

HÄMEENLINNAN KESKUSTAN ETELÄRANNAN YLEINEN
KAUPUNKIRAKENTEELLINEN IDEAKILPAILU

SYMBIOOSI

Tampereen teknillinen yliopisto
Arkkitehtuurin osasto

Diplomityö:

Hämeenlinnan keskustan yleinen
kaupunkirakenteellinen ideakilpailu

Tekijä:

Timo Rantala (151774)

Tarkastaja:

Staffan Lodenius

Esittelypäivä:

27.5. 2009

HÄMEENLINNAN KESKUSTAN ETELÄRANNAN YLEINEN
KAUPUNKIRAKENTEELLINEN IDEAKILPAILU

SYMBIOOSI

DIPLOMITYÖTIIVISTELMÄ

Diplomityö on jatkoa 28.2 2007 päättyneelle yleiselle Hämeenlinnan keskustan etelärannan ideakilpailulle ja siihen jättämälleni ehdotukselle. Alkuperäisestä ehdotuksesta päämäärät ovat pysyneet samoina. Tavoitteena on ideoida uudentyylistä ranta-asumista, kiinnittää huomiota kaupungin sisääntulojulkisivujen antamaan kuvaan kaupungista sekä löytää ratkaisu rantatorin ja matkakeskuksen ongelmiin. Alueen liikenteellinen järjestely on oleellisessa osassa ratkaistaessa koko alueen suunnitteluongelmia.

Suunnitelma jakautuu erihenkisiksi osa-alueiksi paikallisten mahdollisuuksien pohjalta. Alueille on pyritty luomaan omaa identiteettiä paikallisten mahdollisuuksien ja valitun teeman puitteissa.

Kantavaksi teemaksi suunnitelmassa on muodostunut yhteys linnaan. Hämeenlinnan erityispiirteitä etsittäessä linnan merkitys korostuu. Historiasta nousee päällimmäisenä esiin linnan merkitys yhtenä merkittävimmistä kustavilaisen ajan place d'armes varustuksena. Tutkimustulosten (Koskinen)¹ perusteella puolustusnäkökohta liittyi oleellisena osana Arbinin laatimaan Hämeenlinnan ensimmäiseen asemakaavaan. Linna ei ollut vain irrallinen puolustusvarustus kaupungin takana, vaan koko kaupunkisuunnitelma oli sijaintinsa ja varustuksensa puolesta ajateltu, myös puolustautumisen kannalta.

Suunnitelmassa palautan kaupungin puolustuksellisen yhteyden linnoitukseen lähinnä mielikuvien pohjalta, linnoitus on hyödynnetty eräänlaisena ideapankkina. Poikkeavien teemojen pohjalta pyrkimyksenä on päätyä ratkaisuihin, jotka ovat osaltaan ainutlaatuisia mutta toisaalta paikkaan ja alueen historiaan sidottuja.

AN OPEN IDEA COMPETITION FOR THE SOUTH COAST OF THE CITY OF
HÄMEENLINNA

SYMBIOSIS

THESIS ABSTRACT

This thesis is based on an open idea competition of the south coast of the city of Hämeenlinna, which ended in 2007. My original proposal has since encountered some changes, but my main goals for the solution have stayed the same. The aim is to find new kinds of solutions for shore side housing, and to keep in mind what kind of image City Centre gives to a person who is entering the area. Problems to be solved are, how to reorganize the public square combined with bus terminal, and also finding a solution for traffic routes through the site.

The project area has been divided into smaller parts according to local possibilities. These different areas have their own identities, arising from the city's subconsciousness.

The central concept of this project is developing a connection between the old castle and the city of Hämeenlinna. Häme Castle is one of Hämeenlinnas own specialities in comparison with other cities. Its days of glory can be dated in late 18th Century when it was the place d'armes fortress for inland troops of the region. According to some studies (Koskinen)¹ defence factor played an important role also in Hämeenlinnas first city plan drawn by von Arbin year 1777. Häme Castle wasn't just a distant fortress, but also the city area was planned to work as part of a larger vision of defence, including also the town.

Main idea of my thesis is to bring back the link between the castle and the city center. In my proposal I try to recreate the lost aspect of defence that used to connect the city centre to the castle. Because in these days no actual hazard is threatening the city, the connection to the past is made by subtle gestures that hint at the basic elements of defence. Castle is used as a kind of "mind map" of different ideas, which then is transformed into building ideas. The purpose of these unusual ways in design is to find solutions that are linked to history and site, the goal is to achieve some degree of uniqueness for the whole area.

HÄMEENLINNAN KESKUSTAN ETELÄRANNAN YLEINEN
KAUPUNKIRAKENTEELLINEN IDEAKILPAILU

SYMBIOOSI

SISÄLLYSLUETTELO

	DIPLOMITYÖTIIVISTELMÄ	2
	THESIS ABSTRACT	3
	SISÄLLYSLUETTELO	4
I	JOHDANTO.....	6
II	LÄHTÖTILANNE.....	7
	1 Hämeenlinna.....	7
	2 Ydinkeskusta.....	7
	3 Eteläranta.....	8
III	HISTORIA.....	9
	1 Hämeen linna (puolustusvarustus).....	9
	1.1 Päälinna.....	9
	1.2 Kehämuuri.....	10
	1.3 Bastioni järjestelmä.....	11
	2 Hämeenlinna.....	12
	2.1 Kaupungin synty.....	12
	2.2 Kaupungin siirto.....	12
	2.3 Kaupungin ja linnan symbioosi.....	13
	2.4 Kaupungin puolustus.....	14
IV	SUUNNITELMA TAVOITTEET.....	15
	1 Pääpainotukset.....	15
	2 Sosiaalisen tavoitteet.....	15
	3 Havainnoitavan ympäristön tavoitteet.....	16
V	SUUNNITELMA.....	17
	1 Liikenteellinen ratkaisu.....	17
	1.1 Autoliikenne.....	17
	1.2 Bussiliikenne.....	17
	1.3 Kevytliikenne.....	18
	1.4 Monorail.....	18
	2 Julkinen tila.....	18
	2.1 Kaupunkipuisto.....	18

	2.2	Aukio.....	19
	2.3	Vapaa-ajan ja liikunnan mahdollisuudet....	19
3		Rakennettu ympäristö.....	19
	3.1	Liittyminen vanhaan.....	19
	3.2	Yhteys historiaan.....	20
	3.3	Puolustus ja aluesuunnittelu.....	23
	3.4	Alueet.....	23
	3.5	Rakennukset.....	24
	3.6	Asunnot.....	24
	3.7	Vaihteisuus.....	24
4		Alueellinen erittely.....	24
	4.1	Sisälinna(Keskustakorttelit).....	24
		4.1.1 Vaakunakorttelit.....	24
		4.1.2 Linnantornit.....	28
	4.2	Rantakorttelit.....	30
		4.2.1 Kehämuuri.....	30
		4.2.2 Dynaamisen liikkeen ja suojakilpien alue.....	32
		4.2.3 Tykkitorinalue.....	37
VII		DIPLOMITYÖN ERI VAIHEET.....	43
VIII		IDEAKILPAILU RATKAISUMALLINA.....	46
IX		LOPPUYHTEENVETO.....	46
		LÄHTEET.....	48
		LIITTEET.....	50
1		Liikenne ja paikoituskaavio	1:4000
2		Julkinen liikenne ja toimintojen jakautuminen alueella	1:4000
3		Pienennökset plansseista	50%

HÄMEENLINNAN KESKUSTAN ETELÄRANNAN YLEINEN
KAUPUNKIRAKENTEELLINEN IDEAKILPAILU

SYMBIOOSI

I JOHDANTO

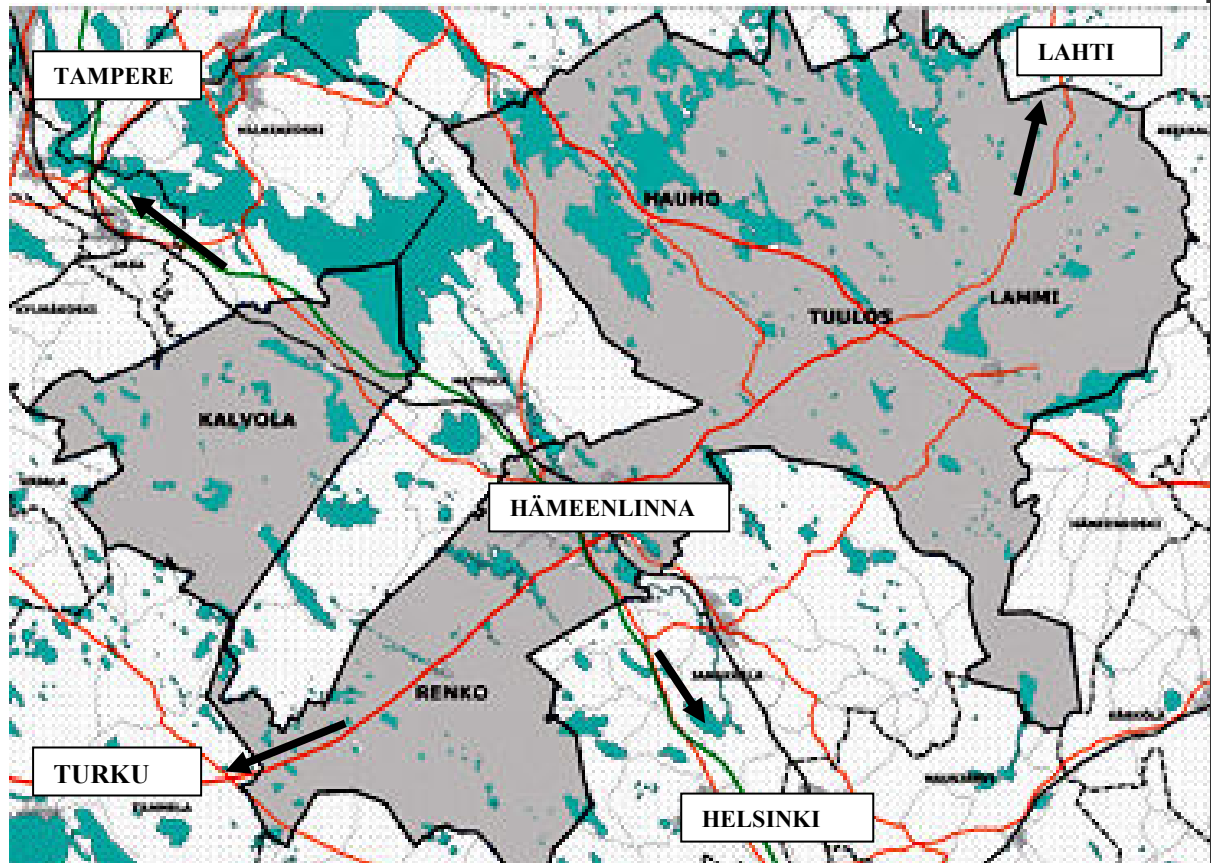
Tehtävänasettelussaan Diplomityö noudattelee Hämeenlinnan keskustan etelärannan yleisen kaupunkirakenteellisen ideakilpailun (15.11 – 28.2.2007) viitoittamaa tietä. Suunnitelma rajautuu pääosin kilpailun mukaisesti etelärannan alueeseen.

Tarkastelu lähtee liikkeelle nykytilan katsauksesta, tämän jälkeen vuorossa on historiallisen taustatiedon kartoitus, ja lopuksi esitetään ratkaisu tehtävänasettelun ongelmaan.

II LÄHTÖTILANNE

1 Hämeenlinna

Hämeenlinna on Etelä-Suomen läänin pääkaupunki, jolla on pitkä perinne kauppakaupunkina liikenteellisessä solmukohdassa. 1.1.2009 tapahtunut kuntaliitos Hauhon, Kalvolan, Lammin, Rengon ja Tuuloksen kanssa nosti kaupungin asukasluvun jo yli 66 000:een. Hämeenlinna haluaa korostaa merkitystään dynaamisesti



Kuva²

kehittyvänä vaikutusalueensa kulttuuri-, kaupp- ja kasvukeskuksena.³ Kaupunki on myös vanha hallinto-, kulttuuri- ja varuskuntakaupunki, jolla on tarjota monipuolisia matkailukohteita. Vasta valmistunut kulttuuri- ja kongressikeskus Verkatehdas, Aulangon puistoalue ja kylpylä, Sibeliuksen syntymäkoti, Hämeen linna ja monipuolinen museotarjonta sekä maaseutualueiden rikas kartanokulttuuri lisäävät alueen vetovoimaa. Hämeenlinnaan perustettiin myös Suomen ensimmäinen kansallinen kaupunkipuisto, joka käsittää laajat alueet Vanajaveden ranta- ja ydinkeskustasta pohjoiseen sekä mittavat alueet Aulangolla.

2 Ydinkeskusta

Hämeenlinnan keskusta on kasvanut historiallisen ruutukaavakeskustan ympärille. Keskusta-alue rajautuu selkeäpiirteisesti ympäröivästä kaupunkirakenteesta. Idässä Vanajavesi rajaa ydinalueen selkeäpiirteisesti Keinusaaren ja Varikonniemen jäädessä vastarannalle. Lännessä Helsinki-Tampere moottoritie jakaa kaupunkirakennetta erottaen ruutukaavakeskustan länsipuolisista Kaurialan ja Myllymäen kaupunginosista.

Keskusta-alueella asuu yli 5000 henkeä ja työpaikkoja on noin 6000. Koko kaupungin kaupallisten palveluiden tarjonnasta keskittyy ydinkeskustaan noin 45 prosenttia.⁴



Kuva: keskusta-kortteleista etelästä nähtynä
(Lähde: Kilpailu-ohjelma, ilmakuva 102)

Kaupungin kehittämissuunnitelmissa vuosien varrella on esille noussut kävelykatu-hankkeita keskusta-alueelle, kansallista kaupunkipuistoa on myös tarkoitus laajentaa keskustan eteläpuolelle. Maankäytöllisissä suunnitelmissa on tavoitteena ollut torin ja keskusta-alueen länsilaidan välisen liikekustannuksen laajentaminen. Keskustan länsi- ja eteläreunan kaupunkikuvallinen kehittäminen tärkeinä saapumisreitteinä, sekä Paasikiventien luonteen muuttaminen bulevardimaisemmaksi asuinvyöhykkeeksi, ovat myös nousseet esiin tulevaisuuden strategioina.

3 Eteläranta

Kilpailualue sijaitsee kaupungin keskustakortteleiden etelälaidalla. Merkittävää on, että ydinkeskusta voi käytännössä laajentua ainoastaan etelärannan alueelle. Keskustan rooli kaupallisena keskuksena on uhattuna, koska kaupalliset palvelut ovat hajautumassa automarketteihin kauemmas keskustasta. Keskustan vetovoima kaupallisena keskuksena voitaisiin parhaiten taata investoimalla juuri etelärannan palveluiden kehittämiseen ja parantamiseen.

Etelärannan nykyiset monipuoliset liikuntamahdollisuudet ovat myös tärkeä osa alueen identiteettiä. Alueella on sijainnut urheilukenttä lähes koko kaupungin historia ajan. Kaupungin uimahalli sijaitsee alueen eteläkärjessä. Hämeenkaaren kaarihalli liikuntatiloineen sijaitsee alueen keskellä.

Tällä hetkellä keskustan etelälaidan ovat vallanneet matalat hallimaiset rakennukset. Alueella ei ole selkeää suhdetta ydinkeskustan ruutukaavaan. Keskustan korttelirakenne ei selkeästi jatku alueella, mutta se ei myöskään rajaudu omaksi alueekseen.

Ongelman muodostaa runsas läpikulkuliikenne nykyisellä Paasikiventiellä, myös moottoritie sivuaa aluetta meluhaittoineen. Perustamisolosuhteet ovat niin ikään haasteellisia. Etelärannassa rakennuskustannukset nousevat varsin korkeiksi maa-aineksen ollessa pääosin pehmeää vesijättömaata.

Tulevaisuudessa keskustan toimintojen kehityksen painopiste siirtyy kaupungin eteläpuolelle. Lisäkasvu mahdollisuuksia kaupungille tarjoavat Vanajaveden eteläpuoliset teollisuusalueet Kantolanniemessä, jotka ovat jo alkaneet autioitua toiminnan siirryttyä muualle. Etelärannan suunnittelu on toteutettava tämä järventakainen kasvunäkökulma huomioiden. Vanajavesi kaupunkipuistoineen tarjoaa mahdollisuuden erihenkisten keskusta-alueiden muodostumiselle sen eri rannoille.

III HISTORIA

Hämeenlinnan keskustan etelärannan suunnitelma sisältää viitteitä vanhaan Hämeen linnoituksen ja kaupungin vaiheisiin, joten on tarpeellista perehtyä niiden syntyhistorioihin.

Erityisesti syvennyn tarkastelussa aiheisiin, joita olen hyödyntänyt etelärannan suunnitelmassani. Tarkastelu keskittyy ensin linnaan ja sen kehitykseen puolustuksen muuttuessa. Sen jälkeen tarkastelussa pureudutaan kaupungin syntyhistoriaan.

1 Hämeen linna (puolustusvarustus)

Syntyvaiheet

Hämeen linna oli Hämeen maakunnan sotilaallinen keskuspaikka. Sen edeltäjänä pidetään Hakoisten linnavuorella sijainnutta ”vanhaa Hämeen linnaa”. Itse Hämeen linna on keskiaikainen puolustusvarustus. Se soveltui sekä puolustustarkoituksiin että Vanajaveden eteläosien vesiliikenteen valvontaan. Nykyistä linnaa alettiin rakentaa 1200-luvun loppupuolella Vanajaveden lounaisrannalle olevalle sorakummulle, joka aikanaan oli toiselta puolelta veden ja toiselta puolelta suoperäisen maaston ympäröimä. Linnoitus mainitaan asiakirjoissa ensimmäistä kertaa vuonna 1308, tuolloin Birger Maunupoika läänitti sen veljilleen Eerikille ja Valdemarille. Linnan rakennushistorialliset ajoitukset perustuvat Knut Draken vuonna 1968 julkaisemaan väitöskirjaan ”Die Burg Hämeenlinna im Mittelalter”⁵.

1.1 Päälinna

Ensimmäinen vaihe

Aluksi paikalla oli eräänlainen leirilinnoitus eli leirikastelli. Se oli neliömäinen, 33m x 33m:n laajuinen kehämuuri. Peruslinnoitus täydentyi myöhemmin torneilla. Linnamuurin lounaisen portin päälle rakennettiin 1200-luvun lopulla porttitorni, jota myöhemmin paranneltiin. Ensimmäisen vaiheen rakennusmateriaali oli pääasiassa harmaakivi. Tässä vaiheessa rakentaminen tapahtui kehämuurin sisäpuolella, ja sen seurauksena syntyi nykyinen pohjakerros.

