



ASEMAKAAVAN SELOSTUS 28.2.2019

2545 Linja-autoaseman kortteli
dnro HML/1326/10.02.03.01/2017

Asemakaava:

4. kaup.osa, Keskusta

Kortteli 14, tontit 1-4 sekä tori- ja katualueet

Vireilletulo	9.1.2017
Kaupunkirakennelautakunta	28.11.2017
Kaupunkirakennelautakunta	21.8.2018
Kaupunkirakennelautakunta	12.3.2019
Kaupunginhallitus	25.11.2019
Kaupunginvaltuusto	9.12.2019

SISÄLLYSLUETTELO

1. PERUS- JA TUNNISTETIEDOT	4
1.1 TUNNISTETIEDOT	4
1.2 KAAVA-ALUEEN SIJAINTI	5
1.3 KAAVAN TARKOITUS	5
2. TIIVISTELMÄ	6
2.1 KAAVAPROSESSIN VAIHEET	6
2.2 ASEMAKAAVA	7
3. LÄHTÖKOHDAT	8
3.1 SELVITYS SUUNNITTELUALUEEN OLOISTA	8
3.1.1 Alueen yleiskuvaus	8
3.1.2 Luonnonympäristö	9
3.1.3 Maaperä, kallioperä ja hulevedet	9
3.1.4 Rakennettu ympäristö ja maisema	12
3.1.5 Virkistys ja reitit tms.	18
3.1.6 Tekninen huolto	18
3.1.7 Maanomistus	19
3.1.8 Liikenne	19
3.2 SUUNNITTELUTILANNE	26
3.2.1 Kaava-alueetta koskevat suunnitelmat	26
3.2.2 Muut suunnitelmat, päätökset ja selvitykset	29
4. ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET	31
4.1 ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN TARVE JA KÄYNNISTÄMINEN	31
4.2 OSALLISTUMINEN JA YHTEISTYÖ	31
4.2.1 Osalliset	31
4.2.2 Vireilletulo	31
4.2.3 Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettelyt	32
4.2.4 Viranomaisyhteistyö	33
4.3 ASEMAKAAVAN TAVOITTEET	34
4.3.1 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet	34
4.3.2 Prosessin aikana syntyneet tavoitteet, tavoitteiden tarkentuminen	39
4.4 ASEMAKAAVARATKAISUN VAIHTOEHDOT JA NIIDEN KESKEISET VAIKUTUKSET	43
4.4.1 Tontinluovutuskilpailun vaiheen II ehdotukset	44
4.4.2 Linja-autoaseman liikennejärjestelyiden vaihtoehdot	48
5. ASEMAKAAVAN KUVAUS	54
5.1 KAAVAN RAKENNE	54
5.2 MITOITUS	54
5.3 ALUEVARAUKSET	55
5.4 KAAVAN VAIKUTUKSET	57
5.4.1 Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen	57
5.4.2 Vaikutukset liikenteeseen	58
5.4.3 Vaikutukset kaupunkikuvaan ja maisemaan	61
5.4.4 Vaikutukset virkistykseen	64
5.4.5 Sosiaaliset vaikutukset ja ihmisten elinolot	64
5.4.6 Taloudelliset vaikutukset	65
5.4.7 Vaikutukset luontoon	66
5.4.8 Muut vaikutukset	66
5.5 KAAVAMERKINNÄT JA MÄÄRÄYKSET	67
5.6 NIMISTÖ	67
6. ASEMAKAAVAN TOTEUTUS	68

LIITTEET

1. Pienennös kaavakartasta, merkinnät ja määräykset
2. Asemakaavan seurantalomake
3. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS)
4. Palaute ja vastineet
5. A) Tieliikennemeluselvitys, Promethor Oy 26.3.2018 ja
B) Piha-alueiden meluntorjunnan lisäselvitys, Promethor Oy 10.8.2018
6. Ilmanlaatuselvitys, Enwin Oy, 6.4.2018
7. Lähiympäristön suunnittelu- ja rakentamistapaohje, RTO-2545

MUUT KAAVAAN LIITTYVÄT ASIAKIRJAT

1. Paasikiventien uuden linjauksen yleissuunnitelma, 2017
2. Linja-autoasema ja Paasikiventien siirto, liikennetarkastelu (muistio 30.8.2017)
3. Linja-autoaseman liikennesuunnitelma, Trafix Oy, 2017 ja lisävaihtoehdot, Trafix Oy 2018
4. Engelinranta hulevesiraportti liitteineen, Sito Oy 2014
5. Engelinranta melutarkastelu, Sito Oy 2015
6. Engelinrannan lisätutkimus, Sito Oy 2017 (pilaantuneiden maiden tutkimusraportti)
7. Maisematutkielma, 2017 (näkömät suunnittelualueelle)
8. Linja-autoaseman rakennushistoriallinen selvitys, Putkonen, 2012
9. Linja-autoaseman kuntotutkimus, Sweco Asiantuntijapalvelut 2018

1. PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

1.1 Tunnistetiedot

Kaavan nimi:	Linja-autoaseman kortteli Asemakaavan muutos, kaava nro 2545
Kaava-alueen määrittely:	Asemakaava koskee Hämeenlinnan 4. kaupunginosan korttelia 14 sekä tori- ja katualueita. Asemakaavan muutoksella muodostuu korttelin 14 tontit 1-6 sekä tori- ja katualueet.
Kaavan laatija:	Arkkitehti Johanna Närhi
Yhteystiedot:	Hämeenlinnan kaupunki Kaupunkirakennepalvelut/kaavoitus PL 31 13100 Hämeenlinna
Vireilletulopvm.:	9.1.2017
Kaupunkirakennelautakunta:	luonnos 28.11.2017
Kaupunkirakennelautakunta:	ehdotus 21.8.2018
Kaupunkirakennelautakunta:	12.3.2019
Kaupunginhallitus:	___.3.2019
Kaupunginvaltuusto:	___.4.2019 §__

1.2 Kaava-alueen sijainti

Kaavamuuotosalue sijaitsee Hämeenlinnan keskustan eteläidalla. Suunnittelualueen kokonaispinta-ala on n. 1,41 ha. Suunnittelualue rajautuu Wetterhoffinkatuun, Paasikiventien, Sibeliuksenkatuun ja Palokunnankatuun. Kaava-alueella on linja-autoasema liikennöintialueineen ja pysäköintialueineen.



Kuva 1. Suunnittelualueen likimääräinen sijainti.



Kuva 2. Suunnittelualueen likimääräinen raja.

1.3 Kaavan tarkoitus

Asemakaavamuutoksella on tarkoitus mahdollistaa 4. kaupunginosan (4 keskusta) korttelin 14, linja-autoaseman kortteli, täydennysrakentaminen. Kortteliin tavoitellaan asumista, liike- ja/tai toimistotilaa ja mahdollisesti hotellia. Linja-autoaseman toiminnot säilyvät korttelialueella. Asemakaavamuutoksella ratkaistaan myös linja-autoaseman suojelu. Kaavamuutoksella mahdollistetaan myös Paasikiventien linjauksen muuttaminen Engelinrannan osayleiskaavan tavoitteiden mukaisesti.

Asemakaavan tavoitteet perustuvat Engelinrannan osayleiskaavan ja 11/2016-03/2017 järjestetyn tontinluovutuskilpailun mukaisiin tavoitteisiin. Engelinrannan osayleiskaava on saanut lainvoiman kuulutuksella 31.8.2017. Kaavamuutos on Kantakaupungin yleiskaavan 2035 mukainen (saanut osittain lainvoiman 29.9.2018). Alueelle tavoitellaan yhteensä noin 15 000 k-m². Kerrosalatavoitteita on laskettu kaavan ehdotusvaiheessa, jolloin rakennusoikeutta osoitettiin 12 500 k-m² ja lisäksi saa rakentaa teknisiä tiloja, asukkaiden yhteistiloja ja aputiloja, hissikuilujen ja porrashuoneiden 15 m² ylittävän osan kussakin kerroksessa ja luonnonvaloa saavia kerrosaloja kussakin kerroksessa +25%. Rakennusoikeus kasvaa asemakaavamuutoksella 11 020 k-m², kun linja-autoaseman etelä- ja länsipuolinen liikennealue muuttuu rakennettavaksi korttelialueeksi.

Alueella järjestettiin tontinluovutuskilpailu Hämeenlinnan Eteläranta Oy:n toimesta asemakaavan muutoksen pohjaksi. Kilpailun voittanutta ehdotusta (Lohkot) on jatkokehitetty asemakaavamuutoksen kuluessa.

2. TIIVISTELMÄ

2.1 Kaavaprosessin vaiheet

Kaavatyö on tullut vireille ja siitä on ilmoitettu kaavoituskatsauksen 2017 tiedottamisen yhteydessä.

Ennen kaavaprosessia alueesta järjestettiin yleinen tontinluovutuskilpailu. Kilpailun toisessa vaiheessa oli mukana kolme ehdotusta. Kilpailun voitti ehdotus nimeltä "Lohkot" (kilpailutyö saatavilla internet-sivuilla osoitteessa: <http://www.hameenlinna.fi/tontinluovutuskilpailu/>). Asemakaava laaditaan tontinluovutuskilpailun voittaneen ehdotuksen pohjalta, sitä edelleen kehittäen.

Kaavatyö on käynnistetty kaupungin aloitteesta. Kaupunki on sitoutunut luovuttamaan tontin kilpailun voittaneelle tarjoajalle. Hankkeesta laaditaan sopimus alueen rakentamiseksi ja esisopimus kiinteistön kaupasta kaupungin ja Lehto Group Oy:n välille. Sopimuksen hyväksyy kaupunginhallitus.

Linja-autoaseman korttelin asemakaavamuutoksesta on pidetty MRA 26 §:n mukaisesti viranomaisneuvottelu 28.6.2017, ennen kuin kaupunki on varannut osallisille tilaisuuden mielipiteen esittämiseen. Viranomaisneuvottelun jälkeen aloitettiin kaavan kannalta olennaisten selvitysten laadinta. Kaavan valmisteluvaiheessa, ennen kaavaluonnoksen käsittelyä kaupunkirakennelautakunnassa, järjestettiin kaikille avoin asukastilaisuus Raatihuoneella 1.11.2017.

Kaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS) ja kaavaluonnos valmisteltiin kaupunkirakennelautakunnan kokoukseen 28.11.2017. Kaupunkirakennelautakunta päätti asettaa kaavaluonnoksen ja osallistumis- ja arviointisuunnitelman nähtäville laatimisvaiheen kuulemista varten. Asemakaavaluonnos on ollut nähtävillä 7.12.2017 – 8.1.2018 välisen ajan ja luonnosta esiteltiin linja-autoasemalla 14.12.2017.

Ennen kaavaehdotuksen nähtäville asettamista laadittiin vielä tieliikennemelu- ja ilmanlaatuselvitykset sekä linja-autoaseman kuntotutkimus. Kaavaehdotus laadittiin kaupunkirakennelautakunnan kokoukseen 21.8.2018. Kaupunkirakennelautakunta päätti asettaa kaavaehdotuksen ja osallistumis- ja arviointisuunnitelman nähtäville ehdotusvaiheen kuulemista varten. Asemakaavaehdotus on ollut nähtävillä 3.9. – 2.10.2018 välisen ajan. Kunnan jäsenillä ja osallisilla on oikeus tehdä muistutus kaavaehdotuksesta. Kaavaehdotuksesta saatiin yksi muistutus. Lisäksi kaavaehdotuksesta pyydettiin lausunnot viranomaisilta ja verkostoyhtiöiltä.

Ehdotusvaiheen viranomaisneuvottelu järjestettiin 5.11.2018. Lisäksi muistutuksen jättäneelle Keskikaupungin asukasyhdistykselle järjestettiin keskustelutilaisuus 3.12.2018.

Asemakaavaehdotusta on muutettu ajoyhteyksien osalta kaavaehdotuksen nähtävilläolon jälkeen siten, että ajoyhteydet eivät sijoitu uudisrakennusten alle ja samalla on lisätty liittymäkieltomerkintää Wetterhoffinkadun ja Sibeliuksenkadun rajalle. Tonttijako muutettiin siten, että ohjeellisia tontteja osoitetaan kaavassa kuusi. Lisäksi on tehty vähäiset muutokset rakennusoikeuksien jakautumiseen uudisrakennusten tonttien välillä, rakennusalojen ja leikki- ja oleskelualueiden ohjeellisiin rajoihin ja likimääräisiin räystäskorkeuksiin sekä siirretty auton säilytyspaikan rakennusala (a II) Wetterhoffinkadun puolelta keskemmälle korttelialuetta. Lisäksi siirrettiin yhtä ohjeellista rakennusala (ns. lohkoa) korttelin sisäosista Paasikiventien varteen ja muutettiin sen suurin sallittu kerrosluku kolmesta neljään (IV). Kaavan perusratkaisu on säilynyt samana. Kaavaselostusta ja rakentamistapaohjetta on täydennetty.

Asemakaavan hyväksyminen kuuluu kaupunginvaltuuston toimivaltaan.

2.2 Asemakaava

Asemakaavan muutos koskee voimassa olevien asemakaavojen (vuodelta 1981 ja 1985) linja-autoaseman korttelialuetta (LA), linja-autoaseman liikennealueet (LLA) ja katualuetta. Asemakaavan muutoksella muodostuu Hämeenlinnan kaupungin 4. kaupunginosan (Keskusta) kortteli 14 (käyttötarkoitus AL), tori/aukio ja näitä ympäröivät katualueet. Asemakaavassa osoitetaan kuusi ohjeellista tonttia.

Suunnittelualan eteläosa osoitetaan asemakaavassa asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialueeksi (AL), jonne saa toteuttaa yhteensä 12 000 k-m². Asemakaavassa annettujen yleismääräysten mukaisesti rakennusoikeuden lisäksi saa toteuttaa 25 % asemakaavassa osoitetusta rakennusoikeudesta teknisiä tiloja ja asuntojen ulkopuolisia asukkaita palvelevia apu- ja yhteistiloja kerroksiin, hissikuilut ja porrashuoneiden 15 m² ylittävän osan kussakin kerroksessa sekä porrashuoneisiin yhteydessä olevia ja luonnonvaloa saavia kerrosaukioita kussakin kerroksessa.

Nykyinen linja-autoasema on osoitettu suojeltavaksi rakennukseksi (sr-10). Korttelin suurin sallittu kerrosluku vaihtelee kahdesta (II) kahdeksaan (VIII) kerrosta.

Suunnittelualan pohjoisosa osoitetaan asemakaavassa katuaukioksi/toriksi. Aukiolle saa rakentaa yhteensä enintään 500 k-m² ja suurin sallittu kerrosluku on yksi (I). Lisäksi aukiolle saa rakentaa katoksia (kt).

Asemakaavassa on osoitettu maantasopysäköintiä pysäköimisalueena osaluomerkinnällä (p) linja-autoaseman itäpäätyyn. Alueelle mahtuu noin 12 - 16 autoa paikkaa riippuen ajoyhteyksien toteutusratkaisusta. Uudisrakennusten alle ja yhteyteen mahdollistetaan pysäköintihallin rakentaminen kahteen kerrokseen (a II) kaavassa osoitetun rakennusoikeuden estämättä ja lisäksi yleismääräyksellä maan alle enintään kahteen tasoon. Asemakaavan yleismääräyksissä on annettu autopaikanormit (1 ap/ 120 k-m² asumista ja 1 ap/70 k-m² liike-/toimistotilaa) ja pyöräpaikanormit (1pp/40 k-m² asumista, 1 pp/100 k-m² liike- ja toimistorakentamista). Pyöräpaikoista vähintään puolet on rakennettava katetuiksi. Kaavassa annetun yleismääräyksen mukaisesti aukiolle ja sen läheisille muille julkisessa käytössä oleville alueille on toteutettava yhteensä vähintään 100 polkupyöräpaikkaa.

Lisäksi on osoitettu yhteisiä leikki- ja oleskelualueita (le-k), jotka tulee toteuttaa rakennusten katoille. Myös muille katoille saa yleismääräyksen mukaisesti toteuttaa leikki- ja oleskelualueita. Mikäli leikki- ja oleskelualueita halutaan sijoittaa myös maantasoon, tulee ne suojata liikennemelulta melumuurein. Linja-autoaseman korttelin läpi on osoitettu yleiselle jalankululle varattu alueen osa aukion puoleiselle reunalle. Maanalaista johtoa varten on osoitettu alueen osa linja-autoaseman aukiolle kohtaan, johon kaukolämpölinja siirrettiin Paasikiventien varresta ja Wetterhoffinkadun varten sekä nykyisten kaapeleiden kohdalle Wetterhoffinkadulta linja-autoasemalle.

3. LÄHTÖKOHDAT

3.1 Selvitys suunnittelualueen oloista

3.1.1 Alueen yleiskuvaus

Suunnittelualue sijaitsee Hämeenlinnan ydinkeskustassa Paasikiventien, Palokunnankadun, Sibeliuksenkadun ja Wetterhoffinkadun rajaamalla alueella.

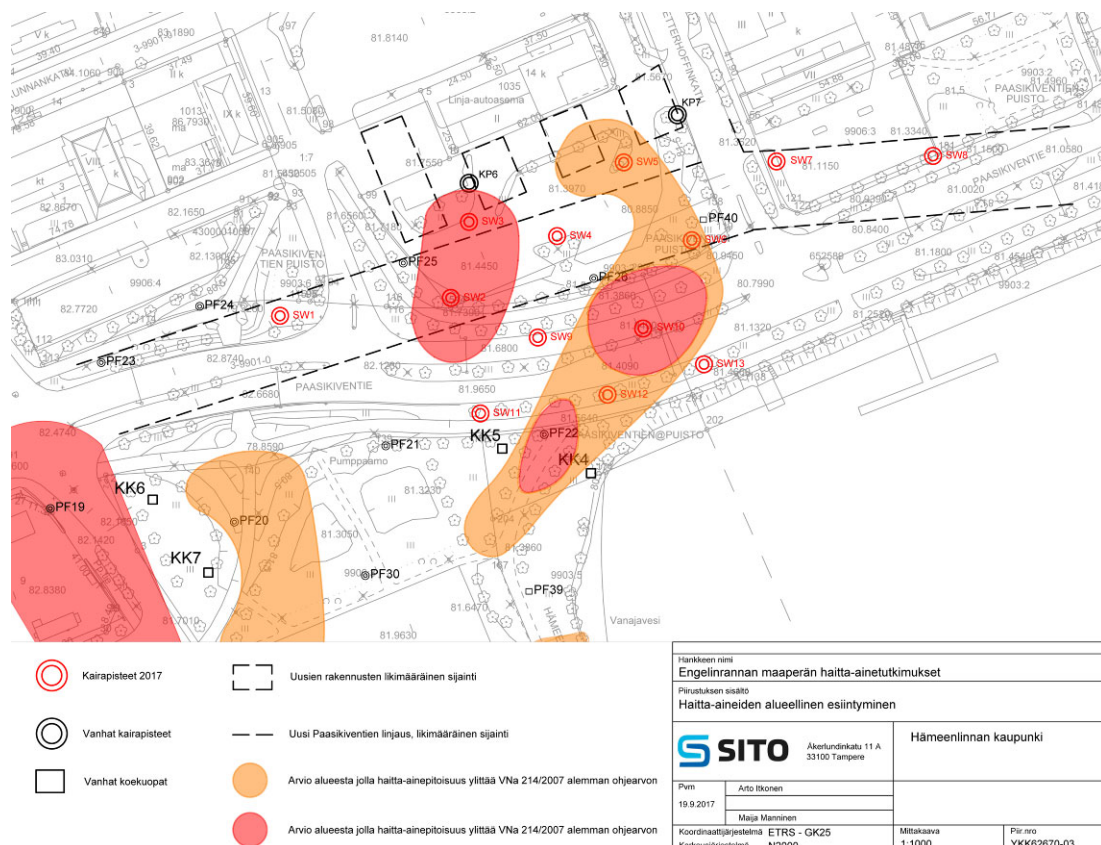
Suunnittelualueella sijaitsee linja-autoasema ja sen vaatimat liikennealueet ja suunnittelualueen eteläosassa pysäköintialuetta. Kaavatyön alussa pysäköintialueella on ollut 12 autopaikkaa linja-autoaseman kiinteistön käytössä, bussien taukopysäköinti, kaupungin työntekijöiden autopaikkoja pysäköintitunnuksella ja muutamia kiekolla aikarajoitettuja yleisiä autopaikkoja linja-autoaseman länsipäädystä ja aseman takana yhdessä rivissä. Pilaantuneiden maiden kunnostustyön jälkeen liikennejärjestelyt muuttuivat talvella 2018. Alueella on edelleen yleisiä pysäköintipaikkoja, linja-autoaseman kiinteistölle osoitettuja paikkoja ja aseman toimintaan liittyviä lyhytaikaisen pysäköinnin paikkoja.

Suunnittelualueelta on noin 50 m matkaa Vanajaveden rantaan. Paasikiventien varrella ja linja-autoaseman pysäköintialueella ja sen eteläpuolisessa puistossa on istutettua puustoa suojaviheralueena.

Linja-autoasemalla toimii matkahuollon lisäksi mm. grilli, kuntosali, kampaamo, pyöräliike- ja pyörähuolto ja toimistoja. Rakennuksessa on rakennusrekisterin mukaan kolme asuntoa. Palokunnankadun varsi on melko vilkasta kivijalkakaupan aluetta. Keskustan monipuoliset palvelut ovat helposti saavutettavissa kävellen ja pyörällä suunnittelualueelta.



Kuva 3. Ilmakuva alueesta, johon suunnittelualueen likimääräinen raja on esitetty punaisella katkoviivalla – linja-autoasema keskellä ja Paasikiventie kuvassa alhaalla.



Kuva 5. Arvio haitta-aineiden alueellisesta esiintymisestä (Sito Oy, 19.9.2017).

Taulukko 1. Arvio eri haitta-ainepitoisuudet omaavan maan ja jätteen määrät tutkimus-alueella.

	Haitta-aineet	m ³	t
Pitoisuus yli ylemmän ohjearvon	Öljyt, PAH	480	720
Pitoisuus yli alemman ohjearvon	Öljyt, PAH	420	630
Pitoisuus yli kynnysarvon	Metallit, Öljyt, PAH	240	360
Tiili, betoni ja metallin sekainen maa	-	250	375
YHTEENSÄ		1 390	2 085

Kuva 6. Arvio haitta-ainepitoisuuden omaavista maa ja jätemääristä rakentamiseen tavoitelluilla alueilla pisteiden SW3 ja SW5 ympäristössä (Taulukko 1, ote raportista Sito Oy, 19.9.2017).

Maaperä tuli puhdistaa tulevien asuinrakennusten, liike- ja/tai toimistotilojen ja mahdollisen hotellin alueilta (ei linja-autoasemarakennuksen alta) VNa 214/2007 mukaisiin alempiin ohjearvotasoihin ja jätteet tuli poistaa 5 metrin syvyyteen asti nykyisestä maanpinnasta. Liikenne- ja pysäköintialueiden maaperä tuli puhdistaa valtioneuvoston asetuksen (214/2007) mukaisiin ylempiin ohjearvotasoihin ja jätteet tuli poistaa 1 metrin syvyyteen asti nykyisestä maanpinnasta.

Hämeen ELY-keskus on antanut lausuntonsa 19.11.2018 (HAMELY/365/2018) linja-autoaseman alueen pilaantuneen maaperän kunnostuksen loppuraportista (31.10.2018, Sitowise Oy, YKK64181). Alueen maaperästä saatiin poistettua jätteet 5 m tavoitesyvyyteen asti. Kaikkien alueelta kerättyjen jäännöspitoisuusnäytteiden haitta-ainepitoisuudet alittavat VNa 214/2007 mukaiset alemmat ohjearvot. Kunnostetulle alueelle ei jää maankäyttörajoitteita. Linja-autoasemarakennusta koskevan Riskinarvioinnin mukaan asemarakennuksen käytölle ei ole tarpeen asettaa rajoituksia. Mikäli rakennuksen pohjakerros halutaan muuttaa pysyvästi asuinkäyttöön, suositellaan kuitenkin tehtäväksi varmuuden vuoksi vielä maaperän haitta-ainetutkimuksia asemarakennuksen alapuolisesta maaperästä. Jos maaperän haitta-ainetutkimuksia ei voida toteuttaa, suositellaan tehtäväksi ainakin kaksi sisäilmamittausta pohjakerroksesta, joista tutkitaan vähintään haihtuvien organisten yhdisteiden pitoisuuksia. Rakennuksen pohjakerrosta ei tavoitella otettavaksi asuinkäyttöön, eikä siinä kerroksessa nykyisellään ole tiloja, jotka soveltuisivat asumiseen.

Vesistöt

Vanajavesi on rehevä humusjärvi, jonka ekologinen luokitus on tyydyttävä. Vanajaveden ekologinen tila on vuoden 2016 vesienhoitosuunnitelman mukaan välttävä ja kemiallinen tila hyvää huonompi. ([http://www.jarviwiki.fi/wiki/Vanajavesi_\(yhd.\)](http://www.jarviwiki.fi/wiki/Vanajavesi_(yhd.)), haettu 21.9.2017). Vanajavesi on säännöstelty vesistö (vuodesta 1962 lähtien), jonka vedenpinta juoksutetaan alas kevättalvella lumen sulamisvesiä varten. Korkeita vedenpinnan arvoja esiintyy heti lumen sulamisen jälkeen sekä myös loppukesällä ja syksyllä runsailla sateilla. Keskivedenkorkeus on maastokartan mukaan +79.4 mpy ja vaihteluväli +78.00 - +79.80 mpy. Hämeensaaren veneväylän kohdalla järven syvyys on noin 4 m.

Hulevedet

Vesihuoltolain määritelmän mukaan hulevedellä tarkoitetaan maan pinnalta, rakennuksen katolta tai muilta vastaavilta pinnoilta pois johdettavaa sade- tai sulamisvettä. Suunnittelualue on pääasiassa vettä läpäisemätöntä asfaltoitua pintaa. Engelinrannan osayleiskaavaa laadittaessa on tehty Engelinrannan hulevesien hallinnan yleissuunnitelma (Sito Oy, 9.12.2014). Yleissuunnitelman keskeisenä tavoitteena on sovittaa yhteen pinnantasot ja hulevesijärjestelmän korkeusasema sekä ratkaista linja-autoaseman kohdalla esiintyvä hulevesitulvaongelma. Mikäli tilannetta ei oteta haltuun, uusi alikulkutunneli tulee olemaan toistuvasti pois käytöstä hulevesitulvasta johtuen. Engelinrannan ja lähiympäristön hulevesiviemärit ovat suurimmaksi osaksi tasolla, joka on Vanajaveden ylävedenkorkeuden alapuolella. Vanajavesi nousee siis hulevesiverkostoon toistuvasti, mikä voi haitata huleveden purkautumista. Merkittävin ja ongelmallisin hulevesiviemäroinnin osavaluma-alue on Sibeliuksenkadun hulevesiviemäriin valuma-alue, joka purkaa Paasikiventien alitse linja-autoaseman länsipuolelta. (Engelinrannan hulevesien hallinnan yleissuunnitelma. Sito Oy, 9.12.2014.) Suunnittelualue kuuluu tähän valuma-alueeseen.

Engelinrannan alueella ei arvioida olevan yksinään juurikaan vaikutusta Vanajaveden veden laatuun, mutta se on osa Hämeenlinnan keskusta-alueen aiheuttamaa kuormitusta. Erityistä tarvetta hulevesien laadulliselle hallinnalle ei kuitenkaan arvioida olevan. Hulevesien määrällisellä hallinnalla voidaan vähentää myös hulevesien laatu-kuormitusta, jolloin kehitys tulee olemaan suotuista myös laadun osalta. (Engelinrannan hulevesien hallinnan yleissuunnitelma. Sito Oy, 9.12.2014.)

Tulevaisuudessa Paasikiventien alitse on Engelinrannan osayleiskaavan aikana suunniteltu rakennettavan uusi alikulku, joka alkaa Eteläkadun kohdalta. Alikulun pohja on noin tasossa +79.50 eli Vanajaveden keskivedenpinnan alapuolella. Alikulku tulee erottaa Vanajaveden painovoimaisesti purkavasta hulevesijärjestelmästä ja estää Eteläkadun kohdalla tulvivan huleveden johtuminen alikulkuun. Helpoin tapa ratkaista ongelma on rakentaa Sibeliuksenkadun päähulevesiviemäri uudestaan suu-

rempaan kokoon ja ohjata se alikulun ulkopuolelta Paasikiventien alitse. Nykyinen hulevesiviemäri joudutaan joka tapauksessa purkamaan alikulun tieltä, jolloin on perusteltua ja kustannustehokasta toteuttaa uusi hulevesiviemäri kapasiteetiltaan niin suureksi, että se toimii samalla myös tulvareittinä. --- Tulvaputken kooksi valittiin NS1000 ja sille määritettiin tasainen noin 4-5 ‰ kaltevuus. --- Linjaan on aiemminkin todettu kertyvän merkittävässä määrin hiekkaa, joten putken kapasiteetti on hieman ylimitoitettu. *(Engelinrannan hulevesien hallinnan yleissuunnitelma. Sito Oy, 9.12.2014.)*

Koska Sibeliuksenkadun tasausta laskee suoraan mahdolliseen uuteen alikulkutunneliin ja esitetyn uuden hulevesiviemärin on määrä toimia alueellisena tulvareittinä, tulee alikulkutunnelin pohjoispää muotoilla siten, että Sibeliuksenkadun tulvavedet eivät pääse valumaan suoraan alikulkuun. Eteläkadun ja Sibeliuksenkadun risteysalue tulee muotoilla siten, että alikulkuun päin muodostuu pieni vastaluiska ja tämän lisäksi risteykseen tulee rakentaa tehostetut hulevesikaivojärjestelyt esimerkiksi kitakaivoin tai rakentaa linjakuivatus kadun poikki. *(Engelinrannan hulevesien hallinnan yleissuunnitelma. Sito Oy, 9.12.2014.)*

Kaavaprosessin aikana on päädytty siihen, että Sibeliuksenkadun varren nykyinen 700 mm hulevesiviemäri korvataan isommalla 1000 mm putkella, jonka kapasiteetti riittää johtamaan vesiä myös kovemmalla rankkasateella. Putkikoon muuttaminen ei kokonaan poista hulevesitulvan riskiä korttelialueella. Tulvareitin toteutukselle on kaksi vaihtoehtoa: 1) linja-autoaseman aukion eli Rantatorin läpi Wetterhoffinkadun suuntaan ja 2) Sibeliuksenkatua korttelin eteläpuolelle, mikäli Paasikiventien linjausta ei muuteta.

Engelinrannan hulevesien hallinnan yleissuunnitelmassa on esitetty uusille kiinteistöille toteuttavaksi tonttikohtaisia hulevesien hallintaratkaisuja mitoituksella 1 m³ / 100 m² läpäisemätöntä pintaa ehkäisemään paikallista tulvariskiä ja myös parantamaan hulevesien laatua. *(Engelinrannan hulevesien hallinnan yleissuunnitelma. Sito Oy, 9.12.2014.)* Linja-autoaseman asemakaavoituksen aikana kaupungin infrasuunnittelussa on päädytty ratkaisuun, että hulevesien tulvariskiä parannetaan toteuttamalla alueellinen hulevesien hallintajärjestelmä Sibeliuksenkadun ja Palokunnankadun kulmaan katualueelle tai linja-autoaseman aukiolle, eikä kaavassa ole tarpeen asettaa kiinteistökohtaisia hulevesimääryksiä.

