

Hämeenlinnan ydinkeskustan laajentaminen
Ilmoittautumiskutsukilpailu
Arvostelupöytäkirja 4.5.2005



HÄMEEN
YMPÄRISTÖKESKUS



SISÄLLYSLUETTELO

1. KILPAILUN JÄRJESTÄMINEN

- 1.1 Kilpailun järjestäjät, luonne ja tarkoitus
- 1.2 Kilpailuun ilmoittautuminen, kilpailuun kutsutut ja osanottajapalkkio
- 1.3 Palkintolautakunta ja asiantuntijat
- 1.4 Kilpailun kulku

2. KILPAILUTEHTÄVÄ

- 2.1 Kilpailualue
- 2.2 Suunnitteluohjeet
- 2.3.1 Yleistä
- 2.3.2 Liikenne
- 2.3.3 Pysäköinti
- 2.3.4 Moottoritietunnelin edellytykset
- 2.3.5 Suunnitteluohjeet tarkemman suunnittelun alueelle
- 2.3.6 Suunnitteluohjeet muulle kilpailualueelle

3. KILPAILUN TAVOITTEET JA ARVOSTELUPERUSTEET

- 3.1 Kilpailun tavoitteet
- 3.2 Kilpailuehdotusten arvosteluperusteet

4. SAAPUNEET EHDOTUKSET

5. KILPAILUN YLEISARVOSTELU

6. EHDOTUSKOHTAISET ARVOSTELUT

7. KILPAILUN RATKAISU JA SUOSITUS JATKOTOIMENPITEIKSI

- 7.1 Kilpailun ratkaisu
- 7.2 Suositus jatkotoimenpiteiksi
- 7.3 Arvostelupöytäkirjan vahvistaminen
- 7.4 Nimikuorten avaus

LIITTEET Asiantuntijalausunnot
Kopiot kilpailutöistä

1. KILPAILUN JÄRJESTÄMINEN

1.1 Kilpailun järjestäjät, luonne ja tarkoitus

Hämeenlinnan kaupunki järjesti yhdessä Suomen Arkkitehtiliiton kanssa Hämeenlinnan ydinkeskustan laajentamista koskevan suunnittelukilpailun ilmoittautumiskutsukilpailuna 7.12.2004 – 7.3.2005 välisenä aikana. Aluetta koskevien sopimusten perusteella NCC-yhtiöt sekä Keskinäinen Vakuutusyhtiö Pohjantähti Oy osallistuivat palkintolautakunnan arviointityöhön.

Kilpailun tavoitteena oli löytää Hämeenlinnan keskustan ruutukaava-alueen länsireunan asemakaavoituksen pohjaksi ratkaisuja, jotka alueen historiallisen ympäristön huomioiden yhdistävät moottoritien nykyisin erottaman kaupunkirakenteen toiminnallisesti ja kaupunkikuvallisesti korkeatasoiseksi asuin- ja keskustaympäristöksi.

1.2 Kilpailuun ilmoittautuminen, kilpailuun kutsutut ja osanottajapalkkio

Kilpailu toteutettiin ilmoittautumiskutsumenettelynä. Kilpailusta oli ilmoittautumiskutsu arkkitehtiuutisten numerossa 14/2004. Lisäksi kilpailusta ilmoitettiin Hämeenlinnan kaupungin internet- sivuilla.

Ilmoittautumiskutsussa esitettiin kilpailijoiden valintakriteereiksi seuraavaa:
"Kilpailijaksi valittavalta työryhmältä edellytetään kokemusta kaupunkikeskusta-alueitten suunnittelusta tai esim. menestystä vastaavan tyyppisissä arkkitehtuurikilpailuissa. Työryhmään voi kuulua myös muiden alojen asiantuntijoita kuten maisema-arkkitehtejä, liikennesuunnittelijoita, kaupan asiantuntijoita ja teknisiä asiantuntijoita."

Yhteensä 50 arkkitehtiryhmää ilmoittautui määräaikaan mennessä kutsukilpailuun. Palkintolautakunta valitsi kilpailuun runsaasta määrästä kilpailuun ilmoittautuneista, osallistumisen valintakriteerit täyttäneistä ja laadukkaista työryhmistä. em. valintakriteerien pohjalta viisi ryhmää, jotka edustavat kokemusta, kansainvälisyyttä ja tuoretta näkemysellisyttä.

Hämeenlinnan ydinkeskustan ilmoittautumiskutsukilpailuun valittiin seuraavat viisi työryhmää:

Arkkitehtityöhuone Artto Palo Rossi Tikka Oy

Helin & Co Arkkitehdit

Arkkitehtitoimisto Tuomo Siitonen Oy

Arkkitehtitoimisto A-konsultit Oy

Arkkitehtityöryhmä:

Arkkitehdit Mauri Korkka Kirsti Rantanen

Allies and Morrison architects

Kullekin kilpailuun valitulle työryhmälle maksetaan hyväksyttävästi laaditusta kilpailuehdotuksesta 15 000 euroa (alv 0%).

1.3 Palkintolautakunta ja asiantuntijat

Kilpailun palkintolautakuntaan kuuluivat

Hämeenlinnan kaupungin nimeäminä:

Tapani Hellstén, kaupunginjohtaja, palkintolautakunnan puheenjohtaja

Juha Isosuo, apulaiskaupunginjohtaja

Jouko Kettunen, toimialajohtaja

Päivi Saloranta, asemakaava-arkkitehti

Kaija Ojanen, kaupunginarkkitehti

Jaakko Välimaa, yleiskaavapäällikkö

Markku Kaila, arkkitehti

Erkki Niemistö, kaupunginhallituksen puheenjohtaja

Ruut Kallioinen, kaupunginhallituksen jäsen

Kilpailijoiden nimeämänä:

Hannu Huttunen, arkkitehti SAFA

NCC Property Development Oy:n nimeämänä:

Jorma Ahokas, toimitusjohtaja

NCC Rakennus Oy:n nimeämänä

Jarkko Mäenpää, hankekehityspäällikkö

Pohjantähti Keskinäinen Vakuutusyhtiö nimeämänä:

Eero Ylä-Soininmäki, toimitusjohtaja

Palkintolautakunnan sihteerinä toimi arkkitehti Markku Kaila.

1.4 Kilpailun kulku

Kilpailu järjestettiin ilmoittautumiskutsukilpailuna viidelle suunnittelijaryhmälle. Kilpailuaika oli 7.12.2004 – 7.3.2005

Kilpailijoilla oli mahdollisuus esittää palkintolautakunnalle kilpailuun liittyviä kysymyksiä kirjallisena ja nimimerkillä. Kysymyksiä esitettiin määräaikaan mennessä yhteensä neljä kappaletta. Palkintolautakunta lähetti vastaukset kysymyksiin sähköpostitse kaikille kilpailijoille.

Palkintolautakunta kokoontui ennen kilpailua neljä kertaa ja arvosteluvaiheessa kolme kertaa. Palkintolautakunta nimesi keskuudestaan työryhmän valmistelemaan kilpailuehdotusten arviointia. Työryhmään kuuluivat Jouko Kettunen, Päivi Saloranta, Kaija Ojanen, Markku Kaila, Jarkko Mäenpää ja Hannu Huttunen. Kilpailun arvostelun aikana valmistelutyöryhmä kokoontui yhteensä viisi kertaa.

Palkintolautakunta tilasi kilpailuehdotuksista asiantuntijalausunnot Museovirastolta, liikenne- ja pysäköintiratkaisujen osalta Tiehallinnolta ja Hämeenlinnan kaupungin teknisen viraston kunnallistekniseltä insinööritoimistolta, taloudellisuuden ja vaiheittain rakentamisen sekä toimitila- ja kauppapaikkarakentamisen osalta NCC- yhtiöiltä.

