

Engelinranta 1 asemakaavamuutos

Työ-nro 2556

Kaavaselostuksen liite 5

Kaavaproessin aikaiset palautteet ja vastineet niihin

Sisällys

Luonnosvaiheen palaute	2
Luonnosvaiheen lausunnot	2
1. Hämeen ELY-keskus	2
2. Museovirasto	2
3. HS Vesi Oy	3
4. Kanta-Hämeen pelastuslaitos	3
5. Elenia Lämpö Oy	4
6. Mielipide	5

Luonnosvaiheen palaute

Engelinranta 1 asemakaavamuutoksen luonnos oli kaupunkirakennelautakunnan käsiteltävänä kokouksessa 5.2.2019 § 172. Asemakaavaluonnos (pvm 30.1.2019) on ollut nähtävillä valmisteluvaiheen kuulemista varten 4.3. - 2.4.2019 välisen ajan. Engelinranta 1 kaavaluonnosta esiteltiin kaikille avoimessa tilaisuudessa Wetterillä 5.3.2019 klo 18-19:30. Nähtävilläolon aikana saatiin yksi mielipide. Lisäksi kaavaluonnoksesta pyydettiin lausunnot Hämeen ELY-keskukselta, Hämeen liitolta, Museovirastolta, Kanta-Hämeen pelastuslaitokselta, Elenia Lämpö Oy:ltä, Elenia Verkko Oy:ltä ja HS-Vesi Oy:ltä. Lausuntoja saatiin 4 kpl ja lisäksi Hämeen liitto ilmoitti, ettei kaavaluonnoksesta ole tarpeen antaa lausuntoa.

Engelinranta 1 luonnosvaiheen asukastilaisuus järjestettiin 5.3.2019 klo 18 alkaen Wetterillä. Paikalla oli kolme osallistujaa. Heistä kaksi suhtautuivat myönteisesti keskustan täydennysrakentamiseen. Yksi edusti Keskikaupungin asukasyhdistystä ja toi esille samoja teemoja liittyen Engelinrannan rakentamiseen / rakentamatta jättämiseen kuin, mitä on esitetty Engelinranta 1 osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta jätetyssä mielipiteessä ja linja-autoaseman asemakaavaehdotuksesta saadussa muistutuksessa.

Luonnosvaiheen lausunnot

1. Hämeen ELY-keskus

8.4.2019

Kirsti Nieminen, ylitarkastaja

Rauno Penttinen, alueidenkäytön asiantuntija

Asuinkorttelin sijainti vilkasliikenteisen Paasikiventien varrella asettaa haasteita suunnittelulle melun ja ilmanlaadun suhteen. Kaavaluonnoksessa haittoja on pyritty torjumaan monin määräyksin, jotka koskevat mm. asuntojen sijoittamista katutasoon, pääikkunoiden suuntaamista, parvekkeiden sijoittamista, lasittamista ja niiden korvaamista viherhuoneilla. Kaavaan liittyvä viitesuunnitelma osoittaa, että olisi mahdollista myös kokonaan kieltää asuntojen pääikkunoiden ja parvekkeiden suuntaaminen pohjoiseen Paasikivenkadulle. Melua, ilmanlaatua ja niiden haittojen huomioonottamista kaavassa olisi hyvä avata selostustekstissä laajemmin. Selostuksen kohdassa 5.2 annetaan rakennustapaa ja julkisivuja koskevia, velvoittavan sävyisiä ohjeita, joiden suhde kaavamääräyksiin jää epäselväksi.

Vastine:

Pääikkunoiden ja parvekkeiden kieltäminen johtaisi asuinrakennusten osalta muurimaiseen ilmeeseen, joka kaupungin keskustassa edustaisi huonoa kaupunkikuvaa. Selostuksen melua ja ilmanlaatua koskevaa osaa täydennetään ja tarkennetaan ehdotusvaiheessa.

2. Museovirasto

8.4.2019

Helena Taskinen, yli-intendentti

Kaija Kiiveri-Hakkarainen, intendentti

Kaava-aineistossa tulee olla arvio kaupunkikuvallisista vaikutuksista, etenkin siitä miten kaava-alueen kulman 12 –kerroksinen rakennus suhtautuu kaupungin horisonttiin. Muutoin Museovirastolla ei ole huomautettavaa kaava-aineistoon.

Vastine:

Rakennushankkeen kaupunkikuvallisia vaikutuksia arvioidaan laajemmin kaavan ehdotusvaiheessa ja ne lisätään kaavaselostukseen.

3. HS Vesi Oy

8.4.2019

Jarno Laine, suunnittelupäällikkö

Kaavamuutos on HS-Veden kannalta hyvä asia, koska muutosalueen maankäyttö tehostuu entisestään ja samalla paranee vesihuoltoverkostojen käyttötehokkuus.

HS-vesi on osallistunut Engelinrannan OYK:n yhteydessä tehtyihin hulevesien hallinnan ja vesihuollon yleissuunnitteluun. Kaavaluonnos on kuitenkin tarkentunut em. yleissuunnitelmien laatimisajankohdasta ja HS-vesi ehdottaakin, että yleissuunnitelmia (hulevesi, vesijohto ja jätevesi) tarkastetaan luonnosvaiheen yhteydessä vastaamaan nykyistä kokonaisuutta. Tällöin on helpompi ottaa myös kantaa jatkossa alueen kehittämiseen.

Alueen toteuttamisessa on huomioitava vesihuollon vaatima toteutusjärjestys. Erityisesti tämä pitää huomioida siinä, että alueen katurakenteet saneerataan siinä aikataulussa, että samalla voidaan saneerata/muuttaa vesihuolto vastaamaan uuden asemakaavan tarpeita. Lisäksi on huomioitava, että alueen hulevesien poisjohtaminen saattaa vaatia toimenpiteitä etupainotteisesti Uimarintien ja Vanajan välisellä alueella.

Vastine:

Alueen maankäyttösuunnitelmat voivat vielä muuttua merkittävästi, mutta yleissuunnitelmien tarkistus tulee huomioida alueen suunnitelmien edetessä. Vesihuollon vaatima toteutusjärjestys huomioidaan tarkemman suunnittelun yhteydessä.

4. Kanta-Hämeen pelastuslaitos

8.4.2019

Petri Talikka, pelastuspäällikkö

Tutustuttuani kaava-aineistoon totean pelastusviranomaisen lausuntona seuraavaa:

- Kortteli muodostaa umpikorttelimaisen rakenteen, jonka vuoksi pelastustoiminta sisäpihalla on haastavaa ja esim. puomitikasauton käyttö mahdotonta. Kortteliviitesuunnitelmassa on esitetty vaihtoehtoisia poistumisreittiratkaisuja tästä johtuen.

- Rakennuksen jokaiselta poistumisalueelta, jossa muutoin kuin tilapäisesti oleskelee tai työskentelee henkilöitä, on oltava vähintään YM:n asetuksen rakennusten paloturvallisuudesta (848/2017) mukainen lukumäärä toisistaan riippumattomia, erillisiä ja tarkoitukseen sopivia uloskäytäviä. Ratkaisut voivat olla em. asetuksen ja sen perustelumuistion mukaisia.