3.1.4 Rakennettu ympäristö ja maisema

Väestö

Kaava-alueella on rakennusrekisterin mukaan kolme asuntoa. Hämeenlinnan ruutukaavakeskustassa asuu noin 5 270 asukasta. Keskustassa asumisväljyys on kasvanut viime vuosikymmeninä, kun lapsiperheiden määrä keskustassa on vähentynyt. Yksin- ja kaksin asuvien ruokakuntien määrä on kuitenkin kasvussa, mikä luo painetta pienentää uusien asuinrakennusten keskimääräistä asuntokokoa, kun pienasunnoista on aiempaa suurempi kysyntä. Keskustan väestörakenteessa on yliedustettuna 65+ -ikäiset ja alle 25-vuotiaat kotoa muuttaneet nuoret aikuiset. Hämeenlinnan keskustassa rakennuskanta on eri aikoina rakentunutta. Sosiaalinen rakenne on siten monimuotoista.

Tilastokeskuksen demografiset väestöennusteet 2012, 2015 ja 2016 ennustivat Hämeenlinnan seudulle väestönkasvua. Tilastokeskuksen 2015 väestöennusteen mukaan Hämeenlinnan väestön uskottiin kasvavan 2040 mennessä 5 019 asukkaalla vuoden 2015 tilanteeseen verrattuna. Koko Hämeenlinnan seudun kasvuksi on arvioitu 5 319 asukasta samalla ajanjaksolla 2015-40. Tilastokeskuksen väestöennuste 2018 on laadittu vain koko maan tasolle, ei aluetasolla. Tilastokeskuksen väestöennusteet ovat 3-4 vuoden toteutuneisiin väestömuutoksiin perustuvia trendiennusteita, joissa ei huomioida mahdollisia aktiivisia toimia tilanteen parantamiseksi esim. muutovoittoa kasvattamalla. Ongelmana on, että kuolleisuus on syntyvyyyttä suurempaa.

Hämeen liiton väestösuunnitteen 2018 mukaan Hämeenlinnan seudun asukasluvun arvioidaan kasvavan 100 100 asukkaaseen vuoteen 2040 mennessä. Hämeenlinnan seudun kasvuksi arvioitiin vuodesta 2017 vuoteen 2040 mennessä 6 221 asukasta. Uusi 2018 väestösuunnite on aiempaa hieman maltillisempi, mutta se ei sisällä kaupunkikohtaisia suunnitteita. Vuoden 2016 väestösuunnitteessa Hämeenlinnan kasvuksi arvioitiin vuotuisella 0,5 % kasvulla 7712 asukasta vuodesta 2014 vuoteen 2040 mennessä, kun samalla aikavälillä 2014 - 40 koko Hämeenlinnan seudun kasvuksi arvioitiin 5 376 asukasta.

Kaupungin strategiassa tavoitteena on olla elinvoimainen asumiskaupunki, jossa asukasmäärä kasvaa 933 henkilöllä vuodesta 2016 vuoteen 2021 mennessä. Maankäytön strategisissa linjauksissa 2014 on asetettu asuntotuotantotavoitteeksi 400 uutta asuntoa vuodessa, mikä tarkoittaisi 175 uutta kerrostaloasuntoa ja 225 uutta pientaloasuntoa vuodessa ja noin 50 000 kerrosalaneliömetriä vuodessa. Linjauksissa on myös todettu, että väestön raju ikääntyminen nostaa kerrostalotuotannon tarvetta ja vähentää hieman omakotiasuntojen tarvetta.

Keskustavision 2035 yhteydessä on selvitetty Hämeenlinnan keskustan väestötietoja keskustavision aluerajauksella (kattaa osan Kaurialaa ja Hätilää). Keskustan väkiluku on kasvanut vuosien 2000 - 2015 välillä 955 asukkaalla ja aivan viime vuosina 2015-17 kasvu on ollut 117 asukasta. Vuosien 2015-17 muutoksissa on näkyvissä, että keskustaan on muuttanut pitkän aikavälin trendiä enemmän 30-49-vuotiaita ja alle 7-vuotiaita lapsia ja pitkän aikavälin trendiä vähemmän yli 65-vuotiaita.

Yhdyskuntarakenne ja kaupunkikuva

Kaava-alue on osa keskustan yhdyskuntarakennetta ja siten osa tiiviisti rakennettua ympäristöä. Läheisillä korttelialueilla asemakaavoissa osoitettu rakentamistehokkuus vaihtelee noin 2.5 – 3.7. Ruutukaavakeskusta on selkeästi vesistöön ja moottoritien rajautunut ja hyvin kaupunkimaiseksi rakentunut alue.

Alueella sijaitsee vuonna 1959 valmistunut linja-autoasema liikennealueineen. Suunnittelualue on pääasiassa avointa liikennetilaa. Alue sijaitsee maisemallisesti keskeisellä paikalla keskellä keskustan eteläistä julkisivua. Keskustan eteläreuna on muuhun keskustaan nähden hieman tehokkaammin rakennettua. Etenkin linja-autoaseman ja moottoritien katteen välisellä alueella olevien rakennusten päädyistä muodostuu rytmikäs eteläjulkisivu. Rakennusten kerrosluku on suurimmillaan linja-autoaseman lähellä yhdeksän kerrosta (Hällätornin kaksi alinta kerrosta on liike- ja toimistotilaa ja niiden päällä on seitsemän asuinkerrosta) ja laskee reunalle kauppakeskus Tavastilalle viiteen kerrokseen (kaksi alinta kerrosta kauppakeskusta ja sen päällä kolme kerrosta asumista). Linja-autoasemasta itään aina panimolle asti lamellicherrostalojen pitkät julkisivut ovat rannan suuntaisia, kerrosluku on suurimmillaan kahdeksan (kaksi maanpäällistä kellarikerrosta 70-luvun tapaan ja niiden päällä kuusi asuinkerrosta). Linja-autoasema on Eteläkadun päätteenä lännestä päin saavuttaessa.

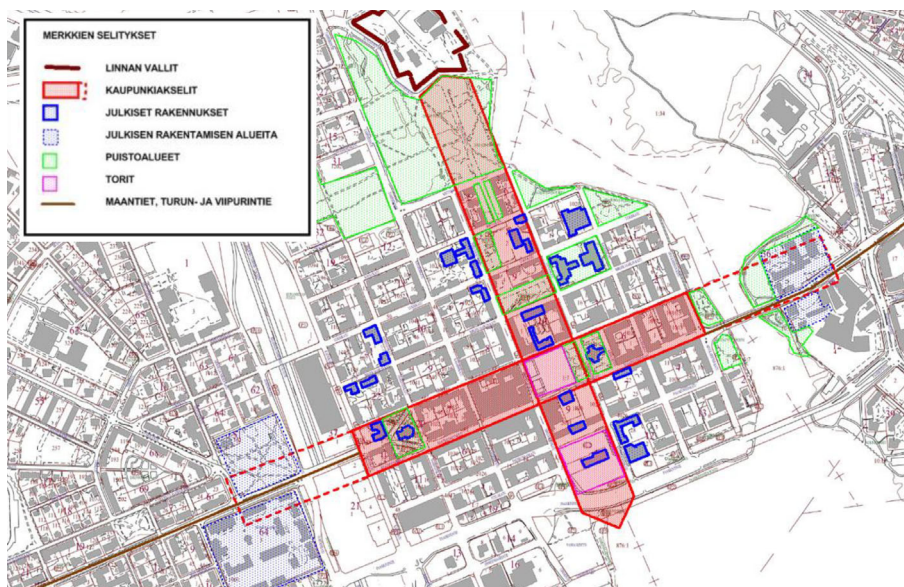


Kuva 7. Ote ilmakuvasta vuodelta 2013 (Lentokuva Vallas), keskustan eteläinen julkisivu.



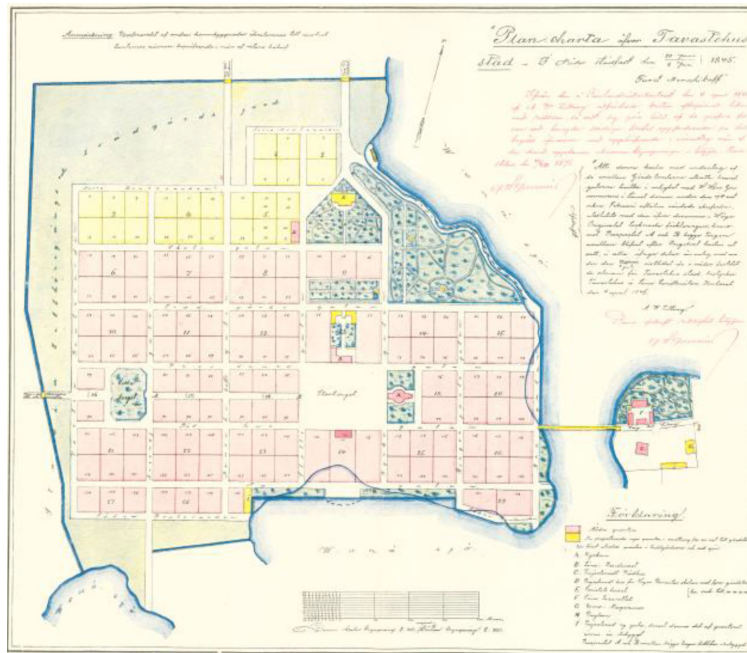
Kuva 8. Ote ilmakuvasta vuodelta 2013 (Lentokuva Vallas).

Linja-autoaseman sijainti on kaupunkikuvallisesti merkittävä. 1800-luvulla muodostetulle Rantatorille sijoitettuna se päättää kaupunkia leikkaavan julkisten rakennusten pystyakselin. Aseman ympäristö on eteläinen portti ydinkeskustaan ja näkyvä maa-merkki lähestyttäessä kaupunkia Paasikiventien suunnasta. (Rakennushistoriallinen selvitys, osa B. Kulttuuriympäristöpalvelut Heiskanen & Luoto Oy, 24.6.2014.)

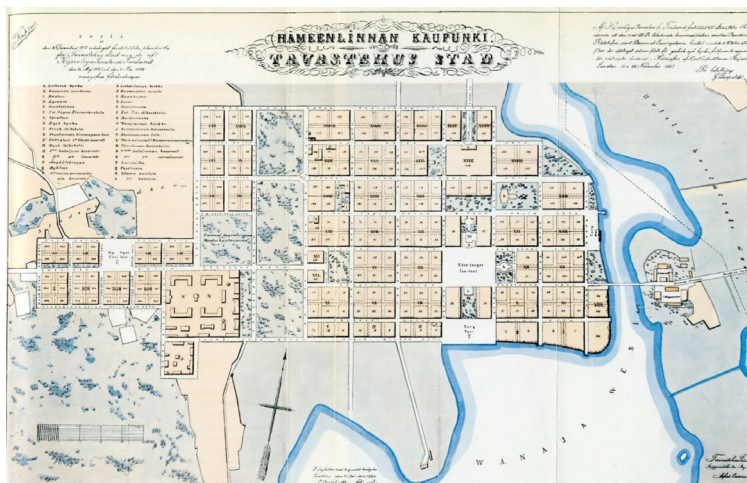


Kuva 9. Historialliset kaupunkiakselit. (Rakennushistoriallinen selvitys, osa C. Kulttuuriympäristöpalvelut Heiskanen & Luoto Oy, 24.6.2014.)

Engelin johdolla laaditussa ruutukaavassa 1832 Rantatori saa selkeän torifunktion. Rantatorin toteuttaminen oli kuitenkin hidasta ja sen rakentaminen aloitettiin vasta 1868. 1800-luvun loppupuolella siitä muodostui vilkas markkinapaikka. Kaupungin ensimmäinen linja-autoreitti alkoi 1920 reitillä Rautatieasema – Myllymäki – Poltinaho ja maakunnallinen liikenne alkoi 1928. Rantatorille valmistui 1920-luvun lopussa Shell Oy:n huoltoasema, jonka yhteydessä oli odotustila linja-automatkustajia varten ja 1930 Nobel-Standard Oy rakennutti Rantatorille linja-autoaseman.

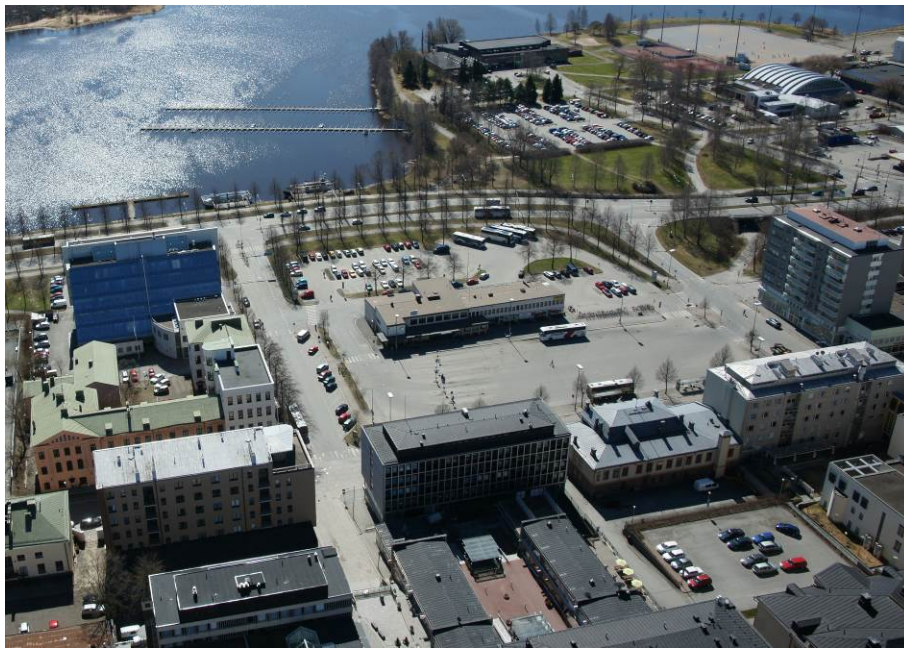


Kuva 10. Rantaviivan sijainti asemakaavassa 1845, Carl Gustafsson/intendentin konttori. (Hämeenlinnan kaupungin arkisto.)



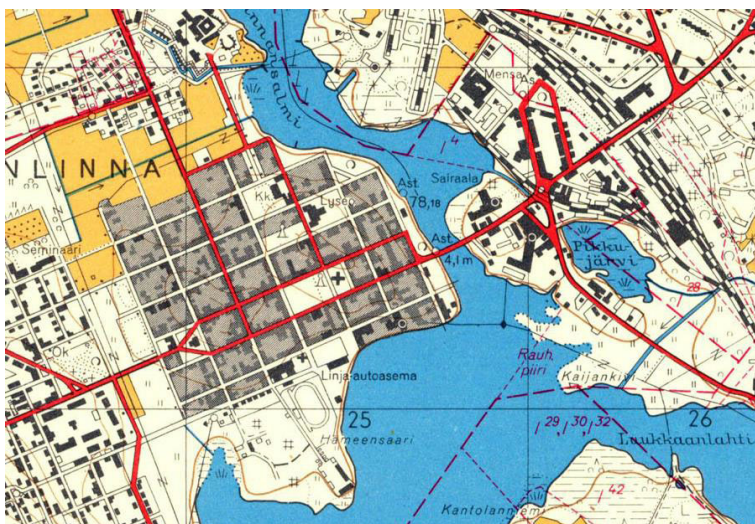
Kuva 11. Rantatori yhden korttelin syvyisenä asemakaavassa 1887, Alfred Caween. Eteläisten korttelien syvyys Caweenin kartassa vastaa nykyisin puolikasta korttelia samalla kohtaa.

Rantatorin ympäristö on rakennuskannaltaan ajallisesti kerroksellista, jota voidaan pitää Hämeenlinnalle tyypillisenä. 1893 valmistunut Palokunnantalo hallitsee Palokunnankadun näkymää ja se on myös osa keskustan halkaisevaa historiallista akselia. Torin itälaitaa hallitsevat Wetterhoffin kotiteollisuusopiston rakennukset (1930-lukua) ja 1990-luvun alun Wetteri (entinen koulurakennus). Sibeliuksenkadun ja Palokunnankadun kulmassa sijaitsee Etelä-Hämeen Osuusliikkeen funktionalistinen 1930-luvun asuin-liikerakennus. Funktionalismin ja jälleenrakennuskauden arkkitehtuurihanteiden yhteensovittamisesta kertoo linja-autoaseman aukion kulmassa sijaitseva As Oy Jyrkänkulma, joka valmistui vuonna 1950. Kulmaparvekkeet ja laatikkomainen muoto viestivät funkkisaiheista, mutta materiaalinkäyttö on jo lähempänä 1950-lukua. Palokunnantalon molemmiin puoliin sijaitsee Mika Ernon suunnittelemat asuin-liikerakennukset, Palokunnankatu 20 vuodelta 1956 ja Keskustalo vuodelta 1964. Torin länsireunaa hallitsee 1971 valmistunut Asunto Oy Hällätorni. (Rakennushistoriallinen selvitys, osa B. Kulttuuriympäristöpalvelut Heiskanen & Luoto Oy, 24.6.2014 ja Hämeenlinnan linja-autoasema, Rakennushistoriallinen selvitys, Tmi Lauri Putkonen 23.3.2012.)



Kuva 12. Ote ilmakuvasta vuodelta 2013 (Lentokuva Vallas).

1950-luvulla käynnistyi lukuisia linja-autoasemahankkeita eri kaupungeissa ja kaupaloissa. Hämeenlinnan linja-autoasema suunniteltiin vuonna 1958 ja se valmistui helmikuussa 1959. Rakennusta on kuvattu tarkemmin rakennushistoriallisessa selvityksessä. Hämeenlinnan linja-autoasema on jälleenrakennuskauden hyvin säilynyt liikennetalo. Rakennuksen julkisivut ovat säilyneet pääpiirteissään alkuperäisessä asussa, sillä mitään suurempia peruskorjauksia ei ole tehty. Rakennuksen ulkoarkkitehtuuri ja keskeiset sisätilat ovat materiaaleiltaan alkuperäiset. Erityisesti keskushalli vaihtelevine pintamateriaaleineen edustaa 50-luvun julkista rakentamista parhaimmillaan. (Hämeenlinnan linja-autoasema, Rakennushistoriallinen selvitys, Tmi Lauri Putkonen 23.3.2012.)



Kuva 13. Peruskartta 1961. Linja-autoasema rannassa.

Ennen kaavaehdotuksen nähtäville asettamista teetettiin linja-autoasemasta kunto- tutkimus (Sweco 8.6.2018), jossa on annettu korjaustoimenpide-ehdotukset rakennusteknisen toimivuuden näkökulmasta. Rakennussuojelun näkökulmasta tärkeää on löytää tiloille sellaiset käyttötarkoitukset, joihin tilat soveltuvat ilman, että rakennus pitää uudelleenrakentaa.

Palvelut, työpaikat ja elinkeinotoiminta

Kaava-alueella toimii pienyrittäjiä ja liikennöitsijän toimisto sekä matkahuolto.

Hämeenlinnan keskustassa kaupalliset palvelut ovat keskittyneet kauppakeskuksiin (Tavastila ja Goodman) sekä kivijalkakauppoina pääasiassa Kasarmikadun, Sibeliuksenkadun, Palokunnankadun ja Raatihuoneenkadun varsille. Keskustassa oli liiketilaa vuonna 2015 yhteensä 125 000 k-m², josta suuryksiköitä on noin 60 000 k-m². Kokonaisuudessaan Hämeenlinnassa oli vuonna 2015 yhteensä 366 000 k-m² kaupan liiketiloja, mikä tarkoittaa 5,6 k-m² asukasta kohti. Ostovoiman siirtymän arvioidaan olevan Hämeenlinnassa -3%, kun se koko Hämeenlinnan seudulla on -22% (arviot ajalta ennen Kauppakeskus Goodmania). Ostovoimaa siirtyy sekä etelään pääkaupunkiseudulle että pohjoiseen Tampereen seudulle ja verkkokauppaan. (Hämeen liitto, Maakuntakaava 2040, Kaupan palveluverkkoselvitys 2016.)

Hämeen liiton teettämän kaupan palveluverkkoselvityksessä liiketilan lisätarvelaskenta perustuu Kanta-Hämeen väestösuunnitteen 2016-40. Selvityksen mukaan liiketilan lisätarve vuoteen 2040 mennessä tulee olemaan Hämeenlinnan keskustassa ostovoiman perinteisen kasvun skenaariolla 104 500 k-m² ja hitaan kasvun skenaariolla 54 400 k-m². Selvityksen mukaan erikoiskaupan lisätarve tulee olemaan Hämeenlinnan seudulla vuoteen 2040 mennessä ostovoiman perinteisellä kasvuennusteella noin 98 000 k-m² ja ostovoiman hitaan kasvun skenaariolla noin 50 000 k-m².

- Erikoiskaupan liiketilan lisätarve sisältää päivittäistavarakaupan, tilaa vaativan kaupan ja muun erikoiskaupan.
- Muu erikoiskauppa kasvaa Kanta-Hämeessä pääosin keskustoissa sekä pienimuotoisesti muutamassa keskustan ulkopuolisessa vähittäiskaupan suuryksikössä.
- Muun erikoiskaupan osuus kokonaislisätilatarpeesta on noin 57 %, mikä tarkoittaa Hämeenlinnan keskustassa lisätilatarvetta noin 30 000 k-m² (Goodmanin kokoluokkaa).

(Hämeen liitto, Maakuntakaava 2040, Kaupan palveluverkkoselvitys 2016.)

Hämeen liitto on tarkistanut väestösuunnitettaan v. 2018 ja arvioinut uuden väestösuunnitteen vaikutukset kaupan mitoittamiseen (WSP, raportti 20.11.2018). Hämeenlinnan seudun väestömuutokseksi on arvioitu +6221 asukasta aikavälillä 2014 – 40 (vuosimuutos 0,3%). Väestösuunnite ja kaupan mitoitus on laadittu seutukohtaisesti. Liiketilan lisätarpeen on arvioitu olevan Hämeenlinnan seudulla yhteensä 181 500 k-m² ostovoiman perinteisellä kasvuennusteella ja 90 000 k-m² ostovoiman hitaan kasvun ennusteella. Kaavallisen liiketilan lisätarpeen arvioidaan olevan Hämeenlinnan seudun keskustoissa yhteensä 124 700 k-m² ja muilla alueilla 104 300 k-m². Raportissa on todettu Hämeenlinnan seudun ylimitoitus suureksi. Liiketilan lisätarve on vain laskennallinen pinta-alamääre, johon seudun kehityksessä tulee vähintään varautua. Mitoitus ei ole ainoa ratkaiseva tekijä palveluverkon kehittämiselle, vaan se edellyttää aktiivisia kehitystoimia niin keskustoissa kuin muissakin kauppapaikoissa. Mikäli kaupalla ei ole maakunnassa riittävästi kehitysmahdollisuuksia, voi kaupan vetovoima hiipua ja siirtymät maakunnan ulkopuolelle kasvaa. (Kanta-Hämeen kaupan palveluverkkoselvityksen täydennys, Uuden väestösuunnitteen vaikutukset kaupan mitoittamiseen, Hämeen liitto, WSP, 20.11.2018.)

Tilastokeskuksen mukaan vuonna 2014 työpaikkoja oli ruutukaavakeskustassa yhteensä 4975. Eniten työpaikkoja on hallinnon ja tukipalvelutoiminnan sekä julkisen hallinnon ja maanpuolustuksen toimialoilla (28,1 %).

- Hallinnon ja tukipalvelutoiminnan ja julkisen hallinnon ja maanpuolustuksen toimialat, yhteensä 1397 työpaikkaa (28,1 %)

- Informaatio ja viestintä, rahoitus- ja vakuutustoiminta ja kiinteistöala yhteensä 620 henkilöä (12,5 %)
- Ammatillinen, tieteellinen ja tekninen toiminta 613 henkilöä (12,3 %)
- Terveys- ja sosiaalipalvelut 580 henkilöä (11,7 %)
- Päivittäistavarakauppa (pl. moottoriajoneuvojen ja moottoripyörien kauppa) 510 henkilöä (10,3 %)

Edellä mainituilla toimialoilla on 75 % keskustaan sijoittuvista työpaikoista. Vuoden 2014 aineisto kertoo lähtötilanteen ennen Goodmanin avautumista ja siten kuvaa hyvin keskustan työpaikkapotentiaalia myös tulevaisuudessa, vaikka tilanne olisikin nyt muuttunut.

Hämeenlinnan keskustaan tavoitellaan uutta hotellia. Hotellit eivät ole käyttöasteiltaan kapasiteetin rajoilla, mutta uskotaan, että laadukkaalle keskustahotellille olisi kysyntää, etenkin jos Verkatehdasta laajennetaan ja se pystyy kilpailemaan laajemmista useamman päivän konferensseista ja seminaareista Tampereen ja Helsingin kanssa.

3.1.5 Virkistys ja reitit tms.

Suunnittelualueeseen sisältyy Paasikiventien puisto nykyisen pysäköintikentän ja Paasikiventien välisellä alueella. Puistolla ei ole virkistyskäytön kannalta merkitystä, mutta sillä on istutettua puustoa.

Kaavaprosessin aikana laskettiin keskustan kaavoitetut virkistysalueet. Ruutukaavakeskustassa virkistyskäytön kannalta merkittäviä puistoja on yhteensä 12,87 hehtaaria, tästä Linnan puiston osuus on noin 5,16 ha. Näiden puistojen osuus on ruutukaavakeskustan pinta-alasta (73,27 ha) noin 17,6 %. Lisäksi keskustan reunoilla on noin 0,82 ha liikennealueiden läheisiä kaavoitettuja virkistysalueita, joilla on merkitystä lähinnä suojaviheralueina ja katuvihreänä.

Engelinrannan maapinta-ala on noin 12,85 ha (vain Hämeensaaren niemi, ei sis. Paasikiventien varren kapeaa rantakaistaletta), josta asemakaavoitettua puistoa on noin 2,93 ha (22,8 % maapinta-alasta).

Asemakaavoitettuja puistoja on ruutukaavakeskustan ja Engelinrannan alueen puistot yhteen laskien 31 m² / asukas (asukasmäärässä huomioitu ruutukaavakeskustan asutus pohjoisessa Brahenkadulle asti ja Goodmanin katteen asukkaat).

Kaavatyön loppuvaiheessa (02/2019) kaupunki varasi Engelinrannasta alueen suunnitteluvarausta varten ns. Areena-hankkeelle. Hankkeella ei ole vaikutusta linja-autoaseman korttelin asemakaavan muutokseen.

3.1.6 Tekninen huolto

Sähköverkko

Linja-autoaseman korttelin alueella sijaitsee 20 kV maakaapeli ja linja-autoaseman pohjoispuolella rakennuksen kanssa samansuuntainen pienjännitekaapeli. Nämä eivät ole enää käytössä. Alueen itäreunalla (Wetterhoffinkadun suuntaisesti) sijaitsee pienjännitekaapeleita, jakokaappi ja 20 kV maakaapeli sekä alueen pohjoislaidalla (Palokunnankadun varressa) sijaitsee 2 jakokaappia sekä 2017 toteutettuja pienjännitemaakaapeleita. Paasikiventien varressa (myös tien alittaen) sijaitsee pienjännitemaakaapeleita sekä jakokaappeja.

Nykyinen pienjännitesyöttö linja-autoaseman kortteliin tulee idän suunnasta. Syöttö todennäköisesti pääosin riittää alueen työmaavaiheen tarpeisiin, mutta nykyisen syötön tai nykyisten muuntamoiden kapasiteetti ei riitä lopullisessa tilanteessa koko kort-

telia varten. Korttelin itälaidalle katutasoon on tarve varata noin 10-20 m2 tila uutta kiinteistömuuntamoa varten.

Vesihuoltoverkko

Korttelialueella ei ole jätevesihuollon tai puhtaan veden verkostoja. Palokunnankadun varressa on vesijohto ja jätevesijohto, Sibeliuksen kadulla jätevesijohto ja Paasikiventien eteläpuolella tulevan alikulun kohdalla myös vesijohtoja. Rakentaminen liitetään puhtaan veden ja jäteveden verkostoihin lännessä. Määrällisiä rajoitteita ei ole veden tai jäteveden suhteen, myös sprinklaukset onnistuvat. Paasikiventien siirron ja uuden alikulun rakentamisen kohdalla tulee eteen vesijohtojen siirtoja. Näitä on suunniteltu Engelinrannan osayleiskaavan aikana laaditussa vesihuollon yleissuunnitelmassa. Silloin on ajateltu Paasikiventien eteläpuolinen vesijohto korvata uudella Uimarintielle toteutettavalla vesijohdolla.

Asemakaavoituksen aikana tulee ratkaista hulevesien hallinta alueella. Tarvetta on tulvareitin järjestämiseen, sillä rankkasateella alueella esiintyy tulvia. Viimeksi linja-autoaseman pysäköintialueella oli kaupunkitulva vuonna 2011 ja uudelleen 2018. Pysäköintialueella ei ole kuin kaksi hulevesikaivoa ja pinnan taseus on lähellä Vanajaveden pintaa, joten vesi nousee rankkasateella herkästi puoleen metriin rankkasateella. Myös nykyinen Paasikiventien kävelyn ja pyöräilyn alikulku on tulville altis. Ellei uutta alikulkua toteuteta, hulevesien hallinnan parantamistoimia on joka tapauksessa tehtävä Sibeliuksenkadun puolella ennen kuin kaavaa toteutetaan. (ks. kohta 3.1.3. > hulevedet)

Kaukolämpö

Kaukolämpölinja sijaitsi linja-autoaseman eteläpuolella pysäköintikentän pohjoisreunalla. Se olisi jäänyt suunnitteilla olevan rakentamisen alle, joten kaukolämpöjohtolinja siirrettiin linja-autoaseman aukiolle kesällä 2018. Näin kaukolämpöjohtoja ei tarvitse uudelleen siirtää mahdollisen alikulun rakentamisen ja Paasikiventien linjauksen muutoksen yhteydessä.

Valaistus

Palokunnankadun remontin yhteydessä on toteutettu myös uusi katuvalaistus Palokunnankadun varteen. Linja-autoaseman aukion valaistuksen suunnittelu tehdään aukion suunnittelun yhteydessä. Tontinluovutuskilpailun voittaneessa ehdotuksessa on esitetty ympäristötaidetta toteutettavaksi osittain valaistusratkaisuilla.

Tietoliikenne

Suunnittelualueen läheisyydessä on eniten Telian tietoliikennekaapeleita. Pääosa niistä sijaitsee Palokunnankadulla ja Paasikiventien varressa katualueella. Myös linja-autoaseman läpi näyttäisi menevän yksi Telian tietoliikennekaapeli. DNA:n nykyiset tietoliikennekaapelit sijaitsevat Palokunnankadun ja Sibeliuksenkadun katualueilla, eikä kaavamuutoksella ole niihin vaikutusta. Elisan tietoliikennekaapelit sijaitsevat Paasikiventien ja Palokunnankadun varressa. Sibeliuksenkadun poikki kulkeva Elisan kaapeli jouduttaneen siirtämään/kaivamaan syvemmälle mahdollisen uuden alikulun rakentamisen yhteydessä. Linja-autoaseman asemakaavamuutos ei aiheuta vielä siirtotarpeita.

3.1.7 Maanomistus

Suunnittelualue kokonaisuudessaan on kaupungin omistuksessa. Kaupunki on hankkinut omistukseensa linja-autoaseman kiinteistön koko osakekannan.

3.1.8 Liikenne

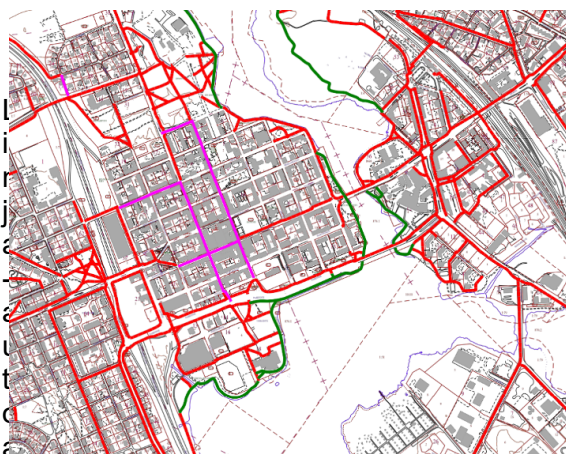
Linja-autoasema on eri liikennemuotojen solmukohta keskustassa. Suunnittelualue tukeutuu liikenteellisesti Paasikiventiehen, Sibeliuksenkatuun ja Wetterhoffinkatuun.