Palkintolautakunta hyväksyi asiantuntijoiksi seuraavat henkilöt:

Museovirasto

Museovirastosta asiantuntijoina toimivat yli-intendentti Mikko Härö ja intendentti Helinä Koskinen.

Liikenne- ja pysäköintiratkaisut

Liikenne- ja pysäköintiratkaisujen asiantuntijoina toimivat Tiehallinnon suunnittelija Anneli Harju sekä Hämeenlinnan kaupungin kunnallisteknisestä insinööritoimistosta kaupungininsinööri Markku Vasama ja liikenneinsinööri Hannu Sainio.

NCC- yhtiöitten nimeämät asiantuntijat

Ehdotusten kustannusvertailun ja -tarkastelun sekä vaiheittain rakentamisen asiantuntijana toimi hankesuunnittelupäällikkö Esko Kerkkänen. Toimitilarakentamisen asiantuntijana toimi projektipäällikkö Tapio Rantanen. Kauppapaikkarakentamisen asiantuntijana toimi kauppapaikkapäällikkö Petri Anttalainen.

Asiantuntijat eivät osallistuneet päätöksentekoon eikä heillä ollut oikeutta osallistua kilpailuun.

Arvostelutyön aikana tarkistettiin kerrosala- ja autopaikkamäärätiedot ehdotuksista no 3 "TORIT" ja no 5 "Suuret avajaiset kävelykadulla" asiakirjojen salliman tarkkuuden puitteissa.

2. KILPAILUTEHTÄVÄ

2.1 Kilpailualue

Kilpailualue sijaitsee Hämeenlinnassa ruutukaavakeskustan länsireunassa. Kilpailualue rajautuu pohjoisessa Lukiokatuun, etelässä Paasikiventien liittymäalueeseen, lännessä Eureninkatuun ja idässä Kaivokatuun.

Kilpailualue muodostui tarkemman suunnittelun alueesta sekä muusta kilpailualueesta. Koko kilpailualueen pinta-ala on noin 10 ha.

2.2 Suunnitteluohjeet

2.3.1 Yleistä

Kilpailuehdotuksen tuli liittyä sekä toiminnallisesti että kaupunkikuvallisesti luontevalla tavalla nykyisen kaupunkikeskustan ruutukaavarakenteeseen.

Tavoitteena oli kaupunkikeskustalle tyypillinen toiminnallisesti sekoittunut ja monipuolinen rakenne, jossa asuminen, työ, kauppa ja vapaa-ajantoiminnot sekoittuvat luoden elävän ja viihtyisän ympäristön.

Kilpailualue tuli voida toteuttaa vaiheittain. Rakentaminen on ajateltu alkavaksi Paasikiventien ja Turuntien rajaamalla alueella ja tämäkin alue tuli pystyä toteuttamaan vaiheittain. Turuntien ja Lukiokadun välinen alue toteutuisi myöhemmässä vaiheessa.

2.3.2 Liikenne

Liikenteen osalta suunnitteluohjeena oli kilpailuohjelman liitteenä ollut alueen liikenne-tarkastelu.

Katujen kevytliikenneväylät ja joukkoliikenteen pysäkit tuli suunnitella em. liitteen mukaisesti. Alueelle tulee runsaasti sisäistä kevyttä liikennettä. Alueen turvallisuus ja esteettömyys, sisältäen mahdolliset tasojen vaihdot, sekä suuntautuminen kaupunkikeskustaan kävelykadun suuntaan, pysäkeille ja länteen tuli ottaa suunnittelussa erityisesti huomioon.

2.3.3 Pysäköinti

Kilpailijan tuli esittää ehdotuksessaan uuden kerrosalamäärän mukaiset autopaikat seuraavien normien mukaisesti:

liiketilat	1 ap / 30 k-m ²
toimistot	1 ap / 50 k-m ²
asunnot	1 ap / 80 k-m ²

Lisäksi ehdotuksessa tuli esittää koko kilpailualueelle yhteensä 500 yleiseen pysäköintiin tarkoitettua autopaikkaa, joista 250 autopaikkaa oli esitettävä tarkemman suunnittelun alueelle korvaamaan poistuvia yleisiä pysäköintipaikkoja.

2.3.4 Moottoritietunnelin edellytykset

Moottoritien kattaminen kilpailualueella edellytti 3+3 kaistaista tilavarausta ajoneuvoliikenteelle ja lisäksi varausta poistumis- ja liittymiskaistoille moottoritieltä. Vapaa korkeus tunnelissa tuli olla 4.8 metriä. Kansirakenteelle tarvitaan rakennevahvuutta noin yksi metri. Tunnelirakenteen poikkileikkaus oli esitetty kilpailuohjelman liitteessä.

Kilpailualueelle sijoitettavien rakennusten kantavat rakennelinjat tuli sijoittaa joko tunnelin puoleen väliin tai tunnelin reunalle.

Kansi tai osa siitä oli mahdollista käsitellä myös viherkantena. Tunnelimaisuutta voidaan keventää esim. luonnonvaloa tuovilla ratkaisuilla.

Moottoritietunnelin sisäänajojulkisivut tuli huomioida, koska niistä muodostuvat Hämeenlinnan kaupungille tärkeät identiteettitekijät.

2.3.5 Suunnitteluohjeet tarkemman suunnittelun alueelle

Kilpailualueen keskeinen osa, tarkemman suunnittelun alue, muodostui Turuntien, Paasikiventien, Eureninkadun ja Kaivokadun rajaamasta alueesta.

Kilpailijan tuli ottaa huomioon ratkaisun liittyminen tarkemman suunnittelun alueen itäpuolella sijaitsevaan historiallisen Pikkutorin ympäristöön sekä länsipuolella sijaitseviin Suomen kasarmeihin, Vanhaan hautausmaahan ja Kaurialan kaupunginosaan. Tarkemman suunnittelun alue tuli liittää pienimuotoisilla julkisilla kaupunkitiloilla osaksi Hämeenlinnan keskeistä, itä-länsisuuntaista jalankulkuakselia, jonka itäpäässä sijaitsevaa Verkatehtaan aluetta ollaan kehittämässä monipuoliseksi kulttuurikeskukseksi.

Tarkemman suunnittelun alueelle tuli sijoittaa toimiva kauppakeskusyksikkö, joka on kooltaan n. 20 000 kerrosneliometriä. Lisäksi sille oli osoitettava laajennussuunta ja – mahdollisuus kilpailualueelta. Kauppakeskusyksikön huolto voisi toimia kellarikerrokselta, jonne ajo tapahtuisi Kaivokadulta Palokunnankadun kohdalta.

Tarkemman suunnittelun alueelle tuli sijoittaa asuntorakentamista n. 21 000 asuinkerosalaneliometriä. Asuminen alueella tuli olla luonteeltaan keskustamaista ja sen tuli soveltua eri ikäryhmille. Pihojen ja lähiympäristön viihtyisyyteen, esteettömyyteen ja turvallisuuteen tuli kiinnittää huomiota.

Tarkemman suunnittelun alueelle oli sijoitettava uuden rakentamisen edellyttämät n. 1 100 autopaikkaa ja lisäksi oli osoitettava yleiseen pysäköintiin 250 autopaikkaa alueelta korvaamaan poistuvia yleisiä pysäköintipaikkoja. Alin kellaritaso oli mahdollista sijoittaa tasoon +80.50 ilman erikoisjärjestelyjä.

2.3.6 Suunnitteluohjeet muulle kilpailualueelle

Muu kilpailualue muodostui etelässä moottoritien liikennealueesta sekä pohjoisessa Turuntien, Lukiokadun, Eureninkadun ja Kaivokadun rajaamasta alueesta.