- Uloskäytävien tyypit ja sijoittumiset sekä mahdolliset muut palotekniset vaatimukset käsitellään tarkemmin rakennuslupavaiheessa.

Tänä lausunto perustuu Hämeenlinnan kaupungin kaavoituksen laatimaan ja 30.1.2019 päivättyyn asemakaavakarttaan ja sitä koskevaan Arkkitehtitoimisto Petri Rouhiainen Oy:n laatimaan kortteliviitesuunitelmaan.

Vastine:

Pelastusteistä ja pelastusauton nostopaikoista on pidettävä vielä rakennussuunnitteluvaiheessa neuvotteluja pelastuslaitoksen kanssa.

5. Elenia Lämpö Oy

-

Sami Rantio, verkostopäällikkö

Asemakaavan muutos, työ nro. 2556 Asemakaavamuutos Engelinranta 1 (kohde C1) lausuntomme on:

1. Hämeensaaren alueella kaukolämpöjohtoja menee tällä hetkellä Uimarintiellä, Hämeensaarentiellä ja Hämeensaarenkujalla. Alla kartta josta näkyy tarkemmin kaukolämpöjohdot.
 - a. Hämeensaarentien kaukolämpöjohto jää kokonaisuudessaan kaavamuutosalueelle.
 - b. Koko Hämeensaaren alueelle tulee kaukolämpö Paasikiventien ali.
2. Asemakaavamuutosalueen sisälle jääville kaduille on varattava kaukolämpöjohdoille rasitekäytävät palvelemaan alueelle tulevia kiinteistöjä.
3. Koko Engelinrannan alueen kaduille on varattava kaukolämpöjohdoille rasitekäytävät palvelemaan alueelle tulevia kiinteistöjä.
4. Kaukolämpöjohdon Paasikiventien alituskohdalle on varattava kaukolämpöjohdolle rasitekäytävä Engelinrannan kaavamuutoksessa.
5. Johtosiirroista on sovittava noin 8 kuukautta etukäteen ja siirrot toteutetaan 15.4 – 30.11 välisenä aikana.
6. kaukolämpö ja jäähdytyspalvelu tarjotaan alueelle a. jäähdytyspalvelussa pyritään hyödyntämään kaukolämpöverkkoa (hukkalämpö hyödynnettäisiin kaukolämpöverkkoon)
 - b. kaukolämpöverkon lisäksi varaudutaan alueelliseen kaukojäähdytysverkkoon
 - c. aurinkoenergian hyödynnettävyys osana jäähdytysratkaisua selvitetään

7. Elenia Lämpö voi lisäksi tarjota alueelliseen energianhallintaan älykkäitä palveluita.

Vastine:

Nykyiset ja tulevat kaukolämpöjohdot sijoittuvat katualueille ja ne huomioidaan infran suunnittelun yhteydessä. Katu- tai muilla yleisillä alueilla kulkevia johtoja ei yleensä merkitä kaavaan.

6. Mielipide

2.4.2019

Pentti Viljakainen, oikeustieteen maisteri, lupalakimies

KAUPUNGIN KEHITYKSEN TAUSTAA JA MUUTOKSET JA TAVOITTEET

Seuraavan sitaateissa olevan kirjoituksen on laatinut tekniikan lisensiaatti Jaakko Välimaa, joka on ollut ennen eläkkeelle jäämistään kaupungin palveluksessa 35 vuotta ja viimeksi vuosikausia yleiskaavapäällikkönä. Hän tuntee pitkältä ajalta erinomaisesti kaupungin ja sen maankäytön ja kaavoituksen.

"MITÄ NYT HÄMEENLINNA?

MENNEEN KEHITYKSEN KAARI

Hämeenlinna on vanha historiallinen hallintokaupunki, joka myöhemmin teollistui ja sitten muuttui palveluvaltaiseksi keskukseksi. Kaupunki on pitkään ollut Hämeen läänin pääkaupunki. Hallinnollinen asema on nostanut kaupungin asukasluvuaan korkeammalle kaupunkien joukossa ja siihen on liittynyt monia myönteisiä heijastusvaikutuksia. Hallinto on merkinnyt myös vakaita työpaikkoja. Muutos tähän vakaaseen kehitykseen alkoi 1990-luvun loppupuolella, kun tilanne näytti jopa paremmalta. Lääninhallintoa uudistettiin ja Hämeenlinna nimitettiin uuden Etelä-Suomen läänin päätoimipaikaksi, jolloin myös Helsinki tuli osaksi Hämeenlinna-keskeistä hallintoaluetta. Tämän "menestyksen" sisällä muhi kuitenkin uusi muutos. Lääninhallinto lakkautettiin v. 2010 ja siihen liittynyt väliportaan hallinto muodostettiin uudelleen. Järjestelyissä Hämeenlinnan asema heikkeni ja se menetti osan hallinnossa olleista työpaikoistaan. Lisäksi kaupungin ainoa yliopistotasoinen oppilaitos siirrettiin Tampereelle v. 2012 ja sotilaslääni lakkautettiin v. 2014. Tilalle siirrettiin muita valtion työpaikkoja, mutta ne olivat erityyppisiä kuin vanhat eivätkä ehkä vastanneet menetyksiä.

VYÖHYKKEESTÄKÖ APUA

Suomen aluerakenne perustuu kaupungeista ja niiden vaikutusalueista syntyvistä kokonaisuuksista. Järjestelmässä Hämeenlinna on Kanta-Hämeen keskus. Rinnalle on 1980-luvulta hahmoteltu epävirallista käsitettä Helsinki-Hämeenlinna-Tampere -vyöhyke, jolle merkittävä osa Suomessa tapahtuvasta kasvusta ja kehityksestä kanavoituisi. Kanta-Häme ja Hämeenlinna ovat olleet keskeisiä toimijoita ajatusrakennelman synnyttämisessä. Mutta miten on käymässä?

Väylät ovat tärkeitä liikenteelle ja niiden varten sijoittuu erilaisia toimintoja. Mutta epäselvää on, voidaanko niiden varaan rakentaa tulevaa kaupunkikehitystä. Luvut kertovat muuta. Suuret keskukset kasvavat ja pienet sinnittelevät entisellään ja niiden asukasluvut alenevat. Eikä Hämeenlinna kuulu suurten joukkoon. Väylätavoitteetkin muuttuvat ja monet paikkakunnat saattavat jäädä sivuun. Kehitys on tapahtunut pitkän ajan kuluessa. Kun Hämeenlinnan asukasluku kasvoi, kasvoivat suuret kaupungit enemmän. Tämä jäi huomaamatta. Vasta nyt, kun asukasluvun kasvu on täällä pysähtynyt, asia alkaa valjeta.

