvialantien ja radan välinen alue radan itäpuolella, jossa on nyt puutermiinali ja puolustusvoimien varastoa, on yhdyskuntarakenteen laajenemisalueena kiinnostava. Se on myös yksi mahdollinen väliaikaisen maantasopysäköinnin alue, mutta koska se on nyt liikenneviraston puulastausalueena, ei sen varaan voida tällä hetkellä suunnitella Asemanrannan asemakaavan pysäköintiä. Tulevaisuudessa alueen maankäytön muutosta suunniteltaessa tulee alueen suunnittelussa huomioida myös mahdollisuudet yhdistää alueen pysäköintijärjestelyihin pendelöinnin vaatimaa lisäpysäköintitilaa. Liikennevirastolla on puutermiinaaleihin liittyvä selvitys meneillään ja lisätietoja saadaan kevään 2016 aikana. Kaupungin tavoitteena on saada toiminta siirtymään kaupungin keskustasta syrjemmälle. Kaava-alueen laajentaminen ei ole tässä vaiheessa tarpeen, sillä kaava-alueen tarvitsemat pysäköintipaikat on sijoitettavissa alueelle.

Ajoneuvoliikenteen suhteen kaavaratkaisu on nyt optimoitu siten, että alueelle pääsee autolla, osa autopaikoista on kortteleissa, osa pysäköintilaitoksessa ja pysäköintinormia on

väljennetty hyviin joukkoliikenneyhteyksiin sekä keskustan ja palveluiden läheisyyteen perustuen. Asemanranta on Hämeenlinnassa joukkoliikenteellä parhaiten saavutettavissa oleva alue. Ajoneuvoliikennettä ei voida kokonaan kieltää kaava-alueen uudella asuntoalueella, mutta katuverkon suunnittelussa voidaan pitää kävelyä ja pyöräilyä ensisijaisena liikkumismuotona. Jos alue suunniteltaisiin täysin autottomaksi ja kuitenkin asukkailla ja pendelöitsijöillä on autoja, merkitsisi se ongelman siirtymistä läheisille muille alueille. Kaavoituksessa varaudutaan siihen, että asukkailla on autoja, mutta kaavassa käytetty autopaikkannormi on väljempi kuin mitä on käytetty esim. pääosassa ydinkeskustan asemakaavoja (1 ap/ 100 k-m²). Alueelle toteutetaan pysäköintilaitos, joka tuo tarvittaessa joustoa autopaikkatilanteeseen ja esimerkiksi vieraspysäköintiin. Jos kaikki pysäköinti sijoitettaisiin kauemmaksi Viipurintien sillan eteläpuolelle, aiheuttaisi se turhaa edestakaista liikennettä silti Viipurintielle, Hämeentielle ja asemanseudulle, kun ihmisillä on kuitenkin tarve tuoda esim. kauppakassit ja muut painavat kantamukset ovelle. Myös junalla pendelöivien on hyvä päästä pysäköimään lähelle asemaa.

Aseman puistot kuuluvat valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön, joten niiden muuttaminen pysäköintikäyttöön ei ole mahdollista. Valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä koskee maankäyttö- ja rakennuslaissa sekä valtakunnallisissa alueidenkäyttötavoitteissa asetetut säännökset kulttuuriympäristön arvojen vaalimisesta.

Liityntäpysäköinnin hinnoitteluun liittyen selvitetään ratkaisua, jolla pysäköinnin hinta sidottaisiin junan käyttöön siten, että juna paljon käyttäville hinta olisi edullisempi kuin satunnaisesti matkustaville. Maantasopysäköinnille on tulevaisuudessa aina vain vaikeampaa löytää tilaa lähellä keskustaa, koska maapinta-ala on taloudellisesti kannattavampaa hyödyntää rakentamiseen. Vaikka pysäköinti P-laitoksessa tulee olemaan mitä todennäköisimmin maksullista, on se myös palvelutasoltaan laadukkaampaa kuin maantasopysäköinti (esim. mahdollinen vartiointi, valaistus, säältä suojassa, laitoksen yhteyteen voidaan sijoittaa myös muita mm. autoiluun liittyviä palveluita). Mikäli osa pysäköinnistä voitaisiin toteuttaa robottipysäköintinä, tarkoittaisi se käyttäjän kannalta samaa kuin ajaa auto talliin. Robottihissin kapasiteetti voi muodostua ongelmaksi asemalla, jossa laitokseen syntyy ruuhkahuippuja juna-aikataulujen mukaisesti. Myös perinteisessä pysäköintilaitoksessa tulee järjestää pysäköintilaitokseen useampia sisäänajoja ja optimoida sisään-/ulostuloporttien määrä ruuhkahuippuihin nähden siedettäväksi. Useilla paikkakunnilla pysäköinti tapahtuu jo pysäköintilaitoksessa asemalla, joten se on toiminnallisesti mahdollista näin järjestää myös Hämeenlinnassa.

Pyöräpysäköinti, taksiliikenne ja bussiliikenne hoidetaan jatkossakin aseman lähellä. Asemakaavaratkaisu mahdollistaa erilaisten ratkaisujen suunnittelemisen ja toteuttamisen asema-aukiolle.

Asemaympäristöön liittyvien rakennusten osalta kaavaratkaisussa on huomioitu rakennusten mahdollinen uusi käyttö muina palvelurakennuksina kuin vain rautatieliikenteeseen liittyvinä rakennuksina. Asemanrannan rakentamisen toteutuessa ja pendelöintimäärien edelleen kasvaessa palveluiden kysyntä kasvaa ja rakennusten käyttötarkoitusten muutokset voivat tulla ajankohtaisiksi tulevaisuudessa. Rakennusten käytöstä käydään keskustelua vielä maanomistajien kanssa kaavan laadinnan aikana.

2. Esko Rouhiala
Puhelu 9.9.2015

Vastustaa asemanseudun/ Varikonniemen virkistysalueen vähentämistä ja alueen rakentamista kaavaluonnoksen mukaisessa laajuudessa. Puhutaan aseman lähelle rakentamisesta, mutta rakentaminen ulottuu hänestä kauaksi asemasta.

Vastine:

Uudisrakentaminen tulee sijoittumaan pääasiassa muulle alueelle kuin nykyisin virkistyskäytössä olevalle alueelle. Alue on nykytilassaan pusikoitunutta, märkää ja vaikeakulkuista. Virkistyskäyttöä on lähinnä alueen läpi kulkevalla ulkoilureitillä. Rakentaminen tulee vähentämään noin neljänneksen eli noin 3,5 ha nykyistä viheraluetta. Kaavoitettavasta alueesta jää edelleen noin 17,5 ha virkistyskäyttöön (kaavamerkinnot VP, VL, SM) , mikä vastaa noin 54 % kaava-alueen kokonaispinta-alasta. Kauimmat kaavassa osoitetut rakennusalat sijoittuvat noin 400 m päähän aseman pääovista, joten rakentaminen sijoittuu kävelyetäisyydelle asemasta ja voidaan puhua aseman läheisyydestä.

Kaavassa osoitettavien virkistysalueiden lisäksi nyt laadittavassa asemakaavassa turvataan virkistyskäytön mahdollisuuksia osoittamalla olemassa olevia ulkoilureittejä ja muutamia uusia, poistuvia reittejä korvaavia, ulkoilureittejä Varikonniemeen. Lisäksi kaavalla turvataan luonnonarvojen säilymistä osoittamalla luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeät alueet kaavamerkinnoin ja -määräyksin (luo).

Kaavamerkinnoista ja -määräyksistä huolimatta osalliset voivat kokea virkistyskäytön mahdollisuuksien heikentyvän, kun fyysinen ympäristö muuttuu ja alueelle muuttaa uusia asukkaita ja siten virkistyskäytössä olevan alueen käyttökin lisääntyy. Kaava-alue sijaitsee yhdyskuntarakenteessa keskeisellä paikalla, hyvien joukkoliikenneyhteyksien ja kevyen liikenteen yhteyksien äärellä, joten alueen toteuttaminen on yhdyskuntarakenteellisesti, yhdyskuntataloudellisesti sekä valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaisesti perusteltua. Alueen toteuttaminen mahdollistaa myös palvelujen kehittämisen aseman läheisyydessä, kun palveluiden kysyntä väestönkasvun myötä lisääntyy. Näin ollen myös lähialueen asukkaat hyötyvät palvelutarjonnan kasvusta.

EHDOTUSVAIHEEN PALAUTE

Yhdyskuntalautakunta käsitteli Asemanrannan asemakaavaehdotusta kokouksessaan 26.4.2016. Asemakaavaehdotus (pvm 13.4.2016) on ollut julkisesti nähtävillä ehdotusvaiheen kuulemistä varten 4.5. - 2.6.2016 välisen ajan. Nähtävilläolon aikana saatiin kolme muistutusta. Lisäksi kaavaehdotuksesta pyydettiin lausunnot Hämeen ELY-keskukselta, Hämeen liitolta, Ympäristöministeriöltä, Liikennevirastolta, Museovirastolta, Kanta-Hämeen pelastuslaitokselta, Elenia Lämpö Oy:ltä, Elenia Verkko Oy:ltä, TeliaSonera Oy:ltä ja HS-Vesi Oy:ltä. Lausuntoja saatiin yhdeksän, kun myös VR-Yhtymä antoi kaavaehdotuksesta lausuntonsa. Elenia Verkolta ja TeliaSoneralta ei saatu lausuntoa.

Ehdotusvaiheen lausunnot

1. Hämeen ELY-keskus

23.6.2016

Kirsti Nieminen, ylitarkastaja

Liisa Härmä, ympäristölakimies

- - -

ELY-keskus on antanut vastaavasta kaavaluonnoksesta lausunnon 30.10.2015. Asemakaavaehdotuksen perusratkaisu on luonnosvaiheen mukainen. Ehdotusvaiheen aikana kaavaan on laadittu erilliset lähiympäristön suunnittelu- ja rakentamistapaohjeet, joita ELY-keskus pitää monipuolisina ja havainnollisina ja jotka tulee hyväksyä kaavan hyväksymisen yhteydessä. Lisäksi kaava-aineistoa on täydennetty mm. tekemällä lisäselvitys pilaantuneista maa-alueista sekä erillinen kulttuuriympäristöanalyysi ja asemakaavan maisema- ja kulttuuriympäristövaikutusten arviointi.

Hämeen ELY-keskus katsoo, että Asemanrannan alueelle on laadittu asianmukainen hulevesisuunnitelma. Suunnitelmaan pohjautuen asemakaavassa on osoitettu ohjeelliset aluevaraukset hulevesien tulvareiteille Mensan ympäristöön ja hulevesirakenteille Mensanpuistoon. Alueen kaavamääräyksissä kiinnitetään erityistä huomiota tulvareiteistä huolehtimiseen, kun taas veden viivyttämistä tonteilla ohjataan ainoastaan siten, että piha-alueiden päälysteistä noin 20 % tulee olla vettä pidettävää materiaalia esim. istutuksia, minkä lisäksi viheralueisiin ja muinaisjäännösalueeseen rajoittuvien kiinteistöjen puhtaat kattovedet johdetaan maastoon. Koska tonteilla viivyttävän ja imeytettävän veden määrälle ei ole asetettu vaatimuksia, tulee alueen keskitettyjen hulevesirakenteiden mitoitus huolehtia sellaiseksi, että hulevesien määrä ja laatu on hallinnassa myös tulvatilanteissa.

ELY-keskus huomauttaa, että kaavan radan varressa sijaitsevalle P-alueelle ei ole osoitettu kulkuyhteyttä. P-Alueelle tulee osoittaa kulkuyhteys. Alue on kaavan perusteella saavutettavissa vain jalankululle ja polkupyöräilylle varatulla kadulla/tiellä. Nykyisin kulkuyhteys on järjestetty pysäköintialueen pohjoisreunasta. Keinusaaren SM-1 -alueelle on osoitettu jalankulku ja polkupyöräily-yhteyksiä ja pelastusyhteys, joka ylittää SM-1 alueelle, mutta ei ajoyhteyttä. Huoltoyhteyden esittämistä tulee harkita.

Kaavaan on lisätty liittymäkielto asema-aukion viereisen tulevan kiertoliittymän ympäristöön. Kiistalantien liittymän katkaisu parantaa asema-aukion liikennejärjestelyjä. Liikennejärjestelyjen turvallisuutta parantaa myös se, että Mensanaukiolta ei ole

ajoyhteyttä kiertoliittymään. Uudelta asumisen alueelta kiertoliittymään kulku tapahtuu vain Varikonniementien kautta. Jalankulun ja pyöräilyn yhteyksiä on selvennetty ja niiden ratkaisut tulevat tarkentumaan katusuunnittelussa. Pyöräilyn nopeiden yhteyksien kannalta olisi Pikkujärventien hidaskadulla houkuttelevampaa sijoittaa polkupyöräily hidaskadulle ja jättää puiston läpi kulkeva yhteys jalankululle.