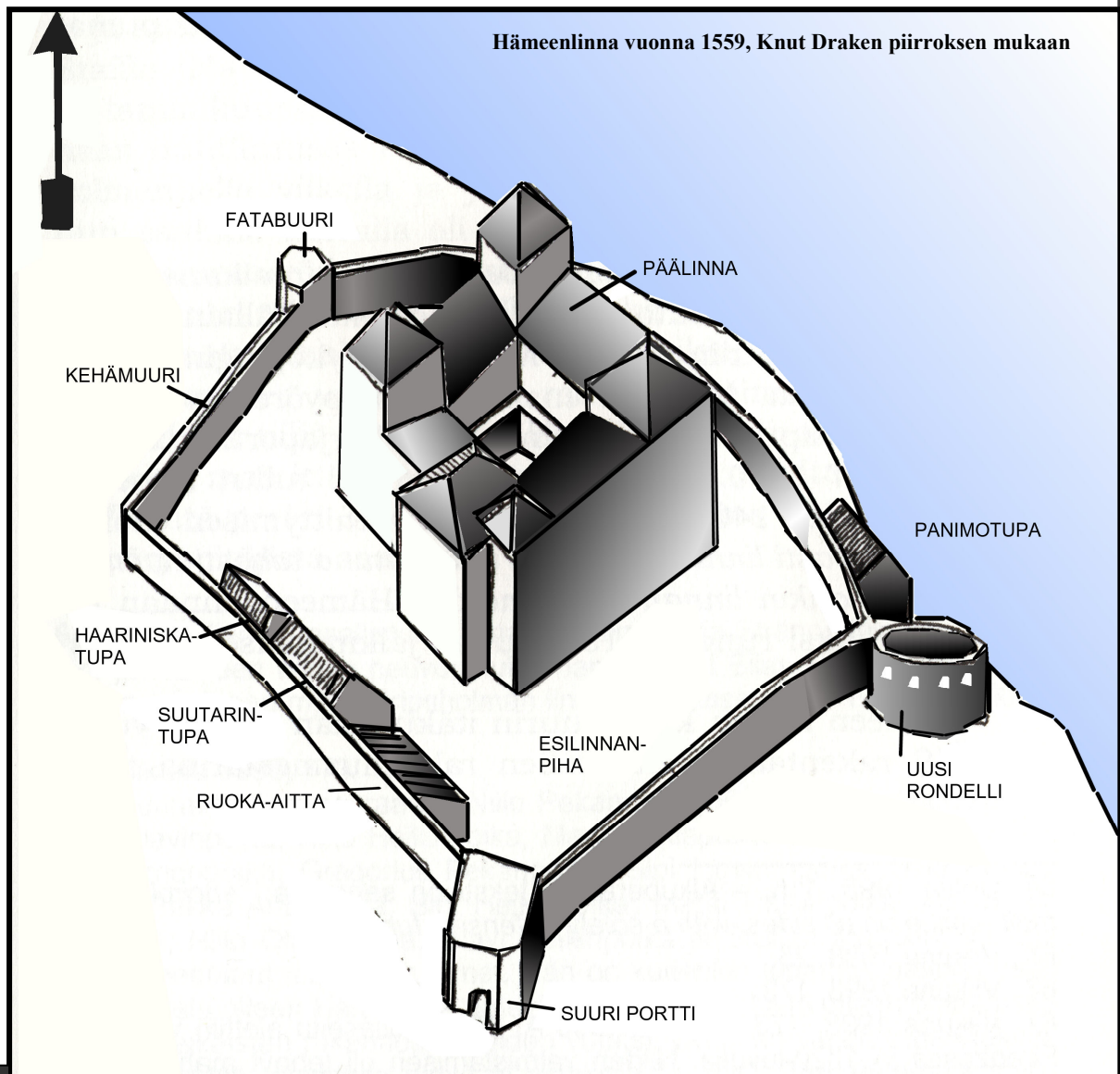
Toinen vaihe

Linnan nykyinen muoto hahmottui toisen rakennusvaiheen aikana, noin 1310-1520. Vaikutteita saatiin Itämeren eteläpuolelta Preussista ja Baltiasta saksalaisen ritarikunnan kehittämistä linnamuodoista. Ensimmäisen rakennusvaiheen harmaakivisen rakennelman päälle nousi tiilestä täysgoottilainen, kolmikerroksinen linna neliörtorneineen ja keskellä olevine ahtaine linnapihoineen. Hämeen linna oli ensimmäisiä Ruotsin valtakuntaan rakennettuja balttialaistyylisiä linnoja (Vilkuna s.10)⁶. Itse linna oli

tilallisesti järjestetty erisäätyisten henkilöiden käyttöön pystysuunnassa korkea-arvoimpien henkilöiden ollessa ylimmissä kerroksissa. Syy käytäntöön on löydettävissä rakennusmateriaaleista, sillä harmaakiviset alimmat osat olivat talvella kylmempiä asua kuin ylempät tiilirakenteiset kerrokset.

1.2 Kehämuuri

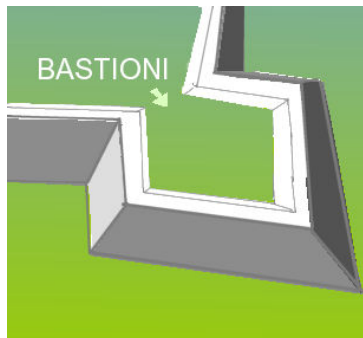
Päälinnan suojaksi rakennettiin esilinnaa 1200 - 1300-lukujen taitteesta aina 1500-luvun puoliväliin asti. Esilinna käsitti ympäröivät muurit torneineen ja esilinnanpihan. Tarkoitus oli suojata päälinnaa ja mahdollistaa aukkojen avaamisen päälinnasta esilinnanpihalle. Kehämuuri oli pääasiallinen suojavarustus ennen tykkejä puolustauduttaessa hyökkääjiltä. Tykkien ilmaantuessa neliömäiset tornit jäivät vanhanaikaisiksi. 1500-luvulla alettiin rakentaa kehämuuriin tykkitorneja eli rondelleja. Rondellit olivat varsin matalia ja pyöreitä jotta ne kestäisivät paremmin tykkitululta. Esilinnanpihalla oli myös rakennuksia kehämuurin yhteydessä. Kehämuurirakennukset olivat pääosin käsityöläisten työpajoja, myös olutpanimo ja leipomorakennus oli sijoitettu näihin tiloihin.



Linnan rooli koki suuria muutoksia 1700-luvulle tultaessa, linna toimi enää lähinnä makasiini-käytössä. Rakennustoiminta keskittyi esilinnanpihan rakennuksiin. 1720-luvulla muuria korotettiin ja myös aiemmat rakennusten pulpettikatot korvattiin nykyisillä satulakatoilla. Uudelleen korotuksia suunniteltiin ja osittain toteutettiin 1740-luvulla Venäjän rajan siirtyessä jälleen lähemmäs linnaa pikkuvihan jälkeisenä aikana.

Kuvassa⁷ on päämajoitusmestari von Arbinin laatima Hämeen linnan linnoitus suunnitelma vuodelta 1776. Puolustus rakentui kahden sisäkkäisen bastionin pohjalle. Suunnitelma ei toteutunut aivan piirustuksen laajuudessa muodossa. Kuvan selityksissä (Vilkuna s.33) teksti ”tenaljivarustus” on merkitty pääportin sijaintipaikalle. Koskisen (s.52) jaottelun mukaan kyseinen paikka olisi enemmänkin tyypillinen kurttiinimuurin paikka, mutta tässä yhteydessä sillä ilmeisesti tarkoitetaan kurttiinimuurista linnoituksen sisäänpäin taittuvaa korotettua muurivarustusta.

Bastionin perustyyppi



1.3 Bastionijärjestelmä

Linnoitustekniikan ja aseiden kehityksen myötä puolustautuminen vihollista vastaan oli muuttunut merkittävästi. Kaksi Venäläisvalloitusta 1700-luvun alkupuolella kertoivat valtakunnan itäosien puolustuksen tilan. Alkoi mittava varustusten ajanmukaistaminen. Keskiaikaisen linnan suojaksi rakennettiin puolustus maavalleista ja vallihaudasta tykkitulta vastaan. Järjestelmä jakautuu kahteen osaan: ulkovarustukseen ja bastionirintamaan, vallihaudan niitä erottaessa. Jaottelu perustuu Pekka Koskisen Hämeen Linnan linnoittamista käsittelevässä kirjassa käyttämään erittelyyn.

Vallihaudan ulkopuolella on ulkovarustukset, joita ovat linnoitusluiska, katvietie, kaponieeri ja raveliini. Linnoitusluiskalla tarkoitetaan kivettyä luiskapintaa vallihaudan ulkopuolella. Katvietie on tykkien ampumataso muurin päällä. Kaponieeri taas on vallien ulkopuolella oleva lähipuolustuslaite. Raveliinilla tarkoitetaan kurttiinipiortin ulkopuolella olevaa teräväkärkistä suojaruustusta. Jakava vallihauta oli joko kuiva- tai vesihauta.

Vallihaudan linnoituksen sisäpuolella taas on bastionirintama siihen kuuluvine osineen. Vallihaudan takana on valli, joka on tehty vallihaudan kaivamisesta saaduista maa-aineksista. Vallin päällä on taso tykeille.

Puolustusjärjestelmän perusosa on auranmuotoinen ulos työntyvä sarvi, niin kutsuttu bastioni. Puolibastioni taas muodostuu toispuoleisesta bastionista. Bastionit liittyvät toisiinsa muurilla ja tämä yhdistävä osa on nimeltään kurttiini.

Puolustuksen tavoitteena oli saada viholliset alttiiksi ristitullelle bastionien välissä hyökkäystilanteessa.

Linnoituksen heikoin kohta on kurttiini. Kurttiin eteen tehtiin raveliiniksi kutsuttuja irrallisia lisävarustuksia, joiden suojissa pääportti taas yleensä sijaitsi. Tenaljin taas muodostaa kaksi kulmittain asetettua muuria.

Näitä eri osia yhdistelemällä muodostettiin kulloiseenkin tarpeeseen ja maasto-olosuhteeseen sopiva bastionijärjestelmä. Bastionijärjestelmän tehtävä oli suojata itse varastorakennusta, joiksi keskiaikaiset linnat olivat muodostuneet kustavilaisella ajalla sodankäynnin muututtua.

2 Hämeenlinna

2.1 Kaupungin synty

Entisaikoina ei ollut tavatonta, että kaupungeilla oli vielä muurit ympärillään, joten ne olivat monella tapaa linnoituksen kaltaisia. 1980-luvulla tehtyjen löytöjen perusteella on päätelty alueella olleen jo 800-luvulla merkittävä, muurin ympäröimä kaupunkimainen asutus, joka sijaitsi nykyisen Hämeenlinnan alueella Varikonniemessä.⁸ Tämän Vanajan eli Hämäläisten kaupungin novgorodilaiset tuhosivat otaksuttavasti 1311. Alueelle syntyi 1200-luvulla rakennetun Hämeen linnan turviin uusi asutus, joka sai Pietari Brahelta kaupunginoikeudet vuonna 1639. Linna oli alueen hallintokeskus, kuninkaan voutien ja käsäynhaltijoiden asemapaikka. Kaupunkipaloja tapahtui varsin usein vielä 1700-luvulla. Vuonna 1739 sattuneen tulipalon jälkeen Hämeenlinna siirrettiin 1777 Kustaa III:n määräyksestä keskustan nykyiselle paikalle. Itä-länsisuunnassa kaupunki sijaitsi teiden risteyskohdassa Turku-Hämeenlinna-Viipuri akselilla. Turun ja Hämeenlinnan seutuja yhdistäneen Hämeen Härkätien on osoitettu olleen käytössä jo viimeistään 800-luvulla. Kaupungin torilla risteävät kaksi vastakkaista akselia toinen on itä-länsi akseli Hämeen Härkätien muodossa ja toinen on pohjois-etelä akseli Linnan ja rantatorin välillä. Linna sijaitsee kaupungin pohjoispuolella puiston ympäröimänä, kaupungin keskusta sijaitsee Niementaustanmäellä sen eteläpuolella. Pohjois-eteläsuunnassa merkittäviä yhteyksiä olivat Hämeenlinnan kautta kulkenut tie Helsingistä Tampereelle sekä Vanajaveden muodostama vesireitti.

2.2 Kaupungin siirto

Ennen siirtoa nykyiselle paikalleen Hämeenlinnan asutus oli rakennettu aivan linnan viereen. Tästä seurasi myös linnoitukselle suuri palovaara puisten asuintalojen syttyessä palamaan.

Tarvetta siirrolle toi myös sodankäynnin muutokset. Kaupungin uudelleensijoituksen syinä olivat linnoituksen tarvitsemat suojavallit. Tykinkantama ja siltä puolustautuminen muodostuivat puolustuksen perustaksi. Puolustukselliselta kannalta kaupungin läheinen sijainti toi ongelmia; puolustuksen perustuessa tykkituleen mahdolliset katvealueet muodostuivat ongelmiksi, joita taas asuinrakennukset ehdottomasti edustivat.

Taustalla oli myös kasvava sodanuhka, joka taas johtui kuninkaan vallan kasvusta Ruotsi-Suomessa Kustaa III:n kaapattua vallan säädyltä 1772. Ruotsin naapurimaat Preussi, Tanska ja Venäjä olivat nimittäin tehneet

liittosopimuksen 1769, jossa he sitoutuivat tekemään aseellisen intervention palauttaakseen Ruotsin vuoden 1720 hallitusmuodon, jos kyseinen vallankaappaus tapahtuisi.

2.3 Kaupungin ja linnan symbioosi

Arbin, joka oli nimitetty päämajoitustemestariksi ja kuninkaallisen linnoitustoimen johtajaksi 15.1.1773, oli valtakunnan korkein linnoitusviranomainen. Kustaa III oli valtuuttanut Arbinin suunnittelemaan kaupungin asemakaavan, mikä osoittaa Hämeenlinnan seudun merkitystä valtakunnallisestikin. Puolustuksen korostuminen myös kaupunkisuunnitelmassa voidaan nähdä seurauksena kiristyneissä naapuruussuhteissa. Osaltaan puolustusnäkökulmaan on vaikuttanut Arbinin koulutus, joka käsitti lähinnä linnoitustieteitä ja muuta sodankäyntiin liittyvää.

Kaupungin keskustan siirto tuli siis ajankohtaiseksi 1700-luvun loppupuolella. Kustaa III:n tavoitteena oli luoda Hämeenlinnasta eräänlainen mallikaupunki (Koskimies⁹). Pekka Koskinen, kirjassaan Hämeenlinnan linnoittaminen kustavilaisella ajalla 1772-1808, on tarkentanut edelleen mallikaupungin muotoa. Koskinen mukaan jo vuonna 1747 oli Ruotsissa Landskronan kaupungissa yritys luoda sotilaallinen mallikaupunki, jossa oli symbioottisesti yhdistetty linna ja kaupunki. Huomioitavaa on että myös siellä kaupungin uudelleen sijoittaminen toteutettiin Arbinin laatiman suunnitelman pohjalta.



Taidehistorioitsija Lilius¹¹ on todennut Arbinin Hämeenlinnan vuoden 1777 asemakaavasta, että se on yksi merkittävimmistä kustavilaisen ajan kaupunkisuunnitelmista. Taitteisuutta (sivujen kaarevuutta), Lilius on pitänyt maastonmuotojen sanelemana, mutta osa tutkijoista on nähnyt siinä yhteyden linnoitussuunnitelman ja asemakaavan välillä. Koskinen on johtopäätöksissään kallistunut yhteyden olemassaolon kannalle. Hän toteaa linnan ja asutuksen toimineen symbioosissa niiden molempien sijaitessa linnan yhteydessä. Saman symbioosin hän kuvaa jatkuneen edelleen kaupungin siirtyessä uudessa asemakaavassa keskustan nykyiselle paikalle.

Symbioottinen suhde oli molemminpuolinen: toisaalta linna tarjosi suojaa ja lisäsi alueen aktiivisuutta, toisaalta kaupunki toimi vara-varuskuntana itse linnoitukselle. Kaupungilla oli rasituksenaan sotilaiden majoitusvelvollisuus, sama käytäntö jatkui vielä venäläisten valtakaudella.

2.4 Kaupungin puolustus

Koskinen(s.428) on todennut kaupungin sijainnin palvelle hyvin puolustautumista. Koskisen mukaan, kustavilaisella ajalla bastionilinnitussuunnitelmassa oli siis linnoitus, joka oli keskiaikainen makasiiniksi muutettu päälinna puolustusvarustuksin, ja puolustuslaittein varusteltu kaupunki, jonne majoitettiin sotilaat. Kaupunkisuunnitelmassa siis yhdistyi asemakaava ja linnoitussuunnitelma. Päämajoitustmestari von Arbin esitti Kustaa III:lle 11.5.1776 kirjoittamassaan kirjeessä, että Hämeenlinnan kaupungin tulisi sijaita tykinkantaman päässä linnasta. Asemakaavassa esitys myös toteutui, sillä pohjoinen kaarikatu oli yhtä kaukana linnasta etäisyyden ollessa tykin kantama 1000 kyynärää eli 600 metriä. Poikittaiskatujen ansioista linnoituksen eteläisen ja itäisen puolibastionin laelta oli mahdollisuus tarkkailla kaupungin tapahtumia ja kadut toimivat tarvittaessa myös ampumakäytävänä.

Kaupunki oli menettänyt uudelleensijoittumisessa turvallisuustekijän eli linnan. Niinpä Arbin oli esittänyt kirjeessään kuninkaalle, että uuden paikan ympärille kaivettaisiin vallihauta ja skanssit rakennettaisiin kaupungin ulkopuolelle. Niistä läntinen Turuntien skanssi tulisi Poltinaholle johtavan tien varteen ja itäinen silta skanssi tulisi Vanajaveden itäpuolelle Mahlianmäkeen. Skanssi eli redutti oli eräänlainen muurattu puolustuslinjan etupuolella oleva puolustusvarustus.

Kartassakin erottuva kaupunkia kiertävä vesiaihe toisaalta kuivatti soista ympäristöä, mutta kirjeen perusteella vallihaudan puolustuksellinen ulottuvuus ei tunnu ihan tuulesta temmatulta, kuten Koskinen (s.28) päätelmissään on todennut. Lilius tosin on päätenyt asemakaavoja tutkittuaan nimittämään kyseisen vesiaiheen vain ojaksi. Kaupunkia kiertänyt vallihauta on valmistunut ilmeisesti ennen vuotta 1808 ja se näkyy vuoden 1811 asemakaavassa.

Kaupunkiin saapumisreiteille toteutettiin siis puolustusvarustuksia suojaamaan kaupunkialuetta. Hämeenlinna oli siis suunniteltu nykyiselle paikalleen Niementaustanmäelle osittain puolustusnäkökulmasta. Myöhemmin puolustuksen merkityksen vähentyessä skanssit on purettu ja pohjoinen kaareva katu on menettänyt puolustuksellisen merkityksensä. Hämeenlinnasta tehtiin Hämeen läänin pääkaupunki 1831, samana vuonna suurtulipalo hävitti kaupungin rakennuskannasta kolme neljänestä. Engelin vuoden 1831 asemakaavan myötä kaupunki menetti viimeiset viitteet vanhasta puolustustaustastaan, kun kaarikadut suoristettiin puhtaan ruutukaavan raameihin.

V SUUNNITELMAN TAVOITTEET

Pyrkimyksenä on valaista tavoitteellisia painotuksia suunnittelussa. Tarkoitus on myös selventää erinäisten tavoitteiden toteutusta alueella hieman laaja-alaisemmin.

1 Pääpainotukset

Suunnitelman päämääränä on vastata kaupungin kehittämissuunnitelmissa esiin nousseisiin tavoitteisiin. Eteläpuoli kaupungista on otettu imagon kehittämiseksi suunnittelun kohteeksi. Millainen mielikuva muodostuu kaupungista sinne moottoritietä pitkin saavuttaessa?

Liikerakentamisen kehittämistä moottoritienlaidassa ja sen liittymistä kaupungin keskustaan on ratkaistu liikennejärjestelyjen ja lisävolyymien avulla.

Rantavyöhykkeen jalostaminen on otettu myös erääksi päätavoitteista. Tarkoitus on jatkaa pohjoisosien kaupunkipuistoa myös eteläosien rantavyöhykkeellä, viheryhteys kiertäisi näin asukkaiden yhteisenä olohuoneena ja virkistysalueena ympäri koko keskusta-alueen.

Tarkoitus on selkeyttää keskustakorttelien rajautumista omaksi ehjäksi alueekseen Niementaustan-mäellä. Suunnitelman tavoitteena on myös palauttaa linnan ja keskustan elimellistä yhteyttä.

2 Sosiaaliset tavoitteet

Ympäristön moninaisuus korostuu tavoiteltaessa parempaa asuinympäristöä. Olen pyrkinyt löytämään konkreettisia keinoja¹², joilla ympäristön monipuolisuus on saavutettavissa suunnitelman puitteissa. Alueella ihmisten juurettomuutta ehkäistään säilyttämällä alueen vanhaa rakennettua kulttuuriperintöä. Nuorison ja lasten kasvuympäristön ja vapaa-ajan mahdollisuuksien laaja-alaisuus pyritään myös takaamaan. Ihmisen elämän sosiaalista sisältöä monipuolistetaan. Viihtyisyyden ja psykologisten tarpeiden täyttyminen ympäristössä taataan ottamalla huomioon kontaktien, eristäytymisen, kokemisen, aistimisen, jäsentämisen, tunnistamisen, kauneuden ja esteettisyyden tarpeet. Ihmiskontaktien takaamiseksi suositaan toimintojen sekoittumista asumisen ja työpaikkojen kesken. Myös asukasrakenteen monipuolisuutta, runsaita kokoontumis- ja kerhotoiloja ja eri ikäryhmien toimintojen yhdistämistä suositaan. Eristäytymistä pyritään tukemaan tilojen rajauksilla pienempiin kokonaisuuksiin. Kokemista rohkaistaan antamalla mahdollisuuksia osallistua alueen sisäisten asioiden päätöksentekoon. Tavoitteena on lisätä yksilöiden ja ihmisryhmien vuorovaikutusta suhteessa yhteiskuntaan ja kulttuuriin alueellisten toimintamahdollisuuksien monipuolisuuden avulla.