MITEN TULKITA MUUTOSTA JA ASENNOITUA SIIHEN

Näyttää siltä, että kehityskuvan muuttumiseen haetaan ratkaisua vanhasta; takaisin kasvu-uralle. Keinona tähän ovat investoinnit asuntoihin, pysäköintiin ja julkisiin sekä yksityisiin palveluihin. Investoinnit keskitetään keskustaan ja sen tuntumaan. Poikkeuksena on jätti-investointi etäämmälle uuteen sairaalaan vanhan sairaalan viereen. Vanhat rakenteet puretaan riippumatta niiden käyttöarvosta. Ovatko nämä keinot tepsiviä? Asuntojen ylitarjontaa ei ole mahdollista kauaa harjoittaa. Ylisuuret kaavavaraukset jäävät vuosikymmeniksi kummittelemaan ja keskeneräisyys venyy pitkäksi. Ylikorkean rakentamisen kaupunkikuvalliset ongelmat ovat pysyviä. Pysäköintilaitokset ja kalliit palveluinvestoinnit rasittavat kuntataloutta ja voivat johtaa jopa maakunnan hajoamiseen. Ollaanko Hämeenlinnassa nyt tilanteessa, jossa vallitseva todellisuus pitäisi realistisesti tiedostaa ja ottaa vastaisen kehityksen ohjenuoraksi? Sosiologiassa on ajatteli joita, joiden mukaan tällainen uudelleen arviointi uhkaa kaupungin eliitin itsekunnioitusta ja ylpeyttä. Kestää pitkään ennen kuin alentunut status ymmärretään ja uuden kuvan kehittyminen alkaa ja uusia mielekkäitä päämääriä aletaan etsiä. Ennen sitä kokeillaan äärimmäisiä keinoja. Ne voivat olla epärealistisia, irrationaalisia, jopa pelkän mielikuvituksen tuotteita, joilla tilanne vältettäisiin. Ovatko Hämeenlinnan suunnitelmat, toriparkki, ykköskortteli ja uusi keskussairaala tällaisia?

Hämeenlinna on vanha ja historiallisesti arvokas kaupunki, edelleen. Se on kaupungin ominaispiirre ja voimavara. 1900-luvun puolivälistä muutaman vuosikymmenen ajan kaupungin kulttuurihistoriallisia arvoja on heikennetty kehityksen nimissä purkamalla arvokkaita rakennuksia ja kokonaisia kortteleita. 1900-luvun lopun suvantovaiheen jälkeen on käynnistynyt nyt eletävä aika, jossa uusien alueitten käyttöön otto sekä rakennusoikeuksien ja kerroslukujen kasvattaminen ovat suunnittelutavoitteiden keskiössä, vaikka erityistä tarvetta pyrkimyksille ei ole. Hämeenlinnan pitää olla kaupunki, joka erottuu muiden joukosta hyvää ympäristöä vaalivana ja miellyttävänä asuinpaikkana. On tunnettava paikalliset olot ja arvioitava tulevaisuuden tarpeet todenmukaisesti. Pulmat sovitetaan avoimissa suunnittelutapahtumissa yhteistyössä asukkaiden ja muiden osallisten kanssa. Näin ilmapiiri vapautuu ja tulevaisuus alkaa näyttää valoisalta."

KAUPUNGIN VIRALLINEN ILMOITUS JA OAS:N JA TIEDOTTAMISEN KERKITYS

Kaupunki julkaisi virallisen ilmoituksen Kaupunkiuutisissa 2.3.2019 Otsikko oli:

KAAVOITUS/ENGELINRANTA 1. ASEMAKAAVAN MUUTOS. Saman ilmoituksen 4. kappaleessa kaupunki ilmoittaa "Asemakaavamuutosta esitellään..." Myös kaupungin laatimassa OAS on otsikoitu "2556 Engelinranta 1 asemakaavan muutos". Tosin myöhemmin OASissa kaupunki kirjoittaa, että kyseessä on suunnitelma. Vahvistaako tuo kaupungin virallinen ilmoitus ja OAS;n otsikointi kaupungin todellista asennetta, että kaupungin osoittama kaavasunnitelma toteutetaan sanoivatpa kaupunkilaiset mitä hyvänsä.

Jotkut kaupungin edustajat ovat näin sanoneetkin todisteellisesti ja selväsanaisesti, "osallisten ja muiden kaupunkilaisten kaikista mielipiteistä huolimatta kaava toteutetaan kaikissa tapauksissa". Myös toiset kaupungin edustajat ovat ilmoittaneet saman kannan epäsuorasti ja monisanaisemmin.

Lienee pakko kysyä, onko nyt käsillä olevassa asiassa lain määräämällä OASdla ja tiedottamisvelvollisuudella kaupungin todellisuudessa mitään merkitystä, koska kaupunki on luovuttanut yksinoikeudella alueen suunnittelu-oikeudet kaupungin ulkopuoliselle organisaatiolle ja julkisuudessa olleiden tietojen mukaan tämän uuden organisaation kaavoitussuunnitelmat ja maankäyttösuunnitelmat ovat täysin toisenlaiset kuin nyt esillä oleva kaavoitussuunnitelma.

Kaupungin asennetta kaupungin asukkaisiin kuvaa hyvin myöskin se, että yllättäen kesken Erannan kaavamuutosprosessin kaupunki antoi sopimuksella maaliskuussa 2019 jollekin yhteenliittymälle yksinoikeuden suunnitella E-ranta kokonaan uudelleen tuon

yhteenliittymän tarpeisiin. Kaupunki ei ole informoinut sopimuksesta millään tavalla alueen osallisia ja naapureita. Jälleen on kysyttävä, mikä merkitys OAS:n osallisten mielipiteen ilmaisulla on esillä olevasta suunnitelmasta, koska kaupunki on julkisuudessa olleiden tietojen mukaan sitoutunut tuon ryhmän yksinoikeuteen suunnitella E-ranta mieleisekseen ja että kaupunki on julkisuudessa olleiden tietojen mukaan sitoutunut rahoittamaan suunnitelman toteuttamista n 60 miljoonalla eurolla.

Onko tämän lakisääteisen mielenilmauksen laatimisella mitään todellista merkitystä, koska kaupunki on sitoutunut antamaan tuolle yhteenliittymälle yksinoikeuden suunnitella E-ranta aivan toisenlaiseksi kuin mistä nyt mielipidettä annetaan. Väistämättä kaupunki tietoisesti teettää osallisilla tarpeetonta työtä ja siitä aiheutuvia turhia kustannuksia. Kaupungin tulee korvata tahallaan aiheuttamansa turhat kustannukset, ja maksaa tämän mielipiteen valmistamisesta aiheutuneet kustannukset yhdistykselle myöhemmin esitettävän laskun mukaan.

2556 ENGELINRANATA 1 ASEMAKAAVAN MUUTOS

OSALLISTUMIS- JA ARVIOINTISUUNNITELMA

30.1.2019

OAS:n 1. sivun alareunassa kaupunki kysyy "miksi kaava laaditaan". OAS:sta ei kuitenkaan löydy seikkaperäistä vastausta kaupungin itse esittämään kysymykseen. Yhdistys tahtoo saada vastauksen tuhon kaupungin asettamaan kysymykseen. Kun yhdistyksen edustaja kysyi keväällä 2018 tuon saman kysymyksen, vastasi kaupunki, että

kun tuon alueen omistama yksityinen maanomistaja vaatii tuollaista kaavoitusta, kaupunki on pakotettu sellaisen laatimaan.