ELY-keskus toistaa luonnosvaiheessa esittämänsä huomion siitä, että melun ohjeavot koskevat myös lähivirkistysalueita ja puistoja. Esimerkiksi Asemapuistossa ei ennustetilanteessa saavuteta melun ohjearvoja. Melun ja tärinän torjunta maankäytön suunnittelussa -ohjeen mukaan tapauksessa on otettava huomioon puiston käyttötarkoitus. Mikäli puistossa ei pääsääntöisesti oleskella voidaan puisto osoittaa vyöhykkeelle, jolla melun ohjeavot ylittyvät. ELY-keskus esittää, että kaavan yleismääräyksiin kirjattaisiin, että Asemanpuiston alueilla voi ylittyä melun ohjeavot.

Kaavamerkinnästä +I,to,yht30 % on ehdotusvaiheessa luovuttu. ELY-keskus pitää aikaisempaa selkeämpänä ja yksiselitteisempänä nyt esitettyä määräystä, jolla liike- ja toimistotilojen rakentamiseen kannustetaan keskeisillä paikoilla määräyksellä +I,to 190 (rakennusoikeus osoitetaan kerrosalaneliömetreinä) ja yhteistilojen rakentamiseen kannustetaan yleismääräyksellä (+10 % pääkäyttötarkoituksen mukaisen rakennusoikeuden lisäksi).

Lausunnon antamiseen ovat osallistuneet Liisa-Maija Thompson Uudenmaan ELY-keskus (liikenne), Merja Suomalainen (hulevedet) ja Virve Ulonen (pilaantuneet maat) Hämeen ELY-keskus.

Vastine:

Tavoitteena on, että lähiympäristön suunnittelu- ja rakentamistapaohjeet hyväksytään kaupungin käytännön mukaisesti kaupunginhallituksessa asemakaavan hyväksymisen yhteydessä. Kaavakartalla on yleismääräysten jälkeen mainittu, että kaavaa liittyy erilliset lähiympäristösuunnittelu- ja rakentamistapaohjeet. Tätä määräystä täydennetään vielä rakentamistapaohjeen numerolla ja kaupunginhallituksen hyväksymispäiväyksellä.

Koska alue sijaitsee Vanajaveden vieressä, lisääntyvät hulevesivirtaamat eivät aiheuta tulvia alapuolisilla alueilla. Mensanpuistoon on kaavaehdotuksessa mahdollistettu kahden hulevesien laskeutusaltaan toteuttaminen ohjeellisella merkinnällä (hv). Hulevesirakenteiden mitoitusta ei laadita siten, että laadullinen hallinta toteutuisi tulvatilanteissa. Hulevesien laatuhaitoista pääosa aiheutuu tavanomaisesta valunnasta ja rankkasadetilanteissa laatua ei tarvitse eikä kannatta edes yrittää hallita.

Asemakaavaehdotukseen lisätään tarpeelliset ajoyhteydet. Ajoyhteys (ajo) osoitetaan korttelin 54 LPA-4-alueen läpi radan varressa sijaitsevaa palvelurakennusten korttelialuetta (tontti 54/2) varten ja rata-alueella sijaitsevaa veturitallia varten. Veturitallin ajoyhteys vaatii pienen muutoksen myös VL-alueen rajaukseen, jotta ajoyhteys on maankäyttö- ja rakennuslain mukainen (yhden tontin kautta voidaan ajaa kahdelle, mutta ei kahden tontin kautta yhdelle). Korttelin 55 LPA-4-alueen läpi osoitetaan ajoyhteys muinaismuistoalueelle (SM-1) ja yhteys jatkuu jalankululle ja pyöräilylle varattuna alueen osana, jolla huoltoajo on sallittu (pp/h), aina entisille sahan rakennuksille asti. Asemakaavan nähtävillöön jälkeen myös meloilta saatiin palautetta, että ajoyhteys sahalle on tarpeen.

Pyöräily-yhteys on Pikkujärventien sijasta osoitettu asemanpuistoon, koska Pikkujärventien varressa on kadunvarsipysäköintiä ja siellä halutaan jatkossakin säilyttää hidaskadulla kadunsuuntaista kadunvarsipysäköintiä mm. makasiinissa asioivia ja saattoliikennettä varten. Pyöräily on pysäköinnin vuoksi turvallisempaa puiston puolella. Kyseistä puiston läpi kulkevaa yhteyttä käytetään nykyiselläänkin pyöräilyyn (pyöräpaikat on nykyisellään sijoitettu puistoon). Ratkaisusta lisätään perustelut kaavan vaikutusten arviointiin ja havainnollistetaan pyöräilyreittien jatkuvuutta Kantolan ja Suosaaren suuntiin.

Kaavan yleismääräyksiin kohtaan 5 § Viheralueet lisätään ELY-keskuksen lausunnossa ehdotettu määräys melun ohjearvojen ylittymisen mahdollisuudesta Asemanpuiston alueilla.

Kaavaehdotukseen tehtävät muutokset eivät edellytä kaavan uudelleen nähtäville asettamista.

2. Hämeen liitto

Maakuntajohtajan päätös § 51/2016 10.6.2016

Timo Reina, maakuntajohtaja

Heikki Pusa, suunnittelujohtaja

Maakuntajohtaja päättää antaa Hämeenlinnan kaupungille seuraavan lausunnon:

Asemanrannan asemakaavahankkeen monipuoliset tavoitteet ja tarkoitus tukevat erinomaisella tavalla Hämeenlinnan vetovoimaisuutta, Suomen kasvukäytävän konkreettista kehittämistä ja maakuntakaavan toteutumista. Asemakaavahankkeen ehdotus on maakuntakaavan mukainen.

Asemakaavahankkeen keskeisintä maankäyttöä koskee 1. vaihemaakuntakaavassa Cs-alueen (keskustatoimintojen alue, jolla on arvokasta rakennettua kulttuuriympäristöä) suunnittelumääräys:

”Merkinnän mukaisella alueella yhdyskuntarakenteen kaupunkimaisuus on varmistettava tiivistämällä ja täydentämällä olemassa olevaa kaupunkirakennetta kestävin periaattein, jossa erityinen huomio on osoitettava arvokkaan rakennetun kulttuuriympäristön vaalimiseen. Alueen kehittäminen, maankäyttö ja rakentaminen edellyttävät yksityiskohtaisempaa suunnittelua ja vaikutusten arviointia. Alueen suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota alueen liikennejärjestelyihin ja hankkeiden toteutuksen ajoittamiseen. Alueen suunnittelussa ja rakentamisessa tulee kiinnittää huomiota hyvään rakennustapaan, tasapainoisen kaupunkikuvan toteuttamiseen, monipuolisen palvelurakenteen edistämiseen ja arvokkaan rakennetun kulttuuriympäristön vaalimiseen. Keskusta-alueilla tulee kiinnittää erityistä huomiota kävelypainotteisiin ratkaisuihin ja kävelykeskustojen kehittämiseen.”

Hämeen liitto toteaa, että Asemanrannan asemakaavahankkeen ehdotuksessa on yllä mainittu maankuntakaavan CS-alueen suunnittelumääräys huomioitu erittäin hyvin. Hämeenlinnan rautatieaseman valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön arvot, asemarakennusten arkkitehtuurin vaikuttavuus ja ympäristön historian läsnäolo eivät vaarannu keskustamaisen kaupunkirakenteen täydentyessä ja tiivistyessä rautatieaseman lähiympäristön ja Vanajaveden rannan välisellä alueella. Uusi täydentyvä ja tiivistyvä keskustamainen korttelirakenne muodostuu Hämeentien/

Varikonniementien linjan länsipuolelle ja jättää aseman arvokkaan ympäristön aukioineen ja puustoineen linjan itäpuolelle, joka on myös kansallisen kaupunkipuiston aluetta.

Asemakaavahankkeen luonnosvaiheessa Hämeen liitto huomautti lausunnossaan liityntäpysäköinnin houkuttelevuuden ylläpitämisen ja kehittämisen tärkeydestä. Asemakaavahankkeen ehdotuksen selostukseen on liitetty linkki Hämeenlinnan kaupungin kehittämispalvelujen 23.2.2016 julkaiseman pendelöintikyselyn 2016 raporttiin. Kyselyn tulosten mukaan 79 % pendelöivistä ei olisi valmis maksamaan pysäköinnistä ja vain 9 % olisi valmis maksamaan siitä. Raportin mukaan pendelöintiin liittyvän pysäköinnin maksullisuuden myötä osa harkitsisi poismuuttoa ja osa kulkisi koko matkan autolla. Pendelöintikyselyn tulokset vahvistavat käsitystä siitä, että Hämeenlinnan kaupungin tulisi välttää kaikin mahdollisin tavoin työmatkailun hankaloittamista. Esimerkiksi Riihimäen rautatieaseman ympäristössä tarjotaan tähän tarkoitukseen paikoitustalon ylin kerros ilmaiseen käyttöön.

Hämeen liitto puoltaa asemakaavan hyväksymistä ja korostaa edelleen, että houkutteleva ja toimiva henkilöautojen liityntäpaikoitus ml. polkupyörien säilytys rautatieaseman ympäristössä on seudun vetovoiman kannalta erittäin tärkeää.

Vastine:

Koska Hämeen liitolla ei ole huomautettavaa asemakaavaehdotukseen, ei kaavaehdotusta tältä osin ole tarpeen muuttaa. Kaavaselostuksen kaavan toteutusta koskevaan kohtaan (luku 6) lisätään maininta liityntäpysäköinnin järjestämisen tavoitteista ja pyöräpysäköinnin huomioimisesta pysäköintijärjestelyjä suunniteltaessa.

3. Museovirasto

17.6.2016

Helena Taskinen, yli-intendentti

Sara Tamsaari, intendentti

Hämeenlinnan kaupungin maankäytön suunnitteluyksikkö on pyytänyt Museoviraston lausunnon Asemanrannan asemakaavaehdotuksesta.

Kaava-alue sijaitsee Vanajaveden rannassa, Hämeenlinnan rautatieaseman ympäristössä. Alueelle sijoittuu valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö Hämeenlinnan rautatieasema (RKY 2009). Hämeenlinnan rautatieasema-alue kuuluu myös nk. rautatiesopimuksen (22.9.1998) perusteella suojeltavaksi tarkoitettujen kohteiden luetteloon. Lisäksi kaava-alue sijoittuu osittain Kansalliseen kaupunkipuistoon. Kaava-alueen luoteisosassa on Varikonniemen muinaisjäännösalue sekä sen kaakkoisreunan tuntumassa Varikonniemensuo -niminen muinaisjäännös. Suunniteltujen kerrostalokortteleiden keskellä on entisen Mensan säilyketehtaan rakennuksia.

Asemakaava mahdollistaa uutta asuin-, liike- ja toimistorakentamista ja palveluja rautatieasemalle ja aseman välittömään läheisyyteen. Asuntoja tavoitellaan 1000–1200 asukkaalle. Asemakaava mahdollistaa yleisen pysäköintilaitoksen ja sen oheen myymälätilojen toteuttamisen alueelle johtavan pääkadun yhteyteen.

Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt (RKY 2009) on inventointi, joka on valtioneuvoston päätöksellä (22.12.2009) otettu valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden tarkoittamaksi rakennettua kulttuuriympäristöä koskeväksi inventoinniksi. Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt edustavat maamme kehitysvaiheita ja ovat historian kuvastajia. Kyse on sekä perinteen säilyttämisestä että alueiden kehittämistä niiden ominaisluonnetta ja erityispiirteitä vahvistavalla ja niihin sopeutuvalla tavalla. On tärkeää, ettei näillä alueilla tapahdu muutoksia tai rakentamista, joka on olennaisesti ristiriidassa niiden kulttuuriympäristöarvojen kanssa.

Kaavaratkaisu

Hämeenlinnan rautatieasema on valtakunnan ensimmäisen radan pääteasema. Rautatieliikenteen historiasta kertovalla asemalla ympäristöineen on siten erityistä merkitystä Suomen rautatieasemien joukossa. Merkitykselliseksi rautatieympäristön tekee myös sen rooli kaupungin sisääntuloporttina, mikä näkökulma kaava-aineistossa onkin tiedostettu. Ympäristön muuttuessa tulee asema-alueen historiallista identiteettiä entisestään vahvistaa. Historian tuntemuksen tulee olla lähtökohtana aluetta kehitettäessä, jotta rautatieympäristön perinteistä ilmettä ja siihen liittyvää puistokulttuuria voidaan vaalia. Tämä tulee todeta kaava-aineistossa (esimerkiksi yleismääräysten 5 §:ssä), DIVE-analysissä ja rakennustapaohjeissa.