Kilpailijoilla oli mahdollisuus ideoida muun kilpailualueen rakentamista vapaasti. Alueelle sijoitettavan toiminnan tuli kuitenkin liittyä luontevasti ympäröivään kaupunkiympäristöön ja -rakenteeseen.

Muulle kilpailualueelle oli esitettävä uuden rakentamisen kerrosalamäärien mukaisten autopaikkojen lisäksi 250 yleistä pysäköintipaikkaa.

3. KILPAILUN TAVOITTEET JA ARVOSTELUPERUSTEET

3.1 Kilpailun tavoitteet

Kilpailun tavoitteena oli löytää toiminnallisesti ja kaupunkikuvallisesti korkeatasoinen ratkaisu, joka täydentäisi ruutukaavakeskustaa luoden sille yhtenäisen länsireunan. Kilpailualue tulee olemaan osa ydinkeskustaa ja alueen rakentamisen tulee täydentää ja tukea ydinkeskustaa elinympäristönä ja jalankulkuympäristönä.

Rakennettavan ympäristön on oltava toiminnalliselta rakenteeltaan monipuolista sisältäen asumista, kaupan tiloja ja työtiloja. Lähiympäristön tulee olla viihtyisää ja tarjota mahdollisuuksia monipuoliseen virkistykseen. Eri ikäryhmien ja liikuntaesteisten liikkumismahdollisuudet tulee ottaa huomioon.

Suunnittelulla toivottiin löydettävän ratkaisuja, joilla mahdollinen laaja kansirakenne voidaan rakentaa viihtyisäksi ja korkeatasoiseksi ympäristöksi mm. viherrakentamisen keinoin.

3.2 Kilpailuehdotusten arvosteluperusteet

Kokonaisratkaisun ansioita, sen kehityskelpoisuutta ja soveltuvuutta kaupunkikuvaan pidettiin tärkeämpinä kuin osaratkaisujen tai yksityiskohtien virheettömyyttä.

Lisäksi ehdotusten arvioinnissa kiinnitettiin huomiota mm. seuraaviin seikkoihin:

- ratkaisun liittymiseen historialliseen ympäristöön sekä muodostuvan kokonaisrakenteen kaupunkikuvalliseen yleisilmeeseen
- kuinka luontevasti esitetty ratkaisu yhdistää moottoritien erottaman kaupunkirakenteen asuin- ja keskustaympäristöksi
- ratkaisun toimivuuteen osana Hämeenlinnan kaupallista keskustaa
- asuin- ja lähiympäristön viihtyisyyteen, turvallisuuteen ja monipuolisuuteen
- ehdotuksen toimivuuteen, toteutettavuuteen ja taloudellisuuteen

4. SAAPUNEET EHDOTUKSET

Kilpailuaika päättyi 7.3.2005.

Määräaikaan mennessä kilpailuun saapui viisi kilpailuehdotusta. Jokainen kilpailuehdotus tarkastettiin, lähetyspäivämäärä tarkistettiin, ehdotukset luettelointiin ja numeroitiin siinä järjestyksessä, jossa pakkaukset avattiin. Kaikki viisi ehdotusta päätettiin hyväksyä arvosteltaviksi.

Kilpailuun on jätettiin seuraavat viisi ehdotusta:

Ehdotus no 1: nimimerkki "TAVAS"	piirustusaloja 12 kpl
Ehdotus no 2: nimimerkki "Andante festivo"	piirustusaloja 8 kpl
Ehdotus no 3: nimimerkki "TORIT"	piirustusaloja 7 kpl
Ehdotus no 4: nimimerkki "limitys"	piirustusaloja 10 kpl
Ehdotus no 5: nimimerkki "Suuret avajaiset kävelykadulla"	piirustusaloja 9 kpl

5 YLEISARVOSTELU

5.1 Yleistä

Kilpailun keskeisenä tavoitteena sekä kaupunkirakenteellisesti että kaupunkikuvallisesti oli Hämeenlinnan nykyisen keskustan täydentäminen jatkamalla keskustan kaupunkirakennetta ja rajaamalla keskustan muodostamalle kaupunginosalle selkeä uusi länsireuna sekä liittämällä moottoritien länsipuoliset kaupunginosat tiiviimpään yhteyteen keskustan kanssa. Tavoitteena oli myös luoda yhtenäistä ja toiminnallisesti monipuolista rakennetta, joka tukee nykyisiä keskustatoimintoja ja lisää viihtyisyyttä tarjoten myös mahdollisuuksia monipuoliseen virkistykseen.

Kilpailu tuotti korkeatasoisen ja monipuolisen sadon. Kaikki ehdotukset oli laadittu ammattitaidolla ja kilpailun tavoitteisiin oli paneuduttu huolella. Jälleen kerran huolimatta yhtenevistä ja paikoin ratkaisuja tiukastikin sitovista lähtökohdista ja reunaehdoista tekijät olivat päätyneet perusratkaisuiltaan hyvinkin erilaisiin ehdotuksiin, joskin niissä on myös yhdistäviä ja toistuvia ominaisuuksia. Kilpailun tulos osoittaa, että keskeiset kaupunkikuvalliset ja kaupunkirakenteelliset tavoitteet on mahdollista saavuttaa ja kilpailuohjelmassa esitetty rakentamisen laajuustavoite on oikean suuntainen. Autopaikkamäärien suhteen jouduttaneen jatkossa tarkemman suunnittelu alueella tarkistamaan tavoitteita.

Keskeinen kaupunkirakenteellinen – ja hyvin konkreettisesti myös rakenteellinen – kysymys kilpailussa oli itse moottoritien kattaminen, joka on myös paikoituskansien ohella koko hankkeen keskeisiä kustannustekijöitä. Kilpailuohjelma ohjasi ehdotusten laadintaa kattamisen suuntaan ainakin tarkemman suunnittelun alueella Paasikiventien ja Turuntien välissä, mutta kilpailuehdotusten joukossa oli myös yksi ehdotus, jossa on moottoritie etenee kattamattomana kaupunkitilan keskellä eräänlaisten vihermuurien reunustamassa kanjonissa.

Vaikka kilpailuehdotuksista yksikään ei sellaisenaan ole suoraan toteutuskelpoinen, ne kokonaisuutena sisältävät mielenkiintoisia ja onnistuneita osaratkaisuja ja valottavat hyvin monipuolisesti tehtävän monitasoista ongelmakenttää ja antavat edellytykset hankkeen kehittämiseksi siten, että kaupunkikuvalliset, toiminnalliset ja taloudelliset tavoitteet täyttyvät.

5.2 Liittyminen ympäröivään kaupunkirakenteeseen

Johtuen hankkeen kokonaisvaltaisuudesta ja sen keskeisten osien, kuten kauppakeskuksen, toiminnallisesta monoliittisuudesta sekä moottoritien päällisten kansirakenteiden sitovuudesta, uuden alueen kaupunkirakenne muodostuu väistämättä eri luonteiseksi kuin vanhan ruutukaavarakenteen. Uusi rakenne on ikään kuin mittakaavaltaan astetta suurempi. Kilpailuehdotusten tekijät ovat pyrkineet jäsentämään suurikokoisia rakennusmassoja ja avaamaan näkymiä pitkillä näkymäakseleilla kuten katujen päätteissä tai muodostamaan keskustan ja uuden alueen väliin esim. asuinrakennuksista pienimitakaavaisen vyöhykkeen, joka sitoo uuden ja vanhan rakenteen.