Tavoitteena alueilla on luoda edellytykset sekä yksityisyydelle että yhteisöllisyydelle, käytännössä muodostetaan eräänlainen eri yksityisyysasteiden hierarkia. Suunnittelualueella eri yksityisyysasteita on käsitelty erilaisilla eri alueilla. Umpikortteleissa katu on julkinen ja yksityisyyden aste kasvaa sisäpihan kautta kohti itse asuntoja. Rannan kaksoistornien ja kehämuurin kortteleissa yksityisyys kasvaa liikuttaessa maantasosta ylöspäin; katutaso julkinen, korotettu pihataso on puolijulkinen ja asunnot terasseineen yksityisintä aluetta.

Ratkaisuksi asuinalueen ongelmien vähentämiseksi on esitetty (Newman 1972)¹³: valvottavuuden lisäämistä, asuinympäristön jäsentämistä osa-alueiksi sisältäen selkeät siirtymät yksityisen ja julkisen vyöhykkeen

välillä, selkeiden alueellisten identiteettien muodostamista, selkeästi jäsenneltyjä alueellisia rakenteita ja vilkkaampien alueiden erottamista muista alueista.

Kilpailualueella näitä keinoja on hyödynnetty: toimintoja ja asukkaiden koostumusta sekoittamalla, ikkunoiden suuntaamisella asunnoissa moneen suuntaan, ulkotilojen aktivoivalla sijoittelulla, liike- ja työtiloja sijoittamisella katutasossa ympäriinsä alueella, rajaamalla alueiden julkinen katu selkeästi erilleen pihatiloista, keskittämällä julkisimmat alueet erillisiksi vyöhykkeikseen ja jaottamalla alueet selkeiksi oman ideansa varaan jäsenyntyneiksi alueikseen, johon asukkaat voivat samaistua ja jossa alueet on eroteltu toisistaan turvavyöhykkeillä.

Alueella myös varmistetaan tarhojen, kirjastojen ja muiden kokoontumistilojen keskeinen sijainti jo suunnitteluvaiheessa. Eri-ikäisten lasten toimintapiiristä muodostetaan jatkuva turvallinen kokonaisuus liikkuu. Asuinalueella toteutetaan harrastetiloja, joissa aikuiset ja lapset voivat harrastaa eri asioita. Tilojen toimintasisältönä voi olla järjestötoimintaa, teatteria ja kädentaitoja. Lasten kokoontumispaikkoja joissa on ohjausta, on toteutettu suunnitelmassa lastentarhan ympäristöön. Vanhat liiketilat Anttilan itäpuolella ja nykyvaatimuksille pieneksi jäänyt Hämeenkaaren urheiluhalli on otettu harrastekäyttöön. Vanhoihin tiloihin on paremmat mahdollisuudet järjestää taloudellisesti vähemmän tuottoisia toimintoja, joiden sosiaalinen merkitys alueelle taas on suuri. Samoissa tiloissa sijaitsevat aikuisten ja nuorten harrastemahdollisuudet. Tavoitteena on eri ikäryhmien toiminta samoissa tiloissa, joka mahdollistaa nuorten ja lasten sosiaalisten ja moraalisten vaatimusten oppimisen ja henkisen kasvun.

Tavoitteena lapsille ja kaikille asukkaille on elämälle tarjoaman kokemussisällön monipuolisuus.

3 Havaintoympäristön tavoitteet

Tavoitteena on muodostaa eri identiteetin varaan rakentuneita alueita sekä panostaa siihen millainen mielikuva muodostuu ihmisille kaupungista sinne saavuttaessa. Jotta tässä onnistuttaisiin, täytyy tietää mitkä tekijät havaintoihin vaikuttavat. Eri henkilöille muodostuu erilainen kuva samasta asiasta. Ihmisen havaintoon ympäristöstä liittyy kahta erilaista tietoa: fyysistä perustietoa (mm. etäisyyksistä) sekä tämänhetkisen havaintokentän ylittävät aikaisempiin kokemuksiin perustuvat ainekset. Yhdessä näistä eri tiedosta muodostuu alkeellisia mielikuvia, joita kutsutaan kognitiivisiksi kartoiksi¹⁴. Havaintotapahtuma ja mielikuva voidaan tulkita välittäväksi tekijäksi ympäristön ja käyttäytymisen välillä.¹⁵

Ihmisen on todettu havainnoivan kaupunkia muodostamalla mielessään erilaisia reittejä: alku- ja päätepisteen ja niiden välille erilaisia kiintopisteitä. Tutkimuksissa Lynch(The Image of the City 1960¹⁶) on yksinkertaistanut ihmisten havainnot kaupunkiympäristöstä viiteen osatekijään: väylät, solmukohdat, reuna-alueet ja rajat, alueet ja maamerkit. Väylää voi pitää onnistuneena, kun sen osat erottuvat toisistaan, mutta samalla liittyvät loogisesti kokonaisuuteen. Voimakkaan mielikuvan muodostavat ne väylät: joilla on hierarkkinen rakenne ja joissa on kaupungin päätoimintoja, jotka ovat tilallisesti poikkeavia tai joilla on omia tunnuspiirteitä¹⁷. Nykyinen Paasikiventie on ajateltu pääväyläksi, joka on jaksotettu pienempiin osiin ja sen osille on annettu oma luonteensa. Rantapuiston etelälaitaa kiertävää reittiä on käsitelty rannan tilasarjana, jossa erihenkiset osat limittyvät toisiinsa. Tilallisesti poikkeavana väyläosana voi pitää kanavapuistoa keskustakortteleiden laidalla kaarevine julkisivuineen. Omaleimaisten tunnuspiirteiden pohjalta on kehitetty etelästä kohti keskusta-aluetta suuntautuvaa dynaamista kävelypainotteista julkisentoiminnan väylää.

Mielikuva kaupungista on selkeä kun katuverkko on säännöllinen, yksi pääväylä on hallitseva, solmukohtat ovat omaleimaisia ja maamerkkejä on erotettavissa¹⁸.

Suunnitelmassa katuverkosta on pyritty tekemään selkeä. Kadun nurkkia on käsitelty solmukohtina ja niihin on sijoitettu rakennustorneja niitä korostamaan. Kaupungin eteläreuna on käsitelty muurimaisena reuna-alueena, jonka porteista käydään kaupungin sisäosiin, siirtymää on korostettu silta-aiheilla. Suunnittelualue on jaettu osa-alueisiin, joilla kullakin on ominaispiirteensä ja identiteettinsä. Moottoritien laidan pyöreän alueen torneja on käytetty maamerkkeinä, jotka näkyvät kauas jo saavuttaessa alueelle etelästä ja jotka matalamman rakennuskannan keskellä näkyvät ympäri aluetta auttaen orientoitumisessa.

VI SUUNNITELMA

Suunnitelmasta kerrotaan ensin ratkaisun päälinjat (Liitteet 1,2), jonka jälkeen seuraa aluekohtainen käsittely.

1 Liikenteellinen ratkaisu

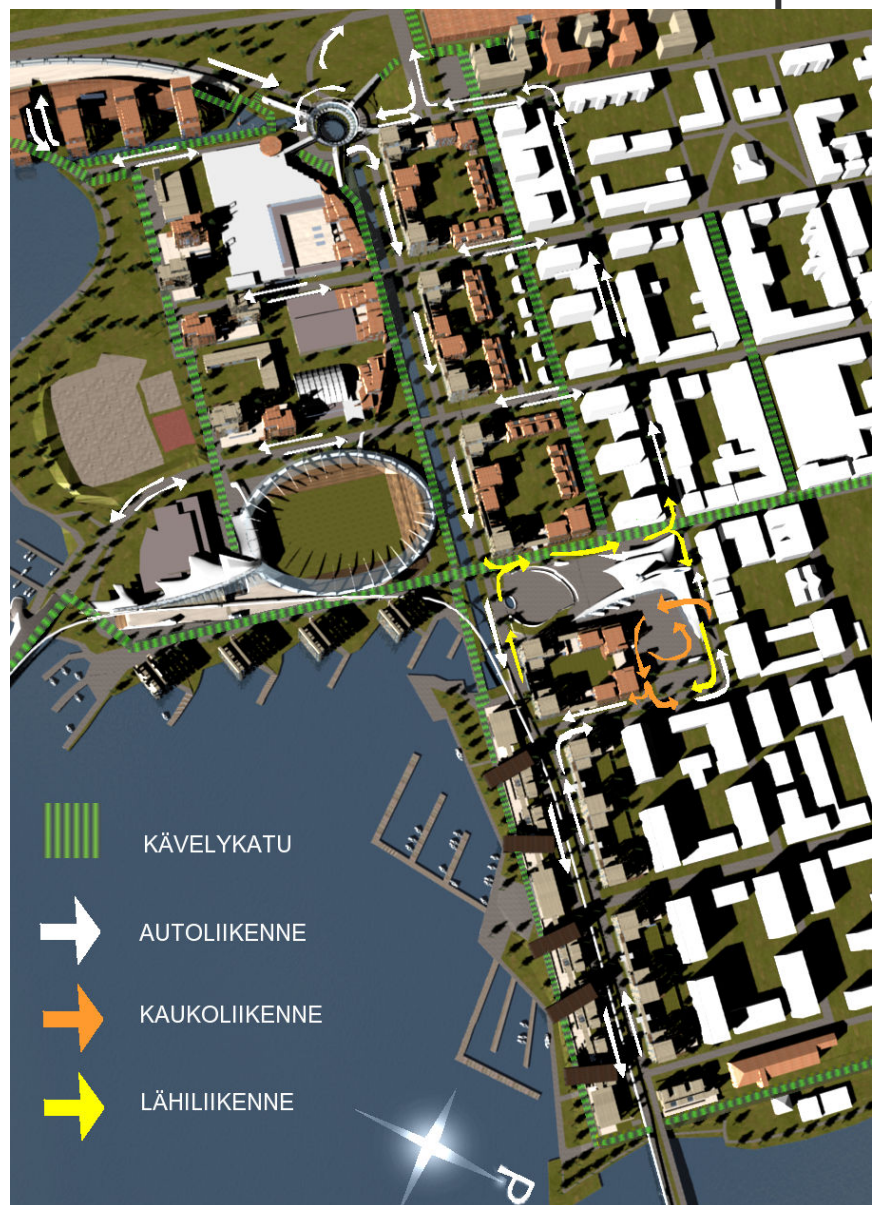
1.1 Autoliikenne

Nykytilanteen ongelma on Paasikiventien hallitseva rooli alueella. Liikenteellinen ratkaisu suunnittelualueella perustuu ongelman jakamiseen osiin. Ensinnäkin Paasikiventie on jaettu pituussuunnassa kahteen osaan, jolloin se ei vaikuta enää niin ohitustiemäiseltä suoralta väylältä. Katkos on saavutettu korttelilinjan porrastuksella linja-autoaseman kohdalla. Toiseksi liikennemäärä on jaettu leveysuunnassa kahtia linja-autoasemalta länteen päin, aina moottoritiele asti. Alueelle on muodostettu kaksi erillistä yksisuuntaista liikenneväylää kortteleiden eri laidoille. Pyrkimyksenä on pienentää kevyelle liikenteelle muodostuvaa estettä rantaa kohti siirryttäessä.

1.2 Bussiliikenne

Linja-autoaseman liikennejärjestely perustuu kaksoiskiertojärjestelmään.

Aseman ulkokehällä on paikallisliikenne ja sisäpihalla on kaukoliikenteen terminaali. Lähiliikenne saapuu



asemalle kevyenliikenteen akselia pitkin etelästä päin, josta sitten liikenne jakautuu määränpään mukaan joko länteen tai itään. Itäisen liikenteen laiturit on aseman luoteisreunalla, ja läntisen liikenteen laiturit on aseman lounaispuolella kevyenliikenteen akselin varrella. Kaukoliikenteen reitti seurailee henkilöautoliikenteen reittejä, josta se erkanelee sisäpihalle aseman luoteisreunalta ja palaa taas liikenteen sekaan kaakkoislaidalta.

1.3 Kevyt liikenne

Kevyen liikenteen verkosto jatkaa keskustan pohjoislaidan kaupunkipuistoa etelälaidan rantavyöhykkeelle. Puistovyöhyke kiertää koko rannan ja jatkuu eteläisiin osiin moottoritien laidan kevyenliikenteen väylää pitkin sekä uutta siltaa pitkin suoraan Kantolanniemen pohjoisrannoille. Itä-länsisuunnassa runsaat kävelykadut liittävät moottoritien varteen toteutettavat liiketilat kaupungin torialueisiin.

1.4 Monorail

Tulevaisuuden ratkaisuna on ajateltu nopeaa julkisen liikenteen yhteyttä. Nopea liikkuminen on mahdollistettu maasta ilmaan nostetulla radalla, jolloin muun liikenteen hidastava vaikutus minimoidaan. Asemia olisi vain harvakseltaan, tarkoitus olisi käyttää verkkoa lähinnä kaupungin osien väliseen liikenteeseen. Ajatuksena on ensimmäisessä vaiheessa yhdistää tuleva eteläpuolen Kantolanniemen keskusta, ydinkeskusta ja kaupungin itäpuolen rautatieasema toisiinsa nopealla yhteydellä. Liikennekaaviossa (s.17) monorail on esitetty valkoisena linjana, joka kaartaa itäisistä kaupunginosista saapuvalta Paasikiventien sillalta uudelle Kantolanniemen sillalle rantavyöhykettä sivuten. Liikenneverkostoa on myöhemmin mahdollista jatkaa jalkapallo-stadionilta kanavan linjaa noudatellen kaupungin länsiosiin.

2 Julkinen tila

2.1 Kaupunkipuisto

Alueen merkittävin julkinen tila on puistovyöhyke, joka kiertää koko ranta-aluetta. Kaupunkipuistoa on jaksotettu erinäisillä tavoilla: paikoin on käytetty eriävää muotokieltä puistosuunnittelussa, paikoin rakennuskanta toteuttaa poikkeaman ja joskus puiston mittasuhteet muuttuvat tai luonne muuttuu



aukiomaiseksi. Rannan puistovyöhyke on myös yhteydessä alueen pienempiin viheralueisiin. Alueen julkiset päätoiminnot ja palvelut sijaitsevat myös puistovyöhykkeen varrelle.

2.2 Aukio

Suunnittelualueen tärkein aukio on rantatori linja-autoaseman yhteydessä. Tarkoituksena on muodostaa kaupungin päätorille alisteinen pienempi aukio. Rantatori on paikalleen uskollinen sijaitessaan alkuperäisillä sijoillaan. Julkisen liikenteen tuomat ihmisvirrat saapuvat rantatorin suunnasta, mikä korostaa sen merkitystä saapumisreitillä kaupunkiin. Myös rannan puistovyöhyke sivuaa keskustan sisempiä alueita rantatorin kohdalla. Dynaamisesti muotoiltu julkistentoimintojen akseli päättyy rantatorille ja muodostaa ihmisvirtoja imevän visuaalisen pyörteen kaupungin ytimeen.

2.3 Vapaa-ajan ja liikunnan mahdollisuudet

Suunnittelualueen urheilukentät ja vapaa-ajan tilat on sijoitettu Hämeensaareen. Hiekkakenttänä siellä sijaitsee täysimittainen pesäpallo-/jalkapallokenttä katsomoineen. Muita alueen kentälajeja ovat lentopallo, koripallo ja tennis. Kansainväliset mitat täyttävä jalkapallo-stadion löytyy myös Hämeensaaresta. Stadionin roolia voisi kuvailla eräänlaiseksi nykypäivän kaupungin ”Colosseumiksi”, jonka on tarkoitus toimia myös muiden massatapahtumien järjestyspaikkana.

Sisäharrastetiloina toimii vanha Hämeenkaaren urheiluhalli. Osa vanhoista liiketiloista samassa korttelissa on myös otettu vapaa-ajan aktiviteettien käyttöön. Yhdessä korttelin lastentarhan kanssa, sisäharrastetilat muodostavat iltakäytön aktiviteettien keskuksen tornitalojen alapuoliseen rakennuskantaan.

3 Rakennettu ympäristö

3.1 Liittyminen vanhaan

Eri alueita on tarkasteltu niiden lähtötilanteesta käsin. Rakennettua ympäristöä on pyritty lähinnä täydentämään uudisrakennuksilla. Keskustakortteleiden korttelirakenne kaupungin etelälaidalla on nähty nykyisellään kesken-eräisenä, koska korttelit loppuvat länsipuolella pistetalojen riviin, mutta taas itäpäässä umpikortteleihin. Rakennetta on täydennetty pistetalojen edessä uusilla umpikortteleilla ja vuorostaan vanhojen umpikortteleiden



edessä uusilla pistetaloilla. Ristiin peilaamalla on näin saatu samanlaiset kortteliparit molemmin puolin rantatoria.

Vanhaa rakennetta on säilytetty mahdollisimman paljon, jotta paikan ajallista syvyyttä saataisiin säilymään. Paikan luonnetta on pyritty myös kunnioittamaan. Esimerkiksi nykyistä matalaa hallimaista rakennuskantaa Hämeensaarella on ajateltu paikallisena omaispiirteenä. Suunnitelmassa pyöreällä alueella matalampi pohjaosa on säilytetty osana rakennetta, josta tornimaiset asuintornit vasta nousevat.

3.2 Yhteys historiaan

Pyrkimys on palauttaa kaupungin nykyisen paikan alkuperäistä henkeä linnoitettuna kaupunkina. Kaupunki oli osa puolustusjärjestelmää, johon kuului linna ja myös kaupungin keskusta eräänlaisena linnoitettuna varavaruskuntana.

Linna heijastumana

Etelärannan mahdollisuus on korostaa keskusta-alueen hierarkkista merkitystä suhteessa kaupungin muihin alueisiin. Ajatuksena on vahvistaa Hämeenlinnan identiteettiä linna-merkityksen abstraktiona. Tarkoitus on purkaa linnan käsitteistöä osiin ja antaa niille uusi tulkinta yhteydessä rakennettuun todellisuuteen keskusta-alueella. Syy, miksi näin toimitaan, on pyrkimys selkeyttää keskustan suhdetta muuhun ympäristöön.

Pyrkimyksenä on nostaa ydinkeskusta esiin rakennusmassojen matosta.

Linnan aiheita on käytetty alueen suunnittelussa mielikuvien tasolla. Tavoitteena ei ole luoda linnan kanssa kilpailevaa kopiota, vaan tarkoituksena on soveltaa linnan tarjoamia erityispiirteitä kaupunkirakentamiseen.



Kauempaa tarkasteltaessa keskusta-alueen kokonaishahmo on linnamaisen selkeä rajattu kokonaisuus. Lähemmässä tarkastelussa keskustakorttelit erottuvat vielä omaksi kokonaisuudekseen rantavyöhykkeen rakentamisesta. Jakoa korostaa keskustakortteleita kiertävä katuverkko, myös kanavapuisto erottaa näitä vyöhykkeitä toisistaan osan matkaa. Tavoitteena on hoitaa alueen läpikulkuliikenne pääosin tällä välivyöhykkeellä, jotta rantavyöhyke saataisiin rauhoitettua enimmäkseen liikenteen melulta. Ajatuksena on muodostaa eräänlainen välivyöhyke, esilinnanpiha.

Suunnitelmassa rantavyöhyke on rauhoitettu liikenteenmelulta kehämuurirakennuksella. Muuri luo myös ehjän julkisivun kaupungille järveltä katsottaessa. Etelän puolelle muurin päälle on lisätty kaupungin virtuaalista puolustusta täydentäviä asuintyökykejä. Näillä tykkimäisillä puikoilla on muurin rakennustehokkuus saatu keskusta-asumisen tasolle silti peittämättä näkymiä kaupungin sisäosilta.

Keskustakortteleita täydennetään linnantorneihin peilautuvilla tornirakennuksilla. Sisäkortteleista tarjoutuu järvinäkymiä matalampien muurirakennusten yli, myös muurirakennusten runsaista väliaukoista aukeaa näkymiä järvelle aina alempia kerroksia myöten.

Erihenkisiä ulkotiloja on luotu paikan tarjoamista lähtökohdista. Julkisin alue on rannan puistovyöhyke. Toiseksi julkisin on muuriosan kaupungin puolella sijaitseva bulevardimainen esilinnanpiha vyöhyke, jossa sijaitsee jokapäiväistä elämää palvelevia liiketoimintoja katutasossa. Yksityisin alue ulkotiloista on päälinnanpihaksi kuvassa nimetty keskustakortteleiden piha-alue.

Bastionijärjestelmän heijastuma

Suunnitelmassa kustavilaisen ajan linnoitusaiheita on hyödynnetty etelärannan puistovyöhykkeellä. 1700-luvulla yleistyneitä bastioni rakennelmia sovelletaan rantaviivan puistovyöhykettä luotaessa. Ajatuksena on



toteuttaa eräänlainen bastionijärjestelmä, joka olisi muodostettu rantapenkan kiveyksellä. Jo kilpailuohjelmassa oli puututtu vedenpinnan suureen korkeusvaihteluun ja kiinnitetty huomiota eroosion ehkäisyyn. Käytännössä vedenpinnan ollessa korkealla suurin osa penkasta on veden alla, mutta veden ollessa alhaalla koko rantapengerrys tulee näkyviin. Tässä ratkaisumallissa kyseinen ongelmallinen vaihtelu on muutettu pelkästään positiiviseksi rantavyöhykkeen luonteen muutokseksi. Veden ollessa alhaalla linnoitusrinnastus korostuu, kun taas veden ylhäällä ollessa rannan puistomaisuus ja vehreys nousevat päällimmäisiksi.