Kun yhdistyksen edustaja ilmoitti, että tuon alueen omistaja ei ole yksityinen maanomistaja vaan viimekädessä Suomen valtio Senaatin kautta. Joko tahallisesti tai tahattomuuttaan kaupungin edustaja julkisessa tilaisuudessa jopa kalvon avulla, ilmoitti, että kyseessä olisi Senaatti - kiinteistöt Oy. Paneutumatta tässä vaiheessa asiaan yksityiskohtaisemmin, yhdistys toteaa, että alueen omistajan statuksella on suuri merkitys.

Myöhemmin kaupunki on myöntänyt, että kyseessä on todellakin Suomen valtion Senaatti eli Suomen valtion liikelaitos. Kun kaupunki päivitti tammikuussa 2019 OAS:aa, se korjasi sinne, että kyseessä on todellakin Suomen valtion Senaatti.

Edelleen yhdistyksen on uudistettava kysymys, miksi kaava laaditaan?

Ainakaan Suomen valtion Senaatti ei voi pakottaa kaupunkia laatimaan kaupungin suunnittelemaa kaavaa. Kaupungilla on lakiin perustuva kaavoitusmonopoli.

OAS:N SIVU 3

Sivun kolmannessa kappaleessa kaupunki mainitsee keskustan tärkeimmiksi uudisalueeksi Erannan, Asemarannan ja Keinusaaren. Keskustan kehittämisen tavoitteena kaupunki tahtoo laajentaa elävää keskustaa E-rantaan, Verkatehtaalle ja Asemanrantaan.

Kysymys: miksi kaupunki ei mainitse tässä yhteydessä lainkaan Ykköskorttelia?

Onko kaupungilla tiedossaan jälleen joku salainen taho, joka tahtoo myös verovaroilla muovata ykköskorttelin mieleisekseen?

Samassa kappaleessa mainitaan E-rantaan rakennettavaksi vuoteen 2035 mennessä noin 2 400 - 2 600 asukkaalle uudet asunnot. Tuollainen visio pitää tarpeettomana ja ilmeisen epärealistisena poistaa ja korvata se lausumalla: "Että kaupunki myötävaikuttaa kaavoittamalla asuinrakentamista sen mukaan kuin on tarvetta uusille asunnoille."

Useimmat asuntojen rakentamismäärien asiantuntijat varoittavat vakavasti kaupunkia ajautumasta yllirakentamiskuplaan.

Esimerkiksi HäSa 6.12.2018 sivu B 10, vuoden lyseolaiseksi valittu Vuokratuura Oy:n toimitusjohtaja, arvostettu asiantuntija Timo Metsola kehottaa Hämeenlinnaa painamaan kerrostalorakentamisessaan nopeasti jarrua ja hän varoittaa aloittamasta uusien kerrostalojen rakentamista. Samoin Kiinteistölehti 2/2019 sivulla 9 kirjoittaa, että Kotkassa,

Porissa, Hämeenlinnassa ja Kouvolassa pitkäksi aikaa tyhjäksi jäävien vuokra-asuntojen määrä on kasvanut. Myös eräs kaupungin johtava virkamies ja valtuutettu uskalsi julkisesti ilmoittaa, että asuntoja tulisi rakentaa vain tarpeen mukaan ja nyt ei ole tarvetta, eikä ole heti näkyvissä tarvetta asuntorakentamiselle. HäSa 9.2.2019 sivu A 6, Kanta-Häme sijoittui elinkinopolitiikassaan pahnanhajonnan pohjimmaisiksi valtakunnallisissa kuntakyselyssä. Saman sivun alaosassa kaupunki toteaa, että alueella ei ole löytynyt merkittäviä luontokohteita tai -arvoja. Vaikka kaupunki ei ole arvioinut alueelta löytyneitä luontokohteita tai -arvoja merkittävinä, osallisten on tärkeää tietää, millaisia luontokohteita tai -arvoja alueelta on löytynyt, kun niitä selvitetään ja tutkitaan. Suunnittelualueen naapureina on Eteläkadun ja Paasikiventien välissä myös kuusi vanhaa ja arvokasta Villa-tyyppistä puurakenteista taloa, jotka ovat pääosin yritys- ja asuntokäytössä. Kaupunki on jo aikaisemmin itse päättänyt, että näille taloille on turvattava arvokas ympäristö.

Kysymys: Säilyykö näiden arvokkaisten talojen tavoiteltu ympäristö, jos kaupunki kaavoittaa niitä vastapäätä noin 35 metrin päähän muurimaisen valoa ja tuulta läpäisemättömän ja ehkä jopa yli 40 metriä korkean massiivisen talon.

Näiden puutalojen arvokkuuteen ja viihtyvyyteen ja terveellisyyskuuluu, että niiltä on esteettömät näkymät puistomaiseen Vanajaveteen. Jos nyt esillä oleva kaupungin suunnitelma tai uuden yhteenliittymän suunnitelma toteutuu altistuvat puutalojen asukkaat niin voimakkaalle liikennesaasteille, että vaatii aivan erityisiä suojatoimenpiteitä ihmisten asumisen ja yritystoiminnan jatkuvuuden turvaamiseksi. Jos kaupungin suunnitelmat toteutuvat jäävät puurakennukset ihmisineen ja yrityksineen kokonaisuudessaan Paasikiventiellä syntyvän pahimman mahdollisen liikennesaasteen sisään.

Villojen säilyttäminen arvokkaina ja suojeltavina rakennuksina edellyttää niiden arvon mukaista puisto-ympäristöä, joka alkaa heti Paasikiventieltä. Hämeensaari ja E-rannan puisto-osat Paasikiventien puukujanteet sekä keskustan eteläosan vanhat Villat sopivat erinomaisesti osaksi Hämeenlinnan kansallista kaupunkipuistoa, joka näin ulottuisi myös keskustan eteläpuolelle ja loisi edellytykset puiston laajentamiselle keskustasta etelään. Kun kaupunki ensimmäisen kerran puuhasi E-rannan rakentamista, noin 1 300 kaupunkilaista vaatii allekirjoittamallaan adressilla E-rantaa puistoksi.

OAS SIVU 4 - SELVITYKSET

1. kappaleessa kaupunki kertoo, että linja-autoaseman asemakaavaehdotusta laadittaessa on samalla tehty ilmanlaatuselvitys myös laajemmin Paasikiventien aluetta.

Kaupunki on ostanut 6.4.2018 valmistuneen ilmanlaatuselvityksen tamperelaiselta Enwin -nimiseltä konsulttiyritykseltä. Selvityksen etukannen mukaan kyseessä on "LINJA-AUTOASEMAN KORTTELI - ILMANLAATUSELVITYS (KAAVA 2545)

Vastoin kaupungin luomaa mielikuvaa, kaupunki ei ole tosiasiaa tehnyt itse, eikä se ole teettänyt millään konsulttifirmalla ilmanlaatuselvitystä "2556 ENGELINRANTA 1 ASEMAKAAVA" -suunnitelmasta.