Palokunnankadulta ei ole liittymiä suunnittelualueelle. Palokunnankatu on paikallisen joukkoliikenteen pääreitti.

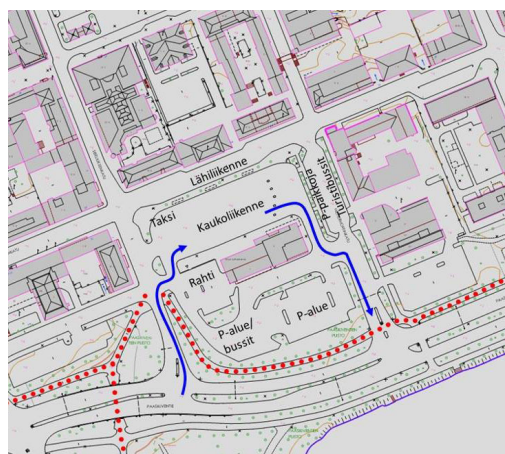
Paasikiventien liikennemäärä on keskimäärin 13 000 – 18 000 ajoneuvoa vuorokaudessa vuonna 2013. Liikennemäärä kasvaa tasaisesti idästä länteen kohti moottoritietä. Paasikiventien vilkkaimmat liittymät ovat Hämeensaarenkujan, Wetterhoffinkadun sekä Uimarintien ja Kasarmikadun liittymät. Paasikiventien liikenteen ennustetaan kasvavan 25 000 – 27 000 ajoneuvon vuorokaudessa vuoteen 2040 mennessä, kun huomioidaan Engelinrannan tuleva maankäyttö sekä Paasikiventien jatke rautatien alitse valtatielle 10. Paasikiventien jatkeen osuus tästä liikennemäärästä on noin 4 000 ajon./vrk ja Engelinrannan maankäytön aiheuttaman liikenteen osuus n. 3 000 – 3 500 ajon./vrk. Liikenne-ennusteissa on huomioitu maankäytön laajentuminen kantakaupungin reunoilla Tertissä ja Luolajassa, Siirissä, Miemalassa, Äikäälässä ja Harvialassa.

Paasikiventien välityskyky nelikaistaisena tienä on todettu liikenneselvityksessä riittäväksi ja Engelinrannan uuden maankäytön vaikutus Paasikiventiehen vähäiseksi. Tavoitteena on säilyttää Paasikiventien hyvä välityskyky osana keskustan kehää ja itä-länsisuuntaisena pääkatuna, jolloin läpikulkuliikenne ei leviä muualle keskustaan. Paasikiventien liittymien toimivuus on varmistettu vuoden 2040 tilanteessa toimivuustarkasteluilla. Kaikkien liittymien kuormitusaste pysyy alle 80 % niiden kapasiteetista. Wetterhoffinkatu on kuormittunein (79 %), mutta toimivuustarkasteluissa otettiin huomioon myös torin pysäköintilaitoksen sisäänajo Wetterhoffinkadun kautta. Samalla on varmistettu, etteivät jonot estä linja-autojen liikennettä linja-autoasemalle. (Hämeenlinnan Engelinrannan osayleiskaavan liikenneselvitys, Sito Oy, 30.1.2015)

Suunnittelualueen ympäristö on aukeaa ja erityisesti jalankulun ja pyöräilyn näkökulmasta heikosti jäsentynyttä. Kävelyn ja pyöräilyn pääreitit sijaitsevat Paasikiventien varrella, muuten jalkakäytävät ovat melko kapeita. Palokunnankatu on melko vilkas kävelyreitti.

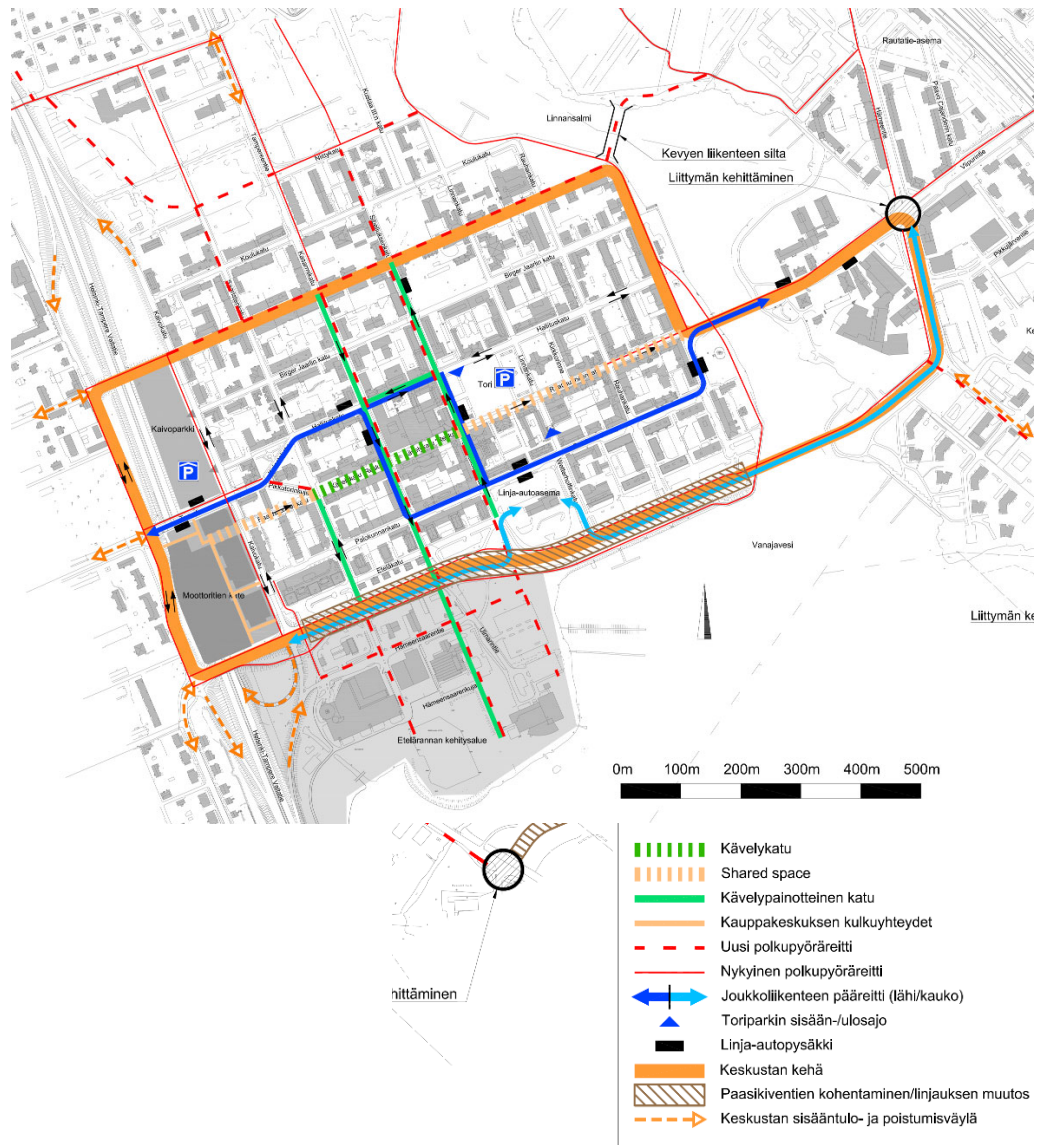


Kuva 14. Ote Hämeenlinnan kaupungin karttapalvelusta - pyörätiet punaisella, rantareitti vihreällä ja ajoradalla olevat pyöräreitit magentalla.



Kuva 15. Liikennejärjestelyiden nykytilanne linja-autoaseman korttelissa ja sen ympäristössä.

Linja-autoaseman takana olevaa pysäköintialuetta käytetään pääasiassa pitkäaikaiseen pysäköintiin. Kesällä 2018 pysäköintialueet otettiin pois käytöstä maaperän kunnostustöiden vuoksi. Myös linja-autot pysäköivät linja-autoaseman eteläpuolella silloin, kun kyse on esim. lounastauosta tai muusta pidemmästä tauosta. Myös Hämeensaaren pysäköintialuetta käytetään pitkäaikaiseen liityntäpysäköintiin.



HÄMEENLINNAN KESKUSTAN LIIKENNESUUNNITELMA

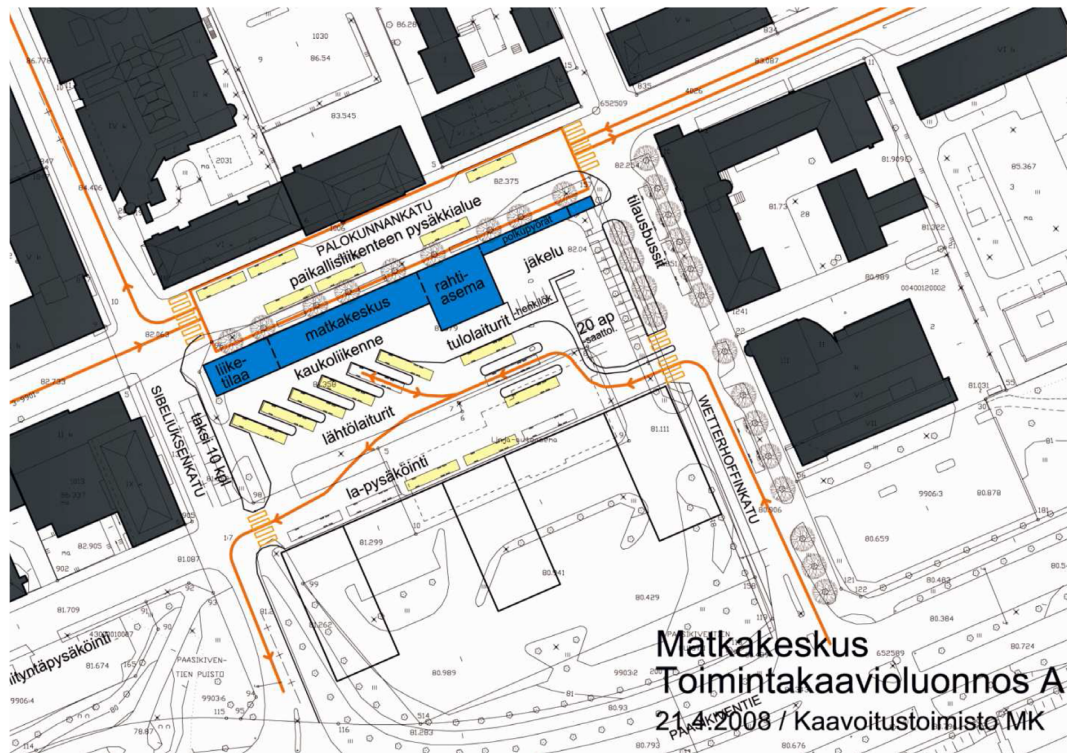
Keskustan liikenneverkko 2030 VE A



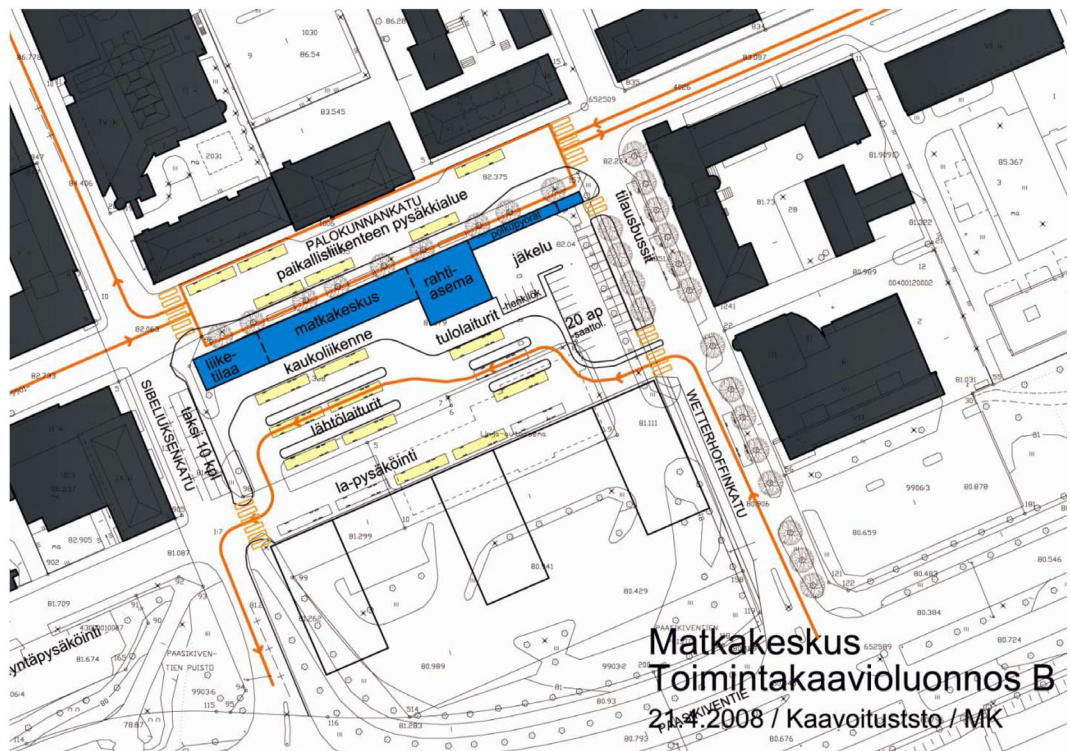
15.8.2012
Liite 3

Kuva 16. Esitys liikenneverkon tavoiteverkoksi 2030, vaihtoehto A, Hämeenlinnan keskustan liikenneselvitys 2012 (yhä 14.5.2013). Paasikiventie on keskustan kehäkatu. Kaukoliikenne käyttää Paasikiventietä, lähiliikenne Palokunnankatua. Vilkkaimpaan kaupalliseen keskusta on osoitettu kävelypainotteisia katuja Saaristenkadulle, Kasarmikadulle ja Sibeliuksenkadulle. Raatihuoneenkatu on osoitettu kävelykatuna ja jaettuna katutilana (Shared space). Uusi polkupyöräreitti on osoitettu sekä Sibeliuksenkadulle että Kasarmikadulle. Toriparkin sisään-/ulosajo on osoitettu Hallituskadulle ja Wetterhoffinkadulta Linnaankadulle. Paasikiventien kohentaminen/linjauksen muutos on esitetty viivarasterilla.

Hämeenlinnassa on pohdittu vuosien saatossa useaan kertaan linja-autoaseman toimintojen sijaintia. Sijaintivaihtoehtoina ovat olleet nykyisen paikan lisäksi moottoritien kate/nykyisen Kaivoparkin paikka, Hämeensaari tai rautatieympäristö. Moottoritien kateen ja Engelinrannan suunnittelun edetessä on päädytty siihen, että linja-autoaseman toiminnot säilytetään nykyisellä linja-autoasemalla keskustassa, jolloin kävelyetäisyys keskustaan on lyhin. Rautatieasema olisi myös liian kaukana Helsinki-Tampere välin kaukoliikenteelle. Vuonna 2008 matkakeskussuunnittelua on tehty linja-autoaseman tontille siten, että vanha linja-autoasema purettaisiin. Purku olisi tuonut enemmän tilaa linja-autoaseman aukiolle, kun uudisrakentaminen olisi toteutettu nykyisen linja-autoaseman kohdalle.



Kuva 17. Matkakeskuksen toimintojen ja liikennejärjestelyiden luonnos vuodelta 2008, vaihtoehto A, ajosuunta vastapäivään peruutuslaiturit.

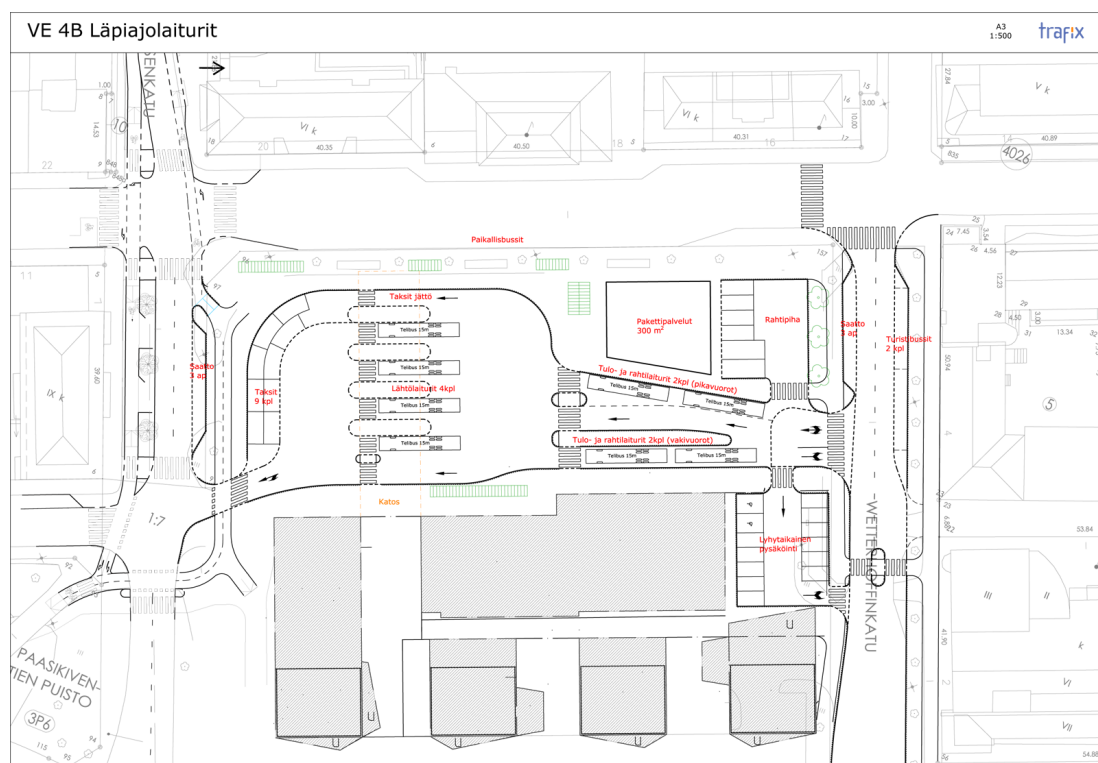


Kuva 18. Matkakeskuksen toimintojen ja liikennejärjestelyiden luonnos vuodelta 2008, vaihtoehto B, ajosuunta vastapäivään läpiajettavat laiturit.

Linja-autoaseman aukion liikennesuunnitelmat

Kaavatyön aikana tutkittiin eri vaihtoehtoja linja-autoaseman aukion liikennejärjestelyistä (Trafix Oy). Paasikiventien linjauksen muutoksen yleissuunnitelmaa ei ole päivitetty asemakaavan laadinnan aikana. Lisäksi mahdollinen toriparkin sisäänajo Linankadun kautta toteutuessaan muuttaa Wetterhoffinkadun liikennejärjestelyjä. Liikennöitsijöiden ja taksien mielestä paras suunnitelmavaihtoehto on 4B läpiajolaitureilla:

- uusi rahtipiste Palokunnankadun ja Wetterhoffinkadun kulmaukseen, sen yhteyteen 6 autopaikkaa
- linja-autoille erilliset tulolaiturit, joihin kumpaankin mahtuu kaksi linja-autoa kerralla, rahdin purku tulolaiturissa
- linja-autojen lähtölaiturit 4 kpl läpiajettavalla laiturityypillä
- takseille 9 paikkaa Sibeliuksenkadun puolella aukiota
- saattoliikenteelle yhteensä 6 kadunvarsipysäköintipaikkaa Sibeliuksenkadulla ja Wetterhoffinkadulla
- tilausliikenteelle (turistibusseille) 2 paikkaa Wetterhoffinkadun varressa nykytilanteen mukaisesti
- bussien taukopysäköinti Hämeensaaressa
- matkustajien liityntäpysäköinti Hämeensaaressa (pitkällä aikavälillä yleisessä pysäköintilaitoksessa)

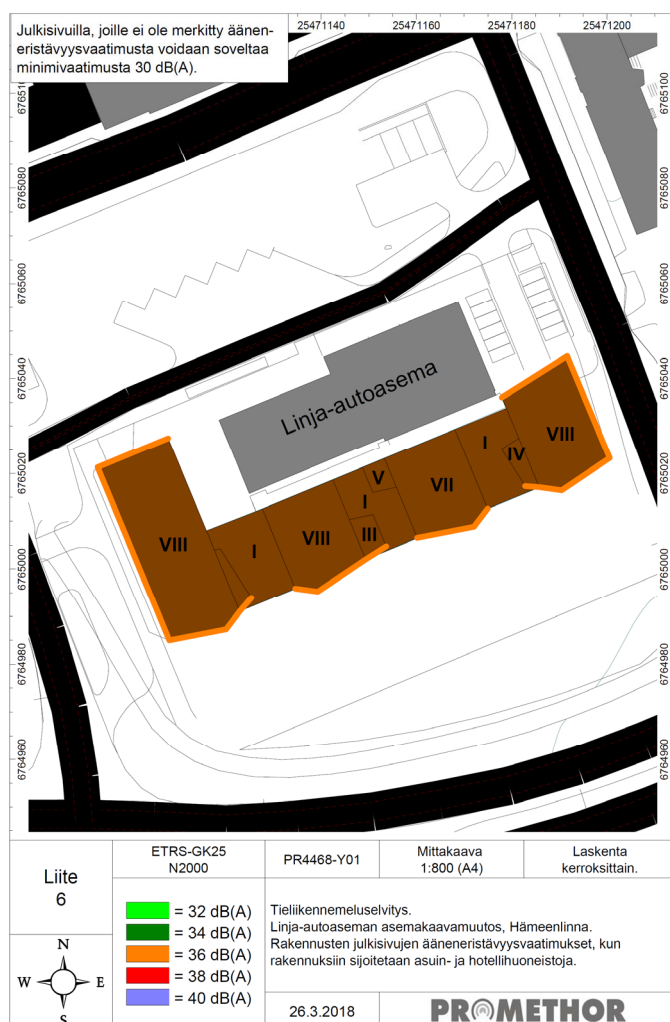


Kuva 19. Linja-autoaseman aukion liikennejärjestelyiden yleissuunnitelma 4B Läpiajolaiturit.

Liikennemelu

Paasikiventien liikennemelun vuoksi on tarpeen antaa julkisivuille määräyksiä tavanomaista paremmasta ääneneristävyydestä silloin, kun rakennus on osoitettu asuinkäyttöön. Melun keskiäänitaso päivällä ylittää sallitun ohjearvon jo liikennemäärien nykytilanteessa, ollen melutarkastelun mukaan 55-60 dBA:n välillä ja yölläkin sallitun melun keskiäänitason 45dBA.

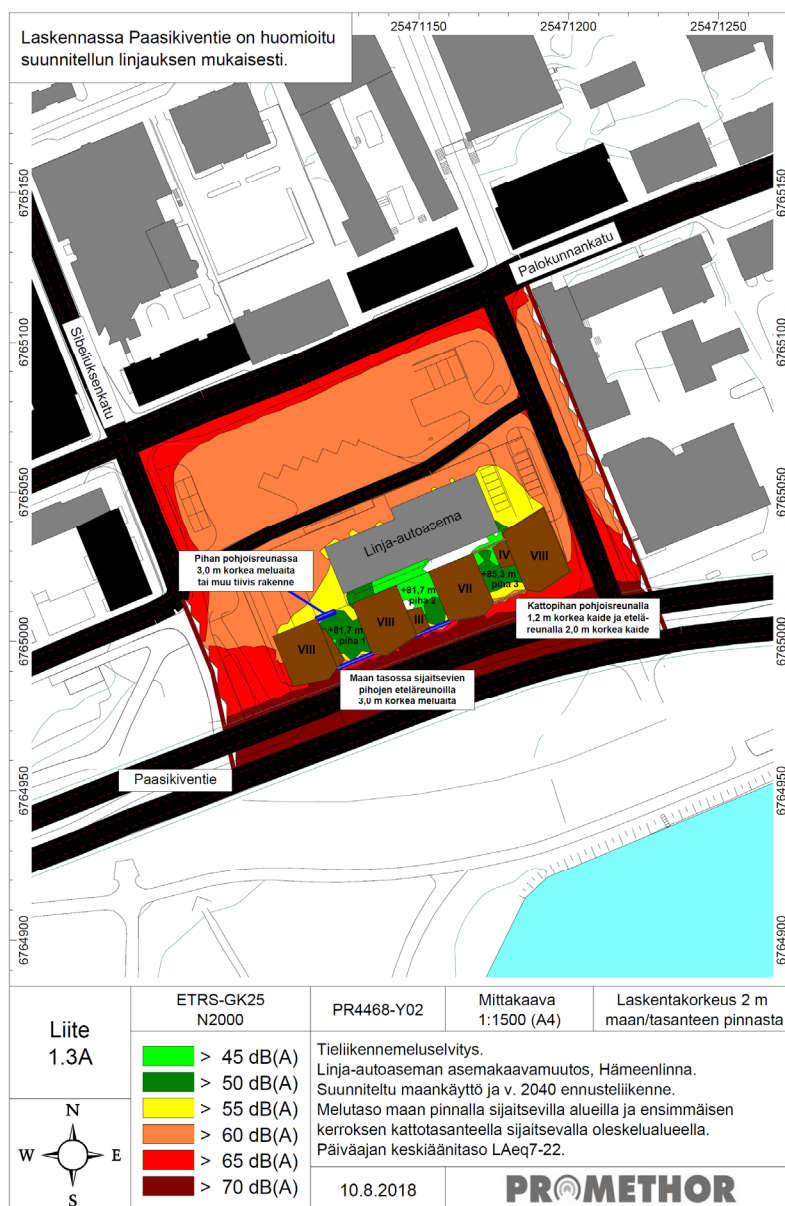
Engelinrannan osayleiskaavan aikaista melutarkastelua tarkempi liikennemeluselvitys laadittiin ennen asemakaavaehdotuksen nähtäville asettamista. Promethorin laatima tieliikennemeluselvitys on kaavaselostuksen liitteenä. Melumallinnukset laadittiin myös tavoitellulla maankäytöllä sekä Paasikiventien nykyisellä linjauksella että mahdollisesti muuttuvalla yleiskaavan mukaisella linjauksella. Meluselvityksessä on annettu suositukset katoille sijoittuvien piha-alueiden melusuojauksesta, julkisivujen ääneneristävyysvaatimuksista, parvekelasitusten ääneneristävyysvaatimuksista ja huoneistojen sijoittumisesta silloin, kun julkisivuun kohdistuva päiväajan keskiäänitaso ylittää 65 dBA. Päiväajan keskiäänitaso ylittää 55 dB(A) maankäytön nykytilanteessa nykyisillä liikennemäärillä ja liikennemäärien ennustetilanteessa v. 2040 päiväajan keskiäänitaso ylittää 60 dB(A) nykyisellä maankäytöllä. Mikäli Paasikiventien linjausta muutetaan päiväajan keskiäänitaso ylittää 65 dB(A) ennustetilanteen v. 2040 liikennemäärillä, mikä edellyttää liikennemelun erityistä huomioimista rakennussuunnittelussa vaikuttaen mm. asuntojen suuntaamiseen, parvekerakenteisiin ja asuntojen tuuletettavuuteen. Melutilanne mallinnettiin kattotasanteiden kahdella eri kaidekorkeudella 1,2 m ja 2 m. Kaiteen korkeudeksi suositellaan 2 m, jolloin melutaso ei ylitä valtioneuvoston päätöksen mukaisia ohjearvoja. Melumallinnuskartat ovat meluselvityksen liitteenä.



Kuva 20. Kartta Tieliikennemeluselvityksestä (Promethor Oy, 2018), rakennusten julkisivut, joille tulee antaa määräys tavanomaista paremmasta ääneneristävyydestä ja suositus ääneneristävyysvaatimukseksi on 36 dB(A).

Paasikiventien mahdollisen linjausmuutoksen jatkosuunnittelussa tulee huomioida, että rakennusten ja ajoradan välinen etäisyys pysyisi vähintään niin suurena, kuin se on ollut yleissuunnitelmassa melumallinnuksia tehtäessä. Mikäli rakennusten sijainti suhteessa Paasikiventiehen muuttuu, sillä on vaikutusta julkisivuihin ja parvekkeisiin kohdistuviin melutasoihin, eivätkä meluselvityksessä esitetyt ääneneristävyysvaatimukset enää päde.

Vielä ennen kaavaehdotuksen nähtäville asettamista laadittiin lisäksi melumallinnus tilanteesta, jossa uudisrakennusten oleskelu- ja leikkipihoja sijoitettaisiin maantasoon rakennusten väleihin melumuurin suojaan. Meluesteen ääneneristävyysluvun (DL_R) tulee olla vähintään 20 dB. Melumallinnukset laadittiin maantasopihojen 3 m ja 4 m korkeilla meluaidoilla. Lounaisimman piha-alueen meluntorjunta edellyttää meluaitaa sekä pihan pohjois- että eteläpuolelle, sillä pihaa on suojattava myös Sibeliuksenkadun ja linja-autoaseman aukion liikennemelulta pohjoisen suunnassa (meluselvityksen liite 1.3A ja 1.3B).

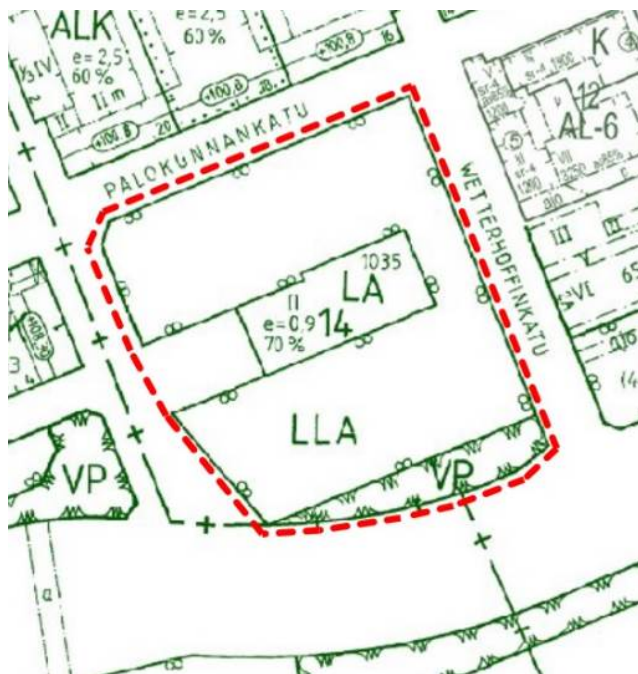


Kuva 21. Kartta Tieliikennemeluselvityksestä, Piha-alueiden meluntorjunnan lisäselvityksestä (Promethor Oy, 2018), v. 2040 ennustetilan liikennemäärillä ja Paasikiventien linjausta on muutettu.

3.2 Suunnittelutilanne

3.2.1 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat

Asemakaava



Kuva 22. Ote asemakaavojen yhdistelmästä.