Rantaan sijoitetut venelaiturit aallonmurtajineen ovat myös saaneet innoituksensa puolustusvarustuksista. Puolustuslinjan eteen sijoitetut erilliset puolustuslaitteet olivat nimeltään ravelliineja bastionijärjestelmässä. Veneet käyvän alituista taistelua aaltoja vastaan, joten mielikuvien tasolla ravelliinin tapainen puolustusvarustus luonnonvoimia vastaan on vähintään perusteltua.

Arbinin kaava heijastumana

Arbinin 1777 vuoden asemakaavasta suunnitelmaan on tullut vallihauta. Vallihauta on ympäröinyt linnaa sekä kaupunkia. Vesiaihe luodaan keskustaan uudelleen kanavan muodossa rajaamaan aluetta etelälaidalla. Kanava tuo vesielementin kaupungin sisäosiin, joilla ei muuten olisi kunnan järvinäkymää.



Keskustakortteli, kanava, kävelysiltaskansi ja pyöreäalue

Alueen lounaisnurkkaan muodostetaan keskustan ruutukaavasta poikkeava pyöreämuotoinen alue, jonka voi nähdä Arbinin kaavan taitteisuuden heijastumana katutilassa. Selvemmin muodolle voi löytää perustelun linnasta, joissa pyöreät tykkitornit yleistyivät 1500-luvulla. Samalla lailla kuin Hämeen linnan pyöreä rondelli sulautuu osaksi linnan muuria, pyöreä aihe erottuu ruutukeskustasta omaksi alueekseen, mutta toisaalta se liittyy osaksi kokonaisuutta. Pyöreää muotoa Hämeensaarella tukevat alueen olemassa olevat rakennukset, jotka on pääosin säilytetty. Hämeenkaaren kaarihalli, kuten myös vanhan Anttilan julkisivun aiheet, toistavat

kaariteemaa. Suorasta kulmasta poikkeavia muotoja toistuu myös uimahallin kaarevassa laajennusosassa viime vuosikymmeniltä. Ruutukaavasta poikkeaminen tuo helpotusta näkymien avaamiseen järvelle, sillä kaareva julkisivu ei peitä näkymiä korttelien keskivaiheilta järvelle päin. Saavuttaessa moottoritien suunnalta kaarevat pinnat muodostavat suppilon, joka ei suoraa kurista katutilaa ruutukaavan raameihin. Väljempi mitoitus mahdollistaa liikenteen ympyräjärjestelyn, ja myös antaa enemmän tilaa jalankulun sujuvaan toteuttamiseen liikenteellisesti varsin haasteellisessa paikassa. Keskustan lounaisnurkassa sijaitsee myös skanssin uudelleen tulkinta jalankulkusiltana. Liikenneympyrän sisältä kasvava jalankulkusilta puolustautuu moottoritieltä saapuvalta uhkalta.

3.3 Puolustus ja aluesuunnittelu

Asuinalueiden tutkimuksissa lanseeratusta territoriokäyttyymisestä¹⁹ voi löytää tukea käytetylle puolustautumis-ideologialle alueen suunnittelussa. Puolustusvarustus ideana ei ole niin kaukana asunnosta ja asuinalueesta, joita myös puolustetaan tunkeilijoilta.

3.4 Alueet

Aluetasolla eteläranta on jäsennetty eri ideaan pohjautuviksi kokonaisuuksiksi, joissa jokainen alue on kehitetty eri mielikuvaa korostaen, tavoitteena on oman identiteetin muodostuminen osa-alueille. Idea on kehitelty paikan lähtökohdista ja paikan roolia suuremmassa kaupunkikokonaisuudessa noudattaen. Alla olevassa kuvassa on eri alueet nimetty. Nimityksillä on pyritty kuvaamaan tavoiteltuja mielikuvia.



3.5 Rakennukset

Linnan materiaalin vaihtelu kiven ja tiilen välillä toistuu suunnittelualueella rakennusten materiaaleissa. Alueella on jatkettu kaupungin keskustan varsin satunnaista rakennuskannan kudelmaa. Mallinnuksia hieman vaivaava samojen rakennusten toisto ei sinällään ole tarkoituksellista, vaan tarkoitus olisi muodostaa mahdollisimman monimuotoista rakennuskantaa, joka silti noudattaisi alueelle tavoiteltua mielikuvaa. Keskustakortteleissa pyrkimys on hillitympään rakennusmassan selkeyteen ja rannan rakennuksissa on sallittua rönsyilevämpi yleishahmoa rikkova muodonanto.

3.6 Asunnot

Plansseissa tarkemmin esitetyissä asuntopohjissa tarkoitus on osoittaa, että suunniteltuihin rakennusmassoihin on mahdollista toteuttaa kerrostasoille riittävästi asuntoja ja että monipuolinen asuntojakauma on myös mahdollista saavuttaa. Alueella on pyrkimyksenä toteuttaa erityyppisiä asuntoja loft-saneerauksista pientalomaisiin ”townhouse” asuntoihin ja edelleen tornimaisiin kerrostaloihin. Kaikille asuntotyypille yhdistävänä tekijänä ovat runsaat ulkoterassit, myös asuntojen muuntojoustavuuteen on kiinnitetty huomiota.

3.7 Vaiheittaisuus

Alueen vaiheittainen rakentaminen aloitetaan keskustakortteleita täydentämällä ja siitä siirrytään sen jälkeen etelämmäs rantavyöhykkeen kimppuun. Rantavyöhykkeen melusuojaksi toteutetaan toimistovalli meluaitoineen ennen itse ranta-asumisen toteuttamista. Julkisen liikenteen järjestelyt aloitetaan myös sisäosien linja-autoasemalla, ilmarata on vasta pidemmän aikavälin suunnitelma.

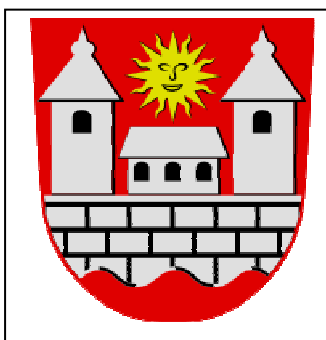
4 Aluekohtainen erittely

Ensin tarkastelussa keskitytään keskustakortteleihin, jonka jälkeen siirrytään rantavyöhykkeen käsittelyyn, rantavyöhykkeen tarkastelu etenee idästä länteen päin.

4.1 Sisälinna (Keskustakorttelit)

Hämeen linnassa on sisälinna jota muurit ympäröivät. Pääosin vaaleasävyisellä keskustalla on sisälinna-merkitys tässä abstraktiossa. Jotta sisälinna erottuu omana selkeänä kokonaisuutenaan, sen eteläreunaa täydennysrakennetaan umpikortteleilla ja samalla oikaistaan rakennusten muodostama julkisivu- sekä katulinja ehjäksi.

4.1.1 Vaakunakorttelit

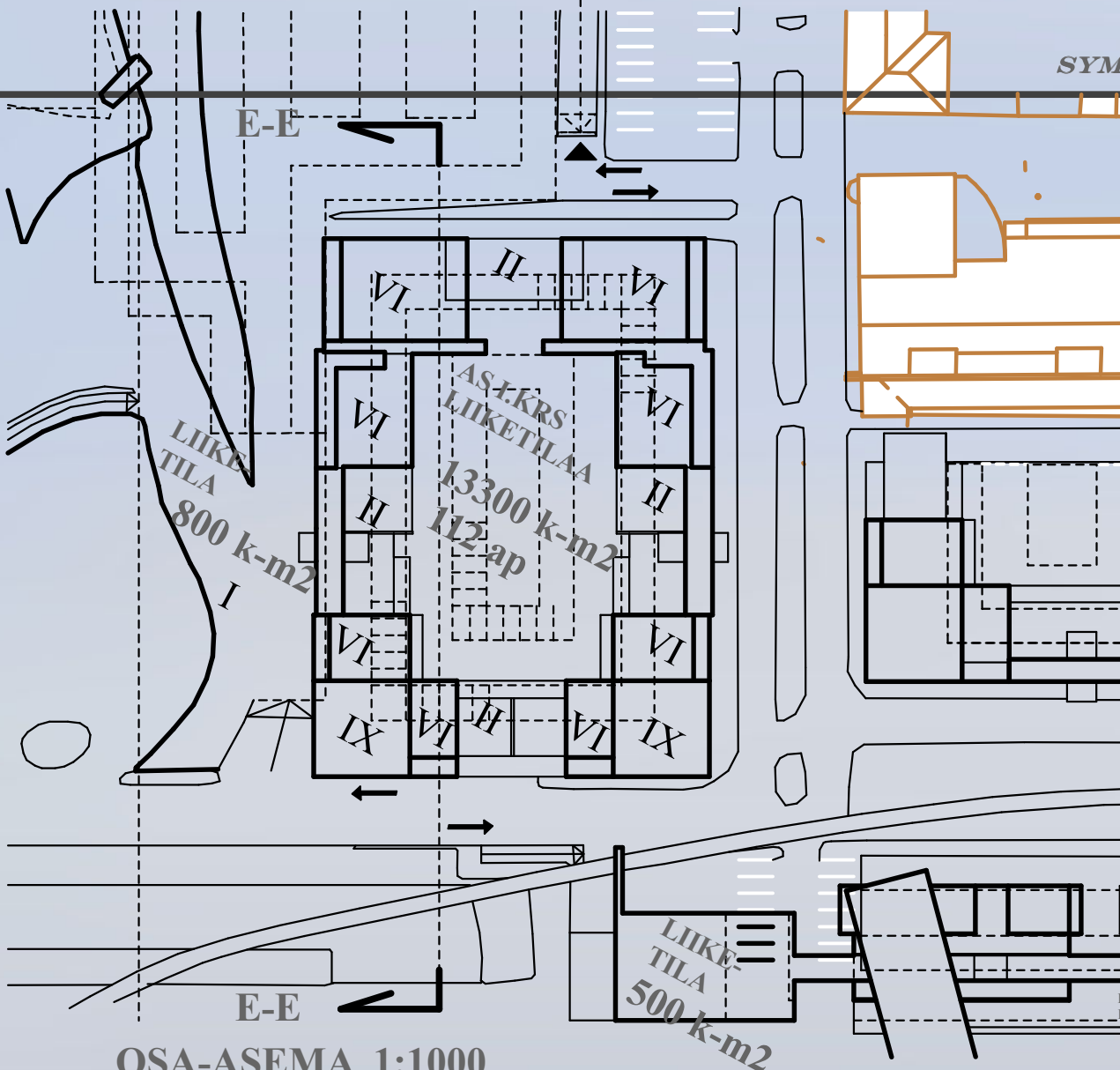


Kuvan vaakuna on Hämeenlinnan kaupungin virallinen tunnus. Tunnuksen alkuperä on jäljitetty 1600-luvun kaupunginsinettiin. Aiheisällöltään se viittaa Hämeen linnaan. Alkuperäisessä vaakunassa värit olivat toisin päin eli linna oli punainen ja tausta harmaa, mutta tunnuksen selkeyttämiseksi värit vaihdettiin päinvastaisiksi vuonna 1956. Nykyisessä Vanajavettä symbolisoi alareunan aallokko, ja muurilimityksen yhdessä punaisen värin kanssa voi

yhdistää linnan päämateriaaliin eli tiileen.²⁰ Linnoituksen suuri merkitys koko kaupungille on jo vaakunan perusteella hyvin ymmärrettävissä.

Keskustakortteleiden eteläreunan uusi julkisivu sisältää yhtäläisyyksiä alueen vaakunaan. Molemmat viittaavat muotokielellään linnaan. Kortteleilla täydennetään kaupungin etelälaitaa ja samalla luodaan yhtenäisempi julkisivu keskustan ruutukaava-alueelle. Korttelin massoittelussa viittaukset vaakunaan



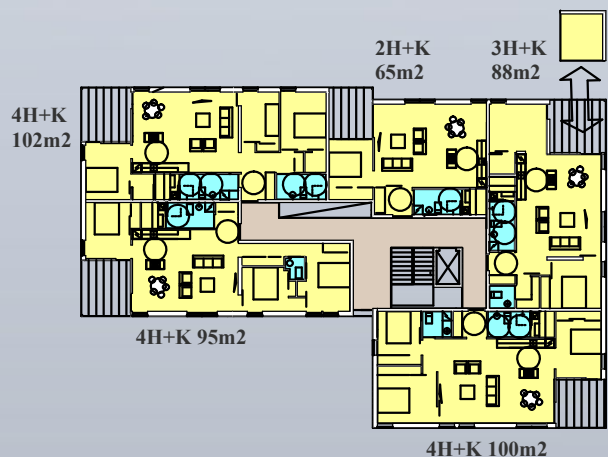


OSA-ASEMA 1:1000

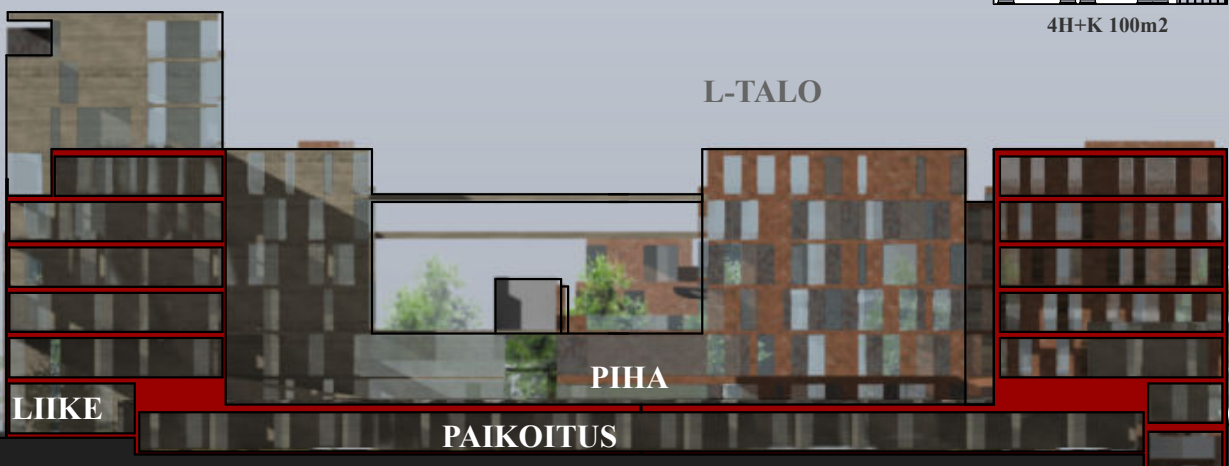
L-TALO

Umpikortteihin sijoittuvassa talomallissa painottuvat perheasunnot. Muuntojoustavuutta lisää parvekelementti, joka on mahdollista hyödyntää lisähuoneena.

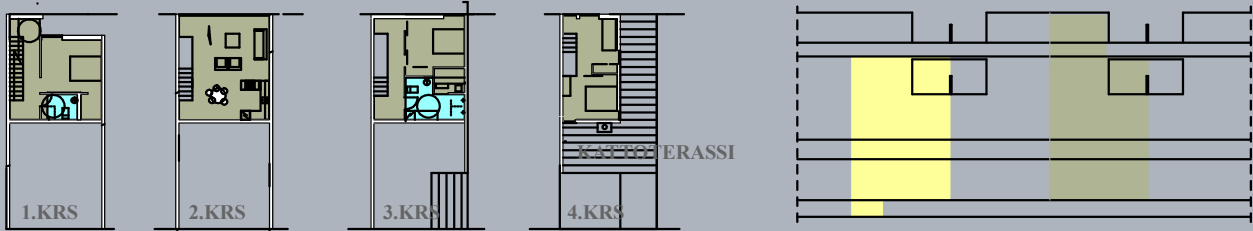
POHJA 3-6. KRS. 1:500



L-TALO



OSALEIKKAUS E-E 1:500



1.KRS 2.KRS 3.KRS 4.KRS

SIJAINTI JULKISIVUSSA 1:500



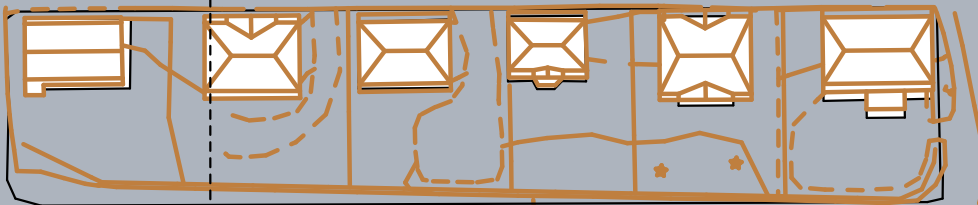
LEIKKAUS 1:500

1.KRS 2.KRS 3.KRS 4.KRS

POHJAT 1:500

C-C

KÄVELYKATU



YKSISUUNTAINENKATU

C-C

OSA-ASEMA 1:1000

TOWNHOUSE
Suunnittelualueella on tavoitteena tehdä erityyppisiä asuntoja. Suojeltujen pientalojen viereen on toteutettu alue omakotitalon korvaajiksi ajateltuja "townhouse" asuntoja omalla katutaso sisäänkäynnillä.



LIIKE

PAIKOITUS

SUOJELTU PIENTALO

OSALEIKKAUS C-C 1:500

jatkuvat, nurkissa olevat tornit vuorottelevat matalan keskimassan kanssa. Sokkelin yhtenäinen massa taas kertautuu vaakunan alamuurissa. Vaakunan vesiaihe taas on tuotu kanavan muodossa myös tänne alueen sisäosiin. Muotokielessä on pyritty tiettyyn kankeuteen. Porraskohtaiset rakennusmassat ovat irti toisistaan yläkerroksien osalta, mikä mahdollistaa asuntojen suuntaamisen useampiin suuntiin ja samalla parannetaan sisäpihan valonsaantia ja näkymiä.

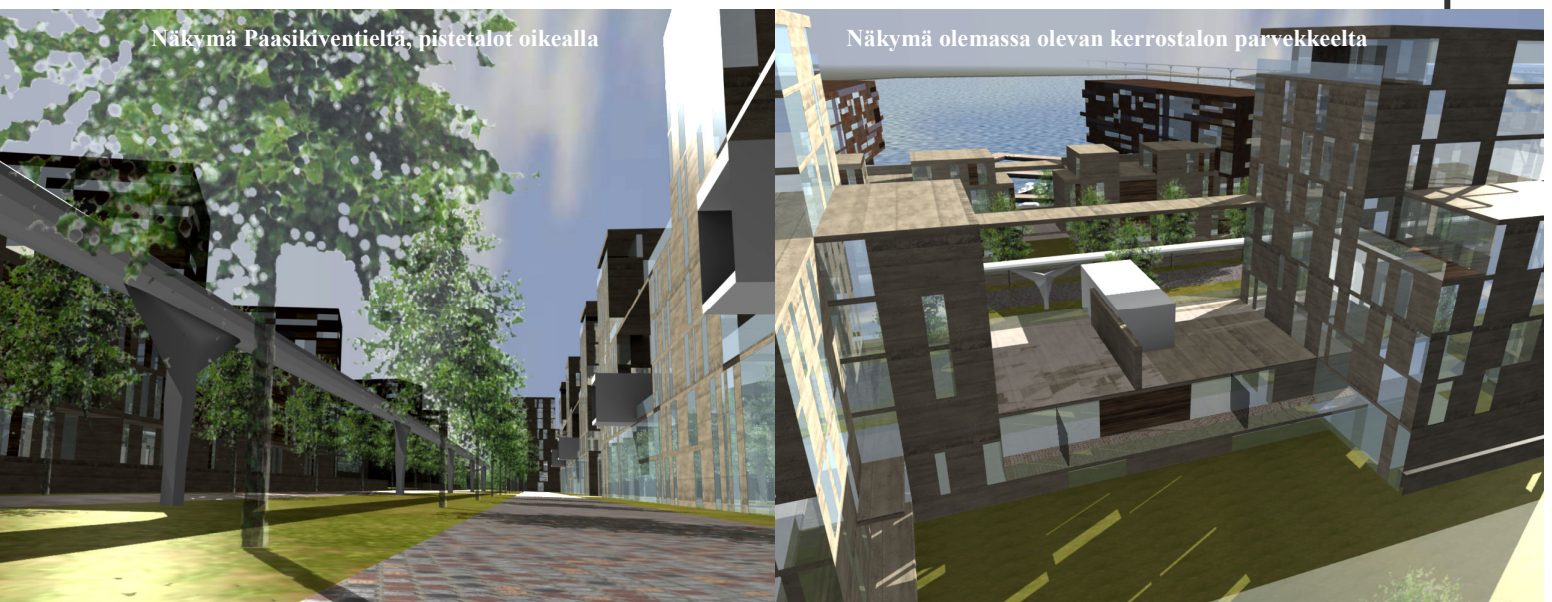
Vaakunakortteleiden sisäosat

Lähtötilanteessa Paasikiventien varrella sijaitisi ryhmä pientaloja. Tielinjauksen muutoksella syntyi tilanne, jossa katutila voitiin rajata korkeammilla rakennuksilla. Suojellut pientalot sijaitsevat uudessa järjestelyssä vaakunakortteleiden ja vanhojen tornitalojen muodostaman suurkorttelin sisäosissa. Tavoitteena on liittää omakotitalot luontevasti osaksi kaupunkirakennetta. Ratkaisuna on kerrosmäärän vaihteellinen supistuminen siirryttäessä alueen ulkolaidan hissitaloista kohti pientalojen mittakaavaa. Myös talotyyppi muuttuu kerrostaloista ”townhouse” tyyliiseksi tällä siirtymävyöhykkeellä.