Kaavas suunnitelmat 2545 ja 2556 poikkeavat merkittävästi toisistaan., esimerkiksi Villat Eteläkadun ja Paasikiventien välissä. Kaavas suunnitelman 2556 yhteydessä on ehdottomasti tehtävä ilmanlaatuselvitys, koska kaupunki tahtoo tehdä Paasikiventien ja Eteläkadun väliin katukuilun, jonka seurauksena vellovat liikennesaasteet saastuttavat kokonaisuudessaan em. Villat ja suurelta osin niitä vastapäätä olevat kerrostalot Eteläkadulla.

Envvin kirjoittaa linja-autoasemaa koskevassa selvityksensä tiivistelmässä s. 1:

"Hämeenlinnassa on suunnitteilla asemakaavan muutos Paasikiventien varressa sijaitsevalle linja-autoaseman tontille (kaava 2545)". Edelleen tiivistelmän mukaan selvitetään

Paasikiventien ilmanlaatua ilman laatua n. 540 metrin matkalta valtatie 3:lta

kaavamuutosalueeseen. Envvin ei edes väitä, että se olisi laatinut ilmanlaatuselvitystä kaavalle 2556:lle, vaikka se onkin kirjannut mallinnustietoja valtatie 3:lta linja-autoasemalle.

Tiivistelmässä Envvin on arvioinut vuonna 2015 Paasikiventiellä ajoneuvojen

vuorokausimääräksi 15 800 ja että tuo määrä kasvaa vuoteen 2040 mennessä 56 %:lla eli silloin määrä olisi Envvinin mukaan 24 700.

Yhdistys laski helmikuussa 2019 kahtena arkipäivänä ajoneuvomäärät kerran aamupäivällä 15 minuutin jaksossa ja sama iltapäivällä kahtena eri viikkona. Laskenta tehtiin silmähavainnoin Paasikiventien sillä kohtaa, johon kaupunki suunnittelee Senaatille jättirakennusta. Laskennassa huomioitiin tuolla kohtaa myös Paasikiventietä ylittävä liikenne. Yhdistyksen laskennan perusteella ajoneuvoja oli 18 500 vuorokaudessa. Valtatie 3:n vuorokausiliikenne arvioitiin 25 000 ajoneuvoksi. Paasikiventie joutuu kantamaan vuorokaudessa n. 43 500 ajoneuvon tuottaman saasteen. Valtatie 3:n saastevaikutus luonnollisesti laimenee mitä kauemmaksi Paasikiventietä valtatie 3:sta edetään. Kun selvitetään ilmanlaatua nyt esillä olevan kaavas suunnitelman 2556, on huomioitava myös valtatie 3:n liikenteen vaikutus.

Tiivistelmässään Envvin toteaa myös, että Paasikiventien eteläpuolella PM 10 vrk-ohjearvo ylittyy (107 - 111 % ohjearvosta) E-rannan kerrostalojen kohdalla. Tuon perusteella voitaneen arvioida, että suunnitellun Senaatin jättirakennuksen kohdalla ylitykset olisivat todella suuria ja ihmisten terveyttä vaarantavia etenkin kun huomioidaan vielä, että tuohon kohtaan vaikuttaa saastetta lisäävästi myös valtatie 3:n liikenne. Envvin kirjoittaa kainosti, että ilmanlaatuvaikutukset eivät estä suunnittelualueen (kaavas.

2545) rakentamista, vaikka heti jatkaa, että ensimmäiseen kerrokseen ei saisikaan rakentaa asuntoja ja että piha-alueet (lasten leikkipaikat) tulisi rakentaa kerrostalojen kattotasoille.

Sivulla 5 Envvin kirjoittaa, että ulkoilman hiukkaspitoisuudet ovat yksi ilman epäpuhtauspitoisuuksista, joilla on merkitystä paitsi ihmisten viihtyvyyteen (karkeimmat hiukkaset) myös terveyteen (pienemmät hiukkaset). Edelleen Envvin selvitys jatkaa, että pienhiukkasten osalta täysin haitatonta kynnyspitoisuutta ei ole voitu osoittaa ja että tutkimukset ovat osoittaneet, että ihmisten kuolleisuus korreloi kaupunki-ilman pienhiukkaspitoisuuksien kanssa. Envvin kehottaa suodattamaan linja-autoaseman rakennusten tuloilman.

Kaupungin asennetta ilmastoasioihin kuvaa valitettavan hyvin Sitran tilaama ja 12.10.2018 julkaisema Deloitten tekemä tutkimus Suomen 50 suurimman kaupungin ilmastotavoitteista ja -toimenpiteistä. Kaupunki jäi tuossa joukossa 8 huonoimman kaupungin joukkoon.

Tutkimuksen sivulla 78 selvitetään Hämeenlinnan tilanne seuraavasti:

- kaupungilla ei ole ilmastostrategiaa
- kaupungilla ei ole alueellista ilmastostrategiaa
- kaupungilla ei ole hiilineutraalisuustavoitetta
- kaupungin päästötavoitteen kunnianhimon taso on punaisella
- kaupungin toimenpiteiden kunnianhimon taso on punaisella.

Kun yhdistys tapasi 3.12.2018 kaupungin edustajia ja esitteli heille em. tutkimusta, kaupunki piti tutkimuksen tuloksia lähinnä valeinformaationa todeten, että tulokset kaupungin osalta ovat väärä. Kaupunki perusteli kantaansa sillä, että tutkijat ovat kyselleet vääriltä ihmisiltä ja että asia korjaantuu yhden kuukauden kuluessa. Tammikuussa 2019 kaupunki ilmoitti järjestävänsä tilaisuuden hiilineutraalisuudesta.

Kaupunki voi tahtoessaan rakentaa E-rantaan yhdistyksen ehdottaman monikäyttöisen hiilinielupuiston Paasikiventiestä Vanajan rantaa. Puisto vähentäisi oleellisesti liikennepäästöjä ja edistäisi ruutukaava-alueen asukkaiden terveyttä. Samalla puistosta tulisi myös erinomainen vetovoimatekijä, kun se rakennetaan oikealla tavalla. Kaupunki tiedetään vaahteroiden kaupunkina ja Hattelmala on kuuluisa pähkinäpensaistaan. Kun tuohon vielä lisätään kirsikkapuut, kaupungilla Suomen upein puisto kirsikkakukkajuhlineen ja sadonkorjuujuhlineen - kirsikat ja pähkinät.

Kysymys: Miksi kaupunki tahtoo rakentaa asuntotaloja alueelle, joka on ihmisille vaarallinen?

E-ranta 1 kaavasuunnitelman (2556) liite 1

Sivulla 5 kaupunki ilmoittaa, että leikki- ja oleskelualueet sijoitetaan rakennuksen katolle. Kysymys: onko lasten oikeuksien mukaista ja terveellistä sijoittaa lapset kanaverkkoihin (kaupungin edustajan käyttämä sana) katolle?

Sivulla kuusi kaupunki kieltää asuntojen sijoittamisen katutasoon. Miksi? Ilmeisesti ilmansaaste- ja melusyistä kaupunki ei salli asuntoja katutasoon. Edelleen ilmanlaadusta johtuen parvekkeita ei saa rakentaa Paasikivenkadun puolelle kuin kolmannesta kerroksesta ylöspäin.

Edelleen kaupunki, sivu 7, sallii sijoittaa katoille leikki- ja oleskelutiloja.