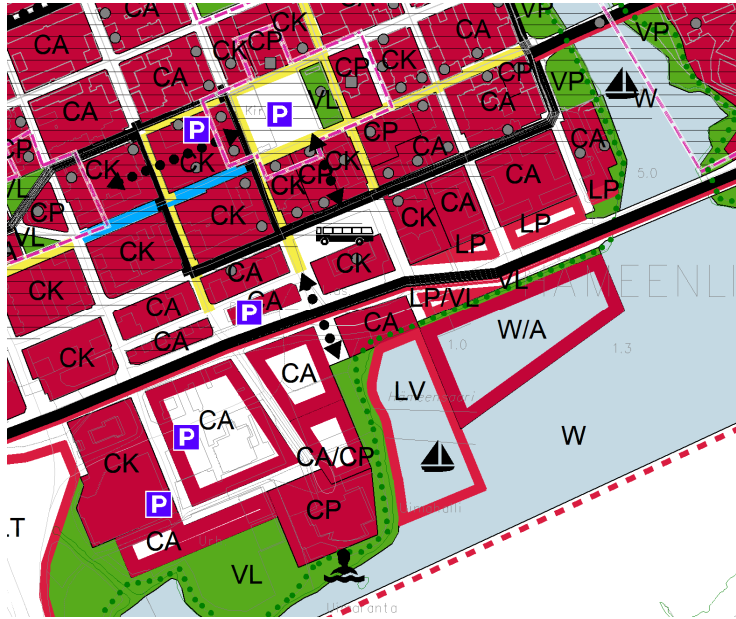
Voimassa olevassa asemakaavassa suurin osa alueesta kuuluu vuonna 1981 vahvistettuun asemakaavaan (nro 1474), jossa on osoitettu linja-autoaseman korttelialuetta (LA), linja-autoaseman liikennealuetta (LLA), puisto (VP) Paasikiventien varteen sekä katualuetta linja-autoaseman länsipäättyyn. Linja-autoaseman suurin sallittu kerrosluku on kaksi (II) ja tehokkuusluku $e=0.90$, mikä vastaa 1480 k-m²:ä. Tontista saa käyttää rakentamiseen 70 %. Pieni alue suunnittelualueen lounaisnurkasta kuuluu vuonna 1985 vahvistettuun asemakaavaan (nro 1684), jossa se on osoitettu Sibeliuksenkadun katualueeksi.

Yleiskaava

Kantakaupungin yleiskaava 2035 on korvannut lainvoiman saatuaan Engelinrannan osayleiskaavan (kuulutettu osittain voimaan 29.9.2018).

Engelinrannan osayleiskaavassa (KV hyv. 15.6.2015, § 88, lainvoimainen 31.8.2017) suunnittelualue on osoitettu keskustatoimintojen alueeksi (C-1). Alueelle saa sijoittaa linja-autoliikenteen matkakeskuksen, keskustaan soveltuvaa asumista sekä hallinto-, toimisto-, palvelu- ja myymälätiloja. Alueelle ei voida sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikköä. Pysäköintitilat tulee sijoittaa rakennuksiin tai maan alle. Alueen suunnittelun lähtökohtana tulee olla suojeltavan asemarakennuksen säilyttäminen sekä historiallisen rantatorin huomioiminen.

Alueelle on osoitettu tavoitteellinen rakennusoikeus 15000 k-m². Suurin sallittu kerrosluku on kahdeksan (VIII) ja Palo-kunnankadun viereisellä rakennusalueella yksi (I). Linja-autoasema on osoitettu suojeltavaksi rakennukseksi (sr). Rakennushistoriallisesti, kulttuurihistoriallisesti ja kaupunkikuvallisesti arvokas rakennus, jota ei saa purkaa. Lisäksi kaavassa on osoitettu linja-autoliikenteen matkakeskus.



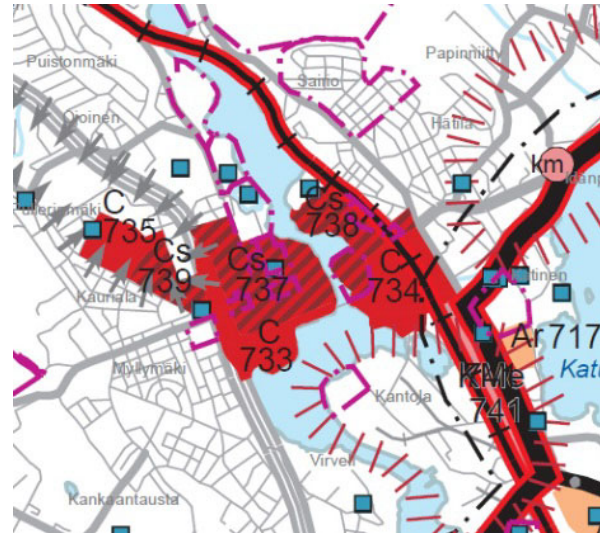
Kuva 26. Ote kantakaupungin yleiskaavasta 2035 (kartta 9512B), kaupunginvaltuuston hyväksymä 14.5.2018 (§55), suunnittelualueen osalta lainvoimainen 29.9.2018.

Maakuntakaava

Alueella on voimassa Kanta-Hämeen maakuntakaava, joka on hyväksytty maakunta-valtuustossa 29.11.2004 ja vahvistettu ympäristöministeriössä 28.9.2006. Kokonais-maakuntakaavaa täydentävä 1.vaihemaakuntakaava on vahvistettu ympäristöminis-teriössä 18.12.2015 ja 2. vaihemaakuntakaava 24.5.2016. Maakuntakaavassa Hä-meenlinnan keskusta on osoitettu keskustatoimintojen alueena, jolla on arvokasta ra-kennettua kulttuuriympäristöä (Cs) ja keskustan länsiosa ja eteläosa (Engelinranta) keskustatoimintojen alueena (C) ja Paasikiventie on osoitettu kaksiajorataisena tienä.



Kuva 27. Ote maakuntakaavan (2006) ja 1. vaihemaakuntakaavan (2015) yhdistelmästä.



Kuva 28. Ote vaihemaakuntakaavasta 1 (vahv. 18.12.2015).

Kanta-Hämeen maakuntakaava 2040 on kokonaismaakuntakaava, joka saadessaan lainvoiman korvaa kaikki voimassa olevat maakuntakaavat. Maakuntakaavan 2040 luonnos on ollut nähtävillä 6.2. - 3.3.2018 ja ehdotusvaihe on tulossa nähtäville 14.1. - 17.2.2019 väliseksi ajaksi. Linja-autoaseman korttelin osalta maakuntakaavan 2040 ehdotuksessa ei ole voimassa oleviin maakuntakaavoihin verrattuna tapahtumassa muutoksia.

3.2.2 Muut suunnitelmat, päätökset ja selvitykset

Rakennusjärjestys

Kaupunginvaltuusto on hyväksynyt Hämeenlinnan kaupungin rakennusjärjestyksen 10.12.2012 ja se on tullut voimaan 24.1.2013. Uusi ehdotus rakennusjärjestykseksi on ollut nähtävillä 26.2.-27.3.2018. Kaupunginvaltuusto on hyväksynyt uuden rakennusjärjestyksen kokouksessaan 28.1.2019, mutta päätös ei vielä ole lainvoimainen. Rakennusjärjestystä noudatetaan asemakaavaa toteutettaessa siltä osin kuin asemakaava ei toisin määrää.

Rakennuskiellot

Alueella ei ole rakennuskielloja.

Tonttijako- ja rekisteri

Alueelle on laadittava erillinen sitova tonttijako.

Pohjakartta

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

Selvitykset

Asemakaavamuutosta laadittaessa hyödynnetään Engelinrannan osayleiskaavan, kantakaupungin yleiskaavan 2035 ja keskustavision 2014 yhteydessä laadittuja selvityksiä. Lisäksi kaavatyön aikana näitä täydennetään tarpeellisilta osin.

Liikenneselvitykset

- Hämeenlinnan keskustan liikennesuunnitelma. Hämeenlinnan kaupunki 2012. (KV 10.6.2013).
- Hämeenlinnan liikenneverkkoselvitys. Sito Oy 2013.
- Hämeenlinnan Engelinrannan osayleiskaavan liikenneselvitys, 30.1.2015. Sito Oy.
- Keskustan pysäköintiselvitykset (2015-2016)

Rakennettu kulttuuriympäristö

- Rakennettu Häme, Maakunnallisesti arvokas rakennusperintö. Putkonen ym., Hämeen liitto 2003.
- Kyliä ja kortteleita, Hämeenlinnan ja Hattulan rakennuskulttuuriselvitys. Putkonen, Ivars, 2003.
- Hämeenlinnan linja-autoasema, Rakennushistoriallinen selvitys. Tmi Lauri Putkonen 23.3.2012.
- Hämeenlinnan rakennushistoriallinen selvitys, Kaupunkisuunnittelu ja -rakentaminen keskustassa ja Keinusaareissa 1778-2014. Kulttuuriympäristöpalvelut Heiskanen & Luoto Oy, Hämeenlinnan kaupunki, 24.6.2014.

Muut

- Hämeenlinnan hulevesitulvariskien alustava arviointi. Hämeenlinnan ympäristöjulkaisu 18. Heli Jutila, 2011.
- Engelinrannan hulevesien hallinnan yleissuunnitelma, 9.12.2014, Sito Oy.
- Keskustavision 2014, Hämeenlinnan kaupunki. (KV 13.10.2014)
- Engelinrannan alueen melutarkastelu 12.6.2015, Sito Oy
- Palokunnankadun katusuunnitelma välillä Sibeliuksenkatu-Linnankatu (YHLA 13.12.2016)

Kaavatyön aikana on laadittu Paasikiventien uuden linjauksen yleissuunnitelmaluonnos (HML kaupunki, Esa Ränkman). Yleissuunnitelmaluonnosta on tarpeen päivittää, koska linja-autoaseman korttelin aluerajausta on laajennettu kohti etelää kaavaehdo-

tusta laadittaessa. Lisäksi on arvioitu korttelin liittymistä katuverkkoon linja-autoaseman ja Paasikiventien siirron liikennetarkastelussa (muistio 30.8.2017, HML kaupunki, Hannu Sainio). Linja-autoaseman aukion liikennesuunnitelmasta on laadittu useita vaihtoehtotarkasteluja (Trafix Oy).

Kaavan ehdotusvaiheessa 2018 laadittiin Engelinrannan osayleiskaavan melutarkastelua tarkentava tieliikennemeluselvitys (Promethor Oy) ja siihen Piha-alueiden meluntorjunnan lisäselvitys (Promethor Oy), ilmanlaatuselvitys (Enwin Oy) ja linja-autoaseman kuntotutkimus (Sweco Asiantuntijapalvelut Oy).

4. ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

4.1 Asemakaavan suunnittelun tarve ja käynnistäminen

Kaavoitukseen on ryhdytty kaupungin aloitteesta.

Linja-autoaseman korttelista järjestettiin kaksivaiheinen tontinluovutuskilpailu 1.11.2016 - 22.3.2017 välisenä aikana. Kaupunginhallitus päätti tontinluovutuskilpailun järjestämisestä kokouksessaan 24.10.2016. Kilpailun painopiste oli suunnitelman korkeassa laadussa ja arkkitehtuurissa sekä asukasosallistumisen järjestämisessä. Kilpailun voittanut kilpailija on sitoutunut rakentamaan alueelle omassa suunnitelmaehdotuksessaan ja nyttemmin asemakaavoituksessa ratkeavat rakennukset toimittoineen. Linja-autoaseman aukio jää kaupungin vastuulle. Kilpailun voittanut taho rakentaa rakennukset ja niihin liittyvät sisäkadut, ympäristötaiteen ja muut piha-alueet ja saa etuosto-oikeuden alueeseen ja siitä muodostettavaan tonttiin esittämällään hinnalla. Kaupunki tekee myös vaadittavat muut asemakaavat alueen ympärille, puhdistaa alueen maan tarvittaessa ja rakentaa aluetta ympäröivien katujen infrastruktuurin. Kaupunginhallitus on merkinnyt tontinluovutuskilpailun tuloksen tiedoksi kokouksessaan 2.5.2017 (§ 209).

Tontin luovutus tapahtuu vasta, kun asemakaava on lainvoimainen, mutta luovutusprosessi voidaan aloittaa asemakaavoituksen yhteydessä.

4.2 Osallistuminen ja yhteistyö

4.2.1 Osalliset

Osallisia ovat MRL 62 §:n mukaan alueen maanomistajat ja ne, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin asemakaava saattaa huomattavasti vaikuttaa, sekä viranomaiset ja yhteisöt, joiden toimialaa suunnittelussa käsitellään. Osallisilla on oikeus ottaa osaa kaavan valmisteluun, arvioida sen vaikutuksia ja lausua kirjallisesti tai suullisesti mielipiteensä asiasta.

- Valtion ja kunnan viranomaistahot/ hallintokunnat: Hämeen ja Uudenmaan ELY-keskukset, Museovirasto, Hämeen liitto, Kanta-Hämeen pelastuslaitos, kaupunkirakennepalveluiden tontti- ja mittauspalvelut, infrasuunnittelu ja joukkoliikenneyksikkö sekä rakennuttamisen, rakentamisen ja kunnossapidon palvelut viranomaispalveluista rakennusvalvonta ja ympäristönsuojelu sekä muut kaupungin hallintokunnat
- Verkostojen haltijat: HS Vesi Oy, Elenia Verkko Oy, Elenia Lämpö Oy, Telia, Elisa, DNA
- Kuntalaiset ja yhteisöt (mm. liikennöitsijät, taksit, yhdistykset)
- Maanomistajat ja -haltijat, naapurit, elinkeinonharjoittajat, yhteisöt ja muut vaikutuspiiriin kuuluvat tahot

Osallisluetteloa täydennetään hankkeen aikana tulleiden ilmoitusten mukaan.

Kaavaa laaditaan kumppanuuskaavoituksena, joten Lehto Group jatkaa kohteen suunnittelua kaavoituksen aikana ja suunnitelmia muutetaan kaavoituksen aikana saatavaa palautetta arvioiden.

4.2.2 Vireilletulo

Asemakaavamuutos on tullut vireille kaavoituskatsauksessa 2017, kohde 36 Linja-autoaseman asemakaavamuutos (KH 9.1.2017). Kaavoituskatsauksesta on tiedotettu asukaslehdessä (Arjessa mukana 1/2017), joka jaetaan jokaiseen hämeenlinnalaiseen talouteen.

4.2.3 Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettelyt

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

Kaavoituksen käynnistymisestä ja OAS:n valmistumisesta ilmoitettiin lehtikuulutuksella Hämeen Sanomissa 26.10.2017 sekä 9.10.2017 päivätyllä kirjeellä lähialueen maanomistajille ja/tai haltijoille. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on saatavilla Palvelupiste Kastellissa koko kaavatyön ajan. Kaavatyön lähtökohtia ja alustavaa kaavaluonnosta esiteltiin **kaikille avoimessa asukastilaisuudessa** 1.11.2017 Raati-huoneella. Tilaisuudesta ilmoitettiin lehtikuulutuksessa Hämeen Sanomissa 26.10.2017 ja kaupungin nettisivuilla. Tilaisuudessa oli läsnä 14 henkilöä, joista pääosa oli kaupungin viranhaltijoita tai luottamushenkilöitä (8). Asukaspalautetta on referoitu jäljempänä kohdassa 6.3.2 *Prosessin aikana syntyneet tavoitteet ja tavoitteiden tarkentuminen*.

Verkostoyhtiöiden kanssa pidettiin alustavasta asemakaavaluonnoksesta **työkokous** 26.10.2017, johon osallistuivat myös kaupungin infran suunnittelu ja Eteläranta Oy sekä tontinluovutuskilpailun voittajat (Lehto Group Oy ja Arkkitehtipalvelut Lahti Oy). Kokouksessa käsiteltiin verkostojen nykytilanne ja niihin liittymisen mahdollisuus. Työkokouksesta on laadittu muistio. Kaavaluonnos toimitetaan tiedoksi verkostoyhtiöille ja annetaan heille mahdollisuus kommentoida luonnosta.

Alustavaa kaavaluonnosta ja linja-autoaseman liikennesuunnitelman vaihtoehtoja käsiteltiin Hämeenlinnan seudun **joukkoliikennetyöryhmässä** 1.11.2017. Liikennöitsijöiltä saatiin palautetta, että rahdin purku pitäisi tapahtua erikseen heti asemalle saavuttua. Lisäksi liikennöitsijöiden mielestä peruutuslaiturit eivät ole vaihtoehto Hämeenlinnan kaltaisella väliasemalla, jossa linja-autojen aikataulut vaihtelevat ja peruutuslaitureiden koetaan olevan aikataulupaineet huomioiden liikaa aikaa vieviä rahdin purun näkökulmasta. Kaukoliikenteen pikavuorot ja seutuliikenne käyttävät samoja purku- ja lähtölaitureita, linja-autojen on päästävä ohittamaan toisensa laitureilla. Linja-autojen pysäköintitilaa on oltava lähellä linja-autoasemaa mm. lakisääteisiä taukoja varten. Taksiasemalle riittää pääsääntöisesti 6 paikkaa, mutta ruuhkapiikkeinä tarvitaan enemmän, joten pysäköintipaikkoja tulee löytyä aseman lähistöltä. Turistibussit voivat pysäköidä Wetterhoffinkadun varteen tai lähempänä taksipysäkkejä Eteläkadulle.

Linja-autoaseman korttelin asemakaavasta saatiin yksi mielipide ennen kaavaluonnoksen nähtäville asettamista kaupungin palautepalvelun kautta (23.11.2017). Kaavaluonnosta massoittelevuineen pidettiin palautteessa hyvänä, mutta kehoitettiin harkitsemaan linja-autoliikenteen kulkuyhteyden sijoittamista korttelin rakennusten alitse. Tämän koettiin heikentävän Rantatorin kaupunkikuvallista ilmettä, sekoittavan liikennejärjestelyjä ja vaikeuttavan liiketilojen sijoittelua Sibeliuksenkadun varrelle. Kaavaluonnosta muutettiin tältä osin.

Kaavaluonnoksen nähtävilläolosta ilmoitettiin lehtikuulutuksella Hämeen Sanomissa 7.12.2017 ja 5.12.2017 päivätyllä kirjeellä lähialueen maanomistajille ja/tai haltijoille. Kaavaluonnoksen nähtävilläolon aikana 7.12.2017 - 8.1.2018 ei saatu yhtään mielipidettä. Kaavaluonnosta esiteltiin linja-autoasemalla 14.12.2018 klo 14 - 18 välisenä aikana. Standille saatiin houkuteltua muutamia henkilöitä tutustumaan suunnitelmiin. Valtaosa kannatti alueen täydennysrakentamista.

Kaavaehdotuksen nähtävilläolosta ilmoitettiin lehtikuulutuksella Kaupunkiuutisissa 1.9.2018 sekä 27.8.2018 päivätyllä kirjeellä lähialueen maanomistajille ja/tai haltijoille. Kaavaehdotuksen nähtävilläolon aikana 3.9. - 2.10.2018 ei saatu yhtään muistutusta, mutta Keskikaupungin asukasyhdistys jätti muistutuksensa 18.10.2018 (pyysivät nähtävilläolon aikana pidennystä muistutuksen jättämisaikakohtaan). Muistutuksen johdosta Keskikaupungin asukasyhdistykselle järjestettiin erikseen kuulemistilai-

suus 3.12.2018 ennen kaavaehdotuksen saattamista hyväksymiskäsittelyyn, jossa käytiin läpi muistutuksen ja siihen annetun alustavan vastineen sisältöä, yleisiä maankäytön suunnittelutavoitteita sekä yhdistyksen jäsenten esittämiä näkemyksiä ja huolenaiheita. Tilaisuuden jälkeen muistutukseen laadittua vastinetta täydennettiin ja muistutuksen johdosta myös kaavaselostusta on täydennetty monin paikoin. Muistutuksen perusteella kaavaehdotusta ei ollut tarpeen muuttaa, mutta kaavaehdotukseen on tehty muita vähäisiä muutoksia ja tarkistuksia, jotka eivät edellytä kaavaehdotuksen uudelleen nähtäville asettamista.

4.2.4 Viranomaisyhteistyö

Asemakaavamuutoksen laatimisen aloitus sekä kaavatyöhön liittyvä osallistumis- ja arviointisuunnitelma toimitettiin viranomaisille tiedoksi.

Aloitusvaiheen viranomaisneuvottelu pidettiin 28.6.2017. Viranomaisneuvottelusta on laadittu muistio. Museovirasto edellyttää maisemavaikutusten arviointia varten laadittavaksi havainnekuvia pääkatselusuunnista. Kaavaluonnoksesta pyydetään viranomaislausunnot Hämeen ELY-keskuksesta, Hämeen liitosta ja Museovirastosta. Viranomaislausunnot ja vastine niihin on kaavaselostuksen liitteessä 4.

Linja-autoaseman korttelin asemakaavamuutoksen alustavasta ehdotuksesta järjestettiin **viranomaistyöneuvottelu** 21.5.2018. Neuvottelussa käytiin yleispiirteisesti läpi tieliikennemelu ja ilmanlaatuselvitykset. Linja-autoaseman kuntotutkimus oli vielä tuolloin tekeillä. Lisäksi esiteltiin linja-autoaseman liikennesuunnitelman vaihtoehdot 4A ja 4B. Uudenmaan ELY-keskus totesi liikennejärjestelyistä seuraavaa:

- Saattoliikenteen, linja-autojen lakisääteisten taukojen aikaisen pysäköinnin ja liityntäpysäköinnin järjestelyitä on hyvä kuvata auki kaavaselostuksessa.
- Jos liityntäpysäköinti järjestetään tulevaisuudessa yleisessä pysäköintilaitoksessa, tulee tällöin olla sujuvat kävely-yhteydet laitoksen ja linja-autoaseman välillä.
- Vain osa pysäköinnistä pystytään järjestämään tontilla, loputkin paikat täytyy olla osoitettavissa jostakin.
- Hyvä, että pyöräpaikkoja vaaditaan kaavassa myös yleiseen pyöräpysäköintiin eikä vain asukkaille.

Lisäksi todettiin, että Paasikiventien puoleisen pitkän umpinaisen katutasen julkisivun haitallisia vaikutuksia voidaan lieventää arkkitehtuurin keinoin, mutta tämä vaatii suunnittelussa vielä panostusta. Hämeen ELY-keskus totesi, että melu- ja liikenne-asioihin on kiinnitetty huomiota ja melumääräyksiä on tarkennettu, mutta arvot ovat vielä ELY-keskuksen ohjeistuksen vastaisia. Museovirasto edellytti kaavaselostuksen päivittämistä liikennejärjestelyiden ja rakennuksen suojelua koskevan lauseen osalta (mainittu myös Museoviraston lausunnossa). Linja-autoaseman suojelu ei vähennä liikenteelle käytettävissä olevaa tilaa vaan täydennysrakentaminen.

Kaavan **ehdotusvaiheen viranomaisneuvottelu** järjestettiin 5.11.2018 alustavasta kaavaehdotuksesta. Neuvotteluun osallistui Hämeen ELY-keskuksen, Uudenmaan ELY-keskuksen liikenteen ja melun asiantuntijat sekä maakuntaliiton ja museoviraston asiantuntijat ja kaupungin edustajat. Uudenmaan ELY-keskuksen meluasiantuntija ei pidä aluetta asumisen alueena, koska kortteliin ei ole luotavissa rakennusmassoin melulta suojattuja pihvoja ja hiljaisia julkisivuja, joihin parvekkeita voitaisiin ongelmitta sijoittaa. Kaavamääräysten todettiin kuitenkin olevan pitkälti kunnossa, kun vähimmäistavoite melun ohjearvot sisätiloissa täyttyy. Kaupunki tutkii vielä Paasikiventien linjauksen muutoksen ja tien paikallaan peruskorjaamisen vaihtoehdot ja kustannusvaikutukset ja sen jälkeen tehdään vasta päätös Paasikiventien linjauksen muuttamisesta. Kaava-alueen melutilanteen kannalta olisi suotuisaa, jos tietä ei siirretä. Julkisivuun kohdistuva melutaso ei ylitä 65 dB(A):ä, mikäli Paasikiventien linjausta ei muuteta lähemmäksi korttelialuetta. Melutasojen tulee täyttyä parvekkeella, koska parveke on joissakin tilanteissa ainoa ulkotila, mihin pääsee virkistäytymään.

Todettiin, että kaavavaiheessa ei tietysti vielä tiedetä rakennusratkaisuja eikä sitäkään, onko kohteeseen tulossa jäähdytys, mikä vähentää/poistaa tuuletustarpeen avoimen ikkunan kautta. Rakennussuunnitteluvaiheessa voidaan kehittää meluhaittoja vähentäviä rakenteellisia ratkaisuja mm. parvekkeiden toteutukseen, tuuletusikkunoiden suojaamiseen ja ylipäättään asuntojen ja parvekkeiden sijoitteluun. Lisäksi kiinnitettiin huomiota, että linja-autoaseman saattoliikenteelle on kovin vähän autopaikkoja. Saattoliikenteen oletetaan tapahtuvan pääasiassa katuverkolla sijaitsevilla pysäköintipaikoilla. Viranomaisneuvottelussa ei todettu vaadittavaksi lisäselvityksiä. ELY-keskus on maininnut lausunnossaan, että valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet on uusittu ja tulleet voimaan 1.4.2018. Kaavaselostusta on tarpeen täydentää tältä osin.

4.3 Asemakaavan tavoitteet

Asemakaavamuutoksella tavoitellaan alueen täydennysrakentamista. Tontinluovutuskilpailun voittanut ehdotus "Lohkot" on kaavoituksen lähtökohtana, mutta sitä kehitetään edelleen asemakaavoituksen yhteydessä. Engelinrannan osayleiskaavan mukaisesti alueen kerrosalatavoite on 15000 k-m² ja alueelle tavoitellaan asumista, liikke- ja toimistotilaa ja hotellia. Alueelle tavoitellaan noin 150 - 220 uutta asukasta ja noin 100-150 asuntoa. Työpaikkamäärä riippuu alueelle sijoittuvien liikkeiden/toimistojen toimialasta ja siitä toteutuuko hotelli, mutta tavoitteena voidaan pitää vähintään noin 20 - 50 työpaikkaa.

Linja-autoaseman rakennus suojellaan asemakaavalla. Linja-autoaseman toiminnot säilyvät korttelialueella, mutta tavoitteena on siirtää ne Palokunnankadun puolelle aukiota rakennettavaan uuteen paviljonkirakennukseen. Linja-autoaseman aukio historiallisena Rantatorina säilytetään avoimena kaupunkitilana. Sen liikennejärjestelyistä on tutkittu eri vaihtoehtoja kaavan laadinnan yhteydessä. Vaihtoehtoja on tutkittu myös Engelinrannan osayleiskaavan yhteydessä. Engelinrannan rakentuessa kortteli sijaitsee keskeisessä solmukohdassa ja luontevien reittien varrella, joten rakennusten suunnittelussa on varauduttava liiketilojen toteuttamiseen etenkin Sibeliuksenkadun ja Rantatorin puolella.

Tontinluovutuskilpailun ehdotuksia voidaan pitää vaihtoehtoisina ratkaisuna korttelialueen kehittämisen mahdollisuuksista. Näitä on käsitelty luvussa 4.4.

4.3.1 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtioneuvosto päätti valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista 14.12.2017. Päättöksellä valtioneuvosto korvaa valtioneuvoston vuonna 2000 tekemän ja 2008 tarkistaman päätöksen valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista. Alueidenkäyttötavoitteiden avulla taitetaan yhdyskuntien ja liikenteen päästöjä, turvataan luonnon monimuotoisuutta ja kulttuuriympäristön arvoja sekä parannetaan elinkeinojen uudistumismahdollisuuksia. Niillä myös sopeudutaan ilmastonmuutoksen seurauksiin ja sään ääri-ilmiöihin. (Lähde: www.ymparisto.fi, 20.2.2019)

Kaavatyötä koskevat merkittävimmät valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ovat:

1. Toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen

- Luodaan edellytykset elinkeino- ja yritystoiminnan kehittämiselle sekä väestökehityksen edellyttämälle riittävälle ja monipuoliselle asuntotuotannolle.
- Luodaan edellytykset vähähiiliselle ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen.
- Edistetään palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden hyvää saavutettavuutta eri väestöryhmien kannalta. Edistetään kävelyä, pyöräilyä ja

joukkoliikennettä sekä viestintä-, liikkumis- ja kuljetuspalveluiden kehittämistä.

- Merkittävät uudet asuin-, työpaikka- ja palvelutoimintojen alueet sijoitetaan siten, että ne ovat joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kannalta hyvin saavutettavissa.

2. Tehokas liikennejärjestelmä

- Edistetään valtakunnallisen liikennejärjestelmän toimivuutta ja taloudellisuutta kehittämällä ensisijaisesti olemassa olevia liikenneyhteyksiä ja verkostoja sekä varmistamalla edellytykset eri liikennemuotojen ja -palvelujen yhteiskäyttöön perustuville matka- ja kuljetusketjuille sekä tavara- ja henkilöliikenteen solmukohtien toimivuudelle.

3. Terveellinen ja turvallinen elinympäristö

- Varaudutaan sään ääri-ilmiöihin ja tulviin sekä ilmastonmuutoksen vaikutuksiin. Uusi rakentaminen sijoitetaan tulvavaara-alueiden ulkopuolelle tai tulvariskien hallinta varmistetaan muutoin.
- Ehkäistään melusta, tärinästä ja huonosta ilmanlaadusta aiheutuvia ympäristö- ja terveyshaittoja.
- Haitallisia terveysvaikutuksia tai onnettomuusriskejä aiheuttavien toimintojen ja vaikutuksille herkkien toimintojen välille jätetään riittävän suuri etäisyys tai riskit hallitaan muulla tavoin.

4. Elinvoimainen luonto- ja kulttuuriympäristö

- Huolehditaan valtakunnallisesti arvokkaiden kulttuuriympäristöjen ja luonnonperinnön arvojen turvaamisesta.

Suhde yleiskaavaan, kunnan muuhun suunnitteluun

Hämeenlinnan kaupungin tavoitteena on keskustavision 2014, kantakaupungin oikeusvaikutteisen yleiskaavan 2035 (tullut voimaan suunnittelualueen osalta 29.9.2018) ja Engelinrannan osayleiskaavan mukaisesti panostaa asuinrakentamisen mahdollisuuksien lisäämiseen keskustan läheisillä alueilla. Pitkällä aikavälillä eri hankkeiden toteutuessa keskustan asukasmäärän on mahdollista kasvaa noin 7 300 asukkaalla keskustan lähellä (arviossa on mukana myös v. 2014 jälkeen jo toteutuneita kohteita).

Engelinrannan osayleiskaavan ja sittemmin 29.9.2018 lainvoiman saaneen **kantakaupungin yleiskaavan 2035** mukaisesti nyt laadittavassa asemakaavamuutoksessa ja infran verkostojen kehittämisessä huomioidaan:

- mahdollisuus muuttaa Paasikiventien linjausta ja toteuttaa uusi alikulku Sibeliuksenkadun liittymän kohdalle. Muutosten toteutus voi olla kaukana tulevaisuudessa, mutta asemakaavassa nämä joka tapauksessa huomioidaan.
- pyöräilyn pääverkko pyöräilyn edistämishjelman 2016 tavoitteiden mukaisesti Rantatorin aukion liikennejärjestelyiden suunnittelussa
- asemakaavalinen joustavuus liikennejärjestelyiden osalta, jotta tulevaisuudessa katuverkossa tai linja-autoaseman aukiolla muuttuvat liikennejärjestelyt olisi toteutettavissa ilman uusia kaavamuutoksia. Näin ollen esimerkiksi linja-autoaseman aukion liikennejärjestelyistä voidaan tehdä päätös vasta myöhemmin.

Liittyminen katuverkkoon

Suunnittelualue on keskustan liikenteen solmukohta, jossa eri liikennemuodot kohtaavat. Liikennesuunnitteluratkaisuun vaikuttavat mm.