Ehdotus "Torit" on jatkanut onnistuneesti vanhaa korttelirakennetta suljettujen asuin-kortteleiden rintamalla ja kauppakeskus on sijoitettu näiden taakse moottoritien päälle julkisivuiltaan pienempiin yksiköihin jäsennettyinä. Ehdotus "Andante festivo" peittää kauppakeskuksen pistetalojen taakse avaten näkyviä syvemmälle Palokunnan- ja Raatihuoneenkatujen päissä. Muut ehdotukset tuovat kauppakeskuksen Kaivokadun varteen ja jäsentävät suurta rakennusmassaa massoittelun ja näkyviä avaavien sisäänkäyntien avulla. Ehdotuksen "Limitys" ilme keskustan suuntaan on voimakkaimmin kauppakeskusmainen ja tiukan rajaava.

Yhtenäisen ja toimivan kaupunkirakenteen saavuttamiseksi tuli uuden alueen jatkaa mahdollisimman luontevasti keskustan julkisia ulkotiloja ja liikennereittejä – erityisesti keskustan eräänlaiseksi kaupunkirakenteelliseksi valtasuoneksi kaavailtua Raatihuoneenkadun kävelykatuakselia, jonka on määrä tulevaisuudessa lävistää koko keskusta ulottuen Keinusaaresta ja vanhasta verkatehtaasta aina kilpailualueelle ja liittyä moottoritien länsipuoleisten kaupunginosien luontaisiin kulkureitteihin. Keskustan uuden laajennuksen tuli siten sisältää kantakaupungin rakenteeseen elimellisesti kuuluvia kaikille kaupunkilaisille avoimia julkisia ulkotiloja – aukioita, katuja ja kujia, joiden muodostamaan urbaaniin verkkoon asuminen ja toimistorakentaminen sekä kauppakeskus gallerioineen saumattomasti liittyvät. Monipuolinen ja elämyksiä tuottava urbaani tilarakenne sekä vahvistaa keskustaa että luonnollisesti tukee kaupan ja palvelujen edellytyksiä uudella alueella.

Kaikissa ehdotuksissa Raatihuoneenkadun kävelykatuakseli on pyritty ikään kuin saatamaan loppuun. Lähes kaikissa ehdotuksissa on myös muodostettu akselin päätteeksi uuden alueen keskeinen aukiotila, johon liittyy kauppakeskus gallerioineen ja jonka kautta johdetaan kulkureitit läntisiin kaupunginosiin on johdettu. Aukion reunaan on luontevasti saatu sijoitettua myös julkisen liikenteen pysäkit.

Ehdotuksissa "Torit" ja "Suuret avajaiset kävelykadulla" on kävelykatua jatkettu yli Kaivokadun ja päätetty akseli puoliavoimeen aukioon Eureninkadun ja Turuntien risteykseen, jolloin aukio päättää ja samanaikaisesti avaa kävelykatuakselin läntisten kaupunginosien suuntaan. Kahdelta sivultaan avoimena toriaukio liittyy kulmittain vanhan hautausmaan puiston diagonaalsiin reitteihin ja toimii keskustan porttina lännestä tultaessa. Jälkimmäisessä ehdotuksessa torille on luotu Turuntien vastakkaiselle puolelle pari, jolloin torisommitelma korostaa Pikkutorin asemaa ruutukaavarakenteessa. Näissä ehdotuksissa Kauppakeskuksen pääsisäänkäynnit asettuvat luontevasti kävelykatuakselin varteen liittäen gallerian ikään kuin yhdeksi etelä-pohjoissuuntaisista kaduista. Myös ehdotuksessa "Andante festivo" kävelykatuakseli saa riittävän vahvan päätteän, mutta Turuntien molemmin puolin hahmotellut massiiviset toimistoblokit sulkevat aukion lännen suunnasta eikä kaupunginosia yhteen sitovaa julkista tilaa synny.

Ehdotuksessa "Tavas" kävelykatu on päätetty kaivokadun varteen sijoitettuaan kolmelta suunnalta suljettuun aukioon, joka avautuu ainoastaan keskustan suuntaan. Kauppakeskuksen sisäänkäynti hallitsee aukiotilaa ja kapea ramppiyhteys lännen suuntaan jää toisarvoiseksi ja heikoksi. Tekijä onkin pyrkinyt omaperäisesti liittämään läntiset kaupunginosat uuteen suurkortteliin kasarmialueen tasoon ja keskiakselille sijoittuvalla puistotorilla, joka kurkottaa yli kuiluun painetun Eureninkadun kasarmialueen reunaan saakka. Ajatus on jännittävä, mutta puistotori jää luontaisista kulkureiteistä irralliseksi ja ympäröivän kauppakeskuksen saartamaksi keskustan suunnasta. Eureninkadun painaminen

tunneliin on jossakin määrin väkivaltainen toimenpide ja torin toteuttaminen kansirakenteena luo puistotorille keinotekoisen perusilmeen.

Ehdotuksessa "Limitys" on korostettu hyvin voimakkaasti uutta aluetta pohjois-eteläsuunnassa halkaisevaan raittia, jonka keskeisenä tilana on Turuntien varteen sijoitettava tullintori. Toriaukio on sekä lännen että idän suunnalta voimakkaasti rajattuna tilallisesti intensiivinen ja urbaani, mutta sen kytkeytyminen sekä keskustan kävelykatuakseliin että yhteys läntisiin kaupunginosiin on heikko – se toimii uuden alueen keskustilana, mutta ei vanhoja kaupunginosia yhteen nivovana porttirakenteena. Esitetyssä muodossa keskustan kävelykatuakseli kuroutuu kapeaksi kauppakeskuksen lävistäväksi sisäyhteydeksi, vaikka sen tueksi on esitetty monumentaalista katosrakennetta.

5.3 Kaupunkikuvallinen ilme ja mittakaava

Kilpailuehdotusten tekijät ovat päätyneet hyvinkin erilaisiin toiminnallisiin ja kaupunkikuvallisiin lopputuloksiin. Ääripäinä ovat ehdotukset "Tavas", jossa on hahmotettu ilmeeltään yhtenäinen suurkortteli, joka muodostaa itsenäisen kerrostuman kaupunkirakenteessa ja ehdotus "Torit", joka pyrkii tilarakenteen vähittäiseen voimakkaita rajauksia välttävään muutokseen edettäessä keskustan ruutukaavasta länteen päin. Yhteistä kaikille ehdotuksille on kuitenkin, että ne kytkeytyvät hyvin samankaltaisesti keskustan liikenteelliseen ja toiminnalliseen verkkoon.

Ehdotukset tarjoavat mittakaavaltaan ja massoitteeltaan hyvin erilaisia ratkaisuja. Kaivokadun samoin kuin Eureninkadun rakennusmassojen korkeudet vaihtelevat kolmesta seitsemään kerrokseen. Ehdotus "Limitys" rajaa Eureninkatua korkeiden asuinrakennusten rivistöllä tehden selvän "pesäeron" läntisiin kaupunginosiin ja vastapäiseen kasarmialueen kortteliin. Ehdotus "Suuret avajaiset kävelykadulla" etsii innoitustaan linnan porrastuvasta rakennusmassasta ja sijoittaa hyvinkin korkeita rakennuksia alueen keskelle madaltaen rintamaa ympäröivän kaupunkirakenteen suuntaan. Ehdotuksen "Tavas" kokonaisuus on suhteellisen matala, mutta rikkaasta massoitteeltaan huolimatta homogeeninen ja monoliittinen, mitä korostaa yhtenäinen julkisivumateriaali ja julkisivujen vaikeasti tavoitettava mittakaava. Mittakaavallisesti eheimpään ja yhtenäisempään lopputulokseen päätyvät ehdotukset "Andante festivo" ja "Torit", joskin edellisessä ehdotuksessa esitetyt Turuntietä reunustavat toimistorakennukset vaikuttavat liian massiivisilta.