Sama kysymys kuin edellä linja-autoaseman kohdalla: Miksi kaupunki sallii rakentaa asumiseen tarkoitettun talon ihmisille vaaralliselle alueella ja jopa tuottaa (katukuilu) rakentamalla vielä lisää saastetta?

Kaupungin määräyksen (sivu 7) mukaan rakennusten raittiin ilman otto tulee sijoittaa mahdollisimman korkealle maan pinnasta, mieluiten rakennusten kattotasolle ja mahdollisimman etäälle vilkkaista liikenneväylistä. Tällä määräyksellä kaupunki myöntää, että alue on alueen ihmisten ja erityisesti Villojen asukkaille ja yritysten asiakkaille todella vaarallinen kuten myös Eteläkadun kerrostalojen ihmisille. Kaupungin rakentamasta katukuilusta johtuen Villat ovat käytännössä koko ajan täysin liikennesaasteiden sisällä. Edelleen on perusteltua syytä esittää kaupungille kysymys: Miksi rakentaa asuintalo ihmisille vaaralliselle alueelle?

OAS:n SIVU 6 YLEISMÄÄRÄYKSET

Kaupunki kirjoittaa: "Alueiden toteuttamisessa tulee varmistaa viihtyisä, turvallinen ja esteettisesti laadukas ympäristö niin autoilijan, pyöräilijän kuin jalankulkijan näkökulmasta."

Kysymys: "Onko kaupunki harkiten huonosta, ihmisille vaarallisesta, ilman laadusta johtuen jättänyt edellä olevasta lausumastaan pois MRL:n määräämän terveellisyyden vaatimuksen ja tavalliset asukkaat.

Ruutukaava-alueella asuu paljon ihmisiä, joilla ei ole autoa ja polkupyörällä ei kyetä ajamaan ja käveleminen ilman rollaattoria on hankalaa.

Seuraavassa kappaleessa kaupunki määrää, että rakentamisella ei saa syntyä haitallista yhdyskuntakehitystä. Kaupunki ei kuitenkaan millään tavalla selosta millaista haitallista yhdyskuntakehitystä kaupunki tarkoittaa. Kaupunki ei myöskään esitä minkäänlaisia keinoja ja toimenpiteitä, millä tavalla tuollainen haitallinen kehitys estettäisiin. Kaupungin huoli on varmasti aiheellinen.

ILMANSAASTEIDEN TERVEYSRISKIT TEIDEN JA KATUJEN VARSILTA - HSY:N JULKAISUJA 2/2015

Kun kaupunki ei ole itse tehnyt, eikä teettänyt ilmanlaatututkimusta kaavasuunnitelmastaan 2556:sta, yhdistys esittää, että kaupunki käynnistää kohteesta ilmanlaatututkimuksen ja asettaa sen seurantaan työryhmän, jossa on mukana myös vähintään yksi yhdistyksen edustaja. Tutkimuksen tekemiseen saa hyvää ohjetta otsikossa mainitusta HSY:n tutkimuksesta 2/2015.

Tuon tutkimuksen esipuheessa kirjoitetaan seuraavaa: "Ilmansaasteiden, erityisesti ulkoilman pienhiukkasten on todettu aiheuttavan merkittäviä terveyshaittoja ja lisäävän kuolleisuutta. Suomessa pienhiukkasten on arvioitu aiheuttavan noin 1800 ennenaikaista kuolemaa vuosittain, vaikka täällä ilmanlaatu on melko hyvä. Tärkeimpiä pienhiukkasten paikallisia lähteitä ovat liikenne ja puun pienpoltto."

Kaupungin linja-autoaseman kaavoituksen ilmanlaatua selvittämään palkanneen Envvin selvityksessä on selvästi viitattu siihen suuntaan, että Paasikiventien ilmanlaatu on huono ja molempien pienhiukkasten määrä on suuri.

HSY:n tutkimuksen tiivistelmässä s. 4 todetaan, "Ulkoilman epäpuhtaudet ovat merkittävä kansanterveydellinen haittatekijä. Liikenne on yksi tärkeimmistä epäpuhtauksien päästölähteistä, ja ilmansaasteille altistuminen onkin suurta erityisesti vilkkaasti

liikennöityjen teiden läheisyydessä".

Kaavoitussuunnitelman 2556 kohdalla on todella suuri päästömäärä Paasikiventiellä vuorokautisesta 18500 autosta ja valtatie 3:lta 25 000 autosta. Tilannetta pahentaa todella radikaalisti vielä se, että jos kaupungin suunnitelmat toteutetaan, syntyy Paasikiventien ja Villojen ja niiden takana olevien kerrostalojen väliin katukuilu, jossa suuret epäpuhtaudet vellovat koko ajan. Käytännössä Villat asukkaineen ja asiakkaineen elävät koko ajan sellaisessa ilmansaasteessa, että heille on siitä varmasti kaikkein pahimmat terveysriskit aina äkkikuolemiin saakka. Sama koskee myös Villojen takana olevien kerrostalojen asukkaita ainakin 4-5 kerrokseen saakka.

Katukuilu muodostuu kaavas suunnitelman mukaan Paasikiventie eteläpuolelle mahdollisesti jopa n. 42 metriä korkean kerrostalon ja Paasikiventien vieressä olevien Villojen ja Eteläkadun n. 24 metriä korkeiden talojen välisestä tilasta. Eteläkadun kerrostaloilta on suunnitellulle Senaatin talolle n 64 metriä ja Villoilta n. 35 metriä.

Tilannetta pahentaa edelleen radikaalisti myös se, että suunnitelman mukaan Senaatin kerrostalokolossi estää tehokkaasti raikkaan ilman saannin Vanavedeltä ilmansaasteiden neutralisoimiseen ja asukkaitten hengittämiseen. Kun tarkastellaan kaupungin koko ruutukaavan asukkaitten terveellisen ja raikkaan hengitysilman saantia Vanavedeltä, ruutukaavan Linnan puoleinen osa saa raikasta ja terveellistä ilmaa Vanavedeltä, mutta nyt kaupunki tahtoo estää ruutukaavan eteläpuolen ihmisiltä raikkaan ja terveellisen hengitysilman rakentamalla tehokkaat esteet sekä linja-autoasemalle että E-rantaan Kysymys: "Miksi kaupunki tahtoo kaavoituksella vaarantaa keskikaupungin asukkaitten terveyden aina äkkikuolemiin saakka."

HSY:n tutkimuksen tiivistelmässä kirjoitetaan: "Arvioinnin tulokset osoittavat, että vilkkaasti liikennöidyn tien läheisyydessä asuminen lisää huomattavasti ilmansaasteille altistumista sekä tästä aiheutuvaa terveysriskiä, oli kyseessä sitten katukuilu tai avoin tieympäristö. HSY:n mukaan katukuiluissa terveyshaitat voivat suurentua moninkertaisiksi avoimeen tieympäristöön verrattuna."

HSY:n tutkimuksessa todetaan s. 9, että HSY ja Terveiden ja hyvinvoinnin laitoksen määrittelemien ilmanlaatu vyöhykkeiden avulla pyritään vähentämään pienhiukkasten ja muiden liikenteen päästöjen terveyshaittoja. Ilmanlaatu vyöhykkeiden tavoitteena on taata terveellinen ja turvallinen elinympäristö (MRL 5 §).