Jotta asema-alueen jatkosuunnittelun lähtökohdaksi on käytettävissä riittävän yksityiskohtaista tietoa, tulee asemapuiston nykytila inventoida ja alueen historiallista kehitystä tutkia esimerkiksi vanhojen karttojen, asemapiirrosten, valokuvien ja muiden dokumenttien pohjalta. Asemapuistojen ja asema-alueen hoitoon löytyy ohjeistusta esimerkiksi Museoviraston julkaisemasta Asema-alueiden hoito-ohjeesta <http://www.nba.fi/fi/File/2504/rautatierakennukset-varitysohjeet.pdf>.

Museovirasto on lausunnossaan 29.9.2015 ja neuvotteluissa tuonut esiin, että RKY-alueelle sijoittuvan maamerkkirakennuksen suunnittelussa ei ole huomioitu rakennetun kulttuuriympäristön arvoja. VIII-kerroksiseksi suunniteltu rakennus vie huomiota maamerkiksi tarkoitelta asemarakennukselta. Viranomaisneuvottelussa 9.3.2016 Museovirasto edellytti, että mikäli maamerkkirakennus toteutetaan, se tulee suunnitella kauemmas asema-aukiosta, symmetriseksi vastinpariksi Kiistalantien VII-kerroksiselle talolle. Siten huomioitaisiin aseman rakentumiseen ja kehitykseen liittyvä symmetrinen luonne. Kaavaa ei ole näiltä osin muutettu Museoviraston edellyttämällä tavalla. **RKY-alueelle sijoittuva maamerkkirakennus on ristiriidassa valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön ominaisluonteen kanssa ja siten kaavaratkaisussa ei ole näiltä osin otettu huomioon valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita.**

Kulttuuriympäristön kannalta ongelmallinen on myös RKY-alueelle sijoittuva massiivinen pysäköintilaitos, jota on osittain korotettu luonnosvaiheeseen nähden Varikonniemen tielinjauksen tarkistuksen vuoksi. Varikonniementien linjauksen pitäminen nykyisellä paikallaan on tavoiteltavaa, koska se mahdollistaa asemapuiston säilymisen lähes nykyisessä laajuudessaan. **Pysäköintilaitosta on kuitenkin syytä madaltaa porrastetusti asema-aukion suuntaan. LPY-korttelialueen osalta tulee lisäksi kaavamääräyksiin ja -merkinnöin osoittaa, että pysäköintilaitos tulee jakaa osiin.** Nähtävillä olevassa ehdotuksessa ohjaus on tulkinnanvaraista ja rakennustapaohjeen kautta tapahtuvaa.

Pikkujärventien lähistölle suunnitellulle puistomuuntamolle tulee etsiä sijoituspaikka, jossa ympäristön arvot ovat vähäisemmät. Mikäli muuntamo tullaan sijoittamaan näkyvälle paikalle tai arvokkaaseen ympäristöön, se tulee toteuttaa ulkoasultaan ympäristöön sovitettuna ja tästä tulee määrätä kaavassa.

Kaavaselostuksen mukaan Possentielle on tarkoitus toteuttaa pyöräilyn laatukäytävä, jolloin kadunvarsipuita joudutaan poistamaan. Toisaalta erillisessä kulttuuriympäristöanalyysissä puhutaan puiden siirtämisestä. Puukuja Possentien varrella on suotavaa säilyttää, vaikka puut jouduttaisiinkin uusimaan ja sijoittamaan toisin.

Kaavamääräykset

Muinaisjäännösten osalta kaavamääräykset eivät vastaa muinaismuistolain 13 §:n mukaisessa neuvottelussa yksiselitteisesti sovittua ja neuvottelumuistioon kirjattua, ks. muistion kohta ”Kaavamääräys tutkittaville kohteille (Varikonniemensuo ja Varikonniemi – pelastustien kohdalla). Kaavaehdotuksessa on jätetty huomiotta se, että neuvottelu koski myös Varikonniemen muinaisjäännösalueetta. Varikonniemensuota koskeva määräys on myös osin virheellinen. Sen kaksi viimeistä lausetta tulee korjata seuraavasti ”Tutkimukset edellyttävät tutkimuslupaa **Museovirastolta**. **Museovirasto** hyväksyy tutkimusten riittävyyden alustavan tutkimusraportin perusteella”. **Muinaisjäännöksiä koskevia tutkimuslupia voi myöntää vain Museovirasto** (MML 10 §).

Maisemallisesti arvokkaan ma-alueen kaavamääräyksestä tulee käydä ilmi, että kyseessä on valtakunnallisesti merkittävä maisema-alue. Luonnosvaiheessa asemanpuisto oli merkitty kaavamääräyksellä VP/s. Ehdotusvaiheessa /s on pudonnut kaavakartalta pois, vaikka se kaavaselostuksessa sivulla 61 mainitaankin. Merkintä tulee palauttaa kaavakartalle.

Kaavaselostus

Kaavaselostuksesta puuttuu kokonaan muinaismuistolain 13 §:n mukaisessa neuvottelussa yksiselitteisesti sovittu ja neuvottelumuistioon kirjattu kohta ”Kaavaselostukseen merkintä”, joka kuuluu: *”Muinaismuistolain (295/1963) 13 §:n tarkoittamissa neuvotteluissa on todettu, että kaavan tarkoituksenmukainen toteuttaminen edellyttää seuraaviin muinaisjäännöksiin kajoamista: Varikonniemensuo (1000027906) ja Varikonniemi (109010023). Varikonniemen muinaisjäännökseen kajoetaan 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 kajoamislupaa ei kaavan mukaista rakennushanketta varten siten erikseen haeta. Edellä tarkoitettun muinaismuistolain 13 §:n tarkoittaman neuvottelun asiakirjat ovat tämän kaavaselostuksen liitteenä.”*

Luvun 3. LÄHTÖKOHDAT kohdassa 3.1.5 Muinaisjäännökset on sivun 20 viimeistä lausetta syytä muokata ”Muita alueelta tehtyjä irtolöytöjä..” muuttamalla sana ”irtolöytö” sanaksi ”löytö”, koska kaikki luetellut löydökset ovat peräisin kiinteästä muinaisjäännöksestä.

Luvun 5. ASEMAKAAVAN KUVAUS kohdassa 5.3 (Asuminen, AL) sivun 60 viimeinen lause ”Alueella edellytetään tehtävän...” tulee muotoilla selkeämmin, koska muinaismuistolain 13 §:n mukaisessa neuvottelussa käsiteltiin muinaisjäännöksiin kajoamista ja muinaisjäännöksen Varikonniemensuo poistamista riittävien arkeologisten tutkimusten jälkeen. Se tarkoittaa käytännössä arkeologisia kaivaustutkimuksia. Edelleen saman otsikon Suojelualueet (SM) tekstiä sivulla 63 tulee täydentää muinaismuistolain 13 §:n mukaisessa neuvottelussa sovituksi.

Tapa millä kaavaselostuksessa käsitellään kaavan toteutusvaiheessa Varikonniemen muinaisjäännösalueen työmaa-aikaista aitaamista (luku 6. KAAVAN TOTEUTUS, sivu 89) ei myöskään vastaa muinaismuistolain 13 §:n mukaista neuvottelua. Ilmaus ”...muinaisjäännösalue on aidattava työmaa-ajan häiriöiltä..” on huono (MML 1 §).

Rakentamistapaohjeet

Rakentamistapaohjeessa tulee huomioida, että suojeltavia rakennuksia ei koske sama ohjeistus kuin uudisrakennuskortteleita. Ohjeeseen on hyvä kirjata reunaehdot suojeltujen rakennusten korjaamiseen. Ohjeistusta laadittaessa on syytä olla yhteydessä Museovirastoon.

Kaava-alueen puistoille ja aukioille on rakentamistapaohjeen mukaan tarkoitus laatia alueen kulttuurihistorialliset arvot huomioiva ympäristö- ja valaistussuunnitelma. Edellä mainittu asema-alueen inventointi- ja selvitystarve tulee huomioida myös rakentamistapaohjeessa. Asemapuiston materiaalivalinnat ja muut ratkaisut tulee tehdä historiaan perustuen, jotta voidaan vahvistaa alueen identiteettiä. Kivituhka ja betonikivet eivät sovellu tähän ympäristöön.

Kulttuuriympäristöanalyysi ja asemakaavan maisema- ja kulttuuriympäristövaikutusten arviointi

Kaavan ehdotusvaiheessa on laadittu DIVE-menetelmää hyödyntäen erillinen kulttuuriympäristöanalyysi ja asemakaavan maisema- ja kulttuuriympäristövaikutusten arviointi. Selvityksestä käy hyvin ilmi alueen historia ja luonne. Itse vaikutusten arviointi on siinä mielessä puutteellinen, että siinä keskitytään käsittelemään kaavan positiivisia vaikutuksia kokonaisvaikutusten sijaan. Luvusta 5, jossa vaikutusten arvioinnin tulokset esitetään kootusti, puuttuu arvio maamerkkirakennuksen vaikutuksista kulttuuriympäristöön. Kohdassa 5.2 ei ole lainkaan arvioitu kaavan vaikutuksia muinaisjäännöksiin. Siitäkin huolimatta, että Varikonniemen (109010023, tunnus muinaisjäännösrekisterissä) muinaisjäännös on huomioitu kaavassa aluevarauksena SM-1, kaavalla on vaikutuksia siihen (esim. uudet ulkoilupolut ja pelastustie). Lisäksi kaava mahdollistaa toisen muinaisjäännöksen, Varikonniemensuo (1000027906), poistamisen arkeologisin kaivaustutkimuksin (MML 13 §:n mukainen neuvottelu).

Museovirasto esittää analyysiin lisäksi muutamia pieniä täydennyksiä. Luvun 2 kuvaukseen on lisättävä maininta valtakunnallisesti merkittävästä rakennetusta kulttuuriympäristöstä. Kohtaa 2.2.2 tulee korjata muinaisjäännöksen Varikonniemensuo osalta: kyseessä on eri muinaisjäännös kuin Varikonniemi (mm. muinaisjäännösten ikäeron vuoksi). Lisäksi osa-alueella sm-1 tulee tehdä arkeologisia kaivaustutkimuksia ennen kuin asemakaavaa voidaan siltä osin toteuttaa (MML 13 §:n mukainen neuvottelu). Uudisrakentamisen ei voi sanoa rajautuvan RKY-alueeseen (vrt. luku 6, Yhteenveto), koska mittavaa uudisrakentamista on suunniteltu myös RKY-alueelle. Analyysissä on hyvä tuoda esiin, että

Hämeenlinnan rautatieasema-alue kuuluu myös nk. rautatiesopimuksen (22.9.1998) perusteella suojeltavaksi tarkoitettujen kohteiden luetteluun.

Luvun 3 kohdasta 3.1 lauseesta ”Sittenmin alue on muinaismuistolailalla rauhoitettu” sana ”sittenmin” on syytä poistaa, koska muinaismuistolaki rauhoittaa automaattisesti kaikki kiinteät muinaisjäännökset.

Yhteenvedon (luku 6) kolmatta kappaletta ”Suunnittelualueen luoteisosa on arkeologisesti potentiaalista aluetta...” on syytä täsmentää työmaa-aikaisen aitaamisen osalta. Työmaan ja muinaisjäännösalueen välinen aita on tarpeen muinaisjäännöksen suojelun vuoksi (MML 1 §).

Vastine:

Kaavan suhdetta valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin käsitellään kaavaselostuksen luvussa 5.6, jota täydennetään vielä ennen kaavan hyväksymistä. 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. 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 aluerajaukseen 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 siistiytyy. 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 perusteella. Kaavan laatijan näkemyksen mukaan ratkaisussa on nimenomaan kyse sekä ”perinteen säilyttämisestä että alueiden kehittämisestä niiden ominaisuutensa ja erityispiirteitä vahvistavalla ja niihin sopeuttavalla tavalla” (lainaus Museoviraston lausunnosta), eikä kaavaratkaisun nähdä olevan olennaisesti ristiriidassa kulttuuriympäristöarvojen kanssa.