5.4 Suhde historialliseen kaupunkirakenteeseen

Kilpailualueen kaupunkikuva ja rakennuskanta moottoritien eri puolilla poikkeaa toisistaan luonteeltaan ja mittakaavaltaan. Ruutukaava-alueen reuna Kaivokadun varressa on rakentunut korkein asuinkerrostaloin, joiden rintamassa Pikkutori muodostaa selvän kevennyksen. Länsipuolella puistomainen kasarmialue, puistoksi muuttunut Vanha hautausmaa ja sen pohjoispuolella olevat Alasen kaupungin puutalokorttelit ovat väljää, viherää ja matalaa puu- ja pikkukaupunkiympäristöä. Yksi ehdotusten arvioinnin keskeisistä kysymyksistä onkin ollut, miten luontevasti ehdotukset suhtautuvat näihin puoliskoisiin, sopeuttavat eri mittakaavoja toisiinsa ja miten aktiivisesti yhdistävät kaupungin puolisko-

ja toisiinsa. Kilpailuun tai ehdotuksiin ei kuitenkaan liity suoranaisia, yksittäisiä tai konkreettisia rakennetun ympäristön suojelukysymyksiä.

Ehdotusten arkkitehtuuri variaatioineen on selvästi tästä ajasta. Erityisesti tähän alueeseen tai Hämeenlinnan rakennuskantaan liittyviä vahvoja elementtejä tai viitteitä ei ole juuri ehdotettu. Tiilen käyttöä on parissa ehdotuksessa pidetty tällaisena mahdollisuutena, mutta muitakin, kuten vanhaan puukaupunkiin tai kaupungin viherrakenteeseen liittyviä elementtejä ja mahdollisuuksiakin olisi voinut olla tarjolla. Suoria historiallisia yhtymäkohtia tärkeämpää on kuitenkin arkkitehtuurin yleinen laatu ja luonne, mahdollisuudet omaan vahvaan identiteettiin tai tunnistettavuuteen, joita ehdotusten tekijät järjestään ilmoittavat myös tavoittelevansa. Myös mahdollisuudet maamerkinomaisiin ratkaisuihin moottoritietä kaupunkiin tultaessa ovat tärkeitä. Tässä eteläinen suunta tuntuu mm. kauppakeskuksesta ja pitemmistä näkymäsuunnista johtuen korostuvan - vaikka tulo myös pohjoisesta on samalla tavoin tärkeä. Maamerkin ei sinänsä tarvitse merkitä suurikokoista rakentamista vaan ylipäänsä riittävän vahvaa, olkoonkin samalla sopivan sopeuttavaa karaktääriä.

Suomen kasarmien yhdistäminen uudisrakentamiseen ei tuntuisi onnistuvan kovin kontrastisten ja/tai raskaiden, mittakaavallisia eroja tai laajoja muurimaisia pintoja ehdottavien ratkaisujen kautta. Tämä ja laajemminkin Eureninkadun varren rakennusten käsittely jakaa selvästi ehdotuksia enemmän ja vähemmän onnistuneisiin. Toisena kriittisenä kysymyksenä näyttäytyy Pikkutorin, torista Y-risteykseksi muuttuneen ympäristön ja kokonaisuuden toiminnallinen ja kaupunkikuvallinen vahvistaminen ja korostaminen. Pikkutorin huomioivat, aksiaaliset ja uusiakin porttiaiheita hakevat ratkaisut tuntuvat muita vaihtoehtoja paremmilta.

Museoviraston näkökulmasta ehdotukset "Suuret avajaiset kävelykadulla" sekä "Andante festivo" ovat luontevimpia ja onnistuneimpia ratkaisumalleja.

Ehdotuksen "Torit" liittyminen kasarmialueeseen jää ongelmalliseksi ja jollakin tavoin epähavainnolliseksi, mutta mittakaavallisesti ratkaisu välittää melko onnistuneesti kaupungin eri osien välillä. Ehdotus "Limitys" toisi kaupunkirakenteeseen uusia, itsenäisiä ja helposti irralliseksikin jääviä osia siitä huolimatta, että ehdotuksessa ympäristön historiallisia ja rakenteellisia elementtejä on pohdittu ja analysoitu huolellisesti. Ehdotuksessa "Tavas" Suomen kasarmien eteen ehdotettu Puistotori yhdistyy sympaattisesti uusien kortteleiden muihin sisäisiin jalankulku- ja ulkotiloihin, mutta rakentamisen mittakaavallinen kontrasti kasarmialueeseen on erittäin suuri. Pikkutori jää ehkä toisarvoiseen asemaan ohikulkutilaksi.

5.5 Uudisrakenteen suhde moottoritiehen

Kilpailun eräs keskeisimmistä tavoitteista oli tutkia mahdollisuuksia kattaa kaupunkirakennetta halkova ja jakava moottoritie. Kilpailuohjelma ohjeistus ja olosuhteet kilpailualueella ovat johtaneet siihen, että kaikissa kilpailuehdotuksissa on päädytty kattamaan moottoritie koko siltojen väliseltä matkaltaan viimeistäänkin viimeisen vaiheen toteutuksessa. Useimmiten kattaminen on esitetty tapahtuvan vaiheittain alkaen Paasikiventien sillasta ja edeten kohti pohjoista.

Ainoa ehdotus, jonka kantavana ideana on avoin moottoritiekuilu kaupunkirakenteen välissä, on ehdotus "Andante festivo", jossa moottoritie on esitetty kasvillisuuden peittämien melumuurien ympäröimäksi kuiluksi. Ehdotus on sinänsä komea ja ajokokemus läpi vihreän kuilun elämyksellinen ainakin kesäaikaan, mutta ehdotus tuo esiin moottoritien länsireunan rakentamiseen liittyvän ongelman: Paasikiventien ja Turuntien välisellä alueella moottoritien ja Eureninkadun välinen kapea kaista ei sovellu asumiseen eikä kaupallisiin toimintoihin. Ainoa teoreettinen mahdollisuus lienee toimistorakentaminen. Luontevinta olisi kuitenkin muodostaa vyöhykkeestä puisto. Tämän pohjalta voidaan todeta, että, mikäli moottoritietä ei kateta, on kaupunkirakenteellisesti ja teknis-taloudellisesti mielekästä rakentaa vain moottoritien itäpuolelle. Tällöinkin asumisen sijoittaminen kilpailualueelle on suhteellisen rajoitettua. Ehdotus "Andante festivo"kin päätty viime vaiheessa kattamaan moottoritien.

Kilpailuehdotuksissa moottoritien kantta on rakennettu eri tavoin. Ehdotuksissa "Tavas" ja "Torit" kannen päälle sijoittuu kauppakeskus. Ehdotuksissa "Andante festivo" viimeisessä toteutusvaiheessa ja "Limitys" kannelle on ehdotettu asuntoja. Kevyimmän vaihtoehdon tarjoaa ehdotus "Suuret avajaiset kävelykadulla", jossa kansi muodostaa asuinrakennusrivistöjen välisen korttelipihan ja sijoittanut rakentamista ainoastaan Paasikiventien varteen.

Ehdotusten tekijät ovat myös suunnitelmissaan eläytyneet moottoritiellä liikkuvien ympäristöön. Lähes kaikissa ehdotuksissa on esitetty tunneliin johdettavaksi liikettä jäsentävää ja tunnelimaailmaa elävöittävää luonnonvaloa erilaisten kattolyhtyjen kautta. Ehdotuksessa "Limitys" tunneli on kuvattu eräänlaisena kokonaisteoksena, joka muodostuu valoaukoista ja seinien värien valööridynamiikasta. Kysymys moottoritietunnelin ilmeestä ja luonteesta on merkittävä, sillä monelle kaupungin ohittavalle tunneli on keskeinen osa mielikuvaa, joka ohi kiitävässä hetkessä muodostuu Hämeenlinnan kaupungista.