4.1.2 Linnantornit

Ruutukaava-alueen kaakkoislaidalla rakennetaan uusia pistetaloja vanhan asuintalojen rintaman eteen. Nykyisellään rakennukset eivät rajaa katutilaa, vaan niiden ja Paasikivenväylän välissä on parkkikenttä. Uudiskorttelin kaikki rakennukset ovat pistemäisiä, joten niiden massojen väleistä vanhojen kerrostalojen näkymät järvelle säilyvät edelleen. Omalta osaltaan uudet tornit jatkavat tornien sarjaa, joka alkaa Palokunnankadulta keskustan länsipäädystä ja jatkuu Paasikivenkadulla itäpäässä keskustaa ensin peilauduttuaan korttelirakenteen mukana matkakeskuksen kohdalla.

Sokkelin kaksikerroksinen massa sitoo katutilan suljetuksi. Sokkelin alimmassa kerroksessa on liiketiloja, ylemmässä on pääosin asuntoja. Tornimassojen välisosassa on kattoterasseja. Alla olevissa kuvissa välisosan toisen kerroksen asunnon kattoterassi työntyy kolmannessa kerroksessa ulos julkisivulinjasta neliömäisenä putkilona. Pistetalot kapenevat kolmen ylimmän kerroksen osalta, sillä muuten niiden yleishahmo ei olisi tarpeeksi tornimainen. Mallinuksissa on hyödynnetty samaa pistetaloa ja sen peilikuvia. Tarkoitus ei ole että niiden välttämättä tulisi olla samanlaisia. Lähinnä tarkoituksena on vain näyttää, että käytetyillä massoilla on mahdollista saavuttaa järkevä porrastehokkuus ja asuntojakauma.

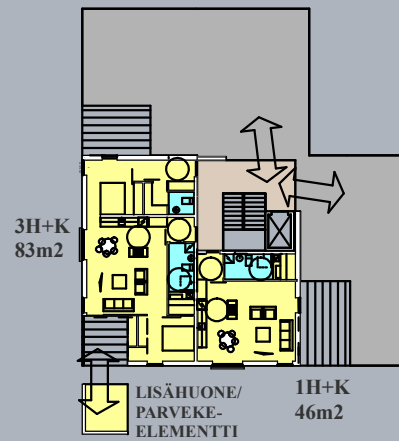
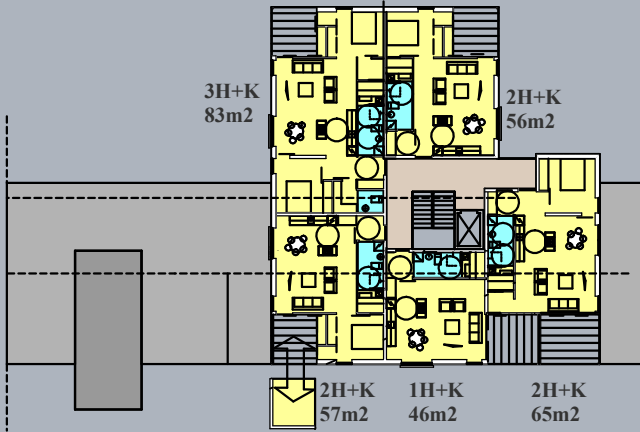


Näkymä Paasikiventieltä, pistetalot oikealla

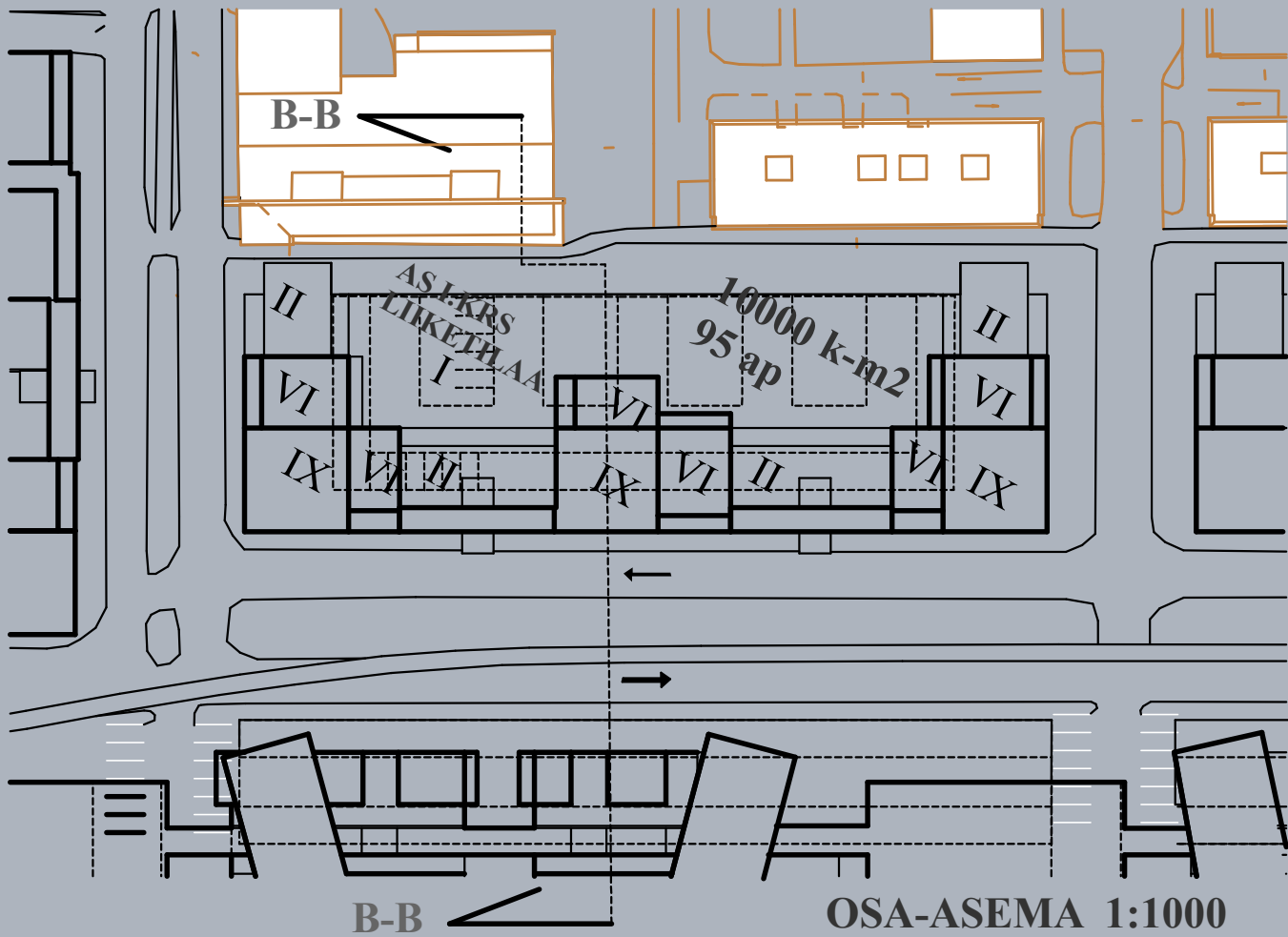
Näkymä olemassa olevan kerrostalon parvekkeelta

POHJAPIIRROS 3-6. KRS.

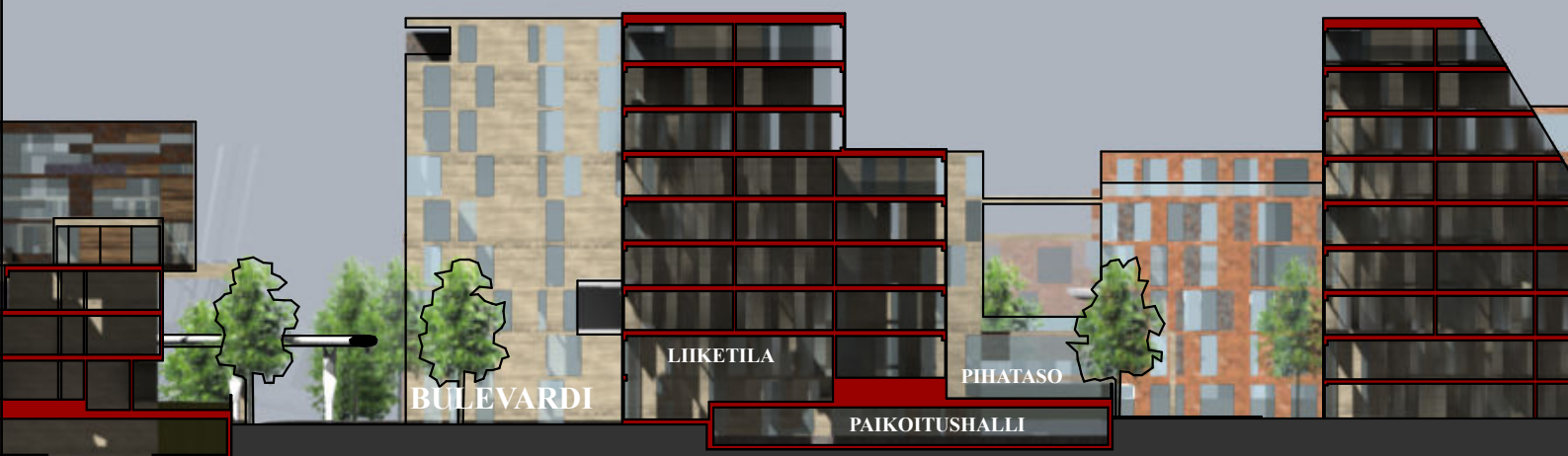
7-9. KRS. 1:500



PISTETALOT
Torneissa paljon
pieniä asuntoja,
parveke korvat-
tavissa lisähuo-
neella.



PISTETALO



OSALEIKKAUS B-B 1:500

4.2 Rantakorttelit

Näihin kuuluvat rantaan rajautuvat alueet. Tarkastelu etenee idästä länteen päin.

4.2.1 Kehämuuri

Kehämuurilla tarkoitetaan keskusta-alueen itänurkan rantamuuria.

Muuriosa

Rantavyöhykkeellä sijaitsee maakunta-arkiston (ent. Schmausserin olutpanimo) tiilirakennus. Suunnitelmassa rakennus otetaan asumiskäyttöön. Vanhoihin tehdastiloihin toteutetaan loft-asuntoja, ne osaltaan laajentavat asuntokirjoa keskusta-alueella. Kehämuurin uudisosa toteutetaan jatkamalla panimon luomaa rakennuslinjaa. Rakennuksilla rajataan eräänlainen portti saavuttaessa Vanajaveden yli suunnittelualueelle. Pääosin muurissa on asuntoja, maantasossa liiketiloja.



Rantamuurin tykit

Muurin päälle on sijoitettu järvelle suuntautuvat asuntopuikot. Niiden pihataso ja hissi ovat yhteiset muuriosan kanssa. Piha sijaitsee parkkihallin ja liiketilaosan päällä korotettuna rantapuistosta, korkoerolla parannetaan pihatason yksityisyys. Rantabulevardin ylle venytetyt massat tehostavat puiston tilantuntua, puikot jaksottavat myös varsin pitkää muuria ja niistä syntyy eräänlainen porttien sarja liikuttaessa rannan suuntaisesti.

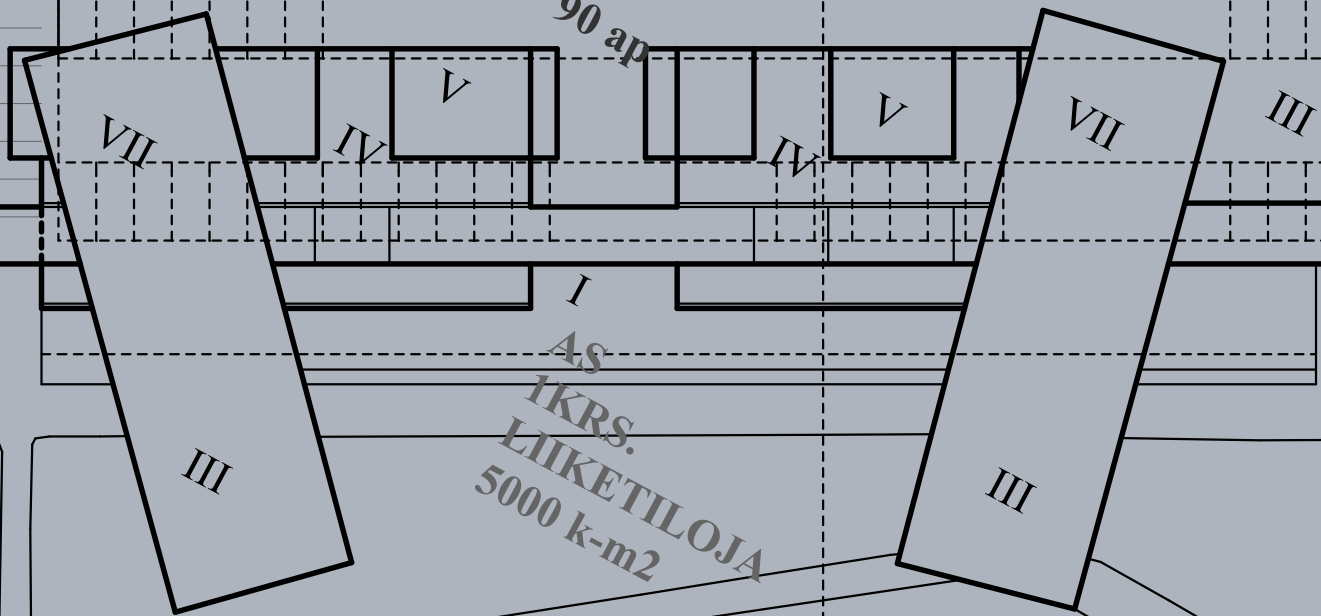
Rantamuurin palvelut/liiketilat

Osana muuria on myös kolme julkisempaa rakennusta: länsipäässä on info-/kahvilarakennus, keskellä on satamatoimintaa tukeva rakennus ja itäpäässä on ravintola-/kasinorakennus. Lisäksi muuriosan eteläpuolella katutasossa on sijoitettu liike-/työtiloja koko rannan matkalle.

B-B →

SYMBIOOSI

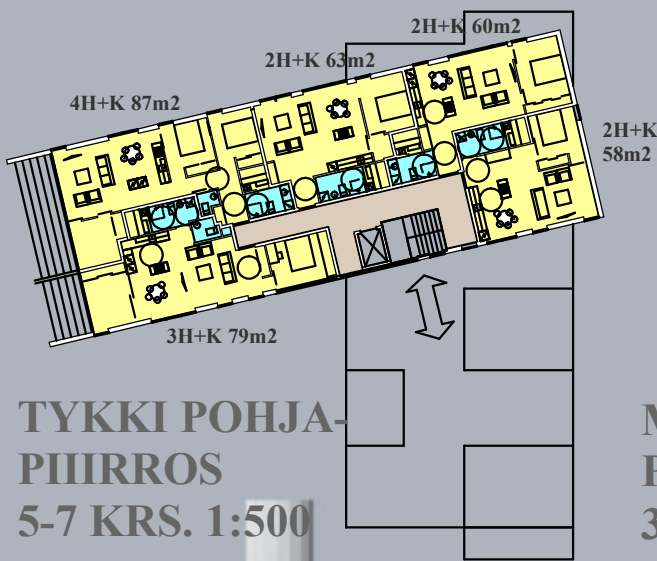
90 ap



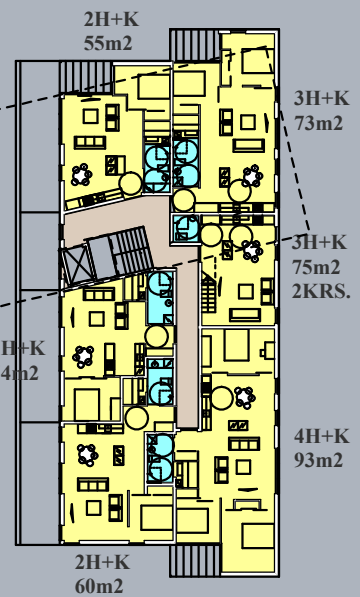
RANTAMUURI
 Rakennuksella on paljon pieniä asuntoja, makuutilat pyritään järjestämään rannan puolelle.

OSA-ASEMA 1:500

B-B →



MUURI POHJA-PIIRROS
 3. KRS. 1:500



VANAJAVESI

OSALEIKKAUS B-B 1:500

4.2.2 Dynaamisen liikkeen ja suojakilpien alue

Keskellä rantavyöhykettä on julkisemman toiminnan akseli, jossa eri alueet kohtaavat. Tämä vyöhyke on pääsaapumisväylä keskusta-alueelle etelästä käsin. Kaupungin pohjois-eteläakselilla on tärkeä merkitys suhteessa keskustavyöhykkeen liittymiseen vanhaan linna-alueeseen. Tätä julkisten ulkotilojen sarjaa jatketaan etelärantaan asti. Samaan sarjaan liittyvät kaupungin pääaukiot, niin rantatori kuin päätorikin. Kilpailualueen laajalle yleisölle tarkoitettut tilat sijaitsevat myös tämän akselin varrella. Akselia jatketaan edelleen kehittyvään Kantolanniemeen kevyen- ja julkisenliikenteen sillalla.