- Linja-autoliikenteen liikennöinti-/kiertosuunta myötä- tai vastapäivään aukion ja Paasikiventien välillä vaikuttaa aukion liikennejärjestelyiden suunnitteluun ja rahtitilojen sijoitteluun oleellisesti.
- Lisäksi laiturityyppi – nokka- eli peruutuslaiturit vai läpiajettavat suorat laiturit – vaikuttaa rahtitoimintoihin ja matkustajien liikkumiseen aukiolla.
- Keskustan läpi pohjois-eteläsuunnassa kulkevan pääpyöräreitin sijoituspaikka vaikuttaa pyöräreittien ja pyöräpysäköinnin sijoitteluun aukion länsilaidalla ja Sibeliuksenkadun/Eteläkadun varrella. Kaupunkirakennelautakunta päätti kokouksessaan 12.6.2018 valita keskustan pohjois-eteläsuuntaisen pyöräliikenteen pääreitiksi Sibeliuksenkadun ja että reitti toteutetaan 1-suuntaisilla pyöräliikennejärjestelyillä.

Linja-autoaseman ja Paasikiventien siirron liikennetarkastelun muistion 30.8.2017 (HML kaupunki, Hannu Sainio) mukaan linja-autoaseman kiertosuunta tulisi olla Paasikiventien valo-ohjauksen näkökulmasta myötäpäivään eli sisään ajettaisiin Paasikiventien alikulun vieressä olevasta tonttiliittymästä ja ulos Wetterhoffinkadun kautta. Kuitenkin rahtitoimintojen siirtäminen Palokunnankadun puoleiselle reunalle aukiota ja aukion liikennejärjestelyiden toteuttaminen edellyttävät, että kiertosuunta on vastapäivään – sisäänajo Wetterhoffinkadun kautta ja poistuminen Sibeliuksenkadulle. Kaavaluonnoksessa linja-autoliikenteen ajo aukiolle tapahtui uuden korttelin läpi rakennusten alta, mutta tästä on ehdotusvaiheessa luovuttu, koska ratkaisu olisi kallis toteuttaa, se aiheuttaisi teknisiä lisähaasteita rakentamiselle ja IV-tekniikalle sekä hankaloittaisi korttelin maantasokerroksen hyötykäyttöä.

Korttelialueen autopaikkavaatimuksissa noudatetaan **keskustan pysäköintiohjelman 2016** linjauksia (KV hyväksynyt 14.11.2016). Alue on joukkoliikenteellä hyvin saavutettavissa.

Palveluverkko

Hämeen liiton teettämän **kaupan palveluverkkoselvityksen** 2016 mukaan Hämeenlinnan keskustassa oli liiketilaa vuonna 2015 yhteensä 125 000 k-m², josta suuryksiköitä 60 000 k-m². Erikoiskaupan liiketilan lisätarve tulee olemaan Hämeenlinnan seudulla ostovoiman hitaan kasvun skenaariolla noin 50 000 k-m² ja ostovoiman perinteisellä kasvuennusteella noin 98 000 k-m². Erikoiskaupan liiketilan lisätarve sisältää päivittäistavarakaupan, tilaa vaativan kaupan ja muun erikoiskaupan. Muu erikoiskauppa kasvaa Kanta-Hämeessä pääosin keskustoissa sekä pienimuotoisesti muutamassa keskustan ulkopuolisessa vähittäiskaupan suuryksikössä. Muun erikoiskaupan osuus kokonaislisätilatarpeesta on noin 57 %, mikä tarkoittaa Hämeenlinnan keskustassa lisätilatarvetta noin 30 000 k-m² (Kauppakeskus Goodmanin kokoluokkaa). Keskustavision 2035 laadinnan yhteydessä on tarkoitus laatia maakuntatason palveluverkkoselvitystä tarkentava keskustan kaupan palveluverkkoselvitys alkuvuonna 2019.

Maankäytön strategiset linjaukset 2014

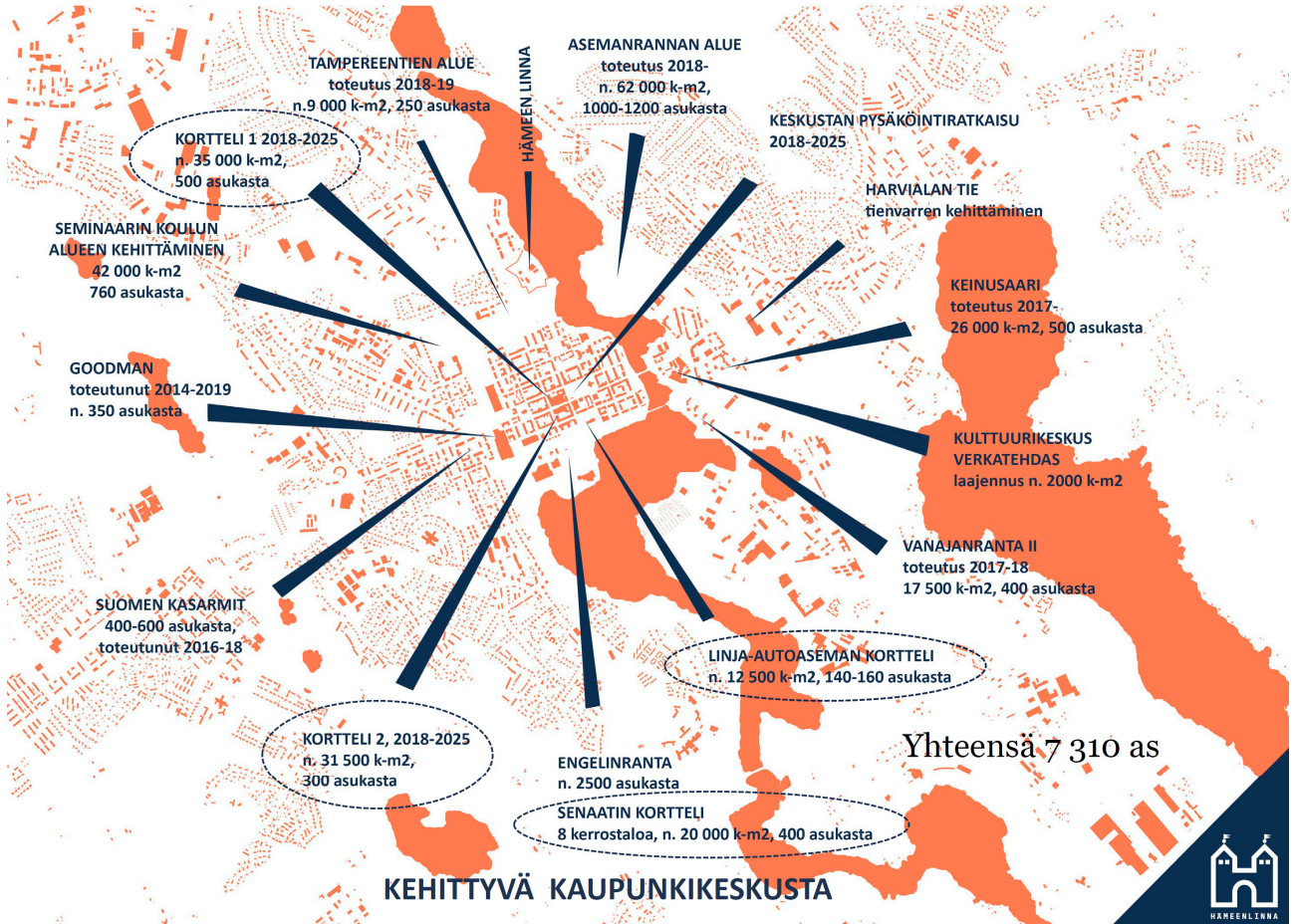
Maankäytön strategisten linjausten 2014 (KV 9.2.2015) mukaisesti kasvutavoitteissa hyödynnetään suurelta osin kaupungin sijaintia Suomen kasvukäytävällä Helsingin ja Tampereen välissä. Hämeenlinna on seutukuntansa keskustaupunki, joten kaupungin keskusta myös palvelee koko seutukuntaa. Maankäytön suunnittelu tukee kaupungin kasvua ja elinvoimaa.

- Kantakaupunkia täydennysrakennetaan ja laajennetaan hallitusti. Kanta-kaupungin kaupunkirakennetta tiivistetään hyödyntäen olemassa olevaa palveluverkkoa ja kunnallisteknisiä verkostoja.
- Asuntovarantoa luodaan eri puolille kaupunkia tasaisesti, jotta turvataan edellytykset palvelurakenteen säilymiselle.
- Kaupungin keskustaa vahvistetaan, mutta myös olemassa olevia kaupunginosakeskuksia kehitetään.
- Maankäytön suunnittelussa luodaan mahdollisuudet kaupungin kasvulle 500 asukkaalla vuodessa ja noin 400 asunnon vuosituotanto. 400 uutta asuntoa vuodessa tarkoittaisi 175 uutta kerrostaloasuntoa ja 225 uutta pientaloasuntoa. Väestön raju ikääntyminen nostaa kerrostalotuotannon tarvetta ja vähentää hieman omakotitaloasuntojen tarvetta. Asuntotavoite muutettuna kerrosneliömetreiksi tarkoittaa noin 50.000 uutta k-m² vuodessa (jos osa siis pientaloja).
- Maankäyttöä suunniteltaessa on hyvä varautua trendiennusteita vahvempaan kasvuun, jotta vältetään ns. pullonkauloilta. Kaupungin kehittäminen edellyttää suunnitelmallisuutta ja pitkäjänteisyyttä. Laaditaan joustavat ja päivitettävät yleiskaavat maankäytön muutosalueille.
- Tonttitarjontaan luodaan puskuria niin, että asemakaavoissa on jatkuvasti varantoa kahden vuoden tonttikysynnän verran.
- Kaupunki asemakaavoittaa pääosin omalle maalleen. Yksityisen maata kaavoitetaan lähinnä vain kaavamuuostilanteissa sekä silloin, kun se on kaupunkirakenteen tiivistämisen kannalta tarkoituksenmukaista.
- Seutukeskuksen elinvoimaisuutta tukevia toimenpiteitä ovat keskustaksi mielletävän alueen kasvattaminen laajentamalla keskustamaista rakennetta Engelinrantaan, Asemanseudulle ja myöhemmin myös Vanaja-Kantolaan sekä kantakaupungin täydennysrakentaminen, tiivistäminen ja hallittu kaupunkirakenteen laajentaminen.
- Maankäytön suunnittelu toteutetaan taloudellisesti, kulttuurisesti, ekologisesti ja sosiaalisesti kestävästi. Maankäytön suunnittelu ja liikennesuunnittelu toteutetaan tiiviissä vuorovaikutuksessa.
- Lähtökohtana tulee olla, että maankäytössä ja maankäytön suunnittelussa tehtävät ratkaisut tukevat kaupungin elinvoimaa.
- Kaupunkisuunnittelu ja tonttitarjonta ovat monipuolista ja korkeatasoista ja pystyy vastaamaan asumisen ja yritystoiminnan tarpeisiin ja erityyppiseen kysyntään.

Keskustavisio 2014 ja sen päivitys Keskustavisioksi 2035

Kaupunkikeskustan vahvistamisen osalta maankäytön strategiset linjaukset nojaa 2014 laadittuun keskustavisiioon. Kaupungin keskusta on koko kaupungin käyntikortti ja se määrittää identiteettiä ja mielikuvaa koko kaupungista. Kaupungin keskustan vahvistaminen on mahdollista ja realistista, koska rakentamispotentiaalia löytyy tontteja tiivistämällä ja muuttamalla vajaasti käytettyjen alueiden käyttötarkoitusta paremmin keskustaan sopivaksi. Engelinranta ja Asemanseutu suunnitellaan sekä toiminnallisesti että kaupunkikuvallisesti osaksi ruutukaavakeskustaa. Kaupunkikeskustan säilyminen elävänä, vireänä ja dynaamisena ei ole itsestäänselvyys. Siksi keskustan elinvoimaa tulee tukea erilaisin maankäytön suunnittelun sekä kaupunki- ja liikennenympäristön kehittämisen toimin. Kaupunkikeskustan kehittäminen tukee myös kestävä kehityksen periaatteita, koska liikkumistarve vähenee ja kävely ja pyöräily on realistinen vaihtoehto.

Vuoden 2014 jälkeen keskustaan on valmistunut uusia asuntoja noin 200 asukkaalle vuosittain. Pitkän aikavälin v. 2000 - 2017 välisenä aikana toteutunut keskiarvo on 49 asuntoa/vuosi ja 66 asukasta/vuosi. Toteuma ei ole ollut tasaista, vaan tilastoissa on nähtävissä selkeää vaihtelua sen mukaan, miten tontteja on ollut saatavilla. Nyt laadittava asemakaava vastaa noin 2 – 2,5 vuoden asukasmäärää, joten uudisrakentamisen määrä on varsin kohtuullinen. Keskustavision päivitys valmistuu syksyllä 2019 ja siinä on tavoitteena myös priorisoida eri hankkeiden toteutusjärjestystä.



Kuva 29. Keskustavision 2035 taustatiedoksi koottu käynnissä olevien ja tavoiteltujen hankkeiden kerrosalamääräarviot ja niiden perusteella arvioitujen asukasmäärät. Yhteensä keskustan läheisille alueille on mahdollista sijoittaa noin 7 300 asukasta (arviosta puuttuu mm. lääninsairaalan alueen mahdollinen täydennysrakentaminen ja Harvialantien varren muutosalueet). Vuoteen 2027 mennessä Keskustavision 2035 alueelle on arvioitu sijoittuvan yhteensä 3250 asukasta.

Kaupungin strategia 2017-22

Kaupungin strategiassa 2017-2022 (KV 13.11.2017) tavoitteena on kasvattaa kaupungin asukasmäärää 933 henkilöllä vuodesta 2016 vuoteen 2021 mennessä, mikä tarkoittaa noin 186 asukasta vuodessa: Muuta kaupunkia nopeammin kasvavan kantakaupungin keskustan tulisi kasvaa enemmänkin kuin 200 asukasta vuodessa kasvutavoitteen saavuttamiseksi, kun otetaan huomioon myös kuolleisuuden suuri määrä suhteessa alhaiseen syntyvyyteen. Strategisena tavoitteena on, että verokertymä kasvaa aina edellisestä vuodesta suhteessa asukasmäärän muutokseen ja suhteessa yritysten määrään. Kaupungin strategiassa tavoitteena on myös, että Hämeenlinna kuuluu viiden suosituimman matkailukaupungin joukkoon, vierailijoiden määrä kasvaa enemmän kuin 1 % ja yöpymisten määrä kasvaa. Kaavoitettavalle alueelle tavoitellaan uutta keskustahotellia, mutta neuvottelut siitä ovat vielä kaavaprosessin aikana kesken.

Strategisena tavoitteena on, että hiilidioksidipäästöt vähenevät jalankulun, polkupyöräilyn määrän suotuisalla kehityksellä ja joukkoliikenteen matkamäärän kasvulla, vaihtoehtoisten energiaratkaisujen määrän lisääntymisellä liikenteessä, asumisessa, julkisessa rakentamisessa ja yrityksissä. Lisäksi kaupungin strategisena tavoitteena on ”hyvinvointia edistävä kaupunki, jossa on aktiiviset kansalaiset”. Tavoitteena on, että hämeenlinnalaisten hyvinvointi- ja terveyserot pienenevät, aktiiviset ja osallistuvat hämeenlinnalaiset edistävät yhteistä hyvinvointia ja kuntalaisten terveyttä ja oikein mitoitettut peruspalvelut vastaavat kuntalaisten tarpeisiin.

4.3.2 Prosessin aikana syntyneet tavoitteet, tavoitteiden tarkentuminen

Osallisten tavoitteet

Tähän on koottu tontinluovutuskilpailun jälkeen ja asemakaavoituksen aikana saatua osallispalautetta.

Lehto Group Oy / Kauppakeskus Goodman 2.-3.6.2017:

- Yleisesti hanke vaikuttaa hyvältä parvekkeet ja niiden avautuminen useampaan suuntaan toivomuksissa
- Hyvältä näyttää
- Mielenkiintoinen hanke, jotakin pitää korttelille tehdä joka tapauksessa, suhdanne vaikuttaa lopulta mitä kortteliin tulee/kannattaa toteuttaa
- Toivomus aurinkopaneelien hyödyntämisestä energian tuotannossa
- Yleistietona kaupunkilainen korosti Wetterin nurkan roolia kokoontumispaikkana, kun ollaan lähdössä isommalla porukalla jonnekin tämän huomioon ottaminen suunnittelussa
- Sähköautopaikkoja parkkihalliin / kortteliin
- Kauppahallin moderni variaatio, jossa luomu-/lähiruokaa korttelin muun rakenteen pitää tukea tätä esim. lähiruokaravintola paviljonkiin/vanhaan linja-autoasemaan
- Hoiva- /eläkeläisasuntoja kortteliin: Setlementin järjestämä tilaisuus Hämeenlinnassa, jossa esimerkkinä käytettiin Helsingin seutua, jossa hoivaa-/vanhusasumista on sijoitettu kaupungin elämään
- Vähemmän kerrosneliöitä kortteliin → vähemmän massoja/ matalampia massoja
- Yleisesti kommentti, että kortteliin lisää elämää/toimintaa → vanha linja-autoasema tulisi purkaa
- Miksi vanha linja-autoasema säilytetään ylipäänsä?
- Linja-autoaseman vanha rakennus nurin
- Jyväskylän matkakeskuksesta mallia → uusi rakennus vanhan tilalle
- Vanha linja-autoasema tulisi purkaa ja ottaa korttelille kokonaan uuden rakentamisen ilme → suunnitelma vaikuttaa hyvältä ilman vanhaa linja-autoasemaa
- Linja-autoaseman palveluiden säilyttäminen nykyisessä rakennuksessa ja uusien paviljonkien parempi käyttötarkoitus esim. ravintola/kahvila
- Kaupunkilainen kyseenalaisti linja-autoaseman sijoittelun ko. kortteliin → ehdotettiin paikaksi moottoritien läheisyyttä (Goodmanin, niin kuin Helsingin Kampissa) tai rautatieaseman läheisyyttä
- Miksi niin korkeita rakennuksia?
- 2 tai 4 massaa?
- Värit? Onko verkatehtaan tyyppinen ruosteinen väri liian raskas

Eteläranta Oy / Asukastilaisuus 14.9.2017 Raatihuoneella:

- Sähköautot ja bussit huomioitava mm. johtovaroituksissa ja tehoissa
- Kaasuautot ja bussit → vaihtoehtoiset polttoaineet
- Energiatehokkuus-/hiilineutraalius-/resurssiviisausstrategia koko Hämeenlinnalle (energiapaalut, mukaan mm. SSAB, ST1), liikenne (myös hankinnoissa huomioitava ympäristöystävällisyys)
- Ei vain pieniä asuntoja, myös muita kuin 40 m2 asuntoja

- Yhteiskäyttöautot – perustettava pooli, jossa mukana kaupunki, yritykset (kuten kiinteistövälitykset), asukkaat
- Rakennusten korkeus, ei molemmin puolin Paasikiventietä yhtä korkeita rakennuksia, ettei synny kuilua
- Rantakorttelin kohdalla pelätään rantareitin kaventuva liikaa → taattava riittävä leveys

Asemakaavamuutoksen aloitusvaiheen **asukastilaisuus Raatihuoneella 1.11.2017**
(suluissa vastauksia tilaisuudessa esitettyihin kysymyksiin):

- viereisessä korttelissa tiukemmat autopaikkavaatimukset
(Keskustan asemakaavoissa on perinteisesti käytetty tiukempia autopaikkanormeja kuin mitä kaupunginvaltuuston 2016 päättämä pysäköintiohjelma mahdollistaa. Asemakaavamuutoksessa noudatetaan pysäköintiohjelmaa 2016.)
- säilyykö linja-autoasemarakennus
(Kaavamuutoksen tavoitteena on suojella rakennus, se on todettu maakunnallisesti merkittäväksi rakennukseksi.)
- siirretäänkö Paasikiventie
(Kaavamuutoksella mahdollistetaan tien siirtäminen. Linjausmuutoksen toteutus voi olla pitkälläkin tulevaisuudessa, mutta siihen on varauduttava.)
- kerrosluku osayleiskaavassa kahdeksan, miten on mahdollista, että alustavassa asemakaavaluonnoksessa on korkeimmillaan yhdeksän kerrosta
(Tutkitaan kaavoituksen edetessä, onko kerrosluvun nostaminen mahdollista/kannattavaakaan, luonnosvaiheessa kerrosluku on yhdeksän kerrosta tontinluovutuskilpailun voittaneen ehdotuksen mukaisesti. Myöhemmin kaavaprosessissa kerroslukuja on laskettu.)
- mitä tulee uuden Paasikiventien ja rannan väliselle alueelle
(Osayleiskaavan mukaisesti kerrostalojen kortteli, mikäli Paasikiventien linjausta muutetaan.)
- parkkipaikat on viety keskustasta
(Parkkipaikkoja on edelleen keskustassa, mutta käyttäjälle maksutonta pysäköintiä saa hakea kauempaa. Tulevaisuudessa keskustassa on yhä vähemmän maantaso-pysäköintimahdollisuuksia, kun keskustaa ja sen läheisiä alueita täydennysrakennetaan ja edistetään pyöräilyä katutilojen jäsentelyn muutoksilla.)
- jos ei keskustassa saa autoa pysäköityä, mennään Tiiriöön, keskusta näivettyy
(Toripysäköinnistä on tulossa yksityiskohtaisempi suunnitelma 2018 aikana, jotta selvittää yksityisen rahoituksen osuus. Aikataulu muuttunut: Yksityiskohtaisempi suunnitelma valmistuu maaliskuun lopussa 2019.)
- keskustassa tyhjien liiketilojen määrä on suuri
(Tyhjiä liiketiloja on tällä hetkellä noin 14 %, kun pitäisi olla alle 10 %. Asukasmäärän kasvulla haetaan lisää kysyntää palveluille.)
- yksityisautoilun määrä voi muuttua radikaalistikin, ei isoja rakenteita torille
- jos rakennetaan rantaan 8-12 -kerroksisia taloja, ei nähdä kaupunki niiden takaa ollenkaan, onko tehty oikeita ratkaisuja, viedäänkö puisto kokonaan keskustasta
(Hämeensaareen jää iso puisto. Engelinrannan korkeimmat rakennukset ovat osayleiskaavassa 12-kerroksisia ja ne sijoitettaisiin moottoritien lähelle, jolloin kerrosluvut laskevat keskustaa kohti. Osayleiskaavassa esitettyjä kerroslukuja on mahdollista vielä tarkentaa asemakaavoituksen yhteydessä. Lainvoiman saatuaan kantakaupungin yleiskaava 2035 on korvannut Engelinrannan osayleiskaavan 29.9.2018.)
- kaupunki omistaa maan, niin on voitu pienentää autopaikkanomiamia ja huononnetaan toimivuutta, P-paikat ovat ongelma keskustassa, kun johonkin paikkaan rakennetaan liikaa
(Autopaikkanoirneissa noudatetaan kaupunginvaltuuston hyväksymää pysäköintiohjelmaa 2016 maanomistustahosta riippumatta, kun laaditaan uusia asemakaavoja.)
- pitää muistaa, että Hämeenlinna on pieni kaupunki
(Kerrosluvut eivät poikkea ympäristön kerrosluvuista, Sibeliuksenkadun kulmassa on jo yhdeksänkerroksinen talo. Olennaisempaa on, miltä kaupunki tuntuu.)
- aikanaan on tehty päätös, että korkeimmat rakennukset ovat rannalla ja matalat rakennukset mäellä, halutaan, että kaupunki näyttää kaupungilta, tarkoitus tehdä hyvä ja kaunis kaupunki

- rakennetaan asuinrakennuksia, mistä tulee uusia asukkaita?
(Väestö on ollut vähenemään päin, mutta nyt näyttää jo paremmalta. Keskusta kasvaa vaikka kaupungin tai seudun väkiluku kokonaisuudessaan vähenisi, sillä keskusta-asunnot houkuttelevat eläkeikäisiä ja vapauttaa omakotitaloja myyntiin nuoremmille. Työpaikkaomavaraisuus Hämeenlinnassa on yli 100 % ja Hämeenlinnaan myös pendelöidään töihin. Yleisesti ottaen yksin- ja kaksinasuvien määrä on kasvussa ja pienasunnoille on kysyntää.)
- häviääkö rantareitti?
(Ei häviä, se on ehdottomasti yksi Hämeenlinnan vahvuuksista, sen varrelle toivotaan saatavan uusia asioita.)
- miten käy ilmanlaadun, kun liikenne lisääntyy nykyisestä
(Goodmanin yhteydessä on tehty ilmanlaatumittauksia, pitoisuudet ylittyvät tunnelin suulla, mutta ei muualla ja haihtuvat ilmaan nopeasti, koska kyse ei ole kuilusta. Rakennusmassat myös vaimentavat melua. Asukasmäärän lisäys parantaa myös nykyisten asukkaiden palveluita. Engelinrannan rakentamisen aiheuttamat liikennemäärät eivät tuo Paasikiventien liikennemäärään oleellista lisäystä, vaan liikenteen lisäys johtuu enemmänkin keskustan ulkopuolisten alueiden laajenemisesta ja niiden tuottamasta liikenteestä. Jos jonoja muodostuu, ratkaisuna on liikennevalot, liikennetuotos ei ole ongelma.)
- Viipurintie on ainoa, missä on ajoittain ruuhkaa, sielläkin se kestää noin 5-10 minuuttia aamulla ja iltapäivällä
- ovatko kelluvat talot jo huuhtoutuneet pois suunnitelmista?
(Eivät ole huuhtoutuneet, ne on mahdollistettu Engelinrannan osayleiskaavassa, mutta toteuttaminen vaatii vielä asemakaavan laatimisen.)
- tulee ko liike tiloja P-talon alakertaan
(Linja-autoaseman korttelissa on kallista rakentaa maan alle, mutta I kerrokseen tavoitellaan liiketilaa etenkin Sibeliuksenkadun varteen ja Rantatorin suuntaan.)
- miksi ei rakenneta kolmikerroksisia matalia taloja Engelinrantaan
(Kannattavuuskysymys, kaupunki saa tonteista tuloja rakennusoikeuden mukaan, toisaalta pilaantuneiden alueiden kunnostuksesta ja infran rakentamisesta aiheutuu kustannuksia. Suunnittelussa on pyritty siihen, että tulot ja menot olisivat tasapainossa.)
- haluaisi viikonloppuna maksutonta pysäköintiä keskustaan, vaikka lauantaisin kiekolla rajoitettua pysäköintiä, linja-autoasemalle toivottiin yöaikaan klo 22-06 maksutonta pysäköintiä

Liikennöitsijöiden palautetta **joukkoliikennetyöryhmässä 1.11.2017:**

- Laituriratkaisuna peruutuslaituri ei tule toimimaan, koska Hämeenlinna on läpikulkevan kaukoliikenteen paikka. Oikea ratkaisu olisi läpiajettavat laiturit.
 - Pelkona on, että peruutuslaiturit tulevat siirtämään Helsinki – Tampere -vuorot entistä enemmän Kaivokadun varteen, koska huonosti toimiva asema vie liikaa aikaa.
- Asiakkaat ja rahti eivät voi kulkea samaa reittiä.
 - rahtikärryjen työntäminen auton viereen ihmisten vierestä ja matkustajien kanssa samoja reittejä on vaikeaa
 - peruutuslaituriratkaisussa kärryn työntömatka noin kolminkertaistuu nykyiseen verrattuna
- Kaukoliikenteen pikavuorot ja seutuliikenne käyttävät samoja purku- ja lähtölaitureita. Läpiajettavissa lähtölaitureissa taaempaan olevan auton pitää päästä ohittamaan tarvittaessa edempänä oleva auto esim. viereisen lähtölaiturin kautta.
 - Korotetut saarekkeet eivät saa ulottua sille alueelle, jolla ohiajon tulee tapahtua.
 - Avonainen kenttä on myös kunnossapidon kannalta edullinen (mm. helppo aurata).
 - Jalankulkijoiden turvallisuus tulee kuitenkin muistaa.
- Aukion liikenne on kesällä 2017 vähentynyt Turengin Harvialan kautta ajavien vuorojen siirryttyä Palokunnankadulle. Arvioitiin, että neljä lähtölaituria voisi riittää. Nykyisin on viisi, ja se toimii varmasti.
- Tarvitaan riittävästi tilaa linja-autojen lyhytaikaiseen pysäköintiin esim. lakisääteisiä taukoja varten.

- Mitä vähemmän linja-autot pyörivät katuverkossa etsimässä pysäköintipaikkaa tai siirtymässä kauempana olevaan pysäköintiin, sitä vähemmän ne tukkivat muuta liikennettä. Siirtäminen on myös kallista, noin euron kilometri.
- Taksiasemalle on suunnitelmassa esitetty kuuden taksin tila. Tämä riittää pääsääntöisesti, mutta ei ruuhkapiikeissä, jolloin tarvitaan noin viisi paikkaa lisää. Esim. yöaikaan myös taksit voisivat käyttää linja-autoaseman kenttää odotuspaikkana.
- Taksiaseman saavutettavuus ja esteettömyys on varmistettava. Sijainti lähellä bussilaitureita ja näköetäisyydellä on tärkeää.
- Turistibusseja on suunniteltu Eteläkadun varteen, missä ne olisivat lähellä takseja. Wetterhoffinkadullakin ne voisivat todennäköisesti olla kuten nykyisin.
- Kaupungin ja Matkahuollon roolit mahdollisessa tulevassa linja-autoasemapaviljongissa tulee määrittää. Nykyisellään Matkahuolto ei neuvo kaupunkiliikenteen asiakkaita ja sijainti vielä nykyistä lähempänä pääreittiä Palokunnankatua tuo varmasti kyselijöitä paikalle. Kaavassa on paikka rakennukselle ja kaavassa mahdollistetaan toiminnot. Toiminnan suunnitteluun palataan myöhemmässä vaiheessa.

Linja-autoaseman kiinteistöyhtiön hallituksen kokous 20.11.2017:

- säilyykö rahtialue käytössä linja-autoaseman länsipäädyssä pilaantuneiden alueiden puhdistuksen aikana?
- kiinteistön pysäköintipaikat 12 kpl osoitettava jostakin väliaikaisesti työmaiden aikana
- kaukolämpötyömaan aikataulu?
- rakennetaanko puhdistettu alue kantavaksi ja palautuuko se pysäköintikäyttöön?
- linja-autoaseman toimintojen siirron aikataulu, vaiheistus?
- rahdin purkuun ja lastaukseen tarvitaan kaksi linja-autopysäkkiä, lisäksi huomioitava nouto- ja tuontiliikenne ja -pysäköinti henkilöautoilla, pakettiautoilla ja kuorma-autoilla
- mikäli aukion liikennejärjestelyt ja rahtitoiminnot eivät toimi läpivirtausperiaatteella, uhkana on tavara- ja matkustajaliikenteen eriytyminen, rahtiliikenne on oleellinen osa Matkahuollon liiketoimintaedellytyksiä

Kaavaluonnoksen esittely linja-autoasemalla 14.12.2018, osallispalaute:

- ketä rakentaminen hyödyttää?
- halutaan muotoja, ei pelkkää suoraa seinää
- näkymät talojen väleistä tärkeitä
- ruosteinen metalli mietityttää
- kannatetaan korkeita kerrostaloja keskustaan, jotta saadaan lisää veronmaksajia ja jotta palvelut säilyvät
- kannatettava hanke, toivottavasti saatte onnistumaan
- tehkää nyt jotain keskustalle
- suunnitelmat näyttävät hyvältä

Keskikaupungin asukasyhdistys on jättänyt kaavaehdotuksesta muistutuksen 18.10.2018, johon on laadittu vastine (kaavaselostuksen liite 4). Muistutuksessa on painotettu erityisesti ilmastomuutoksen hillintää ja ilmanlaatua. Kaupungilla ei tois- taiseksi ole erillistä ilmastostrategiaa, mutta kestävä kehitys on huomioitu aikanaan **Kestävän elämäntavan ohjelmassa 2014 - 2020** ja kaupungin strategiassa mm. resurssiviisautena. Hämeenlinnan kaupunki allekirjoitti vuonna 2004 eurooppalaisille kaupungeille suunnatun kestävä kehityksen Aalborgin sitoumuksen. Kestävä kehitys linjattiin keskeiseksi toimintaperiaatteeksi osana kaupungin strategista kehittämistä ja kaupunkisuunnittelua. (KH 15.10.2007, 9§). Kärjiksi on määritelty energiapihi Hämeenlinna, toimiva ekoarki, kestävästi kuluttava Hämeenlinna ja kestävä liikumisen edistäminen. Kaupungin strategiassa resurssiviisas kaupunki tarkoittaa mm.