Historian tuntemuksen tulee olla lähtökohtana aluetta kehitettäessä, jotta rautatieympäristön perinteistä ilmettä ja siihen liittyvää puistokulttuuria voidaan vaalia. Kaavan yleismääräyksiin (5 §) lisätään: Asemanpuistojen ja asema-aukion toteutussuunnittelun lähtökohdaksi on laadittava puistoinventointi ja asemaympäristön alueen historiallisen kehityksen selvitys. Lisäksi Museoviraston ehdotuksen mukaisesti lisätään tästä maininta myös DIVE-analyysiin (kaavaselostuksen liite 5 Kulttuuriympäristöanalyysi ja asemakaavan maisema- ja kulttuuriympäristövaikutusten arviointi) ja rakentamistapaohjeisiin.

Museoviraston neuvottelussa esittämän mukaisesti tutkittiin mahdollisuus siirtää 8-kerroksinen rakennus symmetrian näkökulmasta täydelliseksi vastinpariksi olemassa olevalle Kiistalantien 8-kerroksiselle rakennukselle (sis. 7 asuinkerrosta ja maanpäällisen kellarikerroksen). Tämän ns. maamerkkirakennuksen siirtäminen ei kuitenkaan ole mahdollista ilman pysäköintilaitoksen oleellista pienentämistä. Yksin liityntäpysäköinnin autopaikkavaatimus on tulevaisuudessa Liikenneviraston mukaan 400 – 500 autopaikkaa. Jos rakennus siirrettäisiin, sijoittuisi se keskelle Mensanaukiota ja haittaisi kevyen liikenteen suoraa kulkua asematunnelista kohti Vanajan rantaa. Maamerkkirakennus on laaditun kuvasovitteen mukaan kaupunkikuvallisesti mahdollinen turmelematta Asema-aukion valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä. Kyseisellä osalla valtakunnallisesti merkittäväksi rajattua kulttuuriympäristöä ei ole todettavissa valtakunnallisesti merkittäviä rakennetun kulttuuriympäristön arvoja ja uudisrakentaminen on sovitettavissa rautatieympäristöön rakentamistapaa ohjaamalla. Kaavaehdotukseen on lisätty rakentamistapaa ohjaavia yleismääräyksiä ehdotusvaiheen kuulemisen jälkeen. Kahdeksankerroksinen asuin-liikerakennus ei heikennä asemarakennuksen merkittävää kaupunkikuvallista asemaa aukion päätteellä olevana julkisena maamerkkirakennuksena. Lisäksi kuten luonnosvaiheen vastineessakin todettiin, se jättevöittää kaupunkirakennetta, rajaa asema-aukiota ja jatkaa Kiistalan alueelle tyypillistä rakentamistapaa, jossa korttelien kulmiin on sijoitettu muuta rakentamista korkeampia rakennuksia. Näin ollen ns. maamerkkirakennus sopeutuu ympäristöön eikä se ole olennaisesti ristiriidassa valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön kanssa. Katujen, asemapuistojen ja aukion sommitelma ei ole muutoinkaan täydellisen symmetrinen asemarakennuksen keskiakselin suhteen, joten maamerkkirakennuksen sijoituspaikka ei tässäkään mielessä riko olemassa olevaa kaupunkitilaa tai sen kokonaissommitelmaa, joka on vuosien saatossa osittain hämärtynyt myös laajojen liikennealueiden takia. Myös Hämeen liitto on lausunnossaan todennut, etteivät valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön arvot, asemarakennusten arkkitehtuurin vaikuttavuus ja ympäristön historian läsnäolo eivät vaaranna keskustamaisen kaupunkirakenteen täydentyessä ja tiivistyessä rautatieaseman lähiympäristön ja Vanajaveden rannan välisellä alueella. Kaavan vaikutusten arviointia ja DIVE-analyysia täydennetään tämän 8-kerroksisen asuin-liikerakennuksen osalta selvittäen, mitä sen siirtäminen olisi tarkoittanut.

Kaavamääräysten mukaisesti pysäköintilaitos madaltuu porrastetusti asema-aukion suuntaan ja sen lähinnä Asema-aukiota oleva matalin osa on III-kerroksinen. Pysäköintilaitoksen pienentäminen ei ole mahdollista, koska paikkamäärää ei voida vähentää. Noin 590 autopaikan laitoksena se voi tehokkaasti palvella sekä liityntäpysäköintiä että asukaspysäköintiä ja pysäköintinormia on voitu vuorottaiskäyttöön perustuen alentaa (kaavassa 1 ap / 120 k-m² asumista) tavanomaisesti keskustassa käytetystä normista (1 ap/100 k-m², kuitenkin vähintään 1 ap/asunto). Pysäköintilaitosta

on jaettu kaavamääräyksin ohjeellisin osa-aluein pienempiin osiin, mutta LPY-korttelialuetta koskevaa yleismääräystä täydennetään seuraavasti: ”LPY-korttelialueella kaikki rakenteet on tehtävä korkeatasoisesti kiinnittämällä erityistä huomiota ympäristön, kaupunkikuvan ja viihtyisyyden vaatimuksiin. Pysäköintilaitoksen rakennusmassa on jaettava osiin ja porrastettava kohti Asema-aukiota. Rakennus on sopeutettava valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön ja kansalliseen kaupunkipuistoon viherrakentamisella. Pysäköintilaitoksen julkisivujen asuinrakennusten suuntaan on oltava rakenteeltaan liikennemelua absorboiva ja julkisivupinnan häikäisemätön.” Lisäksi pysäköintilaitoksen suunnitelmista pyydetään Museoviraston lausunto, koska se sijoittuu valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön (sk). Tavoitteena on paitsi viherrakentamisen myös taiteen keinoin pehmentää pysäköintilaitoksen liittymistä rautatieaseman pienipiirteiseen ympäristöön.

Pikkujärventien lähistöllä on olemassa oleva muuntamo, joka on kaavassa huomioitu puistomuuntamon merkinnällä (pm). Lähiympäristön suunnittelu- ja rakentamistapaohjetta sekä kaavassa annettuja yleismääräyksiä (5 §) täydennetään puistomuuntamoiden rakentamistapaa ohjaavalla määräyksellä.

Kaavaan lisätään puurivin merkintä Possentien varteen Museoviraston lausunnon ja alueen vanhojen karttojen perusteella, sillä se korostaa asema-akselia. Kaavatyön aikana tavoitteena on ollut maisemanäkymän avaaminen asemalta kohti keskustaa ja osin näin käykin, kun isot koivut kaadetaan. Lisäksi Possentien varteen on suunniteltu sijoitettavaksi pyöräilyn laatukäytävä, joka olisi pyöräilylle nopeampi reitti kuin mitä Mensan aukion kautta voidaan toteuttaa. Mensan aukio jää näin kävelypainotteisemmaksi ja nopea pyöräily sijoittuu siitä erilleen. Osa puurivin tammista voidaan joutua siirtämään/kaatamaan tonttiliittymien takia.

Kaavamääräyksissä Museoviraston sijaan on käytetty yleisempää nimitystä museoviranomainen rakennusvalvonnan toivomuksesta. Kaavamääräys muutetaan siten, että siinä käytetään sanaa Museovirasto. Varikonniemensuota koskeva kaavamerkintä ja -määräys (sm-1) on päällekkäin Varikonniemen muinaismuistoalueen (SM-1) kanssa. Näin ollen sm-1 -määräyksessä edellytetyt tutkimukset koskevat myös sen sisälle merkittyä pelastustietä. Kaavamääräyksiä SM-1 ja sm-1 täydennetään Museoviraston toivomalla tavalla, jolloin muinaismuistolain 13 §:n mukaisessa neuvottelussa sovittu määräys koskee molempia merkintöjä. Kaavaselostusta täydennetään muinaismuistolain 13 §:n mukaisen neuvottelun muistion mukaisesti. Museoviraston lausunrossakin mainittu teksti lisätään kaavaselostukseen kaavan toteutusta koskevaan lukuun 6.

Kaavamääräystä ma käytetään yleisesti kaupungin asemakaavoissa myös muissa maisemallisesti arvokkaissa kohteissa kuin vain valtakunnallisesti arvokkaissa kohteissa. Siksi maininta valtakunnallisesti arvokkaasta maisema-alueesta on kirjattu kaavan yleismääräysten alkuun: Osa kaava-alueesta kuuluu valtakunnallisesti arvokkaaseen maisema-alueeseen (ma). Tarkoituksena on ollut, että Asemapuistot merkitään /s -merkinnällä alueiksi, joilla ympäristö säilytetään, mutta tulostuksessa merkintä on jäänyt pois puistoista, vaikka se on mukana merkintöjen selityksessä. Merkintä palautetaan kaavakartalle.

Kaavaselostuksen luvussa 3 Lähtökohdat muutetaan sana irtolöytö löydöksi.

Museoviraston lausunnossa mainittu kaavaselostuksen epäselvä lause kaavamerkinnän AL kuvauksessa kaavaselostuksen luvussa 5.3 kuuluu: "Alueella edellytetään tehtävän tarkempia arkeologisia selvityksiä ennen kaavan toteuttamista." Lause muutetaan muotoon: "Kaavamääräyksen sm-1 mukaisesti alueella edellytetään tehtävän arkeologisia tutkimuksia ja tutkimusten riittävyyden hyväksyy Museovirasto ennen kuin Varikonniemenuon muinaismuistokohde voidaan poistaa kaavan toteuttamiseksi."

Museovirasto on huomauttanut lausunnossaan, että kaavaselostuksen lukua 6 tulisi muuttaa työmaa-aikaisen aitaamisen osalta. Kaavaselostuksen lukuun 6 Asemakaavan toteuttaminen lisätään kyseiseen kohtaan viittaus muinaismuistolakiin (MML 1 § muinaisjäännöksen kaivaminen, peittäminen, muuttaminen, vahingoittaminen...), käytyyn muinaismuistolain mukaiseen neuvotteluun (kajoamislupa) ja siihen, että aitaaminen tehdään Museoviraston hyväksymällä tavalla.

Rakentamistapaohjeen kannessa on maininta siitä, että ohje koskee alueen uudisrakentamista sekä katujen ja puistojen rakentamista. Kansilehdelle lisätään: "Kaavassa osoitettujen suojeltavien rakennusten osalta rakentamistavan ohjaaminen tapahtuu tapauskohtaisesti yhteistyössä Museoviraston kanssa. Valtakunnallisesti merkittävän rautatieympäristön toteutus suunnittelun lähtökohdaksi edellytetään kaavamääräyksellä laadittavaksi puistoinventointia ja asemaympäristön historiallisen kehityksen selvitystä." Suojeltujen rakennusten korjausten suunnittelusta käydään erikseen neuvottelut Museoviraston kanssa kaavamääräyksen sr-10 mukaisesti.

Asema-alueen puistoinventoinnin ja alueen historiallisen kehityksen selvityksen vaatimus lisätään kaavan yleismääräyksiin. Kuten edellä on mainittu, tämä kaavamääräys lisätään myös rakentamistapaohjeisiin. Lähiympäristön suunnittelu- ja rakentamistapaohjetta tarkennetaan vielä julkisten tilojen osalta ja lisätään tietoa alueen kulttuuriympäristöarvoista.

Kulttuuriympäristöanalyysiä ja maisema- ja kulttuuriympäristövaikutusten arviointia (kaavaselostuksen liite 5, joka on lausunnossa mainittu DIVE-analyysi) tarkennetaan vielä Museoviraston lausunnossa mainituilta osin esim. maamerkkirakennuksen vaikutukset kulttuuriympäristöön ja kaavan toteuttamisen vaikutukset muinaisjäännöksiin. Lukuun 2 "Kuvaus" lisätään maininta rautatieympäristön kohdalle sen valtakunnallisesti merkittävästä kulttuuriympäristöstä (asia käy ilmi kyllä muutoin analyysistä). Lukuun 2.2.2 täsmennetään otsikkoon Varikonniemen lisäksi Varikonniemenuo ja viimeistä kappaletta korjataan Varikonniemenuon osalta, alueelle edellytetään tehtäväksi arkeologisia tutkimuksia (ei selvityksiä). Luvusta 3.1. poistetaan sana sittemmin – Alue on muinaismuistolailla rauhoitettu. Ehdotusvaiheessa tässä on tarkoitettu kuvata sitä, että muinaismuistoalueen rajausta on ollut yleiskaavaa laadittaessa huomattavasti suppeampi kuin mikä muinaismuistoalueen rajausta on nyt muinaismuistorekisterin mukaan. Samoin kansallista kaupunkipuistoa perustettaessa muinaismuistoalueen rajausta on ollut suppeampi, kuin mitä se on nykyisin. Lukua 6 Yhteenveto korjataan siten, että siitä käy ilmi, että rakentamista on suunniteltu myös RKY-alueelle, mutta että kyseisellä osalla RKY- aluetta ei ole varsinaisia historiallisia arvoja. Alueella uudisrakentaminen on sopeutettava valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön ja rakentamistapaa ohjataan yleismääräyksiin ja lähiympäristön suunnittelu- ja rakentamistapaohjein. Asiakirjaan lisätään myös tieto rautatiealuetta koskevasta rautatiesopimuksesta (22.9.1998). Kaavaselostuksen liitteen 5 lukua 6 täsmennetään työmaa-aikaisen aitaamisen

osalta vastaavasti, kuten tässä vastineessa on edellä kuvattu kaavaselostuksen lukua 6 koskevassa kohdassa.