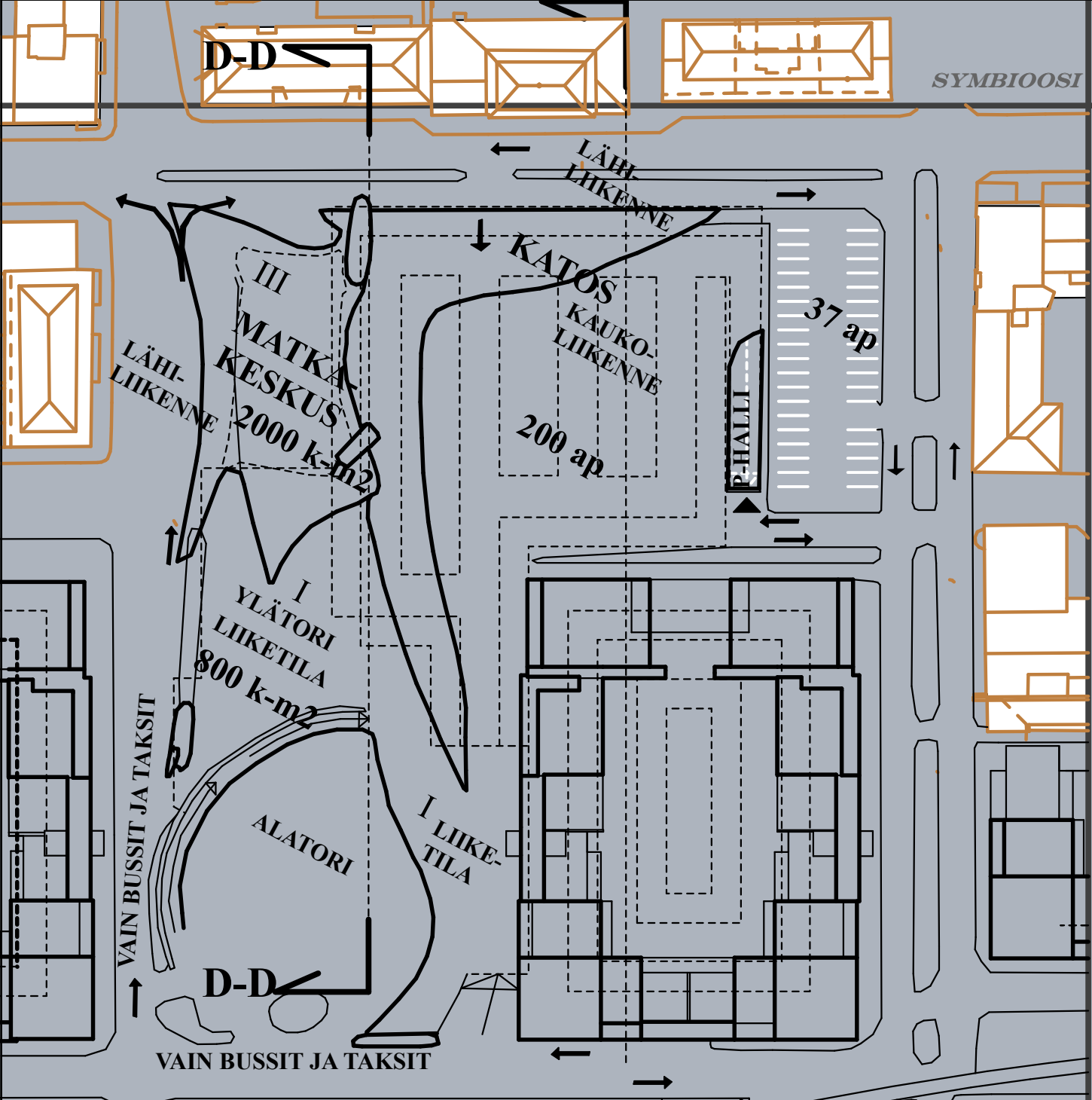
Matkaterminaali

Muotokielessä kaikissa julkisemmissa rakennuksissa on tavoiteltu tiettyä vapautta. Matkakeskus on saanut innoituksensa liikkeestä. Muotoilulla on samaistuttu autojen plastisiin linjoihin. Toiminnallisesti asema jakautuu ulkokehän ja sisäpihan kesken. Ulkokiertoinen paikallis-liikenne laitureineen sijoittuu tontin ulkokehällä ja sisäpihalla toimii kaukoliikenteen terminaalin. Asemarakennuksesta on yhteys maanalaisiin tiloihin, joita ovat aseman paikoitushalli sekä vapaamuotoisen alatorin liiketilat.



D-D

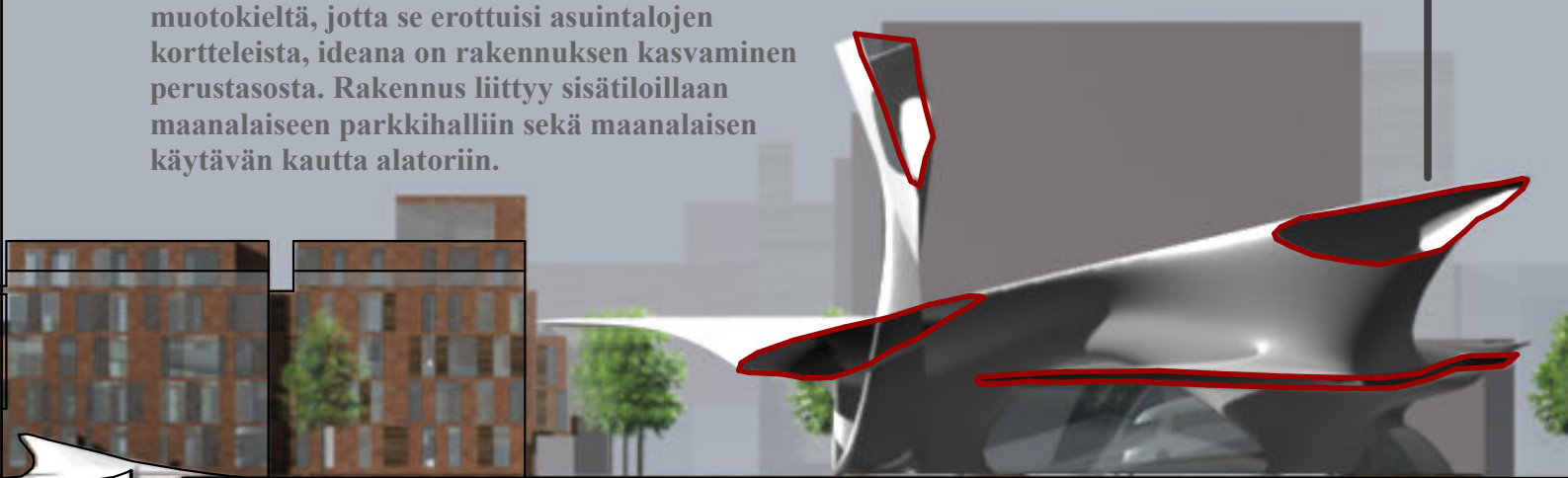
SYMBIOOSI



MATKAKESKUS

Rakennuksen ulkonäöllä on haettu poikkeavaa muotokieltä, jotta se erottuisi asuintalojen kortteleista, ideana on rakennuksen kasvaminen perustasosta. Rakennus liittyy sisätiloillaan maanalaiseen parkkihalliin sekä maanalaisen käytävän kautta alatoriin.

OSA-ASEMA 1:1000



LIIKE

PARKKIHALLI

OSA-LEIKKAUS D-D 1:500

Jalkapallostadion, Colosseum

Siirryttäessä etelämmäs seuraava osa julkisemmalla akselilla on Jalkapallo-stadion. Ennen suunnitellun stadionin paikalla sijaitisi vanha urheilukenttä. Paasikiventien linjauksen myötä urheilukenttä menetti tonttinsa. Nyt uudella suunnitelmalla on tarkoitus tuoda takaisin paikka, jossa voisi järjestää kaikenlaisia yleisötahtumia urheilutapahtumien lisäksi.



Kuva 1900-luvun alkupuolta



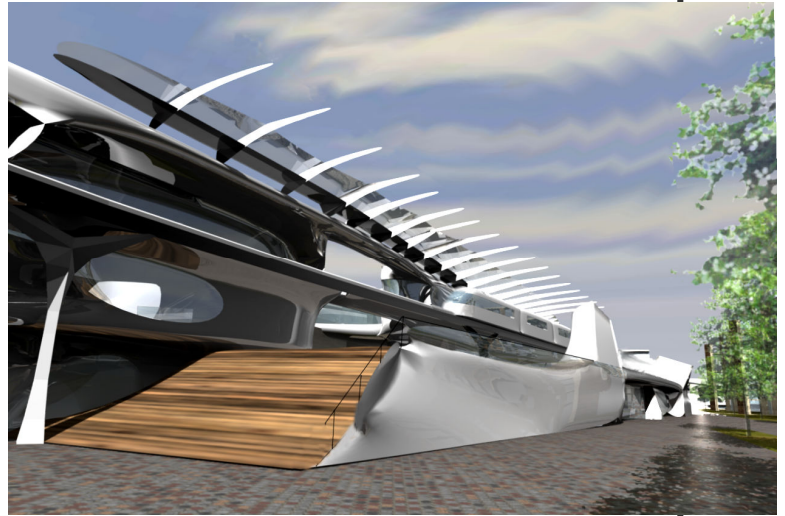
Asemakaava vuodelta 1946

Poikkeava muoto perustuu siihen, että pyöreä rakennelma ei peitä asuntojen näkymiä järvelle niin paljon kuin suorakaiteenmuotoinen peittäisi - ristimittaa saadaan pyörityksillä pienennettyä merkittävästi. Toisaalta itse kentälle saadaan tiiviimpi ”hornankattilamainen” tunnelma keskittäväällä muodolla. Elliptinen stadion liittyy myös paremmin muihin suunnitelman Hämeensaaren kaarimuotoihin.



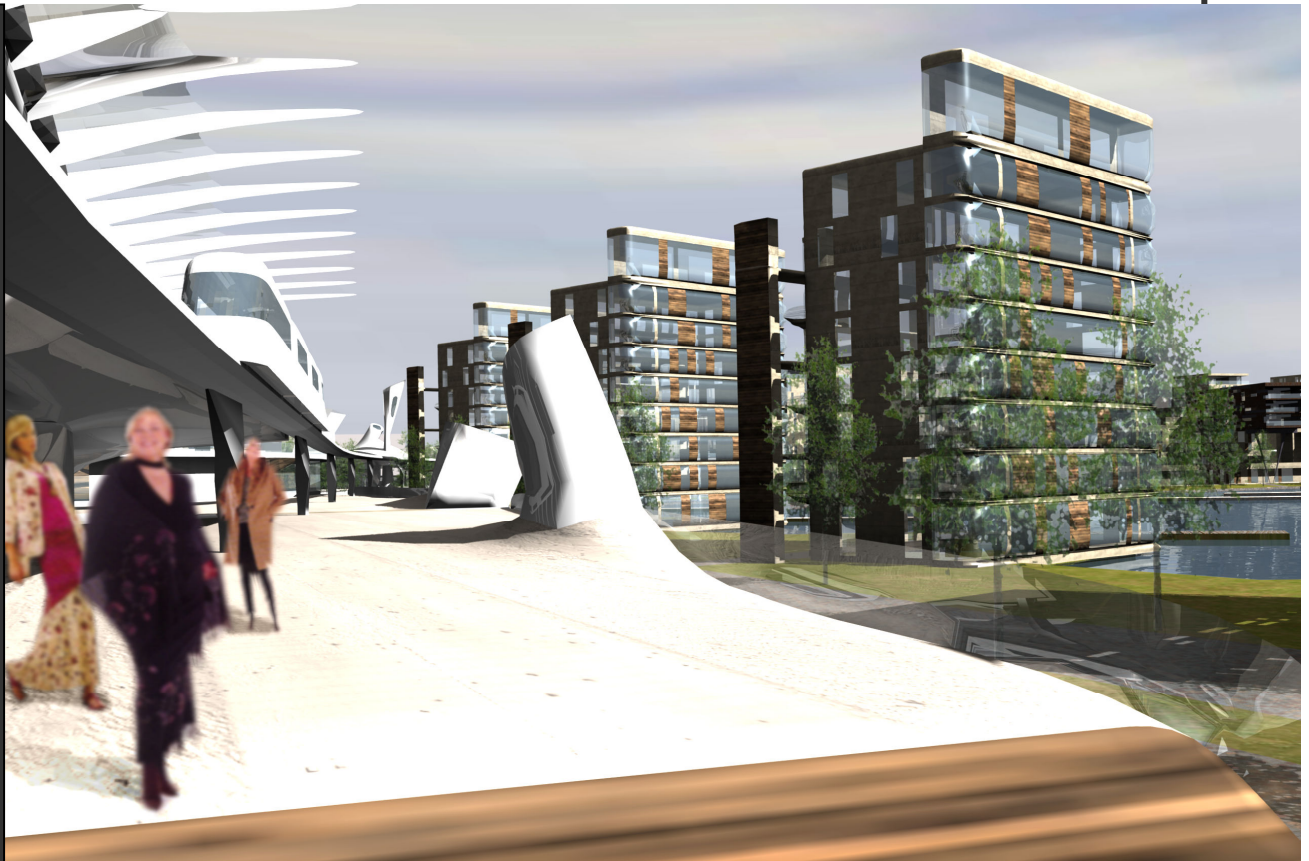
Ilmarata

Monorail on pitkän aikavälin suunnitelma. Toteutusajankohta on vasta keskustan laajentuessa Kantolanniemeen. Kaupungin laajentuessa tulee keskustan eri osien välinen sujuva liikenne tärkeäksi. Monorail-linja olisi nostettu irti maasta, jolloin se mahdollistaisi nopean yhteyden eri kaupungin-osien välillä. Pääteasema olisi rautatie-asemalla, toinen pää taas tulisi olemaan Kantolanniemen keskustassa. Kanavapuoistoa pitkin liikenneverkkoa voidaan jatkaa myös kaupungin länsiosiin.



Suojakilven kortteli

Tarkoituksena on tehdä suojakilven kaltainen asuintalo ryhmä, joka maksimoi näkymät ja auringonsaannin asunnoissa. Vanajaveden toisella puolella on näiden jo olemassa oleva pari, juuri valmistuneet pistetalot rannan tuntumassa. Perusteluina vinoon koordinaatistoon rakennusten sijoittelussa ovat toisaalta jo olemassa olevat vastarannan myös vinosti sijoitetut vastapoolit, toisaalta esteettömien näkymien mahdollistaminen asunnoista. Myös sisämaanpuolella sijaitsevat julkisemmat toiminnot on katsottu sen verran häiriöllisiksi asumiselle, että massan suoraa suuntausta kohti esimerkiksi monorailin asemarakennusta on pyritty välttämään. Muotokielen osalta kyseiset asuinrakennukset on pyritty liittämään osaksi vauhdin innoittamaa julkisempaa vyöhykettä, jossa on käytetty villimpää muotoilua pyöristettyine linjoineen.

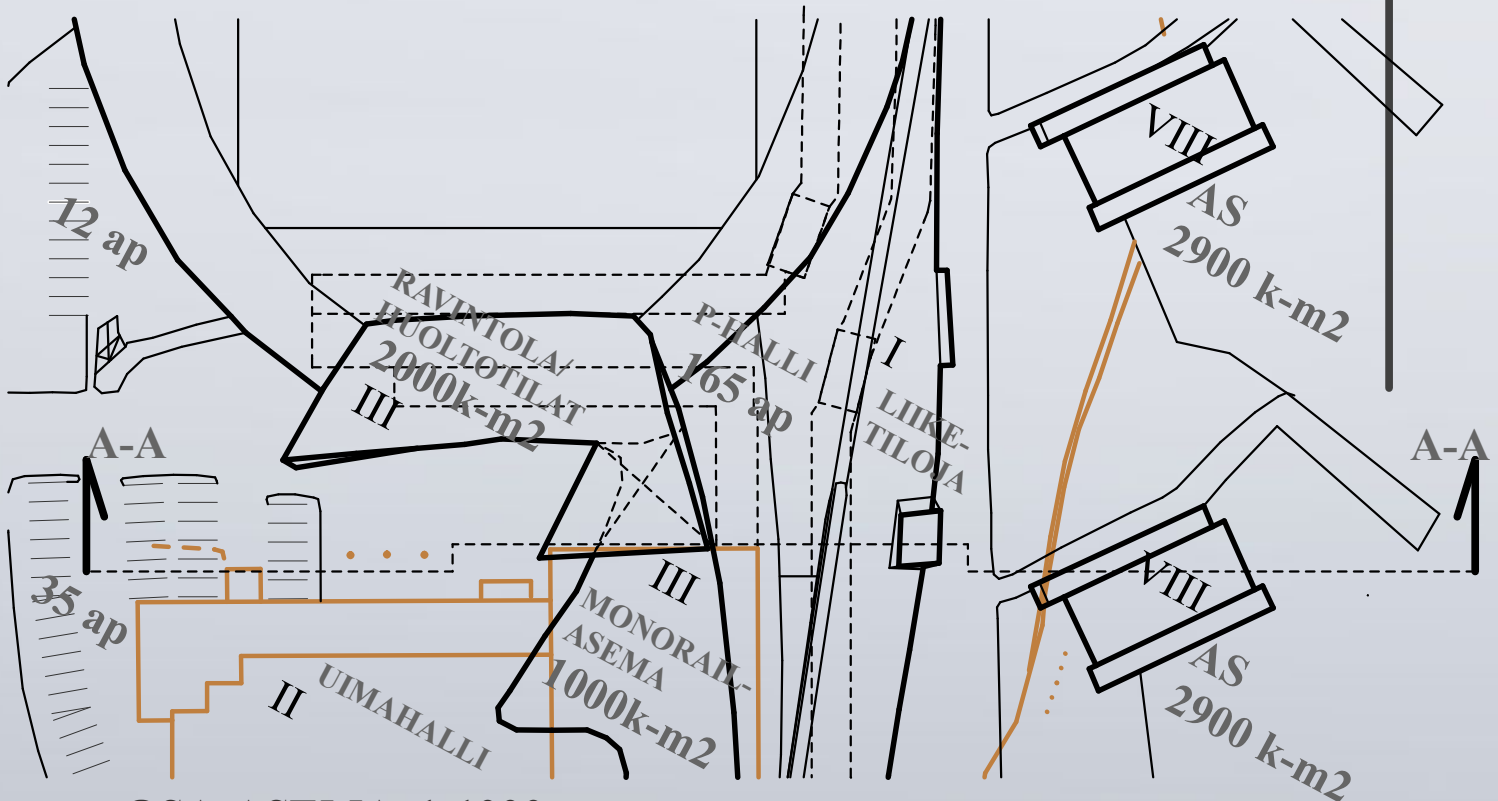
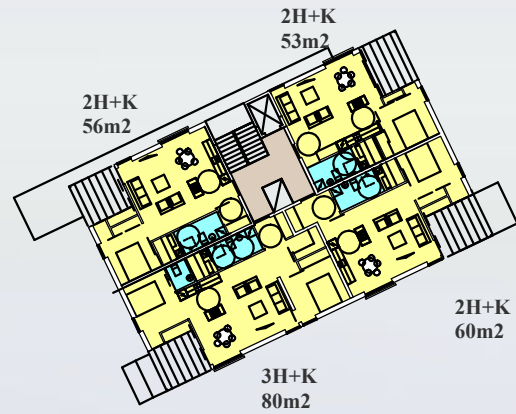


POHJAPIIRROS 2-7. KRS.

1:500

SUOJAKILVET

Asuntojen huonemääriä voidaan säätää parvekeosan osittaisella tai kokonaisella hyödyntämisellä lisähuoneena. Ylimmässä kerroksessa 2.krs:ssa lisämakuutiloja ja kattoterassit.



OSA-ASEMA 1:1000

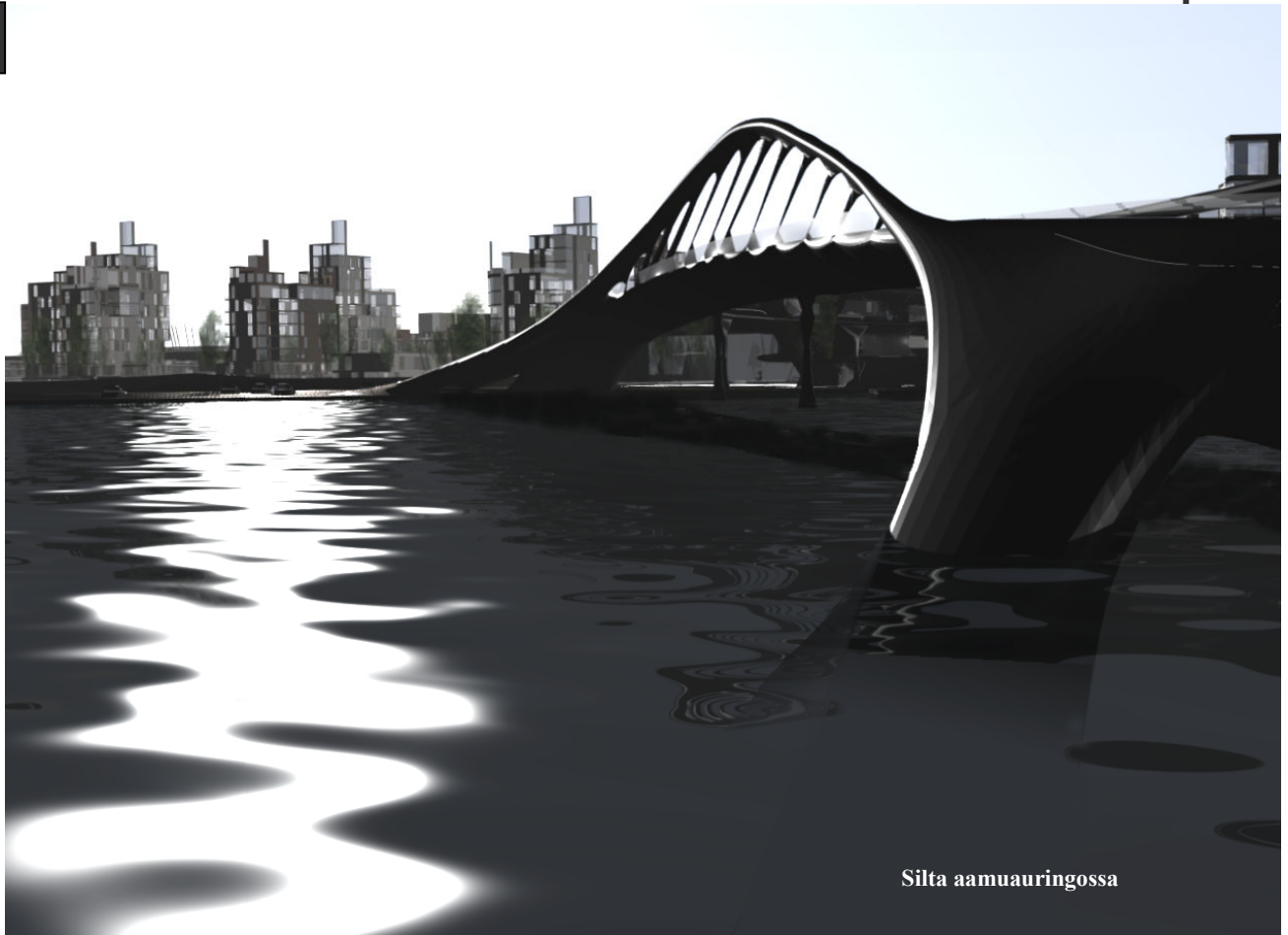
SUOJAKILVET



OSA-LEIKKAUS A-A 1:500

Silta Kantolanniemeen

Yhteys Kantolanniemeen toteutetaan sillalla suoraan Hämeensaaresta. Tällä hetkellä kulku kaupungin etelän puolella sijaitsevaan niemeen tapahtuu kiertäen Vanajaveden itäpuolelta. Pitkä etäisyys keskustaan heikentää Kantolanniemen houkuttelevuutta kaupunkimaiselle asuinrakentamiselle. Jo lähitulevaisuudessa keskustan ympäristöt on muilta suunnilta rakennettu täyteen, jolloin eteläisen alueen houkuttelevuus kasvusuuntana tulee ajankohtaiseksi - tällöin silta tulee rakennettavaksi. Muotokielenä julkisen akselin vapaamuotoisuus saa sillassa jatkoa.