- kestävää liikennettä (kävely, pyöräily, joukkoliikenne)
- vaihtoehtoisten polttoaineiden käytön lisäämistä
- kiinteistöjen terveellisyttä ja turvallisuutta ja tehokasta käyttöä.

Tällä tavoitellaan hiilidioksidipäästöjen vähenemistä.

Hämeenlinnan kaupunki on käynnistänyt Hiilineutraali Hämeenlinna – toimenpideoh- jelman laatimisen tammikuussa 2019.

Asemakaavan laadulliset tavoitteet

Asemakaavan ehdotusvaiheessa on laadittu lähiympäristön suunnittelu- ja rakentamistapaohjeet. Kaupunkikuvalliset tavoitteet laaditaan tontinluovutuskilpailun voittaneen työn ”Lohkot” pohjalta:

- uudisrakennusten kerroslukujen vaihtelu ja räystäslinjan muoto on tärkeä kaupunkikuvallinen idea voittaneessa ehdotuksessa → kaavamääräyksissä annetaan likimääräinen ylin räystäskorkeus eri pisteissä eteläjulkisivulla ja räystäskaltevuutta ohjataan yleismääräyksin
- myös parvekevyöhykkeiden jäsentely Paasikiventien puolella kahdenkerroksen korkuisiin osiin vaikuttaa merkittävästi rakennuksen mittasuhteisiin
- Sibeliuksenkadun varteen tulisi osoittaa hotellin kaikille avoimia ravintola-, baari- tai kahvilatiloja sekä liike- tai toimistotilaa kahteen ensimmäiseen kerrokseen ympäröivien korttelien tapaan
- asemakaavalla edellytetään osa leikki-/oleskelupihoista toteutettavaksi rakennusten katoille, myös muut leikki- ja oleskelualueet ovat näiden lisäksi mahdollisia, kunhan niiden toteutuksessa huomioidaan meluntorjuntatarpeet
- linja-autoaseman aukion suunnittelussa on huomioitava kaikki liikennemuodot ja liikenneturvallisuutta on parannettava erityisesti kävelijöiden näkökulmasta
- ympäristötaide on suunniteltava osana kokonaisuutta, yhtäaikaaisesti rakennussuunnitelmien kanssa, jotta taide integroituu osaksi rakennusten arkkitehtonisia ja rakenteellisia aiheita
- valaistus on suunniteltava harkiten korkeatasoisena kokonaisuutena huomioiden kulkuväylien valaistustarpeet, mahdolliset julkisten rakennusten erikoisvalaistukset ja uudisrakennusten julkisivuvalaistukset (mm. jalusta) sekä pääsisäänkäyntien korostaminen



Kuva 30. Lohkot – näkymä Paasikiventielle, Wetterhoffinkadun liittymän kohdalta, idästä päin lähestyttäessä.



Kuva 31. Näkymä Palokunnankadun puolelta aukion suuntaan.

4.4 Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot ja niiden keskeiset vaikutukset

Linja-autoaseman korttelin täydennysrakentamisesta on keskusteltu Hämeenlinnassa jo vuosia. Erilaisia ratkaisuvaihtoehtoja on tutkittu siten, että linja-autoasema joko säilyy tai puretaan. Sittemmin historiallinen rantatori ja linja-autoasema on päätetty säilyttää maakunnallisesti arvokkaana kohteena. Ratkaisuvaihtoehtoja on tutkittu Engelinrannan rakennemallien yhteydessä vuonna 2013. Edelleen Engelinrannan osayleiskaavan laadinnan aikana vuonna 2014 yksityiskohtaisemmin useita ratkaisuvaihtoehtoja linja-autoaseman korttelista ja sen liittymisestä katuverkkoon. Osayleiskaavassa täydennysrakentaminen sijoitettiin linja-autoaseman ja Paasikiventien väliselle alueelle ja rantatorille on mahdollistettu I kerroksisen rakennuksen rakentaminen.

4.4.1 Tontinluovutuskilpailun vaiheen II ehdotukset

Keväällä 2017 ratkennut tontinluovutuskilpailu järjestettiin Engelinrannan osayleiskaavan mukaisten tavoitteiden pohjalta Hämeenlinnan Eteläranta Oy:n ja kaupungin toimesta. Tontinluovutuskilpailun toisen vaiheen kilpailuehdotuksia oli yhteensä kolme: Lohkot, ALLRight ja KOTONA TAAS.

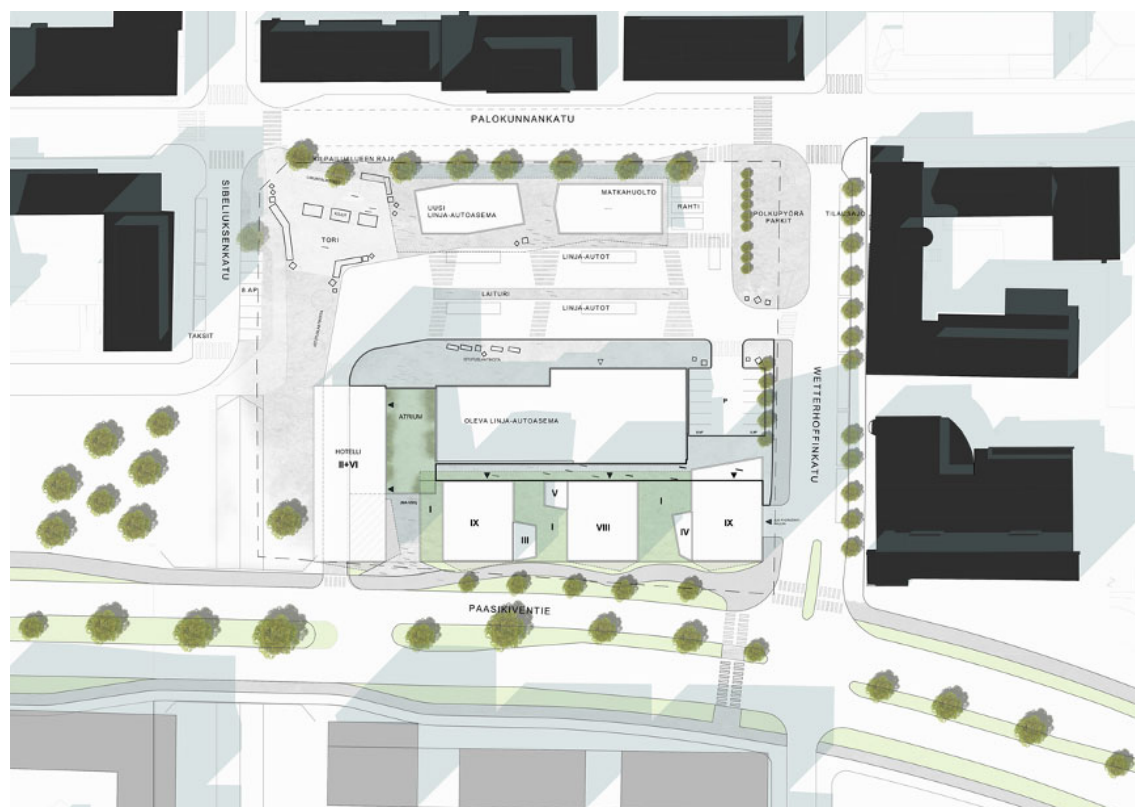
Laatukriteerit olivat:

1. ehdotuksen kaupunkikuva ja kauneus,
2. ehdotuksen sisältö eli monipuolinen keskusta sopiva sisältö ja hyvä ympäristötaideidea ja
3. monipuolinen ja eri välineitä ja asukkaiden ideoita hyödyntävä osallistamistapa ennen kaavoitusta.

Laatupisteiden painoarvo oli 60 %. Laatupisteidenannon jälkeen avattiin tarjoushintoja. Tarjoushinnan painoarvo oli 40 %. Voittanut kilpailuehdotus sai korkeimmat laatu- ja hintapisteet.

Lohkot

- hallittu ja hienostunut arkkitehtoninen ilme
- massoiteltu jatkaa Paasikiventien länsiosan julkisivujen muodostamaa rytmiä keskustan eteläisessä julkisivussa
- ympäristötaide kertoo alueen historiasta, mutta siinä on käytetty muitakin oleskeluun ja viihtymiseen liittyviä elementtejä kuten penkkejä ja valaistusta
- osallistamisen osalta heikoin ehdotus



Kuva 32. Lohkot – asemapiirustustasoinen havainnekuva.



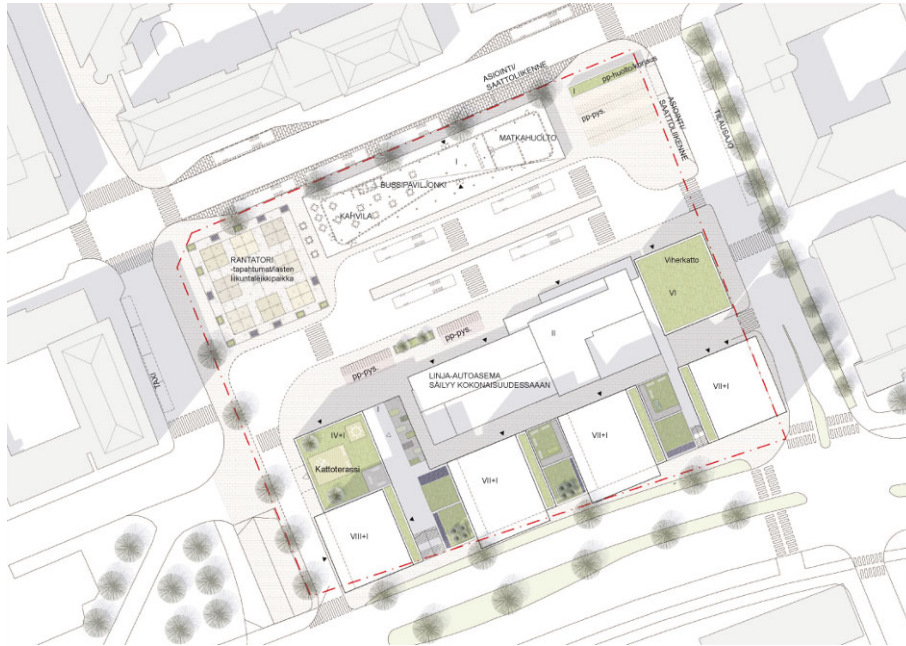
Kuva 33. Lohkot – julkisivu etelään.



Kuva 34. Lohkot – ilmakuva pohjoisesta.

ALL Right

- perusratkaisu massiivinen, arkkitehtuuriltaan osittain lähiömäinen
- Palokunnankadun ja Sibeliuksenkadun kulmaan sijoittuvasta aukiosta on pidetty erityisesti



Kuva 35. ALL Right – asemapiirustustasoinen havainnekuva.



Kuva 36. ALL Right – julkisivu etelään.



Kuva 37. ALL Right – ilmakuva luoteesta.

KOTONA TAAS

- kokonaisuus osittain hajanainen, erilaisia elementtejä runsaasti
- esitystapa aukion osalta suurpiirteinen



Kuva 38. KOTONA TAAS – ilmakuva luoteesta.



Kuva 39. KOTONA TAAS – ote asemapiirustustasoisesta havainnekuvasta.



Kuva 40. KOTONA TAAS - julkisivu etelään.

4.4.2 Linja-autoaseman liikennejärjestelyiden vaihtoehdot

Hämeenlinnan linja-autoasema on väliasema ja siten liikennevirtojen läpivirtauspaikka. Liikennejärjestelyiden ja rahtitilojen toimivuus vaikuttaa bussien aikatauluihin. Lisäksi suunnittelussa tulee huomioida, että muut bussit pystyvät ohittamaan esim. aikataulusta jäljessä olevan bussin.

Kaavatyön aikana tutkittiin viisi vaihtoehtoa linja-autoaseman aukion liikennesuunnitelmasta (Trafix Oy):

- VE 1A - Linja-autojen kierto myötäpäivään Paasikiventielle Wetterhoffinkadulle. Laituriratkaisuna peruutuslaiturit.
- VE 1B - Linja-autojen kierto vastapäivään Wetterhoffinkadulle Paasikiventielle. Laituriratkaisuna peruutuslaiturit.
- VE 1C - Linja-autojen kierto vastapäivään Wetterhoffinkadulle Paasikiventielle. Laituriratkaisuna läpiajettavat laiturit.

Lisäksi tutkittiin kaavaluonnoksen valmistelun jälkeen vaihtoehdot, joissa ajoyhteys Paasikiventielle ei kulje suunnitellun hotellirakennuksen ali vaan ajoyhteys on hotellin länsipuolelta. Vaihtoehdoissa huomioitiin, että Paasikiventie voi pysyä myös nykyisellään paikallaan.

- VE 2A - Linja-autojen kierto myötäpäivään Paasikiventielle Wetterhoffinkadulle. Laituriratkaisuna peruutuslaiturit.
- VE 2B - Linja-autojen kierto vastapäivään Wetterhoffinkadulle Paasikiventielle. Laituriratkaisuna peruutuslaiturit.

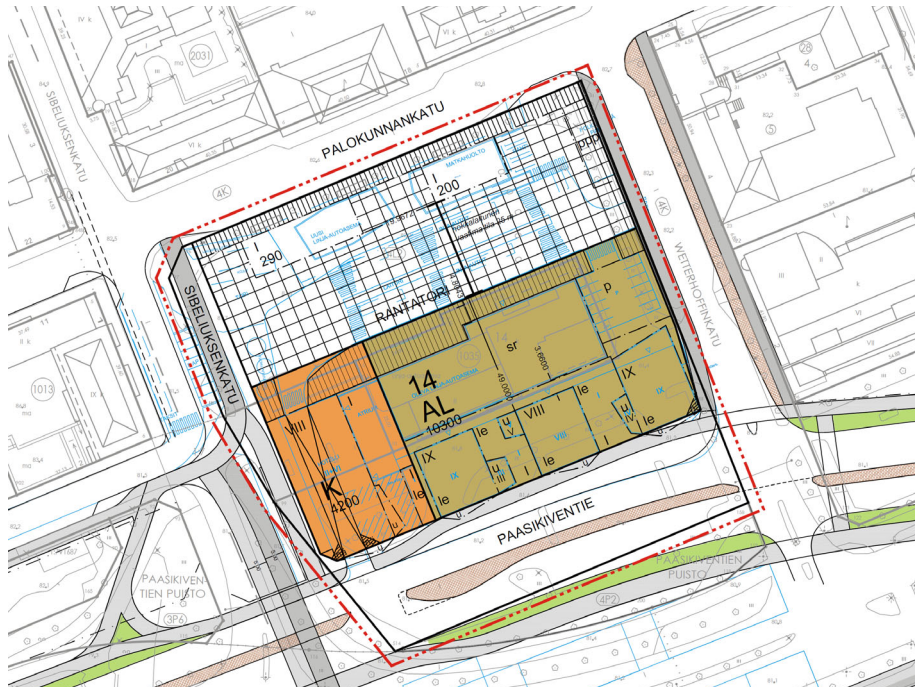
Vaihtoehdot on luonnosvaiheessa esitetty erillisenä pdf:nä, ja ovat saatavilla kaupungin www-sivuilla: www.hameenlinna.fi/kaavat >Vireillä olevat kaavat, Asemakaavat, Linja-autoaseman korttelin asemakaavamuutos 2545, keskusta.

Keskustelua aukion suunnittelusta ja liittymisestä katuverkkoon jatkettiin edelleen luonnosvaiheen jälkeen ja laadittiin vielä lisävaihtoehtoja, joista **vaihtoehto 4B osoitautui liikennöitsijöiden ja taksinkuljettajien mielestä toimivimmaksi**. Aukion yleissuunnitelman pohjalta on vielä laadittava yksityiskohtaisempi rakennussuunnitelma ja liikenteenohjaussuunnitelma sekä uuden paviljongin rakennussuunnitelmat ennen aukion toteuttamista. Kaavaratkaisu mahdollistaa erilaiset liikennejärjestelyt aukiolle.

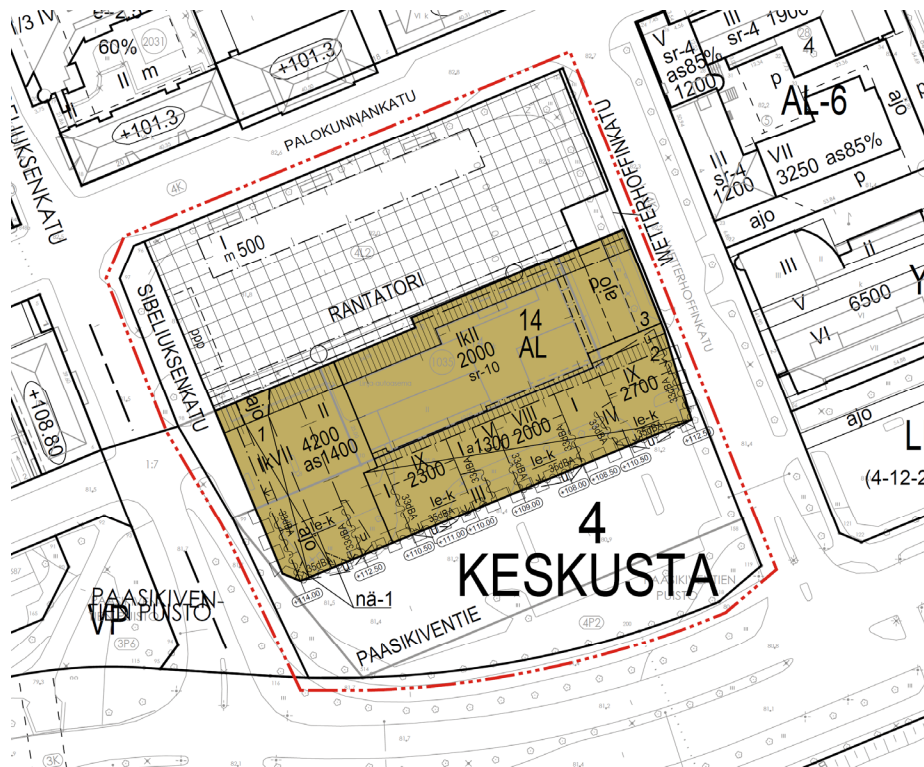
4.4.3 Asemakaavaluonnoksen vaihtoehdot

Asemakaavaluonnosta laadittaessa hotellin tonttia pohdittiin myös liike- ja toimistotilojen korttelialueena (K). Asemakaavaluonnoksessa päädyttiin kuitenkin osoittamaan koko kortteli samalla käyttötarkoituksella asuin-, liike- ja toimistorakennusten

korttelialue, ja asumista rajoitetaan Sibeliuksenkadun puoleisella ns. hotellin tontilla erillisellä kaavamääräyksellä (a1400). Myös aukion ja katualueen välisen rajan paikkaa mietittiin, mutta todettiin katualueen olevan joustavampi merkintä esimerkiksi pyöräilyä ja taksiliikennettä ajatellen. Tavoitteena on, että katualue ja aukio kuitenkin suunnitellaan saumattomana kokonaisuutena.



Kuva 41. Alustava luonnos siten, että hotellin tontti on liike- ja toimistorakennusten korttelialuetta (K).



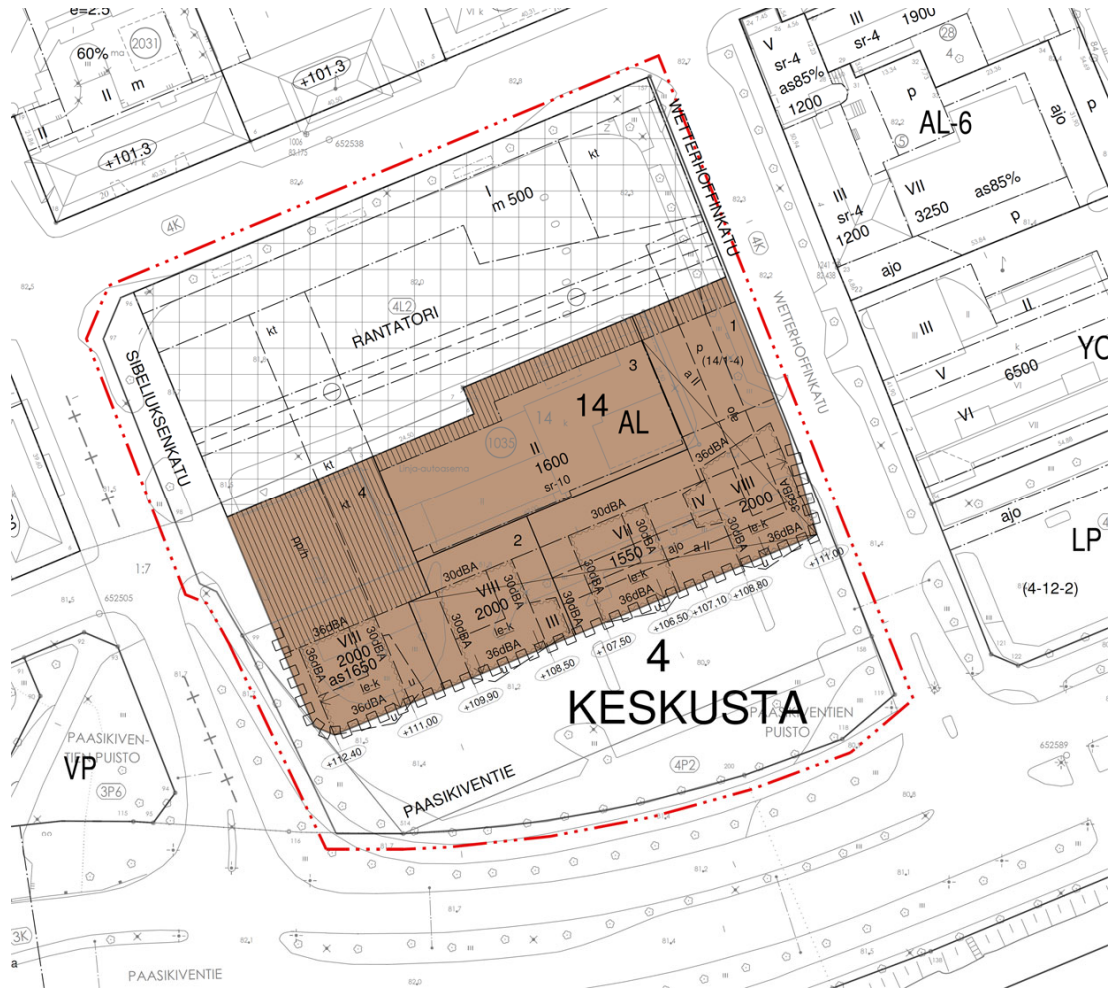
Kuva 42. Asemakaava luonnos, 16.11.2017, nähtävillä 7.12.2017-8.1.2018.

4.4.4 Muut vaihtoehtotarkastelut kaavaprosessin edetessä

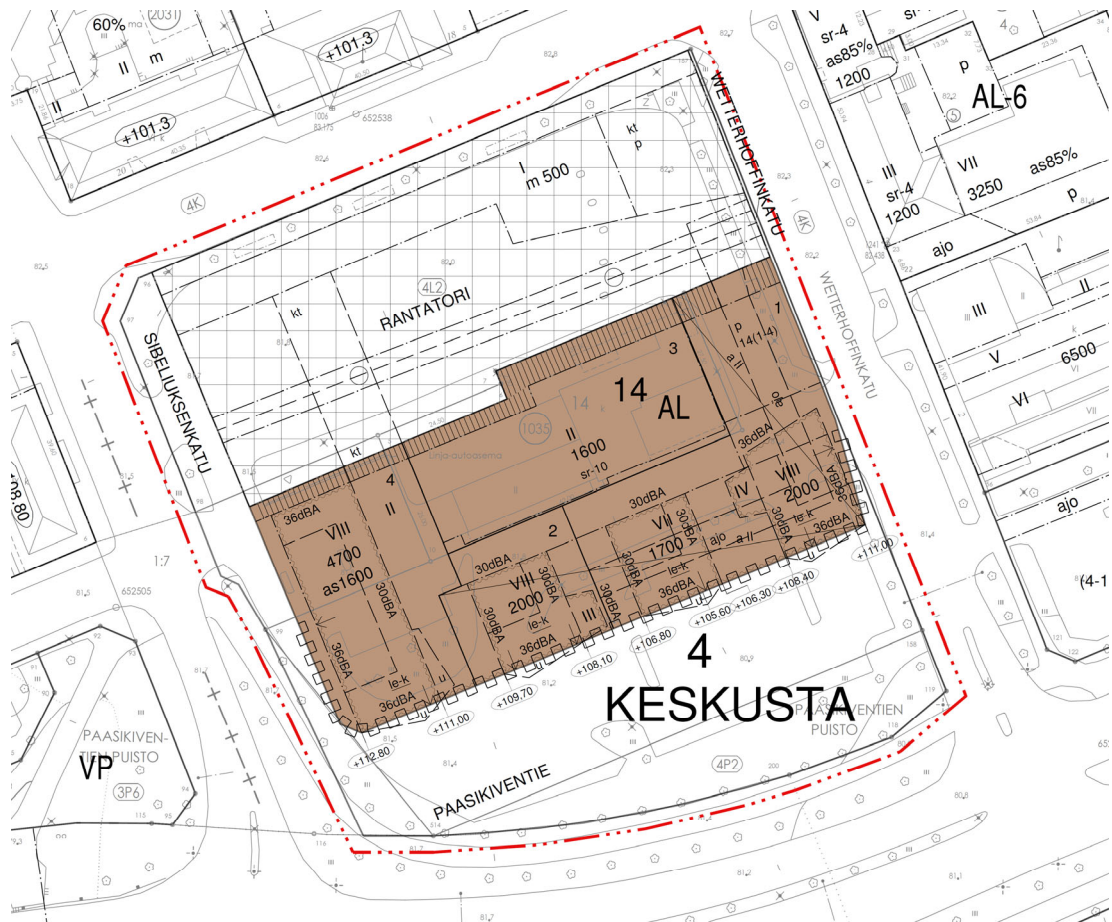
Edelleen **luonnosvaiheen jälkeen** pohdittiin vielä mm. seuraavia vaihtoehtoja:

- suurimman sallitun kerrosluvun laskemista kahdeksasta yhdeksään kerrosta; yhdeksänkerroksinen rakennus vaatisi kaksi poistumistietä
→ ehdotusvaiheessa suurin sallittu kerrosluku on laskettu kahdeksaan (VIII)
- ajoyhteyttä linja-autoaseman aukiolle siten, että se kulkee muualta kuin rakennuksen alta, sillä Paasikiventien siirron toteutuminen voi olla kaukanakin tulevaisuudessa
→ katualueen, aukion ja AL-korttelin rajauksia on Sibeliuksenkadun puolella muutettu ehdotusvaiheessa siten, että liikenne aukiolta liittyy suoraan Sibeliuksenkadulle kulkematta AL-korttelialueen kautta
- tonttijaon mahdollisuuksia siten, että asuinrakennuksista saataisiin useampi erikseen toteutettava tontti (rakennusliikkeen palaute)
→ ohjeellista tonttijakoa on muutettu ehdotusvaiheessa
- uudisrakennusten rakennusaloja on siirretty Paasikiventien suuntaan etelään kauemmaksi nykyisestä linja-autoasemasta, parempi ratkaisu linja-autoaseman suojeluun näkökulmasta
- kaavan tavoitteena on joustavasti mahdollistaa erilaiset liikennejärjestelyt niin katualueiden kuin linja-autoaseman aukionkin osalta
→ linja-autoaseman aukion liikennesuunnitelman työstöä jatkettiin kaavan ehdotusvaiheessa ja parhaimmaksi ratkaisuksi valikoitui vaihtoehto 4B
- kerrosalan vähentämistä pohdittiin ehdotusvaiheessa, jotta autopaikkavaatimukset olisi kannattavammin toteutettavissa keskustan pysäköintiohjelman antamissa puitteissa
→ päädyttiin siihen, ettei rakennusoikeutta pienennetä asemakaavaehdotuksessa, koska alueelle tavoitellaan edelleen hotellia
- pysäköinnin toteuttaminen yksikerroksisena hallina kolmen asuinrakennuksen alle on kallis toteuttaa
→ ehdotusvaiheessa rakennussuunnittelija luonnosteli vaihtoehdon, jossa pysäköintihalli sijoitetaan kahteen tai kolmeen tasoon siten, että se sijoittuu vain yhden asuinrakennuksen alle ja sen ympäristöön, kaavaehdotuksessa sallitaan pysäköintihallin toteuttaminen joustavasti kahteen kerrokseen maan päälle ja kahteen kerrokseen maan alle

Myös luonnosvaiheessa saadun palautteen perusteella on tehty asemakaavaluonnokseen ja erityisesti kaavamerkintöihin ja -määryksiin muutoksia.



Kuva 43. Kaavaehdotusta laadittaessa tutkittiin myös rakennusoikeuden vähentämistä Paasikiventien ja Sibeliuskadun puoleisella tontilla 4 (2000 k-m²:iin), jolloin nykyisen linja-autoaseman länsipäätyyn olisi jäänyt aukio.



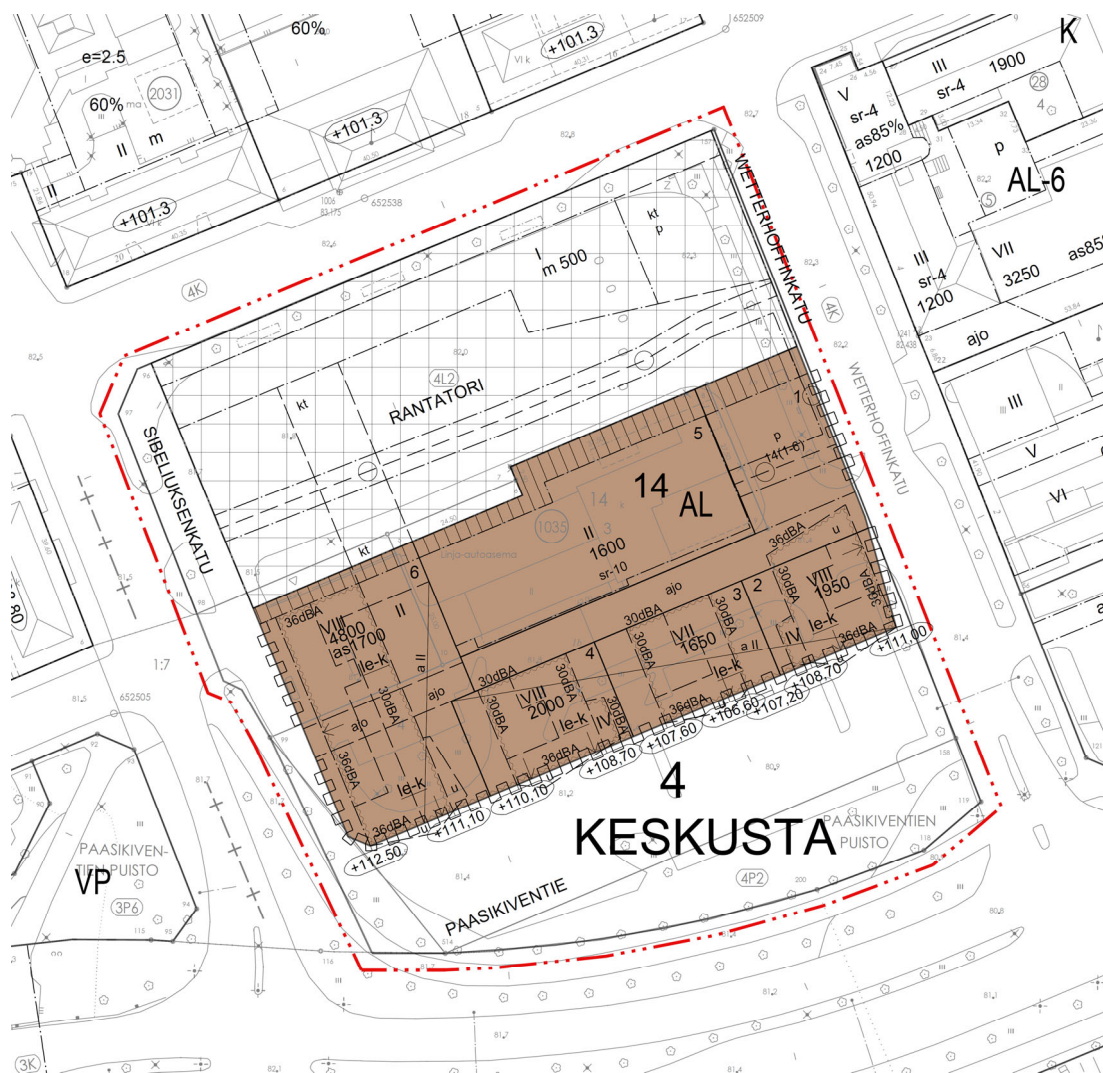
Kuva 44. Nähtävillä ollut kaavaehdotus (pvm 9.8.2018), nähtävilläoloaika 3.9.-2.10.2018.