Muutokset eivät edellytä kaavaehdotuksen uudelleen nähtäville asettamista.

4. Ympäristöministeriö

9.8.2016

Hannele Pokka, kansliapäällikkö

Jukka-Pekka Flander, ympäristöneuvos

Ympäristöministeriö on tutustunut Asemanrannan asemakaavaehdotuksesta saatavilla olevaan aineistoon ja viittaa aiemmin 3.11.2016 kaavaluonnoksesta antamaansa lausuntoon. Ministeriö keskittyy tässä – kuten luonnoksesta antamassaan lausunnossa – toimivaltansa puitteissa arvioimaan sitä, miten kaavaehdotuksessa on otettu huomioon – tai tulisi ottaa huomioon – Hämeenlinnan kaupungin hakemuksesta 10.1.2001 perustetun kansallisen kaupunkipuiston (YM:n päätös n:o 1 /5541/2000) rajaus, maankäyttö- ja rakennuslain (myöhemmin MRL) 68 §:n mukaiset erityisten arvojen säilyttämistavoitteet sekä Hämeenlinnan kaupungin laatimalla ja ympäristöministeriön 2003 hyväksymällä (YM 5/5741/2002) hoito- ja käyttösuunnitelmalla annetut määräykset (MRL 70 §). Suunnittelualueetta koskevat kaavalliset tavoitteet ja toimenpiteet on määritetty hoito- ja käyttösuunnitelman sivuilla 40-41.

Ympäristöministeriö on aiemmin luonnoksesta antamassaan lausunnossa todennut liikennetarkaisujen kohdentumisesta kansallisen kaupunkipuiston alueeseen seuraavaa: *”Hämeentien, Kiistalantien ja Possentien risteysalue, joka on alueen liikennejärjestelyiden kannalta keskeinen, sekä itse Kiistalantie, sijoittuvat kansallisen kaupunkipuiston päätöksen mukaiselle rajausalueelle. Koska kyseisillä alueilla ei sinällään ole tällä hetkellä MRL:n 68 §:ssä tarkoitettuja erityisiä arvoja, ympäristöministeriö on valmis – yhteistyössä Hämeenlinnan kaupungin kanssa – tutkimaan mahdollisuutta kansallisen kaupunkipuiston rajauksen supistamiseen Hämeentien, Kiistalantien ja Possentien risteysalueen ja Kiistalantien osalta. Kansallista kaupunkipuistoa voitaisiin vastaavasti laajentaa muualla – erityisesti Varikonniemen suunnalla, jossa mainitun lainkohdan mukaisia erityisiä arvoja on olemassa. Mahdollinen rajausmuutos, mikäli kaupunki katsoo sen tarkoituksenmukaiseksi, tulee tehdä maankäyttö- ja rakennuslain kansallisen kaupunkipuiston säännösten edellyttämällä tavalla”.*

Kaavaehdotuksessa esitetyt liikennejärjestelyt ja niiden toteuttamiseksi tarpeelliset aluevaraukset merkitsevät niin olennaista muutosta asema-aukion liikennemäärissä ja fyysisessä ilmeessä, että kyseinen alue syytä/perusteltua lakkauttaa ja kansallisen kaupunkipuiston rajausta tältä osin supistaa MRL 71 §:n mukaisesti edellyttäen että kansallista kaupunkipuistoa samassa yhteydessä laajennetaan Varikonniemen suunnassa. Asiaa on valmisteltu rinnan kaavavalmistelun kanssa kaupungin ja ministeriön virkahenkilöiden yhteistyönä. Kaavaehdotuksessa on päädytty hoito- ja käyttösuunnitelman määräyksen tavoitteen mukaisesti sekä mainitun yhteisvalmistelun pohjalta osoittamaan kansalliselle kaupunkipuistolle uusi rajaus (Ehdotus kansallisen kaupunkipuiston uudeksi rajaukseksi). Ministeriö pitää ehdotuksen mukaista menettelyä sinänsä hyvänä, mutta esittää, että kaavamerkintään lisätään erillinen, merkintää täydentävä ja selittävä määräys esim. seuraavasti: *”Rajaus on ohjeellinen. Rajaus*

muutetaan maankäyttö- ja rakennuslain 71 §:ään perustuen. Muuttamisprosessissa sovelletaan maankäyttö- ja rakennuslain 69 §:n menettelyä.” Määräys toisi merkinnälle joustoa, mutta samalla myös tarvittavaa sitovuutta siitä, että rajausmuutos aikanaan tehdään MRL:n säädösten edellyttämällä tavalla.

Ministeriö katsoi kaavaluonnoksesta antamassaan lausunnossa, että Varikonniemellä alueen aiemmasta käytöstä kertovat saha-ajan (siitä nimi Sahanniemi) ja armeijan varikon ajan (siitä nimi Varikonniemi) raunioiden säilyttäminen ja kehittäminen rauniopuistoelementteinä tulisi turvata sopivalla asemakaavamerkinnällä (esim. VL/s) ja sitä täydentävällä määräyksellä. Asemakaavaehdotuksessa Varikonniemen myöhemmistä vaiheista kertovat rauniot on osoitettu yksittäin merkinnällä srr, säilytettävä rakenne. Tämä merkintä tukee sinällään tavoitetta säilyttää muinaismuistoalueella myös alueen tuoreemmista käyttövaiheista kertovia ”muistumia”. Mikäli kyseistä merkintää halutaan käyttää esitetyllä tavalla, tulee varmistaa, että merkintätapaa ei uloteta rakentamisalueelle. Myöskään mahdollisesti osittain rakentamisen alle jääviä, puolustusvoimien varastojen perustuksia ei ministeriön mielestä ole tarpeen merkitä säilytettäväksi miltään osin. Ministeriö on jo aiemmin muussa yhteydessä esittänyt, että mainittuja ”muistumia” kehitettäisiin rauniopuiston osina. Nuorempien ”muistumien” säilyminen on sinällään ns. ”suojelun marginaalina” hyvä turvata kaavalla. Toisaalta niiden säilyttäminen, kehittäminen rauniopuiston osina kuten myös käyttöturvallisuus edellyttävät pitkällä aikavälillä toimenpiteitä. Tämän vuoksi ministeriö esittää, että srr-merkintää täydennetään omalla määräyksellä esim. seuraavasti: ”Rakenteisiin saa tehdä käyttöturvallisuuden sekä niiden uusiokäytön edellyttämiä muutos- ja korjaustöitä”.

Ministeriö totesi aiemmassa lausunnossaan paikoitusalueiden visuaalisten häiriöiden vähentämistarpeesta seuraavaa: ”Kansalliseen kaupunkipuistoon rajoittuvien paikoitusalueiden ja muiden liikennealueiden visuaalista häiriötä kaupunkipuiston suunnasta tulee vähentää sopivin keinoin esim. käyttäen – paikasta ja tilasta riippuen – joko istutettavia alueita tai pensasistutuksia. Myös laajat polkupyöräparkit voisi sijoittaa niin, että ne eivät estä radan suuntaisten kevyenliikenteen reittien luomista rautatieaseman alueelta Rantareitille. Nekin tulisi – soveltuvin osin – ja sulkematta tarpeellisia jalankulku- ja pyöräreittejä, rajata tai pilkkoa pensasaidoilla. Myös rautatieaseman eteläpuolinen paikoitusalue, jota kaavallaan laajennettavaksi, voitaisiin rajata rata- ja laituralueesta pensasaidalla samaan tapaan kuin hieman etelämpänä on tehty. Näin on menetelty hyvin tuloksin myös monissa arvoympäristöissä – mm. Uppsalan tuomiokirkon läheisyydessä.” Ministeriö toistaa aiemman näkemyksensä myös tässä ehdotusvaiheen lausunnossaan ja ehdottaa, että kaavassa osoitettaisiin yksilöidysti istutettavat alueen osat Asemakaavamerkinnät ja -määräykset -oppaan merkinnällä 134. Toinen vaihtoehto on, että mainitut, paikoitusalueiden visuaalisten häiriövaikutusten minimoimistavoitteet sekä kansalliseen kaupunkipuistoon jäävän asema-aukion osan (katuaukio/tori) visuaaliset tavoitteet – kansallisen kaupunkipuiston osana – kirjataan yleismääräyksiin.

Ministeriö kiinnittää myös huomiota siihen, että yleismääräyksissä todetaan osan kaava-alueesta sisältyvän valtakunnallisesti arvokkaaseen maisema-alueeseen (ma) ja valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön (sk), mutta sitä, että osa kaava-alueesta kuuluu kansalliseen kaupunkipuistoon, ei mainita. Ympäristöministeriö esittää, että kansallinen kaupunkipuisto sisällytettäisiin yleismääräysten kokonaisuuteen ja tässä yhteydessä annettaisiin yllä mainittujen tavoitteiden saavuttamiseksi tarpeelliset

määräykset omana pykälänään tai määräyskokonaisuuteen integroituina. Esimerkiksi pysäköintilaitos tulee isona massana rajautumaan asemarakennuksen ja historiallisten puistojen aluekokonaisuuteen, joka on osa kansallista kaupunkipuistoa. Ministeriö ehdottaa, että yleismääräysten 2 §:n ensimmäistä kohtaa täydennetään mm. tällä perusteella seuraavasti (*täydennysehdotukset kursivilla*): Valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön (sk) ja *kansallisen kaupunkipuiston* (mikäli määräykset integroidaan eikä anneta omana pykälänään) *alueilla* tai *niihin* rajautuvissa kortteleissa on uudisrakentamisen massoittelulla, materiaalivalinnoilla ja julkisivujen jäsentelyllä *sekä viherratkaisuilla* sopeutettava olemassa olevaan rakennuskantaan tai ympäristöön sopivaksi. Viherratkaisut voivat olla ”halpoja ja yksinkertaisia”. Esimerkiksi villiviinin käytöllä on Hämeenlinnassa sekä Mensan/Saarioisten teollisuusrakennusten julkisivuissa pitkä perinne. Ministeriö suosittaa, että tätä perinnettä jatkettaisiin ja että julkisivuratkaisuissa otettaisiin huomioon villiviinin istutus- ja käyttömahdollisuus julkisivujen pehmentäjänä ja uuden alueen integroimisessa ympäröiviin yleisiin puistoihin ja muihin viheralueisiin. Uuden asuinalueen ulkoinen vehreys korostaisi/viestisi osaltaan rautateitse tai aseman kautta saapuville Hämeenlinnan kaupungin yleisestä vehreydestä sekä kaupungin pitkästä historiasta puistojen kaupunkina.

Asemarakennuksesta etelään sijaitseva Pikkujärventie ja sen varren rakennukset sekä puistoakseli sijaitsevat kansallisessa kaupunkipuistossa ja muodostavat tärkeän ja elimellisen osan Suomen ensimmäisen sisämaaradan pääteaseman aluekokonaisuutta. Kaavaehdotuksessa Pikkujärventie on merkinnällä hk osoitettu hidaskaduksi ja puistoperspektiivin hiekkakujanne pp-merkinnällä jalankululle ja pyöräilylle varatuksi alueen osaksi. Lisäksi perspektiivin alkupäähän esitetään ajoyhteyttä (ajo). Ympäristöministeriön katsoo, että esitetty ratkaisu heikentää pitkällä tähtäimellä kyseisen alueen hoitoa ja kehittämistä kansallisen kaupunkipuiston osana. On myös suuri riski, että Pikkujärventiestä muodostuu vähitellen autoilla asemalle tulevien oikotie Viipurintien alitse ja liikennemäärät sillä lisääntyvät nykyisestä. Ratkaisu voi vaikeuttaa myös kevyenliikenteenratkaisujen kehittämistä etelän suuntaan, jonne kaupunki on voimakkaasti kasvamassa. Ministeriö pitää tärkeänä, että Viipurintien sillasta etelään säilyy mahdollisuus luoda vastaisuudessa radan myötäinen, suora ja nopea pyöräily-yhteys rautatieasemalle, jollaisena se parhaiten palvelisi arkipäivän työmaapyöräilyä ja ylipäättään pyöräilypainotteisuutta, mikä on yksi kaavan keskeisistä tavoitteista. Ehdotettu ratkaisu edellyttäisi lisäksi kevyenliikenteen yhteyden rakentamista puistoperspektiiviin, joka tällä hetkellä päättyy Viipurintien siltapenkereeseen ja portaisiin. Ympäristöministeriö pitää kansallisen kaupunkipuiston erityisten arvojen säilyttämisen ja hoitamisen (MRL 68 §) sekä arkipäivän pyöräilyn edistämisen kannalta parempana ratkaisua, jossa Pikkujärventie osoitetaan pp/ht-merkinnällä polkupyöräilylle varatuksi kaduksi/tieksi, jolla huoltoajo ja tontille ajo on sallittu. Puistoperspektiivi tulisi varata pelkästään kävelyyn/oleskeluun, mikä korostaisi puistoperspektiivin alkuperäistä luonnetta ”kävelimönä”. Ympäristöministeriö pitää ehdottamaansa ratkaisua kohtuullisena ja eheyttävän suunnittelun mukaisena, kun otetaan huomioon se, että ministeriö on vastaavasti ennakkoon ilmoittanut valmiutensa muuttaa kansallisen kaupunkipuiston rajausta siten, että liikennejärjestelyiden kannalta keskeiset avainalueet voidaan suunnitella tarkoituksenmukaisesti ja rajata pois kansallisesta kaupunkipuistosta.