Silta aamuauringossa

4.2.3 Tykkitornin alue

Samalla lailla kuin vanhalla linnalla on pyöreitä tykkitorneja osana muuria, liittyy keskusta-alueen muuriin pyöreä rakennusalue. Pyöreän rajauksen sisällä on tornimaisia rakennuksia turvaamassa etelästä saapuvaa tuloreittiä. Tämä alue tarkoituksellisesti erottuu tiiviistä keskustan ruutukaavakortteleista, joka pyritään säilyttämään mahdollisimman selkeänä omana alueenaan. Tämän viitteellisen tykkitorni-mukaelman sisällä pyritään korostamaan rakennusten korkeuseroja. Jo olemassa olevat matalat rakennukset säilytetään mahdollisuuksien mukaan. Uudisrakentaminen painottuu tornimaisiin asuntoihin ja toimistoihin. Aluetta täydentävät matalat jalustamaiset paikoitustilat ja muut palvelevat tilat, jotka liittyvät visuaalisesti olemassa olevaan matalaan rakennuskantaan.

Amfikorttelit

Ideana on säilyttää suunnitelman pyöreän alueen vanhat rakennukset ja toteuttaa niiden pohjoispuolelle täydennysrakentamisena kaareva muuri, joka kasvaa portaittain kohti pohjoista. Pääosin uudisosa sisältäisi asuntoja ja alakerrassa olisi liiketilojen laajennuksia. Asuinosan pihapiiri sijoittuisi säilytettyjen matalien massojen katoille. Paikoitustiloina alueen kiinteistöt käyttäisivät Anttilan paikoitushallia, johon mahdollisesti järjestettäisiin siltayhteys yhteispihoilta. Koko ympyräkorttelissa tarkoitus on pienentää matalan osan korkeutta lähestyttäessä ympyrän keskustaa ja vuorostaan nostaa tornien korkeutta perustasosta lähestyttäessä keskialuetta.



Ohjussiilot

Alueen keskiosan torniparien pihat ovat korkeammalla puistotasosta tornien välissä. Kaksoistorneja sitovat yhteen yhteistilat pihakannen tasolla. Pieniä liiketiloja on sijoitettu järvenpuolen kivijalkaan. Tornien ulkohahmoa on porrastettu kattoterasseilla siirryttäessä ylöspäin. Pyrkimyksenä on ollut massiivisen rakennusmassan visuaalinen hoikentaminen. Runsaisiin yhteistiloihin on mahdollista järjestää myös vanhuksia palvelevia ravintoloita ja muita toimintoja. Runsaat ulkotilat nostetulla pihakannella puiston yhteydessä olisivat helposti hyödynnettävissä iäkkäämpien ihmisten suojaisina oleskelutiloina.

Ohjussiilojen sokkeliosa

Hämeensaaren lähiasukkaita palvelevia tiloja sijaitsee alueen sisäosissa keskuspuiston laidalla tornien sokkeliosassa. Tarkoitus on sijoittaa palvelut alueen keskiosiin, jotta ne olisivat mahdollisimman hyvin

kaikkien tavoitettavissa, ja sijoittaa lapsille tarkoitetut tilat rajautumaan puistoon, mutta kuitenkin kauas vesistöä turvallisuuden parantamiseksi. Sokkelin palvelevat tilat toimisivat yhdistävänä elementtinä alueen toimistotiloille ja asuintoiminnoille, molempien käyttäjät voivat hyödyntää samoja palveluja. Ideana on myös että ympyräalue olisi itsenäisesti toimiva kokonaisuus, jossa sijaitsisi kaikki tarvittava jokapäiväiseen elämään. Ihanteena on siis toimintojen sekoittuminen.

Kirjasto

Alueen julkinen olohuone kirjaston muodossa sijoitetaan hyvien yhteyksien varrelle eri toimintojen leikkauspisteeseen. Kanavan alkupäässä Anttilan edessä kohtaavat liike-/toimistotalon ihmisvirrat puiston vapaa-ajan ihmisvirrat sekä asumisen vyöhykkeet rauhallisemmat ihmismassat. Rantaa kiertävä kävely-yhteys tekee myös koukkauksen kohti kirjastoa sen kohdalla.



Havainnekuva torniparista, etualalla vasemmalla alueen kirjasto, oikealla rantapuisto

Lastentarha

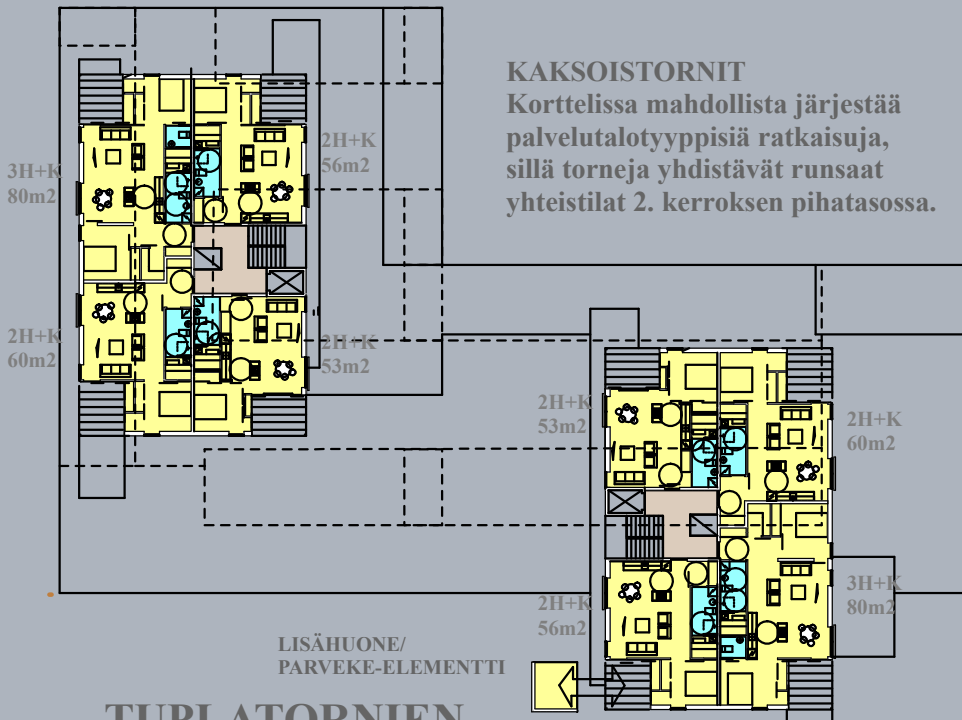
Keskelle puistoalueen pohjoislaitaa kävelyakselin varteen sijoittuu alueen lastentarha. Hoitopaikalla on oma suojaisa pihansa, joka liittyy suurempaan puistokokonaisuuteen sekä kevyenliikenteen verkostoon. Iltakäytön toiminnoiltaan se kytkeytyy muihin sokkelin aktiviteetteihin.

Hämeenkaari

Lastentarhan pohjoispuolella, asuinalueen keskellä sijaitsee Hämeenkaaren kaarihalli. Hallin tiloihin toteutetaan nuoriso-/urheilutiloja vapaa-ajan aktiviteeteiksi. Viereisen myymälähallin tiloja voidaan myös ottaa sisäurheilukäyttöön.

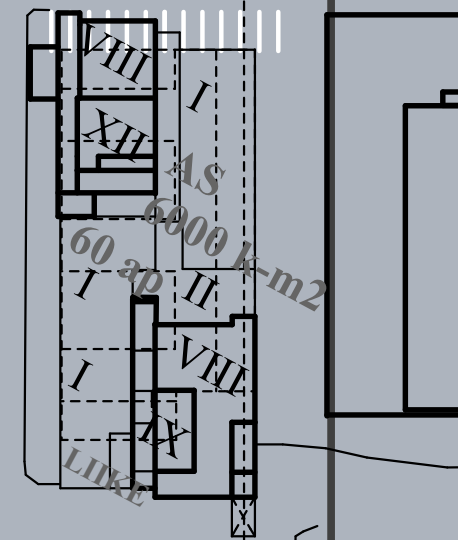
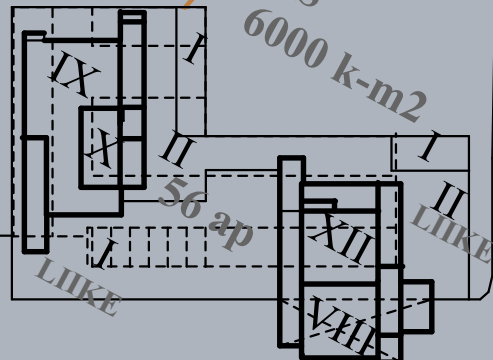
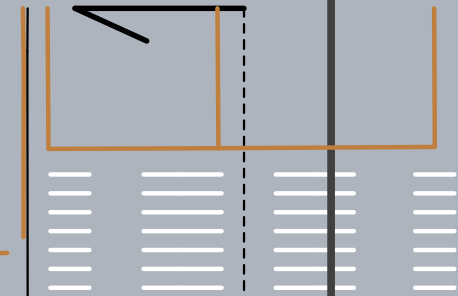
KAKSOISTORNIT

Korttelissa mahdollista järjestää palvelutalotyyppisiä ratkaisuja, sillä torneja yhdistävät runsaat yhteistilat 2. kerroksen pihatassa.



TUPLATORNIEN
POHJA 3-6. KRS. 1:500

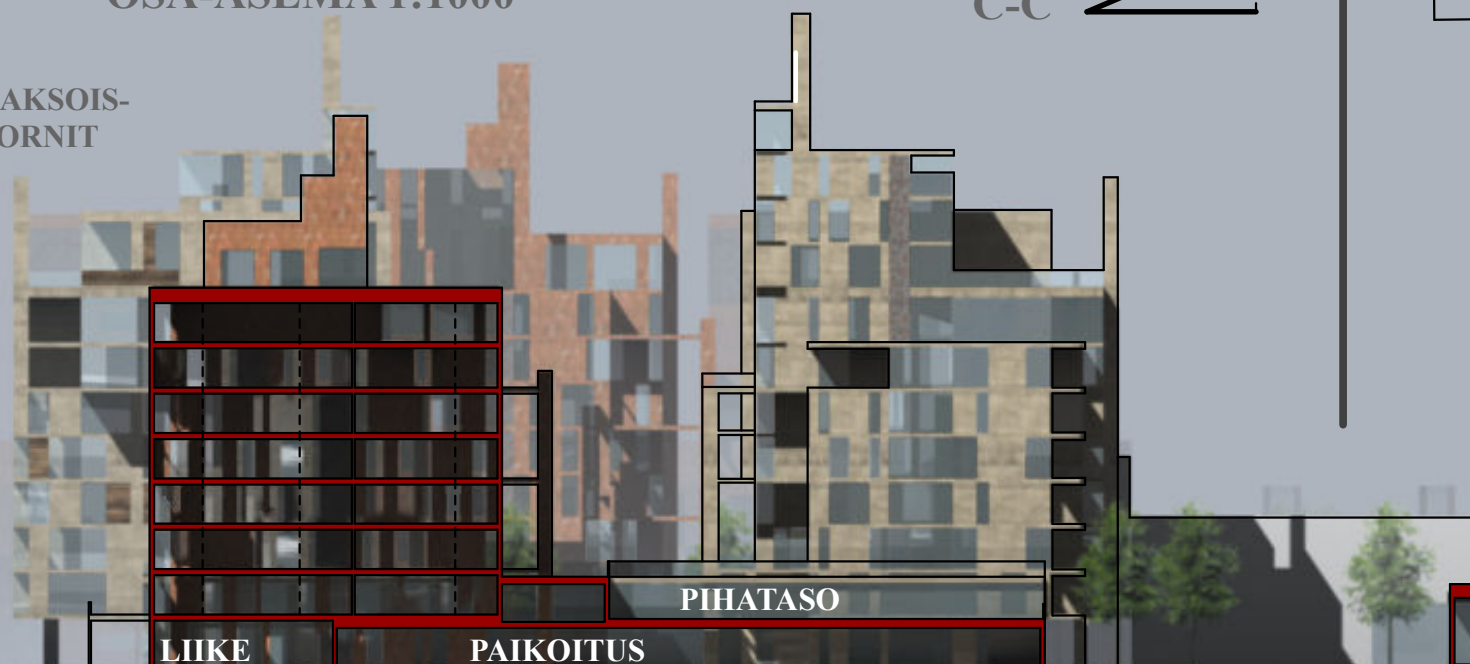
C-C



OSA-ASEMA 1:1000

C-C

KAKSOIS-
TORNIT



LIIKE

PAIKOTUS

PIHATASO

OSA-LEIKKAUS C-C 1:500



Toimistovalli

Pyöreän alueen eräs päämäärä on muodostaa Hämeenlinnalle uusi julkisivu saavuttaessa kaupunkiin. Toimisto/liiketilaosa toimii myös meluvallina suojaten ympyräkorttelin sisäosia melusaasteelta. Massat nousevat portaittain lännestä itään edettäessä: ensin on paikoitushalli, sitten liiketilamassa ja lopuksi toimistosiiivet. Muodonannon taustalla on myös Arkkitehtityöhuone Arto Palo Rossi Tikka Oy:n aikaisemmat suunnitelmat moottoritien päälle rakennettavasta liiketilasta ja siihen liittyvistä asunnoista. Tarkoitus on jatkaa jo tässä aikaisemmassa suunnitelmassa ideoituja linjoja: liiketilan kaarevia länsilaidan muotoja sekä asuintalojen viitoittamaa korkeampaa talomassojen linjausta myös tässä moottoritiehen rajautuvassa uudessa alueessa.



SYMBIOOSI

VI
TOIMISTOJA
5400 k-m²

II
KIRJASTO
1200 k-m²

III

VIII

VI

III
LIIKETILA
12000 k-m²

VIII

VI

OSA-ASEMA 1:1000

MELUVALLI

III
VIII
TOIMISTOJA
3600 k-m²
LIIKETILA
9000 k-m²

VIII

VI

URHEILU-/
LIIKETILOJEN
PALUE I

750 ap

TOIMISTOMUURI

TOIMISTOJA

TOIMISTO-OSAN PIHATASO

PAIKOITUS

PAIKOITUSHALLI

LIIKETILAA

OSALEIKKAUS A-A 1:500

Havaittu detaljitaso on riippuvainen käytetystä nopeudesta. Liikkumisnopeuden kasvaminen kaventaa havaintokenttää. Kaupunkiympäristöstä autoilija ehtii nähdä vain pääpiirteet kuten kaupungin ääriviivat, silhuetin, sekä maan ja veden vaihtelun tien varressa ja erilaiset maamerkit²¹.



Näkymä moottoritieltä Helsingin suunnalta saavuttaessa

VII DIPLOMITYÖN ERI VAIHEET

Työn kehittyminen matkan varrella

Kilpailuvaiheen ehdotus on monella tapaa eri linjoilla kuin tämän hetken työ. Osasy syy eri lähestymissuuntaan on ehdotukseni arvostelupöytäkirjassa saama kritiikki. Arvostelussa pidettiin liikenneratkaisua lähtökohdaltaan virheellisenä. Korttelirakennetta pidettiin irrallisena kaupunkirakenteesta. Uudisrakentamista luonnehdittiin mattomaiseksi, katuverkkoa sekavaksi. Ongelmallisena nähtiin myös rakentaminen liian lähelle moottoritietä. Kritiikki oli osittain aiheellista.

Liikenneratkaisu oli lähtökohtaisesti pohjautunut kilpailuohjelmassa annettuihin tulevaisuuden liikennemääriin, jotka olivat varsin suuria. Vertailtaessa liikennemääriä esimerkiksi Helsinki-Tampere

moottoritiehen, jonka ennustettu liikennemäärä vuonna 2020 erisuunnat yhdistettynä keskustan kohdalla oli noin 21 000 (autoa vuorokaudessa) ja kilpailualueella Paasikiventiellä vähintään saman verran²². Ottaen huomioon nopeuden eron, täytyy Paasikiventien olla varsin vilkkaasti liikennöity.

Uudessa suunnitelmassa liikenteen haittoja on vähennetty jakamalla liikennemäärä pienempiin osiin. Se on ratkaisu keskustamaisen ympäristön saavuttamiseksi, kuten oli tavallaan myös kilpailuvaiheen maanalainen linjaus. Oletuksena on, että raskaampi kalusto ohjataan etelän puolelta ohi keskustan. Rantavyöhykkeen suojaaminen liikenteen melulta on säilynyt alkuperäisestä ehdotuksesta yhtenä päätavoitteista.

Korttelirakenteen kritisointi irrallisuus oli perua tuulitunneleiden torjunnasta, jotka nykyisellään puhaltavat kaupungin läpi pohjois-eteläsuunnassa. Ruutukaavalinjasta poikkeaminen katuverkon porrastamisella ei ehkä ollut paras ratkaisu keskusta-alueella. Pyrkimyksenä oli luoda mielenkiintoisempi kävely-ympäristö, mutta siinä ajauduttiin enemmänkin orientaatiovaikeuksiin. Nykyisessä työssä on edelleen taisteltu tuulitunneleita vastaan, mutta säilyttäen silti ruutukaavan katuverkon selkeyden. Jalankulkuympäristön kokemuksellisuutta on selkeytetty uudessa suunnitelmassa. Liikkumiskokemusta on stimuloitu jaksottamalla kevyenliikenteen reitit erihenkisiin etappeihin.

Rakennuskannan mattomaisuus nähtiin ongelmana kilpailuvaiheen ehdotuksessa, tämä olikin tavoiteltua yhtenäisen kaupunkimaisen ympäristön saavuttamiseksi. Jatkovaiheessa tavoiteltua yhtenäisyyttä on haettu yhdistävän puolustusteeman pohjalta. Vaihtelua oli kilpailuvaiheessa haettu rakennusmassojen villin värityksen pohjalta. Jakautuminen osa-alueisiin tapahtui rikkomalla ruutukaavan linjoja. Nykyisessä ehdotuksessa on pyritty luomaan erihenkisiä alueita toisella tavalla. Kukin alue muodostuu samanhenkisistä rakennuksista, jotka koetaan kuuluvaksi keskenään samaan ryhmään. Eri rakennusryhmät eroavat muotokieleltään muiden alueiden ryhmistä.

Myös torialueiden käsittelystä tuli kielteistä palautetta. Alueen vanhoja rakennuksia on pyritty säilyttämään molemmissa suunnitelmissa mahdollisuuksien mukaan. Kilpailuvaiheessa linja-autoasema oli myös säilytetty, mutta nykyisessä suunnitelmassa se on korvattu uudisrakennuksella. Ajatuksena oli jakaa kaukolinja-autot ja ihmiset eri puolille asemarakennusta, jolloin saataisiin rauhoitettua tori jalankulkijoille. Palautteessa kritisointiin rantatorin erottamista rantavyöhykkeestä, mikä olikin tapahtunut linja-autoaseman osalta, aseman sijaitessa korttelin pohjoispuolella. Nykyisessä suunnitelmassa on alkuperäisen idean mukaisesti matkakeskus jakamassa aukiotilaa jalankulkijoiden ja linja-autojen välillä. Uudisrakennuksen sijoittelulla pystyttiin myös matkakeskuksen yhteys rantaan säilyttämään kilpailuvaihetta paremmin.