HSY:n mukaan minimi- ja suositusetaisyydet määrittelevät vyöhykkeet, joita lähemmäksi ei suositella asutusta tai herkkiä kohteita. Ilmansaasteille herkkiä ihmisryhmiä ovat:

- sepelvaltimotautia sairastavat,
- sydämen vajaatoiminnasta kärsivät,
- astmaatiko ja
- keuhkohtaumatautia sairastavat,
- lapset ja
- iäkkäät.

Esimerkiksi 40 000 ajoneuvon arki vuorokaudessa syntyneiden päästöjen herkin kohteen suositusetaisyys on HSY:n ja THL:n mukaan 160 metriä.

Kaavoitussuunnitelman 2556:n alueella naapureina asuvat ihmiset lukeutuvat lähes kaikki em. herkkiin ihmisryhmiin, jolloin kaupungin suunnittelema katukuilu tuottaman moninkertaisen liikennepäästö ei saisi olla ainakaan suosituksen 160 metriä lähempänä. Kun kyseessä on moninkertaisen saastemäärän tuottama katukuilu, tulisi suojaetaisyyden olla vähintään 350 - 500 metriä. Villat ovat kokonaan ja koko ajan Paasikiventien liikennepäästöjen sisällä. Myös Eteläkadunkin kerrostalot ovat Paasikiventiestä ainoastaan n. 32 metrin etäisyydellä. HSY toteaa sivulla 11, että saastevaikutukset ovat kaikki vakavia terveyshaittoja, joiden määrällinen arvioiminen on mahdollista olemassa olevan riittävän luotettavan epidemiologisen annosvastetiedon ansiosta. Esimerkiksi kun katukuilun leveyden ollessa 40 metriä ja liikenteen nopeuden ollessa 50 km/h ja ajoneuvojen arkivuorokausimäärä ollessa 40 000, lisääntyvät riskilisät:

ennenaikaiset kuolemat 5 %
 keuhkosityövän ilmaantuminen 14 %
 sepelvaltimotautikohtaukset 10 %
 lasten keuhkokuumeetapaukset 113 %.

Paasikiventien ja moottoritien tuottama liikenteen tuottama saaste saattaa olla selvästi enemmän kuin em. SHY:n tutkimus osoittaa. Edellä sekä Envvinin että HSY:n selvitysten lisäksi keskikaupungin asukkaitten tärkeä tarve on saada hengitettäväksi riittävästi Vanajavedeltä raikasta ilmaa. Ruutukaavan pohjoispuoli saa sitä hyvin mutta eteläpuolen ilman saannin kaupunki tahtoo estää valoa ja ilmaa läpäisemättömillä rakennuksilla sekä linja-autoasemalla että E-rannassa., muodostamalla vielä lisäksi E-rantaan monikertaisen saastemäärän tuottaman katukuilun. Kysymys: "Miksi kaupunki tahtoo keskikaupungin asukkaitten lisääntyvistä todella vakavista terveysriskeistä piittaamatta tietoisesti rakentaa keskikaupunkia sen asukkaitten terveyden vaarantaen".

JOHTOPÄÄTÖKSET

1.
Koska kaupunki kantaa vastuuta keskikaupungin asukkaitten terveydestä ja turvallisuudesta ja viihtyisyydestä, kaupunki keskeyttää välittömästi kaavamuutosprosessit sekä linja-autoasemalla että E-rannassa.
2.
Kaupunki purkaa välittömästi E-rannan yksinoikeuteen perustuvan suunnittelusopimuksen.
3.
Kaupunki käynnistää heti Eteläkadun varrella olevien kerrostalojen asukkaitten ja Villojen asukkaitten ja asiakkaitten terveystutkimukset.
4.
Kaupunki käynnistää heti perusteelliset tutkimukset Paasikiventien ja valtatie 3:n liikennepäästöistä ja liikennemelusta ja niiden aiheuttamista terveysriskeistä.
5.
Kaupunki käynnistää heti kaavoituksen puiston rakentamiseksi E-rantaan ja käynnistää kansallisen kaupunkipuiston laajentamisen koko E-rantaan ja aina Virvelinrantaan saakka.
6.
Kaupunki käynnistää edellä olevien tutkimusten tulosten selvittyä avoimen keskustelun asukkaitten kanssa, miten keskustaa kehitetään niin että keskikaupungista tulee asukkaitten kannalta terveellinen ja turvallinen ja viihtyisä.
7.
Kansallinen kaupunkipuisto tulee laajentaa käsittämään koko E-ranta Paasikiventiestä Vanajaveden ja siitä edelleen ainakin Virvelinrantaa.
Kun tästä edellä kirjoitetusta mielipiteestä on mahdollisesti jäänyt joitakin asioita käsittelemättä, se ei tarkoita ja sitä ei voi tulkita siten, että yhdistys olisi joistakin asioista luopunut.

Hämeenlinnan kaupunki on sen asukkaat!

Vastine:

Suunniteltu hanke on voimassa olevan oikeusvaikutteisen kantakaupungin yleiskaavan 2035 mukainen ratkaisu. Kyseisen yleiskaava on hyväksytty kaupunginvaltuustossa ja se on saanut lainvoiman 29.9.2018, lukuun ottamatta valituksen alaista Äikälässä sijaitsevaa maanlajitusalueen (E-1) aluevarausta. Hämeenlinnan kantakaupungin osayleiskaava määrittelee kantakaupungin yhdyskuntarakenteen ja maankäytön tavoitteet periaatteellisella tasolla 2030-luvulle. Siinä

Engelinranta on osoitettu keskustatoimintojen alueeksi erilaisilla painotuksilla asumiseen, liike- tai toimistorakentamiseen sekä muille palvelutoiminnoille. Engelinrannan rantavyöhyke on varattu virkistysalueeksi, jossa kulkee rantaa pitkin kevyen liikenteen yhteys. Kaavamuutoksen kohteena olevan alueen suunnittelu asumispainotteisesti perustuu em. yleiskaavassa osoitettuun ratkaisuun. Yleiskaavan selostuksessa Engelinranta on mainittu yhtenä keskeisimmistä uudisrakentamisen alueista keskustassa.

Kaupunki on päivittämässä keskustavisiota, jonka ajallinen määränpää on myös vuosi 2035. Keskustavisiio on laadittu keskustan kehittämisen strategiseksi linjaukseksi, joka huomioidaan kantakaupungin yleiskaavan päivityksessä ja kaavoitus-, investointi- ja suunnitteluohjelmia laadittaessa. Keskustavisiio on tulevaisuuden suunnannäyttävä. Se toteuttaa mm. elinvoimaisen asumiskaupungin strategista tavoitetta ja edistää keskustan vetovoimaisuutta. Keskustan kaupunkiympäristön viihtyisyyttä kehitetään erityisesti kävelyä ja pyöräilyä painottaen. Ajoneuvoliikennettä ohjataan entistä enemmän keskustan kehille. Pysäköintiratkaisun tulee palvella kaikkia käyttäjäryhmiä; työssä käyviä, keskustassa asioivia, asukkaita ja liityntäpysäköintiä. Vision tavoitteena on mahdollistaa 4 000 uuden asukkaan ja noin 1 100 – 1 600 uuden työpaikan sijoittumisen keskustaan vuoteen 2035 mennessä. Engelinrannan osalta visiossa todetaan, että sitä kehitetään asumisen ja liike- sekä palvelutoiminnan alueen lisäksi keskustan aktiivisena virkistysalueena.