Vastine:

Kansallisen kaupunkipuiston rajausmuutos viedään päätöksentekoon kaavatyön rinnalla ja muutos vahvistuu ympäristöministeriön päätöksellä vasta kaavan laadinnan jälkeen. Siksi on tarpeen lisätä kaavamääräykseen ympäristöministeriön lausunnossa ehdotettu rajauksen ohjeellisuutta ja muuttamisprosessia koskeva täydennys.

Varikon rakenteita ei ole osoitettu säilytettäväksi rakentamiseen tarkoitetuilla korttelialueilla. Kaavaehdotuksessa varikon perustuksia on esitetty säilytettäväksi myös uudisrakentamiseen tarkoitettujen korttelialueiden eteläpuolella lähempänä Vanajan rantaa. Merkintä poistetaan näiltä kahdelta perustukselta, jotka osittain jäävät rakentamisen alle korttelialueilla. Säilytettäviä rakenteita koskevaa kaavamääräystä tarkennetaan tai lisätään yleismääräyksiin, että rakenteisiin saa tehdä virkistyskäytön turvallisuuden, alueen hoidon ja rakenteiden uusiokäytön edellyttämiä korjaus- ja muutostöitä.

Paikoitusalueiden ml. pyöräpaikoitus rajaaminen istutuksin kirjataan kaavan yleismääräyksiin (2 § Korttelialueet). Rakentamistapaohjeessa on kohdassa "8. Pysäköinti" määrätty: "Rautatieympäristöön tai kansalliseen kaupunkipuistoon sijoittuvat tai rajautuvat pysäköintialueet on rajattava muista alueista istutuksin esim. leikatuilla pensasaidoilla." Tämä poistetaan, koska ohjeen korvaa kaavassa annettava yleismääräys. Pysäköintilaitosta koskevia yleismääräyksiä ja lähiympäristön suunnittelu- ja rakentamistapaohjetta tarkennetaan Museoviraston lausunnon perusteella.

Korttelialueita koskevaa yleismääräyksen 2 § ensimmäistä määräystä täydennetään ympäristöministeriön ehdotuksen mukaisesti: "Valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön (sk) ja kansallisen kaupunkipuiston alueilla tai näihin rajautuvissa kortteleissa on uudisrakentaminen ja alueiden käyttö sopeutettava olemassa olevaan rakennuskantaan tai ympäristöön sopivaksi rakennusten massoittelulla, materiaalivalinnoilla ja julkisivujen jäsentelyllä sekä viherrakentamisen ratkaisulla. Näille alueille sijoittuvat tai näihin rajautuvat pysäköintialueet on erotettava muista liikenne- ja virkistysalueista istutuksin."

Kaavan yleismääräysten alkuun lisätään määräys: "Osa kaava-alueesta kuuluu kansalliseen kaupunkipuistoon". Samaan yhteyteen lisätään myös maininta, että alueella noudatetaan Ympäristöministeriön vahvistamaa, voimassa olevaa hoito- ja käyttösuunnitelmaa.

Pikkujärventietä ei voida liikenteellisistä syistä muuttaa kevyen liikenteen kaduksi. Yhteyttä tarvitaan makasiinissa sijaitsevien toimistotilojen ja varastojen liikennöintiin, huoltoliikenteeseen ja liityntäpysäköintiliikenteeseen, koska liityntäpysäköintialueita on Viipurintien rautatiesillan molemmin puolin Pikkujärventien varressa. Osittain myös taksit kulkevat Pikkujärventien kautta. Erityisesti Asemanrannan alueen rakentamisen aikana on tärkeää, että Viipurintien sillan ali on mahdollista kulkea autolla, koska liityntäliikenteen väliaikaista pysäköintiä on mahdollista lisätä myös Viipurintien sillan eteläpuolisilla alueilla (sovittava maanomistajan kanssa). Pyöräily on mahdollistettu puiston hiekkakäytävällä myös siksi, että Pikkujärventien varteen on tarpeen sijoittaa kadunsuuntaista pysäköintiä (taskuun parkkeeraus) ja näin ollen pyöräily on turvallisempaa pysäköinnistä erillään. Pyöräily ajoradalla (hidaskadulla) on tästä huolimatta mahdollista. Katu on osoitettu hidaskaduksi, jotta sen ulkoasu ja ajonopeudet sovitetaan kansalliseen kaupunkipuistoon ja valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön.

Radansuuntaiset kevyen liikenteen yhteydet tulee olla mahdollisimman sujuvat, mutta olemassa oleva rakentaminen (tavara-asema), Keinusaari II asemakaavassa osoitettu liike- ja toimistorakentaminen, Kutalanjoki ja mahdollinen Paasikiventien jatke tulevat estämään radan suuntaisen suoran yhteyden etelään tai ainakin tekevät sen toteuttamisesta siltoineen kallista. Pikkujärventien päähän, Viipurintien sillan eteläpuolelle, on Keinusaari II asemakaavassa (lainvoim. 24.1.2013) kaavoitettu kortteli 49 liike- ja toimistorakennusten korttelialueeksi (K) VR Yhtymän omistuksessa olevalle maalle tavaratoimiston läheisyyteen. Kaavan mukaisella korttelialueella ei ole varauduttu kevyen liikenteen väylän toteuttamiseen radan varteen. Kevyen liikenteen yhteys kiertää Hilpi Kummilan tien kautta tämän korttelin ja yhteys jatkuu edelleen joko Hilpi Kummilan tietä tai Korentokadun ja Keinukadun kautta kohti Vanajantietä ja edelleen Kantolankatua Kantolaan. Kaavaselostusta täydennetään ja lisätään selostukseen laajempia kevyen liikenteen yhteyksiä havainnollistavia karttoja.

Kaavaan tehtävät muutokset eivät edellytä kaavaehdotuksen uudelleen nähtäville asettamista.

5. Liikennevirasto

29.6.2016

Päivi Nuutinen, johtaja, hankesuunnitteluosasto

Ville Vuokko, maankäytön asiantuntija, hankesuunnitteluosasto

Liikennevirasto on antanut lausunnon kaavaluonnoksesta 30.9.2015, joka on huomioitu kaavatyössä. Aiemman lausunnon lisäksi Liikennevirasto huomauttaa, että radan pohjoispuolella laajaa rautatiealuetta on mahdollista kaavassa kaventaa nykyiseen nähden ja alueen kunnossapitovastuita selkeyttää. Radan pohjoispuolelle rautatiealueen raja voidaan kaventaa nykyisen aidan kohdalle ja rajautumaan alikulkuun johtavaan katettuun kevyen liikenteen yhteyteen, siten että kaavakartalla osoitetut pyöräpysäköintialueen ja kevyen liikenteen yhteydet jäävät rautatiealueen ulkopuolelle.

Liikennevirastolla ei ole muuta huomautettavaa kaavahankkeesta. Maanteiden osalta lausunnon antaa toimivaltainen ELY-keskus.

Vastine:

Kaavaehdotusta muutetaan siten, että rata-aluetta pienennetään ja kevyen liikenteen yhteydet osoitetaan jalankululle ja polkupyöräilylle varatuksi kaduksi (pp). Muutokset eivät edellytä kaavaehdotuksen uudelleen nähtäville asettamista, koska muutokset eivät muuta ympäristöä, vaikka kaavamerkintä muuttuu.

6. Kanta-Hämeen pelastuslaitos

16.5.2016

Petri Talikka, pelastuspäällikkö

Hämeenlinnan kaupunki / maankäytön suunnittelu pyytää pelastusviranomaisen lausuntoa Asemanrannan asemakaavasta ja asemakaavamuutoksesta (työnro 2515). Tutustuttuani kaava-aineistoon totean, ettei pelastusviranomaisella ole huomautettavaa siihen.

Pelastusviranomaisen luonnosvaiheessa antama lausunto pelastusteitä koskien on huomioitu kaavaehdotuksessa ja rakentamistapaohjeissa.

Tämä lausunto perustuu Hämeenlinnan kaupungin maankäytön suunnittelun laatimaan ja 13.4.2016 päivättyyn asemakaavakarttaan ja siihen liittyvään selostukseen sekä rakentamistapaohjeisiin.

Vastine:

Koska pelastuslaitoksella ei ole huomautettavaa kaavaehdotuksesta, ei kaavaa tältä osin ole tarpeen muuttaa.

7. HS Vesi Oy

30.5.2016

Jarno Laine, suunnittelupäällikkö

HS-Vesi kiittää lausuntopyynnöstä ja lausuu seuraavaa:

Kaavaluonnoksen toteuttaminen vaatii alueella kulkevien HS-Veden runkojohtojen siirto/poistoa/uusimista. HS-Vesi on tehnyt yhteistyössä Hämeenlinnan kaupungin kanssa vesihuollon yleissuunnitelman alueesta. Tässä kaavaehdotuksessa on huomioitu yleissuunnitelman mukainen vesihuolto.

Ohessa verkostolajeittain tarkemmin:

Vesihuollon aluevaraukset

Kaavaehdotuksessa on huomioitu vesihuollon aluevaraukset

Muut aluevaraukset

Kaavaehdotuksessa on varattu merkinnällä ”ma” maanalainen tilavaraus. Merkinnällä varataan tunnelivaraus rautatieasemalta ko. kaavaehdotusalueen puolelle. HS-Veden kaavoittajalta saamien tietojen mukaan varausta ei luultavasti tulla koskaan käyttämään. Varautuminen mahdolliseen tunneliin on haastavaa, joten HS-Vesi ei tässä vaiheessa toteuta järjestelyitä, joita tunnelin rakentaminen edellyttäisi. Jälkeenpäin rakennettaessa tunnelin suunnittelussa tulee huomioida nykyisen vesihuollon korkeustasot.

Käyttövesi:

Alueelle tulee Possentieltä 200 mm vesijohtoyhteys, joka muodostaa kierto yhteyden pienempien (100 mm) putkien kautta Viipurintielle. Kyseisellä yhteydellä voidaan hoitaa ko. ehdotusalueen puhtaan veden jakelu. Alueen painetaso on +141 m, joka takaa alueen maantasolle n. 5,5, barin paineen. Normaaliin käyttöveteen alueella ei siis tarvita paineenkorotusta (korkeissa taloissa kuitenkin arvioitava tapauskohtaisesti).

Jätevesi:

Alueen jätevedet pumpataan eteenpäin Possentien jätevedenpumppaamo (P29) kautta. Kyseinen pumppaamo asettaa pakkopisteen viemärin rakennusten perustamistasolle, mikäli alueen viemärointi toteutetaan viettoviemärointinä.

Hulevesi:

Hulevesien hallinnan kokonaisvastuu kuuluu asemakaavoitetulla alueella Hämeenlinnan kaupungille.

Vanhojen alueelle jäävien rakennusten kuivatus on ilmeisesti hoitunut alueen avo-ojaverkoston kautta. Kaavoituksessa onkin huolehdittava myös ns. vanhoista kuivatustasoista. Aluetta rakennettaessa on varmistuttava siitä, että alueelle toteutetaan tarvittavat tulvareitit. HS-Vesi ei osallistu yksittäisten kiinteistöjen kuivatukseen pumppaamalla, vaan normaalin putkikuivatustason alapuolella olevien kiinteistöjen tulee pumpata perus- ja hulevetensä.