Palautteessa kritisointiin myös rakentamisen sijoittumista liian lähelle moottoritietä, mutta toisaalta rakennuskannan lähentyminen kohti autoilijaa viestii saapumisesta kaupunkiin. Mitä kauempana kohde sijaitsee näkösektorista, sitä suuremmalla todennäköisyydellä se jää huomaamatta. Jos läheisen sijainnin esteeksi muodostuu liikenteen melu, on se vuorostaan hallittavissa meluvälillä ja muilla järjestelyillä. Kilpailuvaiheessa esitin paikoitustiloja suojamuuriksi moottoritien varteen. Nykyisessä suunnitelmassa jatkan samaa linjausta moottoritien reunan tuntumassa. Suojavallina toteutetaan vielä massiivisempi paikoitusjärjestelmä, jolla torjutaan ja ohjataan melu pois rantavyöhykkeeltä. Siirtymävyöhykkeelle, moottoritien reunalta siirryttäessä kohti itää, sijoitetaan liiketiloja ja toimistoja runsaiden paikoitustilojen läheisyyteen. Samalla jatketaan suunnitellun moottoritien kattamisen luomaa liiketilojen keskittymää pohjois-eteläsuunnassa keskustakortteleiden länsilaidalla.

KILPAILUVAIHEEN HAVAINNEKUVA HÄMEENLINNASTA



DIPLOMITYÖVAIHEEN HAVAINNEKUVA



VIII IDEAKILPAILU RATKAISUMALLINA

Hämeenlinnan kaupunki haki ratkaisua etelärannan ongelmiin ideakilpailulla. Ideakilpailuna sen tehtävä oli tarjota vaihtoehtoisia ratkaisumalleja alueelle ja kartoittaa alueen mahdollisuuksia. Kaavoituskilpailua on pidetty kiistanalaisena ratkaisumallina moniulotteisiin kaupunkirakenteellisiin ongelmiin.²³ Toteutusta kehitellään yleensä vain voittaneen ehdotuksen pohjalta, myös kilpailun tehtävänasettelulla kavennetaan ratkaisumahdollisuuksien kirjoa tiettyyn muottiin.

Alueen suunnittelussa ideakilpailu voi toimia hyvänä laajemman keskustelun avaajana. Jo sinällään kilpailun järjestäminen toimii kannanottona alueen tulevaisuuden puolesta.

Myös ratkaisuvaiheessa kilpailu herättää enemmän keskustelua kuin arjen kaavoituskäytännön hedelmät.

Tavallaan julkisen kilpailun näkyvyys tiedotusvälineissä tuo suunnitelmat suuren yleisön nähtäville.

Yleisönosaston ja kansanliikkeiden muodossa kansalaisille tarjoutuu mahdollisuus osallistua alueen suunnitteluun tai ainakin mahdollisuuden sanoa mielipiteensä. Näin on tapahtunut ainakin Lahdessa, jossa Ranta-Kartanon alueen aatekilpailu on ollut lehdissä esillä lähes viikoittain kilpailun ratkaisemisesta vuonna 2006 lähtien. Lahdessa on virinnyt vilkasta keskustelua yleisönosastolla suunnitelman puolesta ja sitä vastaan, myös kilpailun tuoma uutisarvo on nostanut suunnitteluprosessin eri vaiheet uutiskynnyksen ylittäviksi aiheiksi. Suunnitelma ei vielä ole suinkaan toteutusvaiheessa, vaan tekninen lautakunta on jättänyt suunnitelman toistamiseen pöydälle. Voittaneessa ehdotuksessa kolmikerroksisista umpikortteleista kohosi sattumanvaraisesti siroja nurkkatorneja. Etelä-Suomen Sanomissa lähes viikoittain esiintyvissä havainnekuviissa tornit ovat turvonneet pikkuhiljaa, eivätkä tornit keväällä 2009 ole enää kovinkaan siroja. Yleensä kilpailunaikaiset konkreettiset ideat karsiutuvat torsoiksi toteutusvaiheeseen ehdittäessä ja lopputulos on jotain ihan muuta kuin alkuperäinen suunnitelma. Taustalla Lahden tapauksessa on tietysti alkuperäisen idean lievä epärealistisuus, joka on tuonut ongelmia jatkokehittelyyn. Oman haasteensa muodostaa kuitenkin kaavoitusprosessin hitaus, joka jauhaa helposti suunnitelman alkuperäiset erikoisuudet pois. Toisaalta maltin ymmärtää, sillä kaavoitusratkaisuihin on kauas kantoisia seurauksia. Asemakaava määrää jo tavallaan alueen perushahmon vuosiksi eteenpäin, joten kaavoituksen päätösten merkitystä ei tulisi väheksyä.

Myös kaavoituksen keinot ovat rajalliset. Kaavoituksessa tarkoitus on ratkaista vain puitteet rakentamiselle, parhaimmillaankin sillä voidaan antaa vain mielikuvia tulevasta toteutuksesta. Miten sitten nämä mielikuvat saataisiin toteutumaan?

IX LOPPUYHTEENVETO

Ennen on onnistuttu toteuttamaan ihailtavaa kaupunkikuvaa. ”On ilmeistä, että historialliset kaupunkisuunnittelun esimerkit antiikin, renessanssin tai barokin ajan kaupungeista, joita nykyisin ihailemme niiden muodon yhtenäisyyden vuoksi, eivät ensisijaisesti kehittyneet tietoisten, täsmällisten visuaalisten periaatteiden perustalta. Barokin ajan puistokatu pyrki ilmaisemaan aikansa ideologioita. Symbolisten ja seremoniallisten tavoitteiden ohella tekniset ja tyyllilliset rajoitukset johtivat ihailemaamme yhtenäisyyteen ja inhimilliseen mittakaavaan.”²⁴

Ehkä toteutusvaiheessa alueille pitäisi asettaa aineettomia tavoitteita konkreettisten visuaalisten periaatteiden sijasta. Suunnitelmien tulisi toteuttaa alueelle laadittua ideaa alkuperäisen hengen mukaisesti, mikäli halutaan

alueille yhtenäistä ilmettä. Ehkä pitäisi jälleen herättää henkiin symboliset ja seremonialliset tavoitteet teknisten ja tyyllisten rajoitusten rinnalle. Eri osapuolten pitäisi myös sitoutua ”ideologiaan” entisaikojen pieteetillä, jotta toteutuksen yhtenäisyys ja inhimillisyys olisi saavutettavissa. Toisaalta lähtökohta toteutukselle pitäisi olla realistinen, mutta toisaalta toteutuspuolenkin olisi kyettävä kompromisseihin tavoitellun alueellisen luonteen saavuttamiseksi.

Ehdotuksessani olen pyrkinyt tuomaan suunnitelmaan myös aiheita, jotka eivät ole välttämättömiä toteutuksen kannalta. Pyrkimyksenä on lähestyä suunnittelua hiukan laajemmin kuin vain visuaalisten aiheiden pohjalta. Tarkoituksena on tuoda kokemussisältöön uusi taso, joka tekisi siitä erityisen muihin rakennettaviin alueisiin verrattuna. Uusi symbolisten mielikuvien taso ammentaa sisältönsä alueen ja linnan historiasta. Alueen suunnittelussa painottuu myös muu ympäristö asuintalojen ohella. Suunnittelualueen ideologisesta perustasta päällimmäisenä esiin nousevia asioita ovat ympäristön rikkauten, elämän sisällön sekä paikallisten erityispiirteiden huomioon ottaminen suunnitelmassa. Erityispiirteiden merkitys on suuri koko toteutukselle, olivat ne sitten ideologisia tai konkreettisia. Jos suunnittelu aloitetaan tyhjältä pöydältä erityispiirteistä piittaamatta, menetetään paljon alueen mahdollisuuksista ja ajaudutaan helposti samankaltaisiin ratkaisuihin paikasta riippumatta.

LÄHTEET

1

Pekka Koskinen, Hämeen linnan linnoittaminen kustavilaisella ajalla 1772-1808. Tampereen Yliopisto. Tampere 2007.

2

Kuva 20.4.2009: www.hameenlinna.fi/pages/28128/pieniharmaakettu.jpg

3

Hämeenlinnan nettisivut 20.4.2009: www.hameenlinna.fi

4

Hämeenlinnan keskustan etelärannan yleinen kaupunkirakenteellinen ideakilpailu 15.11.2006-28.2.2007 Kilpailuohjelma. Suomen Arkkitehtiliitto

5

Drake, Knut, Die Burg Hämeenlinna im Mittelalter. Suomen muinaismuistoyhdistyksen aikakirja 68. Helsinki 1968

6

Vilkuna, Anna Maria, Hämeen linna: Hämeen linnan opaskirja. Julkaisija Museovirasto. Vammala 2001

7

Dessein till en På Nådigste Befällning Flanquering och med våt Cunett förstärckt Profil uppå Retranchementet vid Tavastehus Slott jemte Nödige Logementer och utrymme för Garnizonen, Slotts- och Tyg-Stats Betjening, Handtvärckare, Verkstäder, Tyghus och Skjul m.m. Besörgd af A. M. Arbin 1776, Stockholm 15.12.1776. A. M. v. Arbin. Hyväksytty: Approberas. Stockholms Slott den 30 Januarii 1777. Gustaf. Utl. Kartor. Sfp. Finland. Tavastehus. Nr. 47. KrA.

8

Hämeenlinnaa käsittelevä osa. Suomalainen Tietosanakirja Weilin+Göös. Espoo 1990

9

Koskimies, Y. S., Hämeen valtiolliset vaiheet Vuodesta 1721 1860-luvulle. Hämeen historia III. Vuodesta 1721 noin vuoteen 1870. Julkaisija Hämeen Heimoliitto ry. Hämeenlinna 1966

10

Hämeenlinnan linnoituksen, kaupungin ja lähiympäristön pääpiirustus. Merkitty nykytilanne ja kunto. Laadittu Hämeenlinnan Insinööriosastossa 3.5.1811. Allekirjoittajaa ja piirtäjää ei ole mainittu. Nr. 12 VIK RHOA MV.

11

Lilius, Henrik, Hämeenlinnan asemakaava, Arx Tavastica 8. Hämeenlinna-Seuran julkaisu. Painopaikkaa ja vuotta ei ole sanottu

12

Aura, Seppo, Huomispäivän kaupunki. Rakennuskirja Oy. Helsinki 1982

13

Newman, Oscar, *Defensible Space. People and Design in Violent City.*
London: Architectural Press 1972

14

Tolman, Edward C. *Cognitive maps in rats and men.*
Psychological Review, vol. 55, 1948, pp. 189-208.

15

Brunswik, E., *Systematic and representative design of psychology experiments.*
Berkeley: University of California Press 1949

16

Lynch, Kevin, *The Image of the City.*
Cambridge, Mass. :MIT Press 1960

17

Lynch, Kevin ja M. Rivkin, *A walk around the block.*
Landscape 1959, 8, 24-34

18

de Jonge, Derk, *Images of urban areas: their structure and psychological foundations.* *Journal of American Institute of planners*, vol. 28 (November) 1962, pp. 266-276.

19

Altman, Irwin, *The Environment and Social Behaviour.*
Monterey, California: Brooks/Cole

20

<http://fi.Wikipedia.org> 20.4.2009

21

Appleyard, Donald, K. Lynch and J. Myer, *The View from the Road.*
Cambridge, Mass.: MIT Press 1964

22

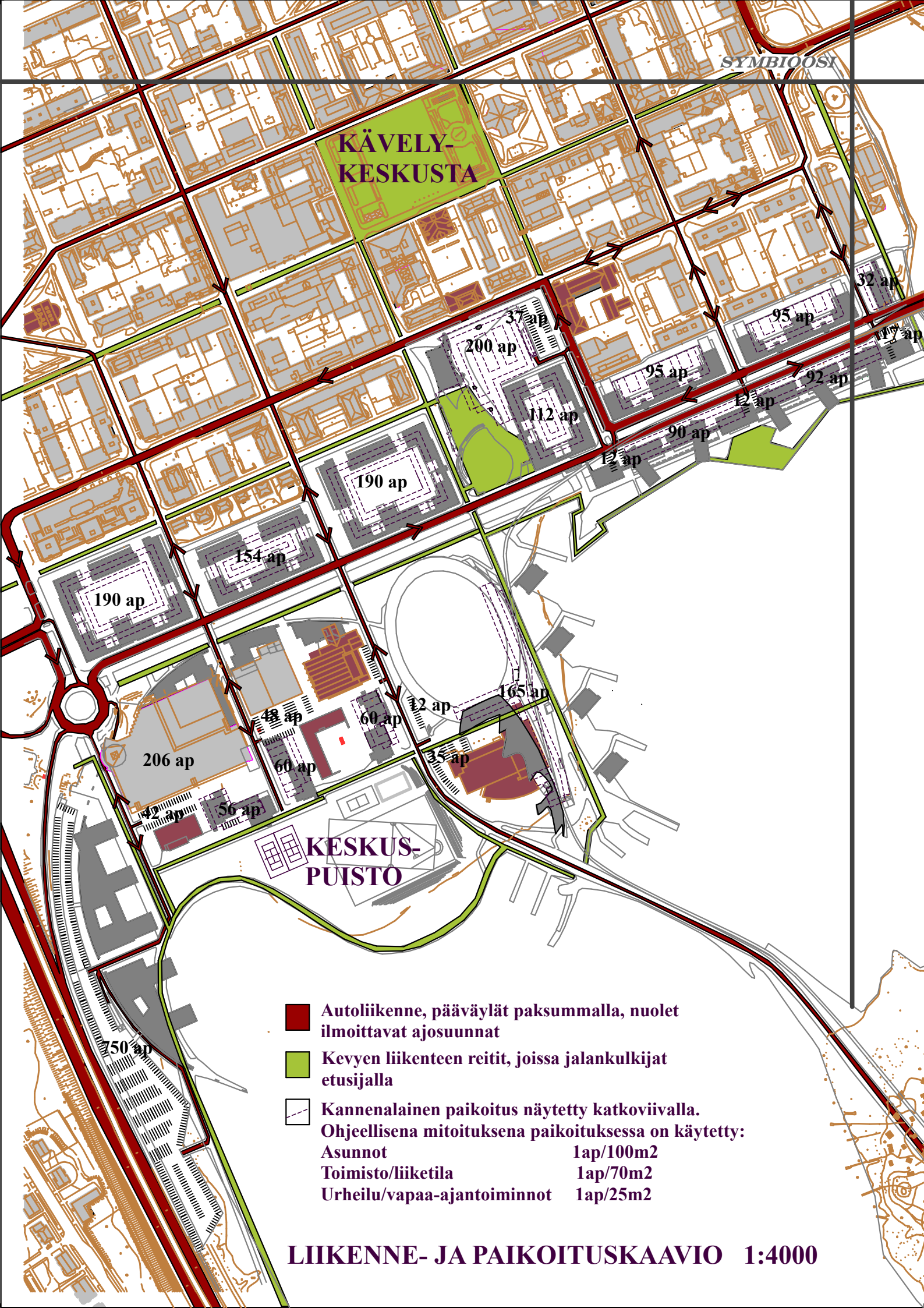
Kilpailuohjelma liite. 8. Hämeenlinnan keskustan etelärannan yleinen kaupunkirakenteellinen ideakilpailu
15.11.2006-28.2.2007
Kilpailuohjelma. Suomen Arkkitehtiliitto

23

Arkkitehti-lehti, 3/2007 Pakkala, Sundman s. 101, sekä vastaus edelliseen 3/2007
Murole, Huotelin, s.102. Arkkitehti-lehti 6/2007 Lodenius, s.78
Helsinki, Art-Print Oy

24

Vigier, Francois C., *An experimental approach to urban design.*
Journal of experimental approach to urban design.
Journal of American Institute of Planners, 1965, s.23



SYMBIOOSI

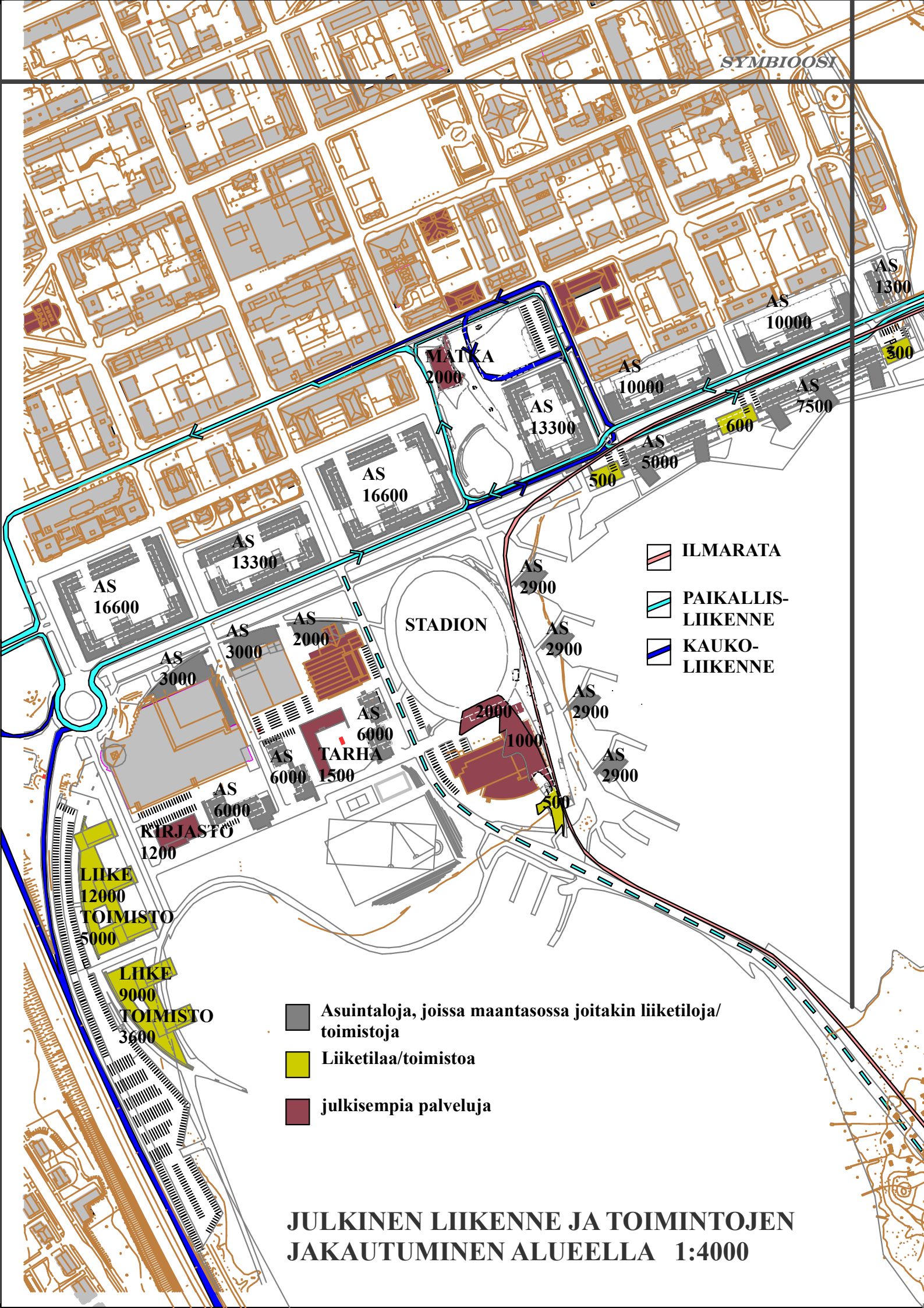
**KÄVELY-
KESKUSTA**

**KESKUS-
PUISTO**




- Autoliikenne, pääväylät paksummalla, nuolet ilmoittavat ajosuunnat
- Keyven liikenteen reitit, joissa jalankulkijat etusijalla
- Kannenalainen paikoitus näytetty katkoviivalla. Ohjeellisenä mitoituksena paikoituksessa on käytetty:

Asunnot	1ap/100m ²
Toimisto/liiketila	1ap/70m ²
Urheilu/vapaa-ajantoiminnot	1ap/25m ²

LIIKENNE- JA PAIKOITUSKAAVIO 1:4000



-  ILMARATA
-  PAIKALLIS-LIIKENNE
-  KAUKO-LIIKENNE

-  Asuintaloja, joissa maantasossa joitakin liiketiloja/toimistoja
-  Liiketilaa/toimistoa
-  julkisempia palveluja

JULKINEN LIIKENNE JA TOIMINTOJEN JAKAUTUMINEN ALUEELLA 1:4000