Kaavaehdotuksen nähtävilläolon jälkeen rakennuttaja on tutkinut vielä eri vaihtoehtoja korttelin pysäköintijärjestelyistä hankkeen taloudellisen kannattavuuden mahdollistamiseksi. Kaavaehdotukseen tehtiin seuraavat muutokset ennen hyväksymiskäsittelyä:

- Kaavaehdotuksessa siirrettiin auton säilytyspaikan rakennusala (a II) Wetterhoffinkadun varresta keskemälle AL-korttelialuetta. Kaavaehdotus mahdollistaa edelleen vaihtoehtoisia pysäköintiratkaisuja.
- Ohjeellista tonttijakoa muutettiin siten, että korttelialueelle muodostuisi neljän tontin sijaan kuusi tonttia.
- Ajoyhteyksiä korttelialueen sisällä on muutettu siten, että ajoyhteys ei sijoitu rakennusten alle.
- Ohjeellisten rakennusalojen ja myös leikki- ja oleskelualueiden ohjeellisten rakennusalojen vähäiset tarkistukset rakennussuunnittelun etenemisen mukaisesti, tontin kaksi (2) yhden pienen rakennusosan korotus enintään kolmekerroksisesta (III) neljäkerroksiseksi (IV).
- Rakennusoikeuksien vähäiset tarkistukset siten, että Sibeliuskadun puoleisella tontilla rakennusoikeus on kasvanut 100 k-m² ja vastaavasti asumisen osuutta on lisätty tällä 100 k-m² (määräys as 1700). Tämän johdosta kahdella pistetalon tontilla rakennusoikeus on laskenut yhteensä 100 k-m², kaavan kokonaisrakennusoikeus on säilynyt ennallaan.
- Ajoneuvoliittymäkieltoja on lisätty Sibeliuskadun ja Wetterhoffinkadun varseille, jolla pyritään turvaamaan kävelyn ja pyöräilyn järjestämisen mahdollisuudet ja rajaamaan tonttiliittymien määrä yhteen.

- Likimääräisiin räystäskorkoihin tehtiin muutoksia, kun rakennusalojen rajat hieman siirtyivät, muutokset ovat +0.10 metristä +1 metriin, mutta Sibeliuksenkadun puoleisin ja samalla korkein kohta on kuitenkin laskenut -0.30 metriä. Muutoksilla ei ole merkittävää maisemallista vaikutusta.
- Kaavaselostusta ja rakentamistapaohjetta on täydennetty.

Kaavan perusratkaisu ja laajuustiedot on säilynyt samana suhteessa nähtävillä olleeseen kaavaehdotukseen. Muutokset ovat vähäisiä eivätkä edellytä asemakaavaehdotuksen uudelleen nähtäville asettamista.



Kuva 45. Ote hyväksymiskäsittelyyn laaditusta kaavaehdotuksesta (pvm 28.2.2019).

5. ASEMAKAAVAN KUVAUS

5.1 Kaavan rakenne

Suunnittelualue on laajuudeltaan noin 1,41 hehtaaria. Asemakaavamuutoksella suunnittelualueelle osoitetaan asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialuetta, katuaukio/tori ja katualueita.

5.2 Mitoitus

Kaavamuutoksella osoitettavan asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelin pinta-ala on 5 188 m² (36,7 % kokonaispinta-alasta). Korttelialueelle saa rakentaa yhteensä 12 000 k-m², josta hotellin tontilla (nro 4) asuinrakentamisen määrää on rajoitettu 1 700 k-m²:iin. AL-korttelialueen korttelitehokkuuden keskiarvo on e=2,3.

Katuaukion/torin pinta-ala on 4 643 m² (32,9 % kokonaispinta-alasta) ja sille on osoitettu rakennusoikeutta 500 k-m² myymälätiloja ja linja-autoaseman toimintoja varten.

Katualuetta osoitetaan 4 287 m² (30,4 % kokonaispinta-alasta).

Kokonaisrakennusoikeus on 12 500 k-m² ja aluetehokkuus 0,89 (rakennusoikeuden suhde kaava-alueen pinta-alaan). Tämän rakennusoikeuden lisäksi saa rakentaa asumista palvelevia aputiloja 25 % pääkäyttötarkoituksen mukaisesta rakennusoikeudesta ja autohallia rakennusoikeuden estämättä, jolloin asemakaavan aluetehokkuus nousee 1,1:een. Rakennusoikeus kasvaa asemakaavamuutoksella 11 020 k-m²:ä verrattuna nyt voimassa olevaan asemakaavaan.

Taulukko 1. Asemakaavassa osoitettujen aluevarausten pinta-alat ja rakennusoikeudet.

Käyttötarkoitus	Ohjeellinen tonttinumero	Pinta-ala	Rakennusoikeus	Lisäksi +25% muita tiloja	Tehokkuus-luku	Kerros-luku	Huomautuksia
AL	1	1026	0	0	0,00		
	2	415	1950	487,5	4,70	8	pysäköintihallia saa rakentaa rakennusoikeuden estämättä
	3	504	1650	412,5	3,27	7	pysäköintihallia saa rakentaa rakennusoikeuden estämättä
	4	489	2000	500	4,09	8	pysäköintihallia saa rakentaa rakennusoikeuden estämättä
	5	1429	1600	400	1,12	2	rakennusoikeus arvioitu kantakartasta, ei tarkistusmitattu, suojeltu rakennus (sr-10)
	6	1325	4800	1200	3,62	8	Hotellin tontti, asumista rakennusoikeudesta voi olla enintään 1700 k-m ² , pysäköintihallia saa rakentaa rakennusoikeuden estämättä
Katuaukio/tori		4643	500		0,11	1	Rakennusoikeus uudelle paviijongille, lisäksi saa rakentaa katoksia erikseen osoitetuille rakennusaloille
Katualueet		4287	0		0,00		Sibeliuksenkatu, Wetterhoffinkatu, Paasikiventie
	Yhteensä	14118	12500	3000	0,89		

Maankäyttö- ja rakennusasetuksen 37 §:n mukaan (27.6.2018/518) tonttijako voidaan 1 momentin 1 kohdan ja 2 momentin estämättä laatia myös muulla tarkoituksenmukaisella tavalla, jos tonttia palveleva kulkuyhteys järjestetään asemakaavassa nimenomaisesti määrätyn mukaisesti. Asemakaavassa korttelialueelle on osoitettu kuusi tonttia ja niiden ajoyhteyksille varatut ohjeelliset alueen osat. Paasikiventieltä ei voida osoittaa suoria tonttiliittymiä. Asemakaavan toteuttaminen edellyttää erillistä tonttijakoa, rasitteita ja kiinteistöjen yhteisiä järjestelyjä.

Pinta-alatiedot myös asemakaavan seurantalomakkeella, joka on kaavaselostuksen liitteenä.

5.3 Aluevaraukset

AL – Asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialue

Suurin sallittu kerrosluku vaihtelee kahdesta (II) korkeimpien asuin-, liike- ja toimistorakennusten kahdeksaan (VIII) kerrokseen. Tontin 6 rakennusoikeus on yhteensä 4 800 k-m², josta asumista saa olla enintään 1 700 k-m². Etenkin tälle tontille tavoitellaan hotellia tai muuta liike- ja toimistorakentamista asumisen lisäksi. Muiden uudisrakentamisen tonttien rakennusoikeudet ovat 1 950 k-m², 1 650 k-m² ja 2 000 k-m². Tontille yksi ei ole osoitettu rakennusoikeutta, vaan sillä sijaitsee pysäköintialuetta ja sen kautta järjestetään ajoyhteydet muille tonteille.

Rakennusalat on rajattu ohjeellisin merkinnöin muutoin paitsi Sibeliuksenkadun puoleinen ja linja-autoaseman suuntaiset rakennusalanrajat. Rakennukset on rakennettava kiinni rakennusalan katujen puoleisiin rajoihin (ns. pakkonuolimerkintä). Ajoyhteydet on osoitettu ohjeellisin merkinnöin tontille 6 ja määrävällä merkinnällä tontille 1.

Rakennusmassoihin on mahdollistettu päämassaa matalampia osia (ns. lohkoja), joiden on sisällyttävä annettuun rakennusoikeuteen. Lisäksi on mahdollistettu ulokkeiden rakentaminen Paasikiventien puolelle ja itäpäädyn rakennukseen pohjoisen suuntaan.

Linja-autoasema on osoitettu suojeltavaksi rakennukseksi (sr-10), jota ei saa purkaa. Linja-autoaseman rakennusoikeus on 1 600 k-m² ja suurin sallittu kerrosluku II. Rakennuksen ensimmäisessä kerroksessa on linja-autoaseman toimintoja ja liiketiloja. Kellarikerros on pääasiassa maanpinnan alapuolella, eikä sinne sijoitu pääkäyttötarkoituksen mukaisia tiloja (varastoja ja teknisiä tiloja sekä osin ryömintätilaa). Rakennuksen toisessa kerroksessa on asuntoja, keskushallin avoin yläosa ja kytkinhalli sekä liiketilasivun päällä toimistotiloja.

Autojen säilytyspaikan rakennusosalalle saa toteuttaa autohallia kahteen kerrokseen maan päälle ja lisäksi tontille kahteen kerrokseen maan alle rakennusoikeuden estämättä. Pysäköintitilat saa rakentaa kaikki tontit käsittävänä yhtenäisenä laitoksena kiinteistöjen rajoista riippumatta ja näiden rakentamista ohjataan yleismääräyksin. Autopaikkavaatimukset on annettu yleismääräyksissä ja niissä noudatetaan keskustan pysäköintiohjelmaa 2016 (KV 14.11.2017). Lisäksi yleismääräyksellä ohjataan polkupyöräpaikkojen vähimmäismäärää ja edellytetään Rantatorille tai muille julkisessa käytössä oleville alueille järjestettäväksi yhteensä vähintään 100 polkupyöräpaikkaa.

Lisäksi kaavassa annetun yleismääräyksen mukaisesti teknisten tilojen, kerrokseen sijoittuvien asuntojen apu- ja yhteistilojen, kussakin kerroksessa hissikuilujen ja porashuoneiden 15 m² ylittävien osien sekä luonnonvaloa saavien kerrosaulojen rakennusoikeus on +25 % kaavassa osoitetun rakennusoikeuden lisäksi.

Kaavassa on osoitettu pysäköimispaikka (p) nykyisen linja-autoaseman itäpäätyyn. Sen alueelle saa sijoittaa koko AL-korttelin tonttien nro 1-6 pysäköintiä. Liittymäkieltoa on osoitettu Paasikiventien puoleiselle rajalle koko matkalle ja osittain Sibeliuksenkadun ja Wetterhoffinkadun puoleisille rajoille. Lisäksi korttelialueelle on osoitettu yleiselle jalankululle ja pyöräilylle varattua alueen osaa nykyisen linja-autoaseman suuntaisesti korttelin läpi aukion puolelle. Maanalaiselle johdolle varattua aluetta on osoitettu aseman itäpäätyyn pysäköimispaikan (p) läpi Wetterhoffinkadulta linja-autoasemalle.

Paasikiventien liikennemelun takia on annettu rakennusten ulkoseinien ja ikkunoiden ja muiden rakenteiden ääneneristävyydelle vähimmäisvaatimukset vaihdellen 30 dBA:stä 36 dBA:iin.

Kaupunkikuvallisista syistä uudisrakennusten räystäään ylin likimääräinen korkeus-asema on annettu tietyissä pisteissä asemakaavamääräyksellä ja lisäksi räystäään muotoa on ohjattu räystäskaltevuutta koskevalla yleismääräyksellä 5-8 astetta. Rakennusten katoille on edellytetty/pakotettu toteutettavaksi leikki-/oleskelualue (leikki). Leikki- ja oleskelualue tulee toteuttaa vähintään 160 k-m² asuinrakennusta kohden. Leikki-/oleskelualueen raja on osoitettu ohjeellisella merkinnällä, jotta alueen paikkaa voidaan suunnitella joustavammin rakennussuunnitteluvaiheessa.

Katuaukio/tori

Historiallinen rantatori on osoitettu katuaukioksi/toriksi. Sen pohjoisosaan on osoitettu rakennusala ja rakennusoikeutta myymälöitä varten 500 k-m², suurin sallittu kerrosluuku on yksi (I). Rakennusala on osoitettu huomattavan väljäksi suhteessa rakennusoikeuden määrään. Yleismääräyksellä on mahdollistettu myymälätilojen lisäksi linja-autoaseman ja matkahuoltoa palvelevien toimintojen sijoittaminen tälle rakennusalueelle ja rakennusalueelle saa sijoittaa enintään kaksi rakennusta. Lisäksi on osoitettu ohjeelliset sijainnit katosten rakennusaloille AL-korttelilta pohjoiseen ja myymälän rakennusalan itäpuolelle Palokunnankadun ja Wetterhoffinkadun kulmaukseen. Aukiolle on osoitettu maanalaista johtoa varattua alueen osaa (ainakin kaukolämpölinjaa varten).

Katuaukio/tori on nimetty Rantatoriksi.

Katualueet

Asemakaavassa on osoitettu Wetterhoffinkadun, Paasikiventien ja Sibeliuksenkadun katualueet.

Lisäksi kaavakartalla on annettu kaava-alueita koskevia yleismääräyksiä.

Kaavamerkinnot- ja määräykset ovat kaavaselostuksen liitteenä.

5.4 Kaavan vaikutukset

Maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) 9 §:ssä tarkoitettuja kaavan vaikutuksia selvittäessä otetaan huomioon aikaisemmin tehdyt selvitykset sekä muut selvitysten tarpeellisuuteen vaikuttavat seikat. Selvitysten on annettava riittävät tiedot, jotta voidaan arvioida suunnitelman toteuttamisen merkittävät välittömät ja välilliset vaikutukset:

- 1) ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön;*
- 2) maa- ja kallioperään, veteen, ilmaan ja ilmastoon;*
- 3) kasvi- ja eläinlajeihin, luonnon monimuotoisuuteen ja luonnonvaroihin;*
- 4) alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, yhdyskunta- ja energiatalouteen sekä liikenteeseen;*
- 5) kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön;*
- 6) elinkeinoelämän toimivan kilpailun kehittymiseen.*

5.4.1 Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen

Kaavamuutos toteuttaa valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita yhdyskuntarakenteen tiivistämisen tavoitteen osalta. Kaavan toteuttaminen luo edellytykset vähähiiliselle ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle, koska se tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen. Asemakaavamuutoksella edistetään palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden hyvää saavutettavuutta eri väestöryhmien kannalta, koska alue sijaitsee keskustassa joukkoliikenneyhteyksien äärellä. Alue on myös kävellen ja pyörällä hyvin saavutettavissa ja tulevaisuudessa voidaan tehdä parannuksia etenkin kävely- ja pyöräily-ympäristön kehittämiseen linja-autoaseman korttelissa. Uudisrakentamisella tehostetaan olemassa olevan yhdyskuntatekniikan käyttöä, sillä hanke tukeutuu pääosin olemassa oleviin verkostoihin. Lisäksi uutta asumista sijoitetaan hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärelle, mikä vähentää tarvetta omistaa oma auto.

Asuntotarve on suurinta kaupunkien keskustoissa ja etenkin Suomen kasvukäytävällä. On oleellista kaupungin kilpailukyvyyn ja keskustan elinvoiman kannalta pysyä mukana kehityksessä. Tarjonta luo myös kysyntää ja toisaalta taas rakennusliikkeet eivät aloita kohteita, ellei riittävää osaa asunnoista ole varattu. Hankkeen toteuttaminen tiivistää ruutukaavakeskustan yhdyskuntarakennetta ja mahdollistaa keskustan asukasmäärän kasvua kaupungin strategisten tavoitteiden mukaisesti (luku 4.3.1). Asukasmäärän kasvattaminen keskustan lähellä lisää keskustan palveluiden kysyntää ja siten vahvistaa keskustan elinvoimaisuutta. Kaupunki luo asemakaavoituksella mahdollisuuksia uudisrakentamiselle ja sitä kautta edistää keskustan elinvoimaisuutta. Kaava-alueelle voi sijoittua noin 145 -160 uutta asukasta (asumisväljyys n. 45 - 50 k-m²/hlö, asumiseen käytetyn kerrosalan ollessa 7 300 k-m²). Tämä on hieman alle 3 % nykyisestä ruutukaavakeskustan asukasmäärästä.

Mikäli kortteliin sijoittuu hotelli, parantaa se matkailupalveluja Hämeenlinnan keskustassa. Tontinluovutuskilpailun voittaneessa ehdotuksessa oli esitetty noin 90 huoneen hotellia. Kaavamääräys mahdollistaa myös asumisen kyseisellä osalla korttelia, jolloin hotellihuoneiden määrä laskisi noin 70:een. Kaava ei pakota hotellin rakentamiseen, mutta tontilla 6 on rajoitettu asumisen määrää 1700 kerrosalaneliömetriin, jolla pyritään varmistamaan liike- ja/tai toimistotilojen toteuttaminen kaava-alueelle. On todennäköistä, että kaava-alueen työpaikkamäärä kasvaa nykyisestä. Myös asemarakennuksessa jo olevat liiketilat on tärkeää pitää nykyisessä käytössä.

Linja-autoaseman toiminnot voidaan sijoitella nykyistä tehokkaammin ottaen huomioon kävely- ja pyöräily, saattoliikenne, taksit, henkilö- että rahtiliikenteen tarpeet ja toimintaedellytykset. Linja-autoaseman kehittäminen matkakeskukseksi edellyttää mm. matkustajainformaatiojärjestelmän parantamista. Laiturialueen palvelutasoa olisi hyvä nostaa myös katoksilla ja lisäksi tarvitaan odotus- ja lipunmyyntitilaa. Uudessa asemarakennuksessa/paviljongissa voisi asematoimintojen lisäksi olla myös liiketilaa kioskia tai kahvilaa varten, joka parantaisi matkustajien palvelutasoa. Keskustaa täydennysrakennettaessa kaupunkiympäristön kehittämisen laadullisena tavoitteena tulee olla, että olemassa oleva elinympäristö kohenee, eikä asumisoloja heikennetä.

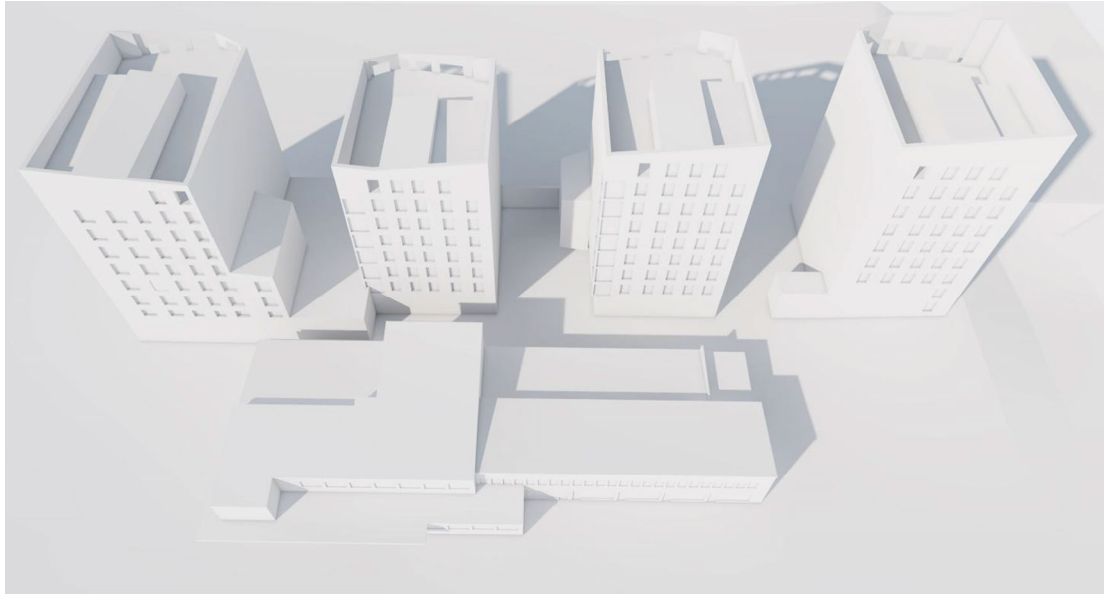
5.4.2 Vaikutukset liikenteeseen

Pysäköinti

Joukkoliikenteen yhteydet ovat paikalla erinomaiset, joten alueella on potentiaalia asua myös ilman omaa autoa. Asemakaavassa annetaan autopaikkojen vähimmäisvaatimukset, joissa on huomioitu alueen sijoittuminen joukkoliikenteen käytön kannalta ja palveluihin nähden keskeisesti. Pysäköintinormien osalta kaavassa noudatetaan kaupunginvaltuuston hyväksymää keskustan pysäköintiohjelmaa (KV 14.11.2016).

Mikäli koko uudisrakentamiselle osoitettu rakennusoikeus käytetään siten, että 7 300 k-m² on asumista ja 3 100 k-m² uutta liike-/toimisto- tai hotellirakentamista, on näiden autopaikkatarve kaavassa annetuilla pysäköintinormeilla yhteensä 105 autopaikkaa, joista liiketilojen tarpeisiin olisi 44 autopaikkaa ja asukkaille 61 autopaikkaa (ap). Lisäksi tarvitaan nykyiseen linja-autoasemaan sijoittuville toiminnoille noin 10 ap (liiketilaa määräksi arvioitu 700 k-m²) ja uudelle linja-autoasemalle noin 7 autopaikkaa (jos koko 500 k-m² käytetään). Uuden linja-autoaseman autopaikat tulisi sijoittaa rahditiilojen päätyyn Rantatorille. Uuden linja-autoaseman kerrosalatarpeeksi on arvioitu 300 - 380 k-m², mutta kaavalla mahdollistetaan sen toteuttaminen arvioitua hieman vähemmän.

Mikäli kaikki rakennusoikeus käytetään, AL-korttelialueen vaatima autopaikkojen määrä olisi yhteensä noin 116 ap. AL-korttelialueelle mahtuu noin 40 - 50 autopaikkaa pysäköintihalliin suunnitteluratkaisusta riippuen. Ehdotuksen nähtävilläolon jälkeen rakennuttaja on vielä suunnitellut vaihtoehdon, jossa pääosa autopaikoista toteutettaisiin autotalleina ja autokannella korttelialueen keskelle. Tällöin korttelialueelle saadaan sijoitettua 72 autopaikkaa. Lisäksi aseman itäpäätyyn voidaan sijoittaa noin 12 - 16 autopaikkaa pysäköimispaikalle (p) maantasoon. Kun huomioidaan kaavan mahdollistamat yhteiskäyttöautot 7 kpl ja vapaaksiostomahdollisuus (10% paikoista, 12 autopaikkaa), jää korttelialueen ulkopuolelta muualta hankittavaksi noin kaksi autopaikkaa. Mikäli kortteliin sijoittuu hotelli, on todennäköistä, että he haluavat toteuttaa kaavan edellyttämää määrää enemmän autopaikkoja. Kaavoituskumppani on myös harkinnut tontin 6 rakennusoikeuden toteuttamista vain osittain, noin 2 000 k-m²:ä, jotta kaavassa edellytetyt autopaikat olisi kannattavammin toteutettavissa.



Kuva 46. Luonnos kaavoituskumppanin uudesta suunnitelmasta, jossa Sibeliuksenkadun varteen sijoitettaisiin 2 000 k-m²:ä 4 700 k-m²:n sijasta (Arkkitehtipalvelu Lahti, Tuomas Helin, 2018).

Mikäli autopaikkoja osoitetaan pysäköintilaitoksesta siten, että paikat ovat nimeämättöminä vuorottaiskäytössä, voidaan nimeämättömien paikkojen osalta autopaikkavaatimusta edelleen laskea -20 % keskustan pysäköintiohjelman 2016 mukaisesti.

Keskustassa tietyillä alueilla käytössä oleva asukas- ja yritystunnuspysäköinti tuo joustoa pysäköintitilanteeseen, mikäli korttelissa asuvilla/työssäkäyvillä on kaavan edellyttämää autopaikkamäärää enemmän autoja.

Liikenteellinen toimivuus, liikenneturvallisuus

Kaavan toteuttamisen liikenteelliset vaikutukset eivät heikennä Paasikiventien liittymien toimivuutta. Kun linja-autoaseman kortteliin sijoitetaan nykyisten toimintojen lisäksi asumista, liiketoimintaa tai toimistoja ja hotelli, lisää se erityisesti kävelijöiden ja pyöräilijöiden määrää korttelissa ja katualueilla. Kävely ja pyöräily liikenneturvallisuuteen ja -ohjaukseen on kiinnitettävä erityistä huomiota korttelialueen ja linja-autoaseman aukion suunnittelussa.

Mikäli Paasikiventie siirretään ja Sibeliuksenkadun liittymä poistetaan ajoneuvoliikenteen käytöstä kasvaa liikennemäärät Wetterhoffinkadulla. Mikäli toriparkki toteutetaan ja sen sisään-/ulosajo sijoittuisi Wetterhoffinkadun kautta Linnankadun päähän, lisää sekin Wetterhoffinkadun liikennemääriä. Engelinrannan osayleiskaavan yhteydessä on tehty liittymien toimivuustarkastelut nämä seikat huomioiden, eikä välityskyky ylity. On todennäköistä, että tonttiliittymät AL-korttelialueelle voidaan toteuttaa vain ysisuuntaisina, siten, että kadulta tontille vasemmalle kääntymistä ei sallita jonoutumisen estämiseksi.

Linja-autoaseman aukio on haastavan pieni kaikkien liikennemuotojen liikennöinti huomioiden. Kaavaratkaisulla on mahdollistettu erilaiset liikennejärjestelyt aukiolla. Kaavan laadinnan aikana liikennejärjestelyistä on laadittu useita vaihtoehtoja ja päädytty siihen, että kiertosuunnalla vastapäivään ja läpiajettavilla laiturityypeillä aukiosta saadaan toimivin, kun rahtitoiminnot sijoitetaan Palokunnankadun puoleiselle laidalle aukiota. Oleskelulle, katutaiteelle tai katuruokakojuille jää tilaa lähinnä myymälän rakennusalan osalla aukiota. Pyöräpysäköinnin sijoittelua ei ole kaavaprosessin aikana päätetty, mutta kaava edellyttää, että pyöräpaikkoja on toteutettava yleisille alueille vähintään 100. Ne voidaan hajasijoittaa alueelle. Luontevaa on sijoittaa pääosa pyö-

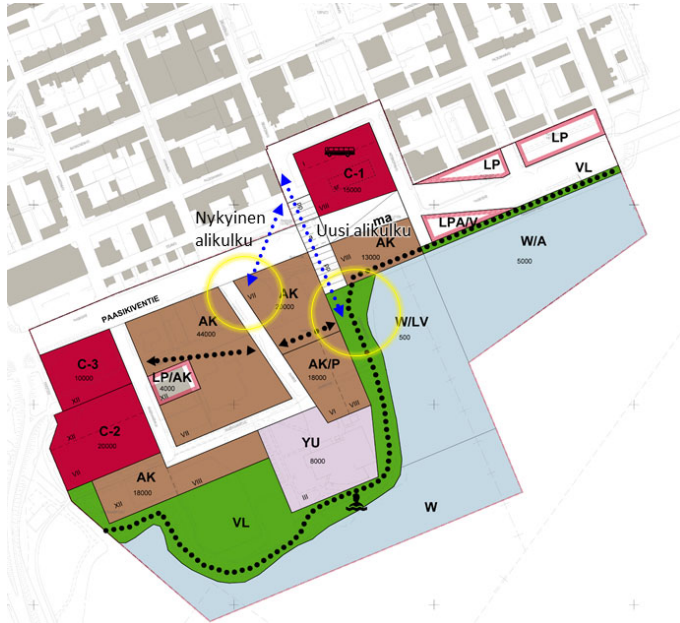
räpaikoista lähelle keskustan tulevaa pääpyöräreittiä eli Sibeliuksenkadun puolelle aukiota.

Useita linja-autoaseman toimintaan liittyviä toimintoja kuten linja-autojen tilausajojen pysäköinti, muu linja-autojen pidempiaikainen pysäköinti (esim. lakisääteiset tauot), saattoliikenteen järjestelyt ja kaukoliikenteen asiakkaiden liityntäpysäköinti on osoitettava muualta korttelin ulkopuolelta. Vaihtoehtoina on esitetty Hämeenkaaren tonttia (käytettävissä kunnes se rakennetaan) ja Eteläkadun varren yleistä pysäköintialuetta. Saattoliikenteelle pystytään järjestämään muutamia pysäköintipaikkoja Wetterhoffinkadun ja/tai Sibeliuksenkadun varteen lähelle aukiota. Lisäksi Palokunnankadulla on kadunvarsipaikkoja. Tilausajojen pysäkki on tavoitteena säilyttää nykyisellä paikallaan Wetterhoffinkadun varressa. Mikäli toriparkki toteutetaan, sen sisäänajo Linnan- kadun kautta saattaa vaatia kääntyvien kaistan toteuttamisen Wetterhoffinkadulle Palokunnankadun liittymään. Linja-autojen muu pidempiaikainen pysäköinti (esim. lakisääteiset tauot) tapahtuu nykyisellään linja-autoaseman takana ja se voidaan siirtää kohtuullisen kävely- ja ajomatkan päähän Hämeensaareen (etäisyys katuja pitkin noin 300 m). Kaukoliikenteen asiakkaiden liityntäpysäköinti tapahtuu jo nykyisellään Hämeensaareessa. Mikäli keskustaan toteutetaan tulevaisuudessa uusi yleinen pysäköintilaitos, tulee sieltä järjestää turvalliset kävely-yhteydet myös linja-autoasemalle.

Linja-autoaseman aukion liikennesuunnitelmavaihtoehdot ja niiden vertailu sekä kaavaprosessin ehdotusvaiheessa laaditut lisävaihtoehdot on esitetty erillisissä dokumenteissa, jotka ovat saatavilla kaupungin www-sivuilla: www.hameenlinna.fi/kaavat > Vireillä olevat kaavat, Asemakaavat, Linja-autoaseman korttelin asemakaavamuu- tos, 2545, keskusta.