Yleinen palovesi:

Yleinen palovesi on toteutettu normaalilla palovesiasemalla/-asemilla. Kunnalla on alueellansa yleisen paloveden toimitusvelvollisuus, jonka käytännön toteuttamisesta kunta on tehnyt sopimuksen HS-Veden kanssa.

Kiinteistökohtainen sammutusvesi:

Kiinteistökohtaisten sprinklerien liittämistä HS-Veden vesijohtoon sovitaan tapauskohtaisesti erikseen.

Vastine:

Koska HS Vedellä ei ole kaavaehdotukseen huomautettavaa, ei kaavaehdotusta tältä osin ole tarpeen muuttaa.

8. Elenia Lämpö Oy

16.6.2016

Sami Rantio, verkostopäällikkö

Asemanseudun asemakaavamuutoksesta lausuntomme on:

- Kaavamuutokseen ei ole huomautettavaa ja alueen kiinteistöihin on mahdollista saada Elenia Lämmöltä alueelle optimoituja energiaratkaisuja.
- Mensanpuiston alueelle tilavaraus maa-alueesta (15m x 25 m) johon mahdollisesti voidaan sijoittaa maanalaisia rakenteita
 - o Tästä maa-alueesta pitäisi olla yhteys Vanajaveteen sekä putkelle tilavaraus (1,5 m leveä) Varikonniementielle. Varikonniementien läheisyydessä pitäisi olla tilavaraus (10m x 20 m) rakennukselle, johon voidaan liittää kaukolämpöyhteys. Tästä rakennuksesta putkille tilavaraus (2 metriä leveä) alueen taloille. Tilavaraus pitäisi olla katualueella.
- Alueen kaduille tilavaraus (2 metriä leveä) lämpö- ja jäähdytysverkoille

Suosittelaa alueen suunnittelun ja kehityksen toteutettavan energiaohjattuna kokonaisratkaisuna siten, että alueella hyödynnetään eri energialähteitä mahdollisuuksien mukaan, ja monipuolisesti koko aluetta parhaiten hyödyntävällä tavalla esimerkiksi:

- Kaukolämpö
- Lämpöpumppu / jäähdytys
- aurinkoenergia
- optimoidaan alueen energian tehokas jakelu ja käytön seuranta

Vastine:

Kaavaehdotukseen lisätään lausunnossa ehdotettu ohjeellinen tilavaraus maanalaisille rakenteille Mensanpuistoon Vanajan ja uusien korttelialueiden väliin yhdyskuntatekniikkaa ja energiahuoltoa varten. Lausunto on toimitettu tiedoksi infran suunnitteluun.

Muutokset eivät edellytä kaavaehdotuksen uudelleen nähtäville asettamista.

9. VR Yhtymä Oy, Kiinteistöyksikkö

20.5.2016

Janne Seeste, kiinteistökehityspäällikkö

Asemanrannan kaavaehdotuksessa rautatieaseman ympäristö on osoitettu erilaisilla kaavamerkinnöillä, jotka kuvaavat alueen nykyisiä käyttötarkoituksia sekä mahdollistavat toimintojen ja palvelujen kehityksen vanhoissa rakennuksissa. VR-Yhtymällä ei ole huomautettavaa asemanseudun kaavamerkintöihin.

Asema-aukio on kaavassa osoitettu katuaukioksi/toriksi. Aukion liikennesuunnittelua tulee jatkaa ja tarkentaa yhteistyössä VR-Yhtymän kanssa, jotta junaliikenteen matkustajat sekä asemarakennuksen tuleva käyttö huomioidaan tarvittavin osin.

Kaava-aineiston liitteessä 8 (Hämeenlinnan rautatieaseman ympäristön kehittäminen, Tarvekartoitus) on esitetty asioita, joita kaavan valmistumisen jälkeen tulee vielä suunnitella ja toteuttaa. Aseman ympäristöön osoitetut kehitystarpeet tulee suunnitella yhteistyössä VR-Yhtymän kanssa. Lisäksi tarvekartoituksessa sekä kaavaselostuksessa on esitetty kaava-alueen ulkopuolelta pysäköintialueita, joita voidaan hyödyntää liityntäpysäköintiin. Yksi esitetty alue on Rautatiesillan eteläpuolella ja rautatien länsipuolella sijaitseva VR-Yhtymän omistuksessa oleva maa-alue, joka on kaavoitettu liike- ja toimistorakentamiseen. VR-Yhtymä huomauttaa, että väliaikaisen pysäköinnin toteuttaminen alueelle on maanomistajan erillistä suostumusta vastaan mahdollista. Kaava-aineistoa tulee kuitenkin muokata siten, että pysäköinti esitetään selkeästi väliaikaisena, sillä alue tullaan kehittämään kaavan mukaiseen käyttötarkoitukseen myöhemmin.

Vastine:

Koska VR Yhtymällä ei ole kaavaehdotukseen huomautettavaa, ei kaavaehdotusta ole tältä osin tarpeen muuttaa. Asemakaavaselostuksen liitettä 8 muutetaan lausunnossa esitetyllä tavalla, jotta pysäköintimahdollisuuksien väliaikaisuus asemakaavoitetulla liike- ja toimistorakennusten korttelialueella käy selkeästi ilmi.

Ehdotusvaiheen muistutukset

1. Seppo Mäkinen

26.5.2016

1. Asemakaavaehdotuksessa ei ole lausunnoista huolimatta huomioitu liikenteen merkittävien vaikutusten arviointia (MRL 1§ ja 9§) riittävästi kaava-alueen ulkopuolelle (Sito Oy:n selvitys). Kevyt liikenne saapuu kaava-alueelle useaa reittiä, mukaan lukien aseman liityntäpysäköinti Rautatienkadun-Tuomelankadun risteyksessä ja Asemantaka/Hättilä alueen kaduilla. Kevyen liikenteen määriä ei ole liikenneselvityksessä ollenkaan huomioitu. Useassa lausunnossa on tähän merkittävään puutteeseen vaikutusten arvioinnista kiinnitetty huomiota, erityisesti kaava-alueen maksullisen pysäköinnin vaikutuksia kaava-alueen ulkopuolisille maksuttoman pysäköinnin alueille. Tämä kuormittaa mm. Asemantaka/Hättilän alueen asuinkatujen pysäköintiä ja kokemuksesta vaikeuttaa merkittävästi kiinteistöjen huoltoon liittyvien raskaiden ajoneuvojen operointia tai jopa estää ne.
2. Rautatienkadun-Tuomelankadun liityntäpysäköintialue on arkisin täynnä jo aamuisin klo 6:00 jälkeen ja Rautatienkadun pohjoispuolinen kadunreuna klo 7:00 jälkeen, koska pysäköinti on ilmaista. Tämä tarkoittaa, että autot eivät mahdu kohtaamaan toisiaan vastakkaisista suunnista pysäköityjen autojen kohdalla.
3. Asemakaavan liikenteen suunnitelmat Hämeentiellä ja erityisesti kevyen liikenteen linjaukset ovat pyöräilijöiden kannalta epätarkoituksenmukaiset. Pyöräilijät käyttävät lyhintä ja suorinta reittiä, harvemmin suunniteltua kiertoreittiä kulkiessaan kaupungin keskustaan. Suorat pyörätiereitit ovat tarpeellisia, erityisesti kaava-alueen autottomuussuunnitelmien perusteella. Kevyen liikenteen silta radan yli Tuomelankadun jatkona ja edelleen yli Vanajaveden olisi suositeltava ja kannatettava lisäys, kuitenkin pyörien nopeuksia rajoittaen ja moottoripolkupyörien liikennöinti estäen fyysisin estein.
4. Pikkujärventietä pitää kehittää kevyen liikenteen väylänä, yhteytenä Kantolan suuntaan. Radan vierusta on mm. pääkaupunkiseudulla todettu hyvin toimivaksi ja nopeaksi kevyen liikenteen väyläalueeksi.
5. Hämeenlinnan kaupunki on laiminlyönyt radan koillispuolisen kevyen liikenteen väylien alueen (asematunnelista Rautatienkadun-Tuomelankadun kulmaan ja Kuljettajantien-Sorsapolun kulmaukseen kiinteistösopimuksen (Hämeenlinnan kaupunki – Ratahallintokeskus) lainhuudon ja siten laiminlyönyt alueen kunnossapidon. Lisääntynyt kevyt liikenne vaatii väyliltä kunnollista hoitoa ja tilaajaviranomaiselta valvontaa. Viheralueilla esiintyy useita vieraslajeja, mm. jättibalsamia ja espanjansiruetanoita kunnossapidon laiminlyönnin johdosta.
6. Alueen omistussuhteet ja kunnossapitovastuut on tarpeen sopia kaavoituksen yhteydessä.
7. Asemakaavaehdotuksessa on liian suuria ja erityisesti liian korkeita massoja, kuten osa lausunnonantajista on tuonut esille. Rakennusmassojen on sopeuduttava

ympäröivään puustoon, virkistyskäyttöön ja erityisiin luontoarvoihin, osana kansallista kaupunkipuistoa.

8. Asemakaavaehdotus perustuu paljolti ns. HHT-akseliin. Ehdotuksessa ei ole huomioitu vähenevää ja harvenevaa junaliikennettä, jonka vähenemisestä monopoliasemassa oleva VR-konserni yksipuolisesti päättää. Tällä on suuri merkitys nyt tehdyn kaavaehdotuksen perusteluihin ja lähtötietoihin. Asemanranta ja myös Hämeenlinna koettaneen muuttuneiden liikenneyhteyksien jälkeen vähemmän houkuttelevaksi asuinalueeksi. Myös muut kaupungin johdon lausunnot, mm. SOTE-uudistuksesta ovat omiaan vähentämään kiinnostusta Hämeenlinnasta työ- ja asuinpaikkana, kun kyseessä on koulutetut ja osaavat ammattilaiset sekä karkottamaan nyt Hämeenlinnassa asuvia ammattilaisia parempien liikenneyhteyksien paikkakunnille.

Muistutuksena ja huomioiden yllä esitetyt, miten Hämeenlinnan kaupunki aikoo reagoida ja vastata tapahtuneisiin puutteellisuuksiin ja muutoksiin?

Vastine:

Kaavan liikenteellisten vaikutusten arviointia täydennetään Hätilän ja Asemantaustan osalta. Tarvittaessa pysäköintiä voidaan rajoittaa katujen varsilla liikenteenohjaussuunnitelmilla. Radan pohjoispuolisella alueella on tällä hetkellä asukkaiden pysäköintiä pääosin ilta- ja yöaikaan ja liityntäpysäköijien on mahdollista pysäköidä samoilla paikoilla päiväaikaan, niiltä osin kuin asukkailta on paikkoja vapaana. Tarvittaessa alueen kaduille on mahdollista asettaa pysäköintikieltoja ja pysäköinnin aikarajoituksia. Rautatienkadun pysäköidyt autot toimivat myös ajonopeuksia hidastavana tekijänä. Kaava-alueen aiheuttamat ja junamatkailusta aiheutuvat kävelijä- ja pyöräilijämäärät mahtuvat tavanomaisille kevyen liikenteen väylille, etenkin kun alueelta on useita vaihtoehtoisia reittejä eri suuntiin. Kaava-asiakirjoja on kävelyn ja pyöräilyn osalta täydennetty luonnosvaiheen lausuntojen perusteella.

Pyöräilyn pääreitti on tarkoitus johtaa alikululta Possentien kautta keskustaan, kuten kaava-asiakirjoista ilmenee. Lisäksi Hämeentien varren kevyen liikenteen väylä palvelee 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 vieraillevien 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 veturitallissa) 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.

Pikkujärventie on osoitettu kaavassa hidaskatuna, jonka varrelle voidaan toteuttaa nykytilanteen mukaisesti lyhytaikaiseen pysäköintiin tarkoitettua kadunvarsipysäköintiä. Näin ollen liikenneturvallisuuden näkökulmasta on parempi, että pyöräily ohjataan puistokäytävälle, josta reitti jatkuu Viipurintien sillan alitse Pikkujärventien laitaa Hilpi Kummilan tielle. Mikään ei kuitenkaan estä ajamista pyörällä myös Pikkujärventiellä. Pikkujärventietä on käsitelty laajemmin edellä ympäristöministeriön ehdotusvaiheen lausuntoon annetussa vastineessa.