5.6 Kauppakeskus ja sen toimivuus osana kaupallista keskustaa

Jotta kauppakeskus toimisi elimellisenä osana kaupallista keskustaa ja kaupunkirakennetta ja sen saavutettavuus jalan olisi hyvä, sen tulisi liittyä luontevasti Raatihuoneenkadun kävelykatuakseliin. Tämä edellyttää kävelykadun jatkamista ja siihen liittyvän kokoaivan julkisen tilan – aukion tai torin – muodostamista vahvistamaan kävelykadun päätettä. Kauppakeskuksen keskeisen sisäänkäynnin tulisi liittyä saumattomasti luontevassa paikassa kävelykatuun ja aukiotilaan, jolloin sekä julkisen tilan että kauppakeskuksen asema kaupunkirakenteessa korostuu ja kauppakeskus asettuu osaksi keskustan ja ympäröivien kaupunginosien reitistöä. Kaikissa ehdotuksissa kauppakeskuksen asema kaupunkirakenteessa on ratkaistu osana uudelle alueelle jatkettua kävelyaluetta ja kaikissa on kävelykatuakselin päätteeksi esitetty aukiota sijainnin ja luonteen vaihdellessa. Samaten julkisen tilan ja kauppakeskuksen sisäisen reitistön yhteen kytkennästä on erilaisia malleja.

Kävelykatuun liittymisen lisäksi ehdotuksissa on esitetty yhteyksiä kauppakeskukseen muista kaupunkirakenteen suunnista. Ehdotuksissa on esitetty hyvin erilaisia ratkaisuja kauppakeskuksen liittymiseen Kaivokadun, Palokunnankadun, Paasikiventien ja Eureninkadun suuntaan sekä nykyisiin liikekortteleihin kuten Tavastilaan. Mielenkiintoinen

ja erittäin kehityskelpoinen ajatus esitetään ehdotuksessa "Torit", jossa Paasikiventien ja Kaivokadun kulmaan on muodostettu aukio tasossa + 83,5. Torilta on suora yhteys samassa tasossa sijaitsevaan päivittäistavarakauppaan ja aulan kautta kerrosta ylemmäs varsinaisen kauppakeskuksen tasolle. Tori liittyy uuden kauppakeskuksen luontevasti Tavastilan ja Anttilan suuntaan, joskin vaatii jalankulun yhteyksien parantamista myös lähiympäristössä.

Itse kauppakeskuksen toiminnan kannalta merkittäviä ominaisuuksia ovat hallitut asiakasvirrat, liiketilojen sijoittuminen 1...2 kerrokseen, toimiva kauppagalleria ja oikein sijoitetut kaupan veturit kuten tavaratalo ja päivittäistavarakauppa. Toiminnallisesti ja keskeisten tilojen sijoitukseltaan onnistuneesti ratkaistuja ovat ehdotusten "Tavas" ja "Torit" kauppakeskukset, jotka on sijoitettu pääosin yhteen kerrokseen ja joiden rakenne on selkeä ja tilallisesti mielenkiintoinen ja orientoitavuus hyvä.

Myös saavutettavuus autolla on kauppakeskuksen onnistumisen kannalta keskeisiä ominaisuuksia. Liikenne- ja ajoyhteydet paikoitustiloihin ovat kaikissa ehdotuksissa hyvät, mutta paikoituskannen järjestelyt ja yhteydet paikoituksesta kauppakeskukseen ovat ongelmallisempia. Selkeät pysäköintikannet kahdessa tasossa kuten ehdotuksessa "Andante festivo" osoittautuivat toimivimmaksi. Onnistunut ratkaisu on myös pysäköinnin ja liiketilojen sijoittaminen osittain samalle tasolle kuten ehdotuksissa "Torit", jossa pysäköinnin ja päivittäistavarakaupan tasoyhteys on optimaalinen sekä "Limitys", jossa paikoitus on kuitenkin ajautunut liian monelle tasolle ja muodoltaan epäedulliseksi.

5.7 Asuntorakentaminen ja sen luonne

Asuntorakentamisen sijoittamisen ja asumisen luonteen suhteen kilpailuehdotukset poikkeavat toisistaan hyvinkin paljon. Tarkemman tarkastelun alueen osalta voidaan sanoa, että ehdotuksissa kokonaisuudessaan on tarjottu asumista kaikkiin mahdollisiin paikkoihin Paasikivenkadun ja Turuntien välissä. Yhteistä kaikille ehdotuksille on, että asuminen on luonteeltaan urbaania keskusta-asumista ja sijoittuu käytännössä kannen päälle joko kokonaan tai pihojen osalta. Tällöin viihtyisyyden kannalta oleellinen asia on kannen päälle rakennetun pihan laadukas käsittely ja varautuminen istutuksiin myös kansirakenteiden osalta.

Yleisesti voidaan sanoa, että asumisen sijoittaminen kilpailualueelle vaatii moottoritien kattamista vaiheittain sillä vyöhykkeellä, jolle asumista sijoitetaan tai muita erityis-toimenpiteitä moottoritien haittojen eliminoimiseksi. Tätä ei kaikissa ehdotuksissa ole riittävästi tutkittu.

Asuntoratkaisujen osalta hyvin erilaisia ovat ehdotukset "Torit", joka on sijoittanut asumisen erillisiin itsenäisiin kortteleihinsa Kaivokadun varteen keskustarakenteen saumatomaksi jatkeeksi ja "Limitys", jossa asunnot ja toimistotilat ovat yhtenäistä kiinteää rakennetta kauppakeskuksen kanssa ja sijaitsevat kauppakeskuksen päällä siten, että kauppakeskuksen katto on maisemoitu ja muodostaa asuntojen pihan. Molemmissa ehdotuksissa asunnot saavat riittävän yksityisyyden ja suojan ja niistä avautuu monipuoliset näkymät, mutta ehdotuksen "Torit" asutokorttelit kytkeytyvät tiiviimmin ympäröivään kaupunkirakenteeseen, joskin asutokorttelien pihat sijaitsevat paikoitushallin

päällä. Rakenteellinen kytkentä paikoitushallin toteutukseen heikentää asuntokorttelien joustavaa ja itsenäistä toteutettavuutta ja on myös rakenteellisesti haastava. "Tavas" in asunnoista avautuu monipuoliset ja väljät näkymät ympäristöön, mutta vaikutelma voi olla keinotekoisien terassimainen.

Mielenkiintoinen vertailupari ovat ehdotukset "Limitys" ja "Suuret avajaiset kävelykadulla", joissa molemmissa asuntokorttelit on sijoitettu moottoritien päälle, mutta lähtökohdiltaan täysin vastakkaisesti. "Limityksessä" asuinrakennukset asettuvat poikittain moottoritien päälle siten, että pihat jäävät niiden väliin ja pihan alla (moottoritien yläpuolella) on asuntojen paikoitushalli. Ratkaisu tarjoaa intiimit ja pienipiirteiset ulkotilat asunnoille, mutta on rakenteellisesti raskas ja vaikea ja nostaa asuntorakentamisen kustannuksia. "Suurissa avajaisissa..." on päädytty ratkaisuun jossa asuinrakennukset reunustavat moottoritien kannen päälle sijoitettua laajaa korttelipihaa. Ratkaisu on yksinkertainen eikä tuota kansirakenteiden lisäksi ylimääräisiä kustannuksia. Se takaa valoisat ja väljät näkymät asunnoista, mutta on kaupunkitilallisesti hieman yksioikoinen ja vaatii pihan käsittelyltä erityisen laadukasta ratkaisua ja kansirakennetta, joka sallii myös suurten puiden istuttamisen.