Liikennöitsijöiden ja Matkahuollon tavoitteena on, että rahdin purku tapahtuu matkustajaliikenteestä erillisessä pisteessä. Jos linja-autoaseman aukiolla linja-autojen kiertosuunta on myötäpäivään, edellyttää se erillisen rahtipisteen toteuttamista Sibeliuksenkadun puolelle aukiolle saavuttaessa (nykytilanne). Mikäli aukion kiertosuunta muuttuu vastapäivään, rahtipiste tulee sijoittaa Wetterhoffinkadun puolelle aukiolle saavuttaessa (kaavaehdotuksessa esitetty ratkaisu). Aukion perustason jäsentelyllä on mahdollista merkitä nykyistä paremmin jalankulun alueita aukiolla, jotta jalankulkijoiden turvallisuutta on mahdollista lisätä. Läpiajolaitureilla jalankululle jää aukiolla useita eri reittivaihtoehtoja, koska aukiota ei voi aidata, mikä on toisaalta liikkumisen kannalta joustavaa, mutta aiheuttaa myös bussien liikkumiselle vaaratilanteita ja edellyttää kuljettajilta erityistä varovaisuutta.

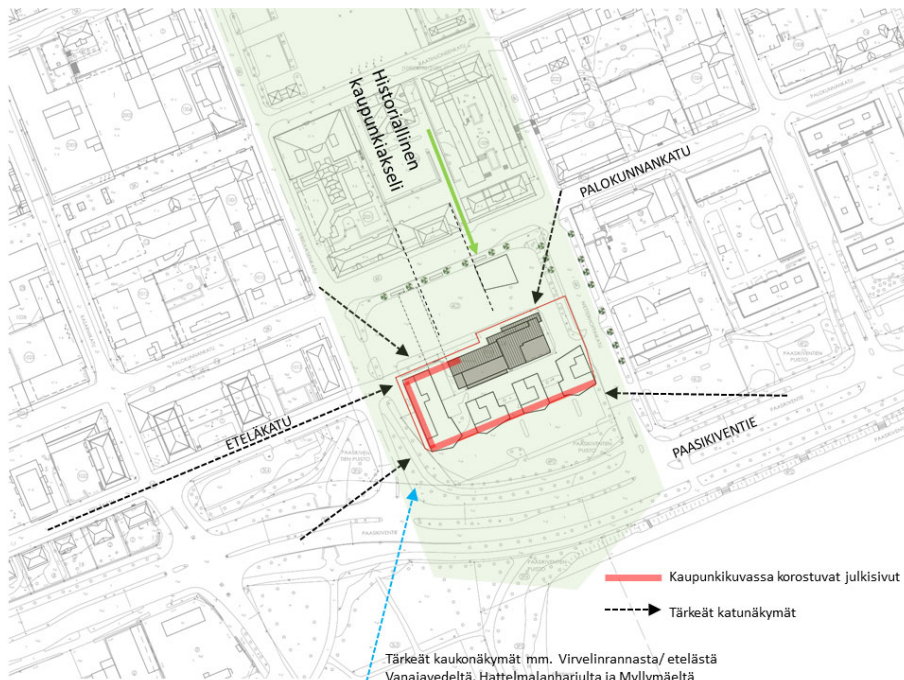
Uuden kävelyn ja pyöräilyn alikulun toteuttaminen Paasikiventielle Sibeliuksenkadun jatkeeksi (ei kuulu kaava-alueeseen) ohjaa kävelyn ja pyöräilyn päävirran suoraan rannan tuntumaan Engelinrannan puolella. Uuden alikulun toteuttaminen olisi toiminnallisesti ja kaupunkikuvallisesti tärkeää ja selkeä panostus jalankulun ja pyöräilyn edistämiseen. Mikäli alikulku jää toteuttamatta tai toteutuu pitkällä tulevaisuudessa, on tärkeää miettiä, miten nykyinen alikulku liittyy Engelinrannan korttelirakenteeseen ja katuverkkoon kaava-alueen ulkopuolella Uimarintien tuntumassa.



Kuva 47. Kävelijän ja pyöräilijän näkökulmasta painopiste siirtyy kaupunkirakenteessa oleellisesti sen mukaan, missä alikulkuyhteys sijaitsee. Mikäli uutta alikulkua ei toteuta, painopiste kävelijän ja pyöräilijän näkökulmasta on Uimarintien varrella ja rantareitille hakeudutaan sitä kautta keskustan suunnasta saavuttaessa.

5.4.3 Vaikutukset kaupunkikuvaan ja maisemaan

Rakentaminen muuttaa ja täydentää keskustan eteläistä julkisivua kaupunkia etelästä päin lähestyttäessä. Nykytilanteessa eteläjulkisivu on tiiviisti rakennettuna melko muurimainen lukuun ottamatta linja-autoaseman kohtaa. Kaavassa osoitetut kerros-luvut vastaavat jo olemassa olevan rakennuskannan korkeusmaailmaa, ne eivät edusta erityisen korkeaa rakentamista suhteessa ympäristöönsä. Rakennusten korkeus on sovitettu kaupungin silhuettiin siten, etteivät uudisrakennukset heikennä kirkon asemaa maisemakuvassa.



Kuva 48. Linja-autoaseman korttelin täydennysrakentamisella on merkittäviä vaikutuksia kaupunkikuvaan monesta suunnasta. Kuva rakentamistapaohjeesta, Hämeenlinnan kaupunki, 2019.

Uudisrakentaminen sijoittuu kaupunkirakenteelliseen solmukohtaan ruutukaavakeskustan etelälaidalle Paasikiventien ja Vanajaveden näkymiin ja vaikuttaa merkittävästi alueen kaupunkikuvaan pääkatua lähestyttäessä. Lisäksi uudisrakentaminen tulee sijoittumaan olemassa olevien rakennusten eteen (vaikkakin etäälle), jolloin osalla nykyisistä asukkaista korttelin ympärillä avoimet järvinäkymät peittyvät.

Asemakaavalla suojellaan nykyinen linja-autoasema. Kaavalla turvataan myös historiallisen rantatorin säilyminen aukiona. Uudisrakentaminen kohentaa linja-autoaseman ympäristön yleisilmettä. Lähialueella on useita maakunnallisesta merkittäviä rakennuksia. Rakentamisen laatuun on kiinnitettävä erityistä huomiota, jotta rakentamisesta muodostuu arvokas osa ajallisesti kerroksellista kaupunkikuvaa. Lisäksi linja-autoaseman aukion liikennealueiden jäsentämisellä voitaisiin vaikuttaa myönteisesti kaupunkikuvaan ja kävely- ja pyöräily-ympäristön viihtyisyyteen sekä korostaa aukion luonnetta aktiivisena kaupunkitilan solmukohtana.

Tontinluovutuskilpailun voittaneesta ehdotuksesta, joka on kaavaluonnosta havainnollistava suunnitelma, laadittiin kaavoituksen luonnosvaiheessa maisemamallinnukset oleellisista katselusuunnista Myllymäeltä, Hattelmalanharjulta ja Virvelinrannasta. Maisemamallinnukset on saatavilla kaupungin www.sivuilla osoitteessa: www.hameenlinna.fi/kaavat > Vireillä olevat kaavat, Asemakaavat, Linja-autoaseman korttelin asemakaavamuutos, 2545, keskusta. Ehdotusvaiheessa rakennusten kerroslukua on laskettu yhdellä kerroksella verrattuna aikaisemmin laadittuihin havainnekuviin. Maisemavaikutuksia on siten kaavaprosessin aikana lievennetty. Kerroslukumuutoksista huolimatta on tärkeää säilyttää kilpailuehdotuksessa esitetty idea kerroslukujen vaihtelusta ja julkisivujen muodostamasta räystäslinjasta.

Myllymäeltä katsoen uudisrakentaminen jää hieman sivuun keskustan maamerkistä kirkontornista, eikä se näin ollen häiritse kirkontornin asemaa Hämeenlinnan keskustan maamerkkinä. Hattelmalanharjulta katsoen uudisrakentaminen sijoittuu lähelle kirkontornia, mutta ei edelleenkään uhkaa sen asemaa maamerkkinä.



Kuva 49. Muutos kaupungin eteläisessä julkisivussa suurpiirteisenä mallinnuksena esitettynä ja havainnekuva Virvelinrannasta keskustaan katsellen. Yläkuvassa uudisrakentaminen erottuu muusta rakentamisesta todellisuutta räikeämmin (esitetty ruskeana), koska olemassa olevat rakennukset on esitetty valkoisina massamalleina. Kirkon torni näkyy kuvassa uudisrakentamisen oikealla puolella. Valokuvaopetuksessa kirkon torni jää lähes piiloon koivun taakse, ellei sitä tiedä katsoa oikeasta kohdasta uudisrakentamisen takaa.



Kuva 50. Mallinnus Hattelmalanharjun näköalapaikalta keskustan suuntaan. Yläkuvassa näkyy mallinnuksen tarkastelusuunta ja alakuvassa uudisrakentaminen on upotettu valokuvaan (sijaitsee kuvassa keskellä kirkontornista oikealle ruskeina massoina kuvassa).



Kuva 51. Viitesuunnitelma ehdotusvaiheen kerrosluvuin (Arkkitehtipalvelu Lahti, Tuomas Helin, 2019).

5.4.4 Vaikutukset virkistykseen

Asemakaavan tavoitteet noudattavat oikeusvaikutteisen kantakaupungin yleiskaavan 2035 tavoitteita, joiden mukaisesti alue kaavoitetaan asumiseen, liike- ja toimistorkentamiseen, eikä esimerkiksi virkistyskäyttöön.

Voimassa olevassa asemakaavassa on Paasikiventien puisto, jolla on merkitystä lähinnä tienvarren viheralueena. Aukion viihtyisyyden lisääminen ja mahdollisesti palveluiden kasvu saattaa lisätä kaupunkilaisten viihtymistä linja-autoaseman ympäristössä. Alueelta on hyvät yhteydet rantareitille. Tavoitteena on tulevaisuudessa laajentaa rantareittiä etelään Engelinrannan kautta etelään Miemalan suuntaan.

Ydinkeskustan alueella (noin 94,5 ha alueella) on asemakaavoitettuja puistoja yhteensä noin 16,6 ha eli noin 17,6 % pinta-alasta. Engelinrannan alueella (pinta-ala n. 12,85 ha) puistoja on nykyisellään noin 2,93 ha eli noin 22,8 % alueen pinta-alasta. Puistopinta-alat ovat keskustarakentamiselle varsin kohtuullisen kokoisia. Hämeenlinna on puistojen kaupunki ja keskustassa on kävelyetäisyydellä useita virkistysalueita, joten virkistysalueiden riittävyys on huomioitu.

Kaupungin tavoitteena on säilyttää Vanajaveden rannat yleisessä käytössä, vaikka ympäristö muuttuukin nykyistä kaupunkimaisemmaksi. Asukasta kohden keskustan alueella on puistoa 35 m²/asukas eli tilavan yksiön verran jokaista keskusta-alueen asukasta kohden (epärealistinen tilanne, että kaikki asukkaat olisivat virkistäytymässä puistossa yhtä aikaa). Keskusta-alueella tässä tarkoitetaan Kaivokadun, Brahenkadun, Hämeen linnan ja Vanajaveden rajaamaa aluetta, johon myös Hämeensaari kuuluu.

5.4.5 Sosiaaliset vaikutukset ja ihmisten elinolot

Nykyisen väestörakenteen pohjalta voidaan arvioida, että keskusta-alueen asuminen kiinnostaa erityisesti ikääntyviä ja nuoria. Mikäli linja-autoasemaan on sijoitettavissa **yhteisiä tiloja** sekä nuorille että vanhuksille, lisääisi ne mahdollisuuksia eri väestöryhmien väliseen kanssakäymiseen ja alueelle on mahdollista muodostua yhteisöllinen naapurusto. Kaavassa kannustetaan yhteistilojen toteutukseen siten, että niitä saa toteuttaa kaavassa osoitetun rakennusoikeuden lisäksi (yleismääräyksellä rajoitettu +25 % kokonaisrakennusoikeudesta). Asemakaavassa edellytetään oleskelu- ja leikkipihojen toteuttamista katoille. Pihoista on mahdollista muodostua eri asukasryhmiä palvelevia asukkaiden välistä yhteisöllisyyttä lisääviä tiloja. Niiden suunnitteluun ja toteutuksen laatutasoon on kuitenkin erityisesti panostettava, että niistä tulee viihtyisiä ja miellyttäviä.

Alueen hoidon taso ja sosiaalisen valvonnan määrä kasvaa, kun alue otetaan asuiskäyttöön. Korttelin uudistamiseen liittyy myös linja-autoaseman aukion perusrantaminen (kaupungin varoin), joten alueen kaupunkikuvallinen ilme kohenee ja samalla alueen valaistustakin on mahdollista parantaa. Muutokset voivat vähentää myös sosiaalisia ongelmia, kun asukkaat voivat kokea kaupunkitilan miellyttäväksi ja turvallisiksi. **Turvallisuuden tunteeseen ja ympäristön viihtyisyyteen** voidaan vaikuttaa monin keinoin rakennussuunnitteluvaiheessa mm. panostamalla laadukkaisiin materiaaleihin, huomioimalla tärkeitä näkymiä (mitä ja millaista rakentamista näkymiin sijoitetaan), luomalla viihtyisyyttä ja kohtaamisia tukevia toimintoja ja paikkoja linja-autoaseman ympäristöön, panostamalla valaistukseen ja erityistä paikan tunnetta luovaan ympäristötaiteeseen. Alueen **esteettömyys** huomioidaan rakennussuunnittelussa esteettömyysasetuksen vaatimalla tavalla.

Linja-autoaseman peruskorjauksen taso ja sen vaikutus vuokratasoon saattaa vaikuttaa rakennuksessa olevien liiketilojen käyttöön, jos nykyisillä toiminnoilla ei ole enää taloudellisia mahdollisuuksia toimia tiloissa peruskorjauksen jälkeen.

Kaavamääräyksissä on huomioitu Paasikiventien **liikennemelu**, jolla osaltaan turvataan terveellisen ja turvallisen asumisen mahdollisuuksia uudisrakennuksissa. Ulko-oleskelualueiden kuten parvekkeiden melutasoihin on kiinnitettävä erityistä huomiota rakennussuunnittelussa. Mikäli Paasikiventie säilytetään nykyisellä paikallaan, melun keskiäänitasot päivällä jäävät alle 65 dB(A) laaditun meluselvityksen mukaan. Tilanteessa, jossa Paasikiventie siirretään lähemmäksi asemakaavoitettavaa korttelia, julkisivuihin kohdistuva päiväajan keskiäänitaso 65 dB(A) ylittyy ainoastaan Paasikiventien puoleisilla julkisivuilla ja yöaikaan ei ollenkaan lukuun ottamatta linja-autoliikenteestä aiheutuvia hetkellisiä maksimiäänitasoja. Hetkellisten maksimiäänitasojen laskenta perustuu "keskimääräisen raskaan ajoneuvon" melupäästöön joka saattaa olla keskimääräisen linja-auton melupäästöä hieman suurempi. Alhaisilla (alle 50 km/h) ajonopeuksilla ääni aiheutuu käytännössä kokonaisuudessaan ajoneuvon moottoriäänestä. Melutasot todennäköisesti laskevat, mikäli linja-autoissa yleistyvät esim. sähkö- tai kaasubussit. Hetkelliset maksimiäänitasot voidaan kokea häiritsevinä, mutta kaupunkikeskustoissa äänitasot ovat joka tapauksessa hetkittäin korkeita. Asuntojen on avauduttava suuntaan, jossa melun ohjearvot alittuvat, tai on järjestettävissä tuuletusmahdollisuus parvekkeen kautta, jolloin melutason on oltava parvekkeella alle 55 dBA päivällä ja alle 50 dBA yöllä. Julkisivuun kohdistuva päiväajan keskiäänitaso on pääasiassa yli 55 dB(A), mikä tarkoittaa, ettei tuuletusmahdollisuus on järjestettävä lasitetun parvekkeen kautta.

Asemakaavamuutoksen laadinnan aikana on tehty ilmanlaatuselvitys, koska kaava-alue sijaitsee vilkkaasti liikennöidyn Paasikiventien varressa ja kaavassa annettu tarpeelliset **ilmanlaatu** koskevat määräykset asumisviihtyvyyden, terveellisuuden ja turvallisuuden huomioimiseksi. Uudisrakentaminen ei vaikuta heikentävästi lähiympäristön ilmanlaatuun, koska rakennukset eivät muodosta yhdessä olemassa olevan rakennuskannan kanssa ilman tuulettuvuutta heikentävää katukuilua. Katukuiluksi katsotaan tilanne, jossa katua reunustavat rakennukset ovat korkeampia kuin katualueen leveys.

Alueen rakentaminen edellyttää **pilaantuneiden alueiden** puhdistamista, mikä osaltaan edistää ympäristöhaittojen torjumista sekä terveellistä ja turvallista elinympäristöä asukkaille. Pilaantuneiden alueiden kunnostustyöt tehtiin vuoden 2018 aikana.

Uudisrakentaminen tulee sijoittumaan olemassa olevien rakennusten eteen, jolloin osalla nykyisistä asukkaista korttelin ympärillä avoimet **järvinäkymät** peittyvät. Uudisrakentaminen tulee sijoittumaan noin 67 metrin päähän Palokunnankatu 20:n kiinteistöstä ja noin 89 metrin päähän Keskustalon kiinteistöstä. Asunto Oy Hällätornista ja Arjanlinnasta ja Wetterhoffilta avoimet suorat näkymät säilyvät Rantatorin suuntaan, mutta uudisrakentaminen sijoittuu niiden viistoihin näkyymiin. Tämä voidaan näiden asukkaiden keskuudessa kokea asumisviihtyvyyttä heikentävänä asiana.

Kortteliin tavoitellaan **ympäristötaidetta** integroituna rakennusten arkkitehtonisiin ja rakenteellisiin ratkaisuihin. Ympäristötaiteella on mahdollista luoda alueelle erityistä paikan tuntua ja siten vahvistaa alueen identiteettiä.

5.4.6 Taloudelliset vaikutukset

Asemakaavan toteuttaminen edellyttää pilaantuneiden alueiden kunnostusta, hulevesiputkiston uusimista ja kaukolämpölinjan siirtämistä, joiden kustannuksista pääosasta vastaa kaupunki. **Pilaantuneiden alueiden kunnostuksen** kustannuksiksi on kaavaluonnosvaiheessa arvioitu noin 1 – 1,3 M€ (kaupunki vastaa puhdistuksesta) ja **kaukolämpölinjan** siirron kustannuksiksi noin 250 000 € (josta pääosasta vastaa kaupunki). Pilaantuneiden maiden kunnostustyön kustannuksia nostaa erityisesti kairavantojen tuennan kustannukset.

Hulevesiputken toteutuksesta aiheutuu kustannuksia, mutta hulevesiongelma alueella olisi hoidettava joka tapauksessa lähitulevaisuudessa.

Lisäksi kustannuksia aiheuttavat mahdolliset **liittymien parannukset tai muut katu-järjestelyiden muutokset ja linja-autoaseman aukion muutokset**, joita ei ole vielä kaavaluonnosvaiheessa voitu arvioida suunnittelun ollessa kesken. Aukion pinta-ala on noin 4640 m², joten karkeasti arvioiden aukion perusparannuksen kustannukset voivat olla noin 500 000 euron luokkaa riippuen teknisistä ratkaisuista, jäsentelyn tasosta, kalustuksesta, varustuksesta ja materiaalivalinnoista. Kaupungin kaupunkikehityssuunnitelmassa 2019 - 23 on varattu linja-autoaseman korttelin aiheuttamiin investointeihin yhteensä 1 500 000 €. Kaavavaiheessa ei ole vielä selvillä myöskään se, rakennuttaako kaupunki uuden linja-autoasemapaviljongin ja rakennetaanko Rantatorille linja-autopysäkeille katoksia.

Kaupunki saa alueesta **tontinmyyntituloa**, jonka suuruus selviää kaavoituksen edessä. Pelkästään uudisrakentamisen kerrosalan perusteella laskien korttelin arvoksi muodostuu yli 3,5 M€, jos neliömetrihinta on 350 €/k-m². Lisäksi alueelle sijoittuu noin 145 - 160 uutta asukasta, joiden oletetaan maksavan **kunnallisveroa**. Asukkaille tulee järjestää myös julkisia palveluita, joista aiheutuu kaupungille menoja. Alueelle sijoittuvista yrityksistä kaupunki saa **yhteisöverotuloja**.

Yksityinen sektori toteuttaa asemakaavan mukaisen rakentamisen ja linja-autoaseman peruskorjauksen. Mikäli koko kaavassa osoitettu uudisrakentamisen rakennusoikeus toteutuu, tarkoittaa se asumisen (7 300 k-m² vastaa noin 6 200 hu-m²) osalta karkeasti arvioituna noin 18 - 21 miljoonan euron **investointia yksityisiltä** asuntojen ostajilta. Lisäksi investointeja tekevät liikehuoneistojen omistajat (min 3 100 k-m²), mikäli ne eivät jää asunto-osakeyhtiöiden omistukseen.

5.4.7 Vaikutukset luontoon

Kaavamuutoksella ei ole merkittäviä vaikutuksia luontoon, sillä alueella ei ole luonnonympäristön arvokohteita. Puustoa joudutaan poistamaan maanpuhdistustöiden ja rakentamisen tieltä ainakin Paasikiventien puistosta ja linja-autoaseman nykyiseltä pysäköintialueelta. Vaikka Paasikiventien linjaus muutettaisiin osayleiskaavan mukaiseksi, tavoitellaan katu ympäristöstä edelleenkin kaupunkibulevardia, jonka varrelle istutetaan katupuita. Katupuut ja -pensaat sitovat osaltaan katupölyä, millä on vaikutusta ilmanlaatuun ja viihtyvyyteen.

5.4.8 Muut vaikutukset

Tulvatilanteisiin on varauduttu tulvaherkkien rakenteiden alinta suositeltavaa rakentamiskorkeutta koskevalla yleismääräyksellä, joka on +81.30 N2000-järjestelmässä.

Alueella rankkasateilla jo havaittu tulvaongelma on tarkoitus ratkaista hulevesiputkien kasvattamisella Sibeliuksenkadun varressa ennen kaavan mukaisen rakentamisen toteuttamista. Lisäksi varaudutaan tulvareitteihin joko Sibeliuksenkadun tai Rantatorin kautta.

Yksittäisellä kaavahankkeella ei ole suurta merkitystä ilmastomuutoksen torjumisessa valtakunnallisesti, mutta yleisesti pidetään ilmastomuutoksen hillitsemisen näkökulmasta hyvänä, että täydennysrakentamisella saadaan asukkaita asumaan olemassa olevan infran äärelle verkostojen käyttötehokkuutta lisäten sekä palvelujen ja joukkoliikenneyhteyksien äärelle, mikä vähentää liikkumistarvetta esim. yksityisautolla. Energiasektori on suurin päästölähde, kokonaisvaikutus 74 % Suomen kasvihuonepäästöistä 1990-2017 (Lähde: Tilastokeskus 2018). Energiasektori sisältää energiateollisuuden, teollisuuden ja rakentamisen, kotimaan liikenteen sekä rakennusten lämmityksen, maa-, metsä- ja kalatalouden ja sektorin työkonet sekä haihtumapäästöt ja muun polttoaineen käytön. Teollisuus ja rakentaminen tuottavat kasvihuonepäästöjä yhteensä 16 %-yksikköä (energiasektorin 74 %-yksiköstä) ja rakentaminen osuus on siitä 5%-yksikköä. Kotimaan liikenteen osuus energiasektorin päästöistä on 28% ja tieliikenteen osuus siitä 94%. Liikennetarpeen vähentämisellä on siis merkittävä vai-

kutus kokonaispäästöihin. Maankäytön, maankäytön muutosten ja metsätalouden päästöjä ja poistumia tarkasteltaessa v. 2017 tilanteessa koko maan rakennetun ympäristön päästöjen osuus oli 1 % luokkaa, kun koko maan metsämaan hiilinielu oli samaan aikaan noin 34 % (LULUCF, Tilastokeskus 2018). Rakentamiseen kuuluu materiaaleja ja energiaa niiden tuottamiseen ja kuljetuksiin. Rakennusten käyttö aiheuttaa noin 39 % energiakulutuksesta ja 30 % hiilidioksidipäästöistä. Rakennustuotteiden valmistus puolestaan aiheuttaa lähteestä riippuen 5 - 12 % maamme energiakulutuksesta ja hiilidioksidipäästöistä. Näistä päästöistä yli 90 % aiheutuu sementin ja teräksen valmistuksesta. (Lähde: PuulInfo, 2019.)

Todelliset ilmastovaikutukset (olettaen, että he asuvat kuitenkin jossakin) riippuvat pääasiassa alueelle sijoittuvien asukkaiden elämäntavoista esim. asumis-, kulutus- ja liikkumistottumuksista, eikä kaava-alue tässä suhteessa poikkea alueella jo olevan rakentamisen ja muiden asukkaiden ilmastovaikutuksista. Tilastosuomalaisen hiilijalanjälki on noin 12,6 tonnia vuodessa, kun kestävässä tasossa pidetään globaalisti 2 tonnia. 70% Suomen kulutusperusteisista kasvihuonepäästöistä syntyy kotitalouksien asumisesta, ruoasta ja liikkumisesta. Kulutusperusteinen hiilijalanjäljen puolittuu, jos siirtyy maalämpöön, vaihtaa sähkösopimuksen uusiutuviin energialähteisiin, käyttää oman auton sijaan liikennepalveluita (sähköyhteiskäyttöautoa ja joukkoliikennettä), käyttää arjen asiointimatkoihin kävelyä tai pyöräilyä ja syö kasvisruokaa vähintään 5 päivänä viikossa (Lähde: [https://www.syke.fi/fi-FI/Ajankohtaista/Ratkaisujablogi/Marja_Salo_Pikadieetilla_kaksi_tonnia_po\(39399\)](https://www.syke.fi/fi-FI/Ajankohtaista/Ratkaisujablogi/Marja_Salo_Pikadieetilla_kaksi_tonnia_po(39399))). Nyt laadittava asemakaava edistää kestävästä liikkumisesta ja mahdollistaa toimivan ekoarjen palveluiden ja joukkoliikennedyhteyksien äärellä. Rakennukset on mahdollista liittää kaukolämpöön, jota Hämeenlinnassa tuotetaan jo noin 90 prosenttisesti kotimaisesta puusta ja turpeesta.

Hämeenlinnan kaupungilla on käynnistynyt hiilineutraali Hämeenlinna-toimeenpano-ohjelman valmistelu kaupunginhallituksen päätöksellä 21.1.2019 §5. Hämeenlinnan kasvihuonekaasujen päästöt vuonna 2017 olivat 364 kt CO₂-ekv ilman teollisuutta. Tämä tekee 5,38 t CO₂- ekv/asukas ilman teollisuutta. Hämeenlinnan suurimmat kasvihuonekaasupäästöt aiheutuivat vuonna 2017 tieliikenteestä (40 %) ja rakennusten lämmityksestä (kaukolämpö 16 %, erillislämmitys 13 % ja sähkölämmitys 4 %). Kuluttajien sähkönkulutuksen osuus oli 10 %. Vuoteen 2016 verrattuna Hämeenlinnan vuoden 2017 CO₂-ekvivalenttipäästöt ilman teollisuutta laskivat 7 %.

5.5 Kaavamerkinnot ja määräykset

Asemakaavamerkinnot ja –määräykset on kaavaselostuksen liitteenä.

5.6 Nimistö

Asemakaavalla muodostuu katuaukio/tori, joka nimitetään Rantatoriksi ja katualueita, joita ei tarvitse uudelleen nimetä.

6. ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

Asemakaavan toteuttamista havainnollistaa tontinluovutuskilpailun voittaneen ehdotuksen Lohkot suunnitelmat. Suunnitelmia on kehitetty edelleen kaavan edetessä. Kaavaratkaisulla mahdollistetaan joustavasti erilaiset pysäköinnin toteutustavat. Kaavaratkaisu edellyttää kiinteistöjen välisiä yhteisiä järjestelyjä pihojen ja autopaikkojen järjestämiseksi. Kortteli sijaitsee keskeisellä paikalla liikenteellisessä solmukohtassa Hämeenlinnan keskustassa, joten keskustan tulevaisuuden liike- ja toimistotilan tarpeista on huolehdittava erityisesti näin keskeisten alueiden asemakaavoja toteutettaessa.

Uudisrakentaminen tulee kaupunkikuvallisesti merkittävälle paikalle osaksi ruutukaavakeskustan eteläistä julkisivua, Paasikiventien ja Eteläkadun näkymiin ja osaksi historiallisen Rantatorin miljöötä. Kaavan toteutuksella on erityisesti mahdollista parantaa Rantatorin kaupunkikuvaa. Asemakaavaan liittyy erikseen laaditut lähiympäristön suunnittelu- ja rakentamistapaohjeet, jotka ohjaavat linja-autoaseman korttelin rakentamista niin rakennusten kuin ympäristönkin osalta. Kaupunki valvoo rakennuslupaharkinnan ja -valvonnan kautta rakennusten ja ympäristörakentamisen soveltumista alueelle. Oleellista on myös ympäristötaiteen toteutus integroituna osana korttelia, koska se on tontinluovutuskilpailusta lähtien ollut alueen suunnittelun laatuksena.

Asemakaavan toteuttaminen voidaan aloittaa, kun asemakaava on saanut lainvoiman kuulutuksella ja tonttijako on laadittu ja lohkominen toimitettu.

Alueen rakentamista on valmisteltu pilaantuneiden alueiden kunnostustöillä vuoden 2018 kesän ja syksyn aikana. Lisäksi olemassa oleva kaukolämpölinja puretaan Paasikiventien varresta. Se siirrettiin nykyisen linja-autoaseman pohjoispuolelle aukiolle.

Korttelin itälaidalle katutasoon on tarve varata noin 10-20 m² tila uutta kiinteistömuuntamo varten tai vaihtoehtoisesti lähialueen yleisille alueille puistomuuntamo.

Linja-autoasemalla havaittu tulvaongelma esitetään ratkaistavaksi rakentamalla Sibeliuksenkadun varteen uusi iso hulevesiviemäri, joka korvaa vanhan 700B putken, joka pitäisi joka tapauksessa purkaa mahdollisen uuden alikulun tieltä. Uusi hulevesiviemäri esitetään rakennettavaksi kokoon 1000B, jolloin sen kapasiteetti riittää johdamaan myös tulvatilanteen vedet Vanajaveteen ja nykyinen tulvahaitta poistuu. Alikulun pohjoispäässä Eteläkadun ja Sibeliuksenkadun risteyksen tasausta on toteutettava siten, että alikulun suuntaan muodostuu pieni vastaluisa ja risteykseen on tehtävä tehokkaat kaivojärjestelyt. (*Engelinrannan hulevesien hallinnan yleissuunnitelma. Sito Oy, 9.12.2014.*) Lisäksi tavoitellaan viivytyksrakenteita Sibeliuksenkadun ja Palokunnankadun kulmaan ja tulvareittiä joko Rantatorin läpi tai Sibeliuksenkadun suuntaisesti.

Paasikiventien uuden linjauksen suunnittelussa tulee huomioida, että nyt asemakaavoitettavien uudisrakennusten etäisyys ajoradasta säilyy vähintään yleissuunnitelman 2017 mukaisena, jotta melutilanne ei heikkene meluselvityksen mukaisesta tilanteesta (meluselvitykset Promethor Oy, 2018). Meluntorjunta edellyttää asemakaavan laadintaa yksityiskohtaisempaa rakennus- ja rakennesuunnittelua. Uudisrakennusten parvekkeiden ja ulko-oleskelutilojen toteutus sekä asuntojen suuntaamisen suunnittelu on helpompaa, mikäli Paasikiventietä ei siirretä. Tavoitteena on saada Paasikiventien linjauksen muuttamisen tai paikallaan peruskorjaamisen kustannusvertailu päätöksentekoon 2019.

Hämeenlinnassa 28.2.2019

Asemakaava-arkkitehti Jari Mettälä