Asemakaavatyön rinnalla käydään maankäyttösopimusneuvotteluja ja samalla keskustellaan myös kunnossapidosta. Nykyisen sopimuksen mukaan kaupunki vastaa kevyen liikenteen alikulun ja siihen liittyvien kevyen liikenteen väylien kunnossapidosta, Hämeentien katualueeseen kuuluvien kevyen liikenteen väylien kunnossapidosta sekä asema-aukion pysäköintialueesta ja katualueista. Asema-aukion ympärillä olevat jalankulku väylät ja puistot kuuluvat VR:n kunnossapitoalueisiin. Liikennevirasto (johon ent. Ratahallintokeskuskin kuuluu) on kaavaehdotuksesta annetussa lausunnossaan vaatinut rata-alueen supistamista radan itäpuolisten kevyen liikenteen reittien osalta ja kaavaehdotusta muutetaan tältä osin. Tehtävä muutos ei edellytä kaavaehdotuksen uudelleen nähtävälle asettamista.

Rakentamisen tehokkuus on perusteltua keskeisellä paikalla Suomen kasvukäytävän keskiössä, hyvien julkisen liikenteen yhteyksien ja keskustan palveluiden äärellä. Kaava-asiakirjoista ilmenee rakentamisen perustelut, kaavan toteuttamisen vaikutusten arvioinnit ja rakentamisen määrä on havainnollistettu kuvasovittein. Laadittujen selvitysten, karttamateriaalin ja kuvasovitteiden perusteella on arvioitu, että rakentaminen on sovitettavissa maisemaan, rakennettuun kulttuuriympäristöön, alueen virkistyskäyttöön ja luonnonympäristöön siten, ettei se ole olennaisesti ristiriidassa merkittävien arvojen kanssa. Myös Hämeen liitto on lausunnossaan todennut, että rautatieaseman valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön arvot, asemarakennusten arkkitehtuurin vaikuttavuus ja ympäristön historian läsnäolo eivät vaaranna keskustamaisen kaupunkirakenteen täydentyessä ja tiivistyessä rautatieaseman lähiympäristön ja Vanajaveden rannan välisellä alueella. Kansallisen kaupunkipuiston rajausta muutetaan kaavan rinnalla ja siitä on laadittu erillinen selostus, joka liitetään kaavaselostukseen. Siinä on käsitelty myös luontoarvoja ja virkistysarvoja. Kaavan vaikutusten arviointia ja kaavaselostuksen liitettä 5 täydennetään vielä monin paikoin ehdotusvaiheen palautteiden perusteella.

Kaavan laadinta ja sen 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 Suomen merkittävin työmarkkina-alue noin tunnin matkajalla. Asemanrannan ja muiden keskustan läheisten alueiden maankäytön tehostaminen on kaupungin näkökulmasta tehokkain keino taistella harvenevia junayhteyksiä vastaan/ tiheämpien junayhteyksien puolesta.

Kaavaehdotusta ei ole tarpeen muuttaa muistutuksen johdosta.

2. Jaakko Välimaa

Sirpa Rautiainen, Pekka Honkala, Timo Oinonen, Päivi Luppi,
Martti Lampila, Esa Kilpi, Aino Risto ja Paula Piitilainen
30.5.2016

Kaavaehdotuksen alue sijaitsee Hämeen linnan vastarannalla, Vanajaveden laaksossa ja Hämeenlinnan kansallisen kaupunkipuiston kainalossa. Kaava-alueeseen kuuluvat keskeiset osat rautatieaseman alueesta ja osia Varikonniemen muinaisjäännealueesta. Kaava rajoittuu muinaisjäännealueen pääkohteeseen. Kaikki mainitut ovat valtakunnallisesti arvokkaita alueita ja kokonaisuuksia. Kaavaehdotukseen sisältyvän rakennusoikeuden sovittaminen tähän tilaan on vaikea, paikoin ylivoimainen tehtävä.

Hämeenlinnan kaupungin keskeisenä tavoitteena kehitystyössään on tehdä se historiaansa arvostaen. Museoviraston lausunnon mukaan tässä kaavaehdotuksessa ei tavoitetta ole saavutettu, koska virasto katsoo ratkaisujen olevan ristiriidassa valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön ominaisluonteen kanssa. Ristiriita kulminoituu 8-10 -kerroksisiin rakennuksiin rautatieaseman alueella ja sen läheisyydessä. Ne muuttavat myös peruuttamattomasti näkymiä Hämeen linnasta katsottuna. Museovirasto pitää kaavaehdotusta maankäyttö- ja rakennuslain ja muinaismuistolain vastaisena sekä ylimitoitettuna.

Kaavan laatija nostaa vastineessaan kaavan synnyttämän uuden ympäristön sisäisen rakenteen näiden historiallisten arvojen edelle. Nykyinen pysäköintialue irrotetaan ympäristöstään ja sitä pidetään vapaasti käytettävänä hiekkakenttänä. Kaavan laatija ei myöskään ymmärrä, koska museoviraston lausunnossa ei vastineen tulkinnan mukaan varsinaisesti selviä, miten 8-10 -kerroksisten rakennusten näkyminen maisemassa heikentäisi tai uhkaisi linnan maisemaa tai maisema-arvojen säilymistä. Vastineen tulkinnat häivyttävät alueen maisemallisen merkityksen ja kertovat historiallisten ja maisemallisten arvojen väheksymisestä.

Me allekirjoittaneet esitämme, että kaavaehdotus palautetaan uudelleen valmisteltavaksi siinä olevien lain vastaisuuksien poistamiseksi.

Vastine:

Muistutuksessa mainitaan virheellisesti museoviraston ehdotusvaiheen lausunto, vaikka muistuttaja tarkoittanee luonnosvaiheen lausuntoa, sillä Museoviraston ehdotusvaiheen lausunto on saatu vasta 17.6.2016 muistutuksen jälkeen.

Museovirasto on myös ehdotusvaiheen lausunnossa huomauttanut 8-kerroksisen rakennuksen sijaintipaikasta asema-aukion reunalla. Rakennuksen siirtoa on pohdittu kaavatyön aikana, mutta päädytty siihen, että ehdotuksen mukainen ratkaisu on kaupunkikuvallisesti ja liikenteellisesti paras ratkaisu. Havainnekuvin on osoitettu, ettei 8-kerroksinen rakennus ole olennaisesti ristiriidassa valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön arvojen kanssa. Lisäksi Museoviraston ehdotusvaiheen lausunnossa on huomautuksia kaava-asiakirjoihin, joita täydennetään ja korjataan vielä ennen kaavan hyväksymiskäsittelyä. Valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön ja kansalliseen kaupunkipuistoon sijoittuvissa/rajautuvissa kortteleissa on rakentamistapaa erityisesti ohjattu kaavassa annetuin yleismääräyksiin. Lisäksi kaavan toteutusta ohjaa Lähiympäristön suunnittelu- ja rakentamistapaohje.

Kaavan toteuttamisen vaikutuksia linnan maisemaan on arvioitu kaavaselostuksen liitteessä 5. Kaavaselostuksen liitteessä 5 on analysoitu maisemalliset ja historialliset lähtökohdat ja edelleen arvioitu kaavan toteuttamisen vaikutuksia näihin. Asiakirjaa täydennetään vielä ennen kaavan hyväksymiskäsittelyä ehdotusvaiheen palautteen perusteella. Kaavaehdotusta laadittaessa kevään 2016 aikana on tehty myös lisää havainnekuvia maisemallisten vaikutusten arvioimiseksi. Havainnekuvien perusteella on arvioitu, ettei rakentaminen tule heikentämään linnan maisemaa ja että linnan ja Varikonniemen muinaisjäännösalueen yhteys säilyy edelleen tunnistettavana. Näitä on esitelty mm. Museovirastolle viranomaistyöneuvottelussa ennen kaavan nähtävälle asettamista ja muistutuksen jättäneille 3.8.2016 järjestetyssä keskustelutilaisuudessa.

Nykyinen pysäköintialue ei liity historiallisesti asemaympäristöön tai aseman toimintaan, eikä sillä siten ole näkyvissä säilytettäviä arvoja. Pysäköintialueelle sijoitettavassa rakentamisessa (pysäköintilaitos) on huomioitava, että rakentaminen sijoittuu valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön ja suunnitelmista edellytetään pyydettävän Museoviraston lausunto. Pysäköintilaitoksen rakentamistapaa ohjataan kaavassa annetuin yleismääräyksiin ja niitä tarkennetaan vielä ehdotusvaiheen palautteen perusteella.

Kaavaehdotusta ei ole tarpeen muuttaa muistutuksen johdosta.

3. Jaarlin Päiväkotikiinteistöt Oy

Markku Järvinen ja Sari Louhio-Järvinen

2.6.2016

Jaarlin Päiväkotikiinteistöt Oy on hakenut Asemanrannan uudella asemakaava-alueella sijaitsevaa P-merkinnällä varustettua tonttia (kortteli 55, tontti 12) uuden päiväkodin rakentamista varten (7.3.2016).

Päiväkodin toiminnan kannalta tontti on sijainniltaan hyvä (bussi- ja junaliikenneyhteydet, pysäköintitalo, muut palvelut), mutta esitämme kaavaehdotukseen muutamia muutoksia tontin toiminnallisuuden varmistamiseksi.

1. Rakennusoikeus

Haemme tontille lisää rakennusoikeutta.

Perustelu: Pienryhmäpedagogiikkaan perustuvan toimintatapamme mukaisesti yksikön minimikoko on 1200 k-m². Tämä mahdollistaa myös kustannustehokkaan toiminnan ja on myös väestönsuojavaatimuksen yläraja.

2. Rakennusala

Tontille on esitetty rakennusalueen raja. Pyydämme sen poistamista.

Perustelu: Toimintamme perustuu siihen, että jokaisella päiväkotiosastolla on oma pihansa. Jotta tämä olisi mahdollista, tulee rakentamisen sijoittua tontilla laajemmalle alueelle.

3. Paikoitus

LPA-4-paikoitusalueella on osoitettu paikoitusta myös tontilla 55/12. Toivomme päiväkodin käyttöön alueelta noin 20 paikkaa. Lisäksi Varikonniementien varressa tulisi olla saattoliikennepaikkoja päiväkodin tarpeisiin (10 min saattoliikenne). Kulku paikoitusalueelta päiväkotiin tulee olla turvallinen. Jalkakäytävä paikoitusalueen eteläpuolella mahdollistaa turvallisen kulun.

Perustelu: Päiväkodin runsaan liikenteen mahdollisimman hyvän ja turvallisen sujuvuuden huomioiminen jo suunnitteluvaiheessa.

4. Polkupyöräpaikat

Kaavassa on merkitty polkupyöräpaikoitusta Asemanpuistoon. Toivomme samaa mahdollisuutta polkupyörien paikoitukseen päiväkodin tarpeita varten Varikonniemen puistoon paikoitusalueen LPA-4 vieressä.

Perustelu: Tontin ahtaus, polkupyöräpaikoitus ei mahdu tontille. Polkupyöräpaikoitus on asiakasperheiden työmatkaliikenteen kannalta tärkeä.

Vastine:

Korttelissa 55 palvelurakennusten korttelialueen (P) rakennusoikeutta nostetaan 300 kerrosalaneliömetriä 1200 kerrosalaneliömetriin ja rakennusala muutetaan pihan puolella noin 4 m laajemmaksi, jotta rakennusoikeus on sovitettavissa rakennusalalle (sijoitettava ainakin osittain kahteen kerrokseen). Päiväkodin tontti on ahdas ja suunnittelussa tulee hakea kaupunkimaisia ratkaisuja. Tavoitteena on kompakti, urbaani kaksikerroksinen päiväkotirakennus, vaikka se on jonkin verran haasteellisempi suunnitella toiminnallisesti kuin yksitasoinen, paljon maapinta-alaa tarvitseva päiväkodin pohjaratkaisu. Pihatilaa on mahdollista jakaa myös pienemmillä varastorakennuksilla (pihaleluvarastot) ja istutuksilla.

Päiväkodin käyttöön ei voida osoittaa 20 autopaikkaa LPA-4 -alueelta, vaan alueelta on voitava osoittaa pysäköintipaikkoja myös korttelin asukkaille. Päiväkodilla on lisäksi mahdollisuus hankkia autopaikkoja pysäköintilaitoksesta. Saattoliikenne voi hyödyntää Varikonniementien varten toteutettavia, asiointiin tarkoitettuja lyhytaikaisia pysäköintipaikkoja. Pyöräpaikat tulee lähtökohtaisesti sijoittaa tontille. Myös pysäköintilaitokseen on ajateltu sijoitettavan pyöräpaikkoja, jotka ovat kaikkien käytettävissä. Asemakaava ei estä pyöräpaikkojen toteuttamista myöskään Varikonniemen lähivirkistysalueelle (VL), mutta sitä pidetään epätodennäköisenä. Kaavaehdotukseen tehtävät muutokset eivät edellytä kaavaehdotuksen uudelleen nähtäville asettamista.