Ehdotuksen "Andante festivo" Kaivokadun ja Paasikivenkadun varteen sijoitetut pistetalomaiset asuintalot kytkeytyvät kiinteästi kauppakeskukseen ja ovat luonteeltaan keskusta-asumista puhtaimmillaan. Asuntojen ulkotilat ovat parvekkeita ja kattoterasseja. Näkymät suuremmista asunnoista suuntautuvat kauppakeskuksen katolle ja asettavat haasteen kattomaailman laadukkaalle käsittelylle. Asuinrakennukset kytkeytyvät luontevasti keskustan kaupunkirakenteeseen ja antavat Kaivokadulle viihtyisän asuntokadun ilmeen. Sitä vastoin moottoritien ja Eureninkadun väliin esitetty rivitalomainen asuntorivistö sijaitsee liikenneväylien välissä avoimesti ilman esitetyn kaltaiselle asumismuodolle tyypillistä yksityisyyttä ja häiriösuojaa – varsinkin esitetystä muodosta, jossa moottoritietä ei ensisijaisesti ole tarkoitus kattaa.

5.8 Toimistorakentaminen

Toimistotilan ongelmana on sen myytävyys. Toimistotilaa tarjonta suhteessa kysyntään on suuri ja suunnitelman painottuminen siten, että toimistorakennukset muodostavat korvaamattoman kaupunkikuvallisen elementin ratkaisussa, on selkeä riski onnistuneen lopputuloksen kannalta.

Ne ehdotukset, joissa toimistorakennukset on esitetty erillisinä yksiköinä, jotka voidaan toteuttaa alueen muista osista riippumatta eriaikaisesti tai tulevaisuuden tarpeiden muuttuessa myös esimerkiksi asuinrakennuksina, antavat kaavoitukselle ja siten kaupunkikuvan muodostumiselle sekä hankkeen toteutumiselle varmemmat eväät kuin ratkaisut, jotka sitovat toimistorakentamisen tiiviiksi ja jakamattomaksi kokonaisuudeksi esimerkiksi kauppakeskuksen kanssa.

Ehdotuksissa "Andante festivo" ja "Suuret avajaiset kävelykadulla" toimistorakennukset muodostavat moottoritien ylittävän ja uutta aluetta tai sen vaihetta rajaavan itsenäisen rintaman, joka voidaan toteuttaa itsenäisesti, mutta jonka merkitys kaupunkikuvan kannalta on tärkeä kaupungin lähestymissuunnista. Näiden rakennusmassojen toteutuminen sisällöstä riippumatta on keskeinen osa ehdotusten kaupunkirakenteellista koko-

naisuutta. Ehdotuksessa "Torit" on toimistotilat sijoitettu kehämäisesti kauppakeskuksen kattokerrokseen ikään kuin luomaan suurelle kauppakeskusmassalla korkeutta ja jäsenellymmän mittakaavan. Ratkaisun toimistotilan toiminallista sisältöä on vaikea muuttaa, mutta toimistotilat eivät ole kaupunkikuvallisesti ratkaisevassa asemassa ja ongelma voidaan ratkaista arkkitehtuurin keinoin kehittämällä kauppakeskuksen massaa ja julkisivuja.

5.9 Toteutettavuus ja taloudellisuus

Hankkeen taloudellisuuden ja siten myös toteutettavuuden kannalta oleellimmat tekijät ovat moottoritien kattaminen ja paikoituskansien rakentaminen. Koska tarkemman suunnittelun alueelle sijoitettavien autopaikkojen määrä on suuri, muodostuu autopaikkojen rakentamisen kustannukset lähes kolminkertaisiksi verrattuna moottoritien kattamiseen. Hankkeen kustannukset ovat kokonaisuudessaan suuret. Jos moottoritien kattaminen ja ohjelman mukaiset autopaikat toteutetaan kerralla, niiden rahoituskustannukset asuntojen ja toimistojen osalta ovat suuruusluokkaa 10-20 %.

Vallitsevassa markkinatilanteessa kysyntää on etupäässä liiketiloille ja asunnoille. Toimistojen tarjontaa on lähivuosien kysyntään nähden runsaasti tämän hankkeen lisäksi. Asuntojen suunnittelussa tulee erityistä huomiota kiinnittää ratkaisuihin, jotka lisäävät niiden houkuttelevuutta myynnin kannalta sekä korkeaan laatuun.

Yksikään ehdotuksista ei sellaisenaan ole taloudellisesti toteutuskelpoinen, joskin ehdotuksen "Andante festivo" kustannukset ovat muita alemmat johtuen moottoritien jättämisestä kattamatta ja alhaisemminkin asuntojen myyntihinnoilla toteutettavuus on paras ehdotuksista. Ehdotus "Torit" on liiketilojen ja asuntojen myytävyyden osalta paras, mutta paikoituksen osalta taas kallis.

Kustannuksiltaan toteuttamiskelpoisen ratkaisun, jossa moottoritie on katettu, aikaansaaminen edellyttää kustannusohjausta sekä kaavoitus- että rakennussuunnittelu vaiheissa.

5.10 Vaiheittain toteutettavuus

Vaiheittain toteutettavuus on eräs keskeisiä tekijöitä arvioitaessa hankkeen taloudellisuutta ja toteutusmahdollisuuksia kokonaisuutena. Kaikissa kilpailuehdotuksissa on esitetty vaihekaaviot, mutta yhdessäkään ei ole syvällisesti paneuduttu eri vaiheiden kokonaisuuksien toteutettavuuteen, toimintaan eri osa-alueillaan ja kaupunkikuvaan. Hankkeen koosta ja laajuudesta johtuen saattaa toteutusvaiheiden väli venyä pitkäksi ja tällöinkin tulisi alueen olla ehjä ja toimiva osa keskustan kaupunkirakennetta.

Vaiheittaisuuden merkitys hankkeen talouteen, mm. sen yksittäisten osien, erityisesti kauppakeskuksen ja asuntojen toimintaan ja myytävyyteen on suuri. Uuden alueen tulisi olla asuttavuudeltaan ensi vaiheesta alkaen valmis ja viihtyisä, jotta se houkuttelisi potentiaalisia asunnonostajia. Mahdollisuus rakentaa kauppakeskus järkevän kokoisina ja toimivina yksiköinä sekä siihen liittyvä paikoituksen vaiheittain rakentamisen mahdollisuus ovat myös avainkysymyksiä punnittaessa hankkeen kannattavuutta. Myös mah-

dollisuus eri toimintojen – kauppakeskus, toimistot ja asunnot - itsenäiseen vaiheistukseen ja toteutuksen ajoitukseen on merkittävä tekijä, sillä niiden kysyntä ja tarve vaihtelee eri tavoin erilaisissa suhdannetilanteissa

Kaupunkikuvallisesti vaiheittaisuuden onnistuminen on erittäin tärkeää uuden alueen synnylle. Kaupunkikuvan kannalta saavutettaisiin kuitenkin onnistuneempi ratkaisu laajuudeltaan suuremmilla toteutusyksiköillä ja pienemmällä vaiheiden määrällä. Eri näkökulmien huomioon ottaminen pohdittaessa vaiheittain toteutusta on keskeinen kysymys jatkosuunnittelussa. Kaupunkikuvallisesti ja –rakenteellisesti onnistunut vaihejako on edellytys koko hankkeen taloudelliselle onnistumiselle.