Edellä kerrotun perusteella Engelinranta 1 asemakaavan muutos, jossa on uutta asumista noin 20 000 kerrosneliömetriä, on siis kaupungin tavoitteiden mukainen suunnitelma, joka toteuttaa sekä kantakaupungin oikeusvaikutteista yleiskaavaa että ehdotusvaiheessa olevaa keskustavisiota. Hämeensaaren eteläosaan toteutuu virkistysalue kaikkien kaupunkilaisten käyttöön. Alueelle laaditaan myöhemmin asemakaavan muutos perustuen em. yleiskaavaan ja keskustavisioon.

Kaavamuutoksen kohteena olevan alueen luontoarvoista voidaan todeta, että olevien kiinteistöjen piha-alueet ovat pääasiassa asfalttipintaisia. Niillä on joitakin pieniä rakennettuja nurmikkoalueita ja muutamia puita. Katujen varsilla on jonkin verran puustutuksia. Kokonaisuudessaan alue on rakennettua ympäristöä, jolla ei ole luonto- tai muita ympäristöarvoja. Engelinrannan yleiskaavan selostuksessa ja sen liite 3:ssa on tietoja ko. alueen luontoarvoista, jotka sijoittuvat pääosin alueen länsiosiin ja aivan rannan eteläosassa (ks. valmistuneet kaavat/Engelinrannan yleiskaava).

Erilaisia strategisia päämääriä ja tavoitteita tehdään käytettävissä olevien resurssien mukaan. Hämeenlinnan kaupungilla ei ole erillistä ilmastostrategiaa, mutta se on käynnistänyt hiilineutraali Hämeenlinna-toimeenpano-ohjelman valmistelun kaupunginhallituksen päätöksellä 21.1.2019 § 5. Nykyisessä kaupungin strategiassa resurssiviisas kaupunki tarkoittaa mm. kestävästä liikennettä (kävely, pyöräily, joukkoliikenne), vaihtoehtoisten polttoaineiden käytön lisäämistä, kiinteistöjen terveellisyyttä ja turvallisuutta ja tehokasta käyttöä. Tällä tavoitellaan hiilidioksidipäästöjen vähenemistä. Engelinranta 1 asemakaavan muutos edistää nimenomaan kestävästä liikkumista ja mahdollistaa toimivan ekoarjen palveluiden ja joukkoliikennedyhteyksien äärellä. Aiemmin on laadittu mm. kestävästä kehityksen toimenpideohjelma ja energiansäästöstrategia.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman (OAS) tarkoitus on antaa alustavia lähtötietoja suunniteltavasta kaavahankkeesta, vuorovaikutuksesta ja kaavaprosessin etenemisestä. Hanke voi muuttua suunnittelun edetessä, jolloin kyseistä OAS voidaan päivittää, korjata tai täydentää tarvittavilta osin. Tarkennuksena voidaan todeta, että Engelinrannan alueelle Hämeensaareen on tavoitteena saada asuinalue noin 2500 uudelle asukkaalle. Toteutuminen riippuu mm. Hämeenlinnan väestömäärän kehityksestä ja taloudellisesta suhdannevaihtelusta. Kaikkia nyt viritteillä olevia keskustahankkeita ei ole OAS mainittu: hankkeet ja niiden aikataulut muuttuvat aika ajoin. Keskustavisiiossa on mainittu useimmat tiedossa olevat hankkeet.

Keskusta-alueella oleviin asuntoihin kohdistuu monesti muita asuinalueita enemmän liikenteestä johtuvia melu- ja ilmanlaadullisia päästöjä. Enwin Oy:n laatimassa ilmanlaatuatyössä (2018) selvitettiin linja-autoaseman lisäksi myös Paasikiventien varren ilmanlaatua n. 540 metrin matkalta valtatie 3:lta kaavamuutosalueeseen. Työssä annettiin suosituksia ilmanlaadun ja ihmisten epäpuhtauksille altistumisen näkökulmasta. Selvityksen mukaan Ilmanlaadun ohje tai raja-arvot eivät ylity nykyliikenteellä suunnittelualueella. Vuoden 2040 ennusteen mukaan Paasikiventien eteläpuolella PM10 vrk-ohjearvo ylittyy (107- 111 % ohjearvosta) uusien Engelinrannan kerrostalojen kohdalla. Muiden epäpuhtauksien, PM2.5 ja NO2 vuorokausipitoisuudet jäävät selvästi alle ilmanlaadun ohjearvojen vuonna 2040. Selvityksessä on arvioitu, että ajoneuvojen kehitys ja tulevaisuuden liikennepolitiikan linjaukset ennakoivat myös pieneneviä typenoksidipäästöjä. Päästövähennä ei ole suoraan verrannollinen ulkoilman pitoisuuksiin, koska typenoksidien ilmakemia vaikuttaa muodostuviin typpidioksidipitoisuuksiin. Ennustemallien mukaan typpidioksidipitoisuudet kuitenkin laskevat suunnittelualueella huolimatta Paasikiventien liikennelisäyksestä. Enwinin selvityksessä on todettu, että Engelinrannan Paasikiventien varteen (540 m) suunniteltujen talojen osalta ainakin ensimmäinen kerros tulisi olla talojen varasto- ym. yleistiloja. Myös korttelisuunnitelmissa olisi hyvä tarkastella mahdollisuuksia suojaisempiin sisäpihoihin, jos talojen sisäpihoille sijoitetaan mm. leikkipaikkoja. Tällöin Paasikiventien epäpuhtaudet, erityisesti katupöly, ei pääsisi erillisten talojen välistä sisäpihoille. Edellä mainitut asiat on huomioitu Engelinranta 1 suunnitelmassa siten, että asuntoja ei olla sijoittamassa ensimmäiseen kerrokseen, lasitettuja parvekkeita sijoitetaan Paasikiventien puolella vasta kolmannesta kerroksesta lähtien ja asunnot sijoitetaan niin, että niiden pääikkunat avautuvat ainakin liikennemelulta suojaisaan suuntaan tai melusuojatulle ja tuuletettavalle parvekkeelle. Kaavassa on määräys, että raittiin ilman otto tulee sijoittaa mahdollisimman korkealle ja mahdollisimman etäälle tiealueesta, jotta ilman epäpuhtauksien siirtyminen sisätiloihin voidaan estää. Lisäksi kyseessä on umpikortteliratkaisu, jolloin mm. katupöly ei pääse sisäpihalle. Rakennuslupavaiheessa tulee esittää mm. asuinkerrostalojen rakenneratkaisut siitä, miten toteutetaan em. vaatimukset melu- ja ilmanlaatuasioissa sekä esitettävä meluntorjuntasuunnitelma.