Kilpailuehdotuksissa palkintolautakunta olisi toivonut paneudutun enemmän vaiheistuksen mukanaan tuomiin ongelmiin ja kysymyksiin. Jatkotyöskentelyssä tämä tulee olemaan erityinen haaste.

Suhteellisen selkeät ja periaatteessa toimivat vaihejaot on esitetty ehdotuksissa ”Torit” ja ”Suuret avajaiset kävelykadulla”, joissa tarkemman suunnittelun alue on jaettu 2..3 toteutusvaiheeseen alkaen etelästä Paasikiventien sillasta. Keskustan kaupunkirakenteen kehityksen kannalta luontevin aloitus olisi kuitenkin Turuntien sillan eteläpuolinen alue ja Raatihuoneenkadun länsipää, jolloin kävelykatuakselin jatke toteutuisi ensi vaiheessa.

Ehdotuksessa ”Andante festivo” tarkemman suunnittelun alue on ehdotettu vaiheistetavan siten, että ensi vaiheessa toteutettaisiin koko kauppakeskus ja ympäröivät asuintalot ja toimistorakennukset voitaisiin toteuttaa itsenäisesti. Ratkaisu on mahdollinen, jos toteutus etenee ilman pitkiä katkoksia vaiheiden välillä. Muuten alue jää kaupunkikuvallisesti torsoksi. Ehdotuksessa ”Limitys” ei vaiheistusta ole varsinaisesti esitetty, mutta kauppakeskus ja asuinkorttelit voidaan toteuttaa erikseen toisistaan riippumatta. Ehdotus ”Tavas”, jossa koko suurkortteli muodostaa yhtenäisen jakamattoman kokonaisuuden, on vaiheistus tarkemman suunnittelun alueella lähinnä teoreettinen ja koko alue tulisi toteuttaa sekä toiminnallisista että kaupunkikuvallisista syistä kerralla.

5.11 Liikenne ja paikoitus

Kilpailuehdotuksissa on pääosin noudatettu kilpailuohjelmassa ja liitteissä annettuja ohjeita liikennejärjestelyistä. Alueen liikenteellinen turvallisuus ja esteettömyys ehdotuksissa otettu huomioon. Kevyen liikenteen suunnat keskustan ja läntisten kaupunginosien välillä on huomioitu onnistuneesti ehdotuksissa ”Torit” ja ”Suuret avajaiset kävelykadulla”, joissa tarkemman suunnittelun alueen pohjoispäähän on muodostettu uuden alueen keskeinen julkinen torialue, joka sekä päättää kävelykatuvyöhykkeen että avautuu läntisten kaupunginosien suuntaan keskusta rakenteen kutsuvana porttina. Julkisen liikenteen pysäkit sijoittuvat luontevasti aukion reunalle Turuntien varteen.

Ongelmallisiksi ovat osoittautuneet kilpailualueen pohjois-etelä –suunnassa rajaavat kadut, Kaivokatu ja Eureninkatu, jotka voimakkaina liikenneväylinä pyrkivät erottamaan uuden alueen ympäröivästä kaupunkirakenteesta. Kaivokadun liikennekaistoja eri tavoin muokkaamalla ja rajoittamalla liikennettä erityisesti kävelykadun jatkeen kohdalla, Raati- huoneenkadun risteyksessä, on pyritty minimoimaan liikenteen kielteisiä vaikutuksia

kaupunkikuvan eheyteen ja vahvistamaan kevyen liikenteen asemaa länsi-itä – suunnassa. Jatkosuunnittelussa Kaivokatua tulee kehittää liikenteelliseltä rakenteeltaan enemmän ”keskustakadun” luonteiseksi ja pyrkiä ratkaisemaan Raatihuoneenkadun liittymä siten, että Kaivokatu ajoneuvoliikenteineen mahdollisimman vähän häiritsee kävelykadun ehjää visuaalista ilmettä ja kadun länsi-itä –suuntaista kävely/pyöräilyliikennettä.

Eureninkatu on ongelmallisempi. Se katkaisee kevyen liikenteen reitin länteen ja muodostaa kaupunginosia erottavan leveän väylän. Yleensä kilpailuehdotuksissa ei ongelmaan ole aktiivisesti paneuduttu ja Eureninkadun liikenneväylän luonne on hyväksytty sellaisenaan. Ehdotuksessa ”Tavas” ongelmaan on otettu voimakkaasti kantaa painamalla Eureninkatu alas kasarmien kohdalla ja rakentamalla päälle uutta aluetta ja kasarmikorttelia yhdistävä puistotori –kansi. Ajatus on uusi ja radikaali, mutta raskas ja keinotekoinen eikä tue luontaisia kevyen liikenteen suuntia. Eräissä muissa ehdotuksissa on Eureninkadun linjaa ja väylän liikennejärjestelyjä muutettu. Olennaista on jatkossa pohtia kevyen liikenteen reittejä Turuntien ja Eureninkadun risteuksen ympäristössä.

Pysäköinti

Kilpailun perusteella voidaan sanoa, että Turuntien ja Paasikiventien välisellä tarkemman suunnittelun alueella kilpailuohjelman mukainen vaadittu autopaikkamäärä on vaikea ellei peräti mahdoton sijoittaa siten, että se ei merkittävästi rajoittaisi tulevia kaupunkikuvallisia tai toiminnallisia ratkaisuja. Kilpailuehdotuksissa moottoritien länsipuolelle, Eureninkadun alle tai sivulle esitettyjä usein muodoltaan vaikeita ja tehottomia paikoituskansia ja niiden liittymiä Eureninkadulta pidettiin ongelmallisina ja kustannuksiltaan kalliina. Parempana ratkaisuna pidettiin paikoituksen keskittämistä tarkemman suunnittelun alueella moottoritien itäpuolelle siten, että yhteydet ovat Kaivokadulta. Tällöin kuitenkin tulisi jatkossa tarkistaa tavoitteellisia autopaikkamääriä.

Kaikissa ehdotuksissa on vaaditut autopaikat sijoitettu kilpailualueelle kahteen tai useampaan tasoon. Ehdotuksessa ”Torit” autopaikkojen määrässä on ilmeistä niukkuutta. Ajo paikoitustiloihin on pääsääntöisesti Kaivokadulta yhdestä tai useammasta sisäänkäynnistä ja huolto on kytketty samoihin sisäänajoreitteihin. Yleisin sisäänajon sijainti on Palokunnankadun pää, joka liikenteellisesti on luonteva, mutta kaupunkikuvallisesti ongelmallinen. Ehdotuksessa ”Limitys” on osa paikoituksesta sijoitettu moottoritien päälle asuinrakennusten alle. Ratkaisu on rakenteellisesti ja kustannuksiltaan ongelmallinen. Samoin ehdotuksissa ”Tavas”, ”Torit” ja ”Suuret avajaiset kävelykadulla” esitetyt erilliset pysäköintihallit moottoritien länsipuolella tai Eureninkadun alla eivät toiminnallisesti tai kustannuksiltaan ole perusteltuja. Selkein pysäköintiratkaisu on esitetty ehdotuksessa ”Andante festivo”, jossa on kaksi laajaa, yhtenäistä pysäköintitasoa, joihin molempiin on esitetty omat sisäänajonsa hyödyntäen Kaivokadun luontaisia korkeusasemia.

Kauppakeskuksen huoltoliikenne

Kauppakeskuksen huoltoliikenne oli ehdotuksissa ratkaistu kahdella toisistaan poikkeavalla tavalla. Ehdotuksissa ”Tavas”, ”Torit” ja ”Limitys” huoltoliikenne on johdettu Kaivokadun kautta joko pysäköinnin kanssa samoja sisäänajoväyliä hyödyntäen tai omalla sisäänkäynnillään. Kaikissa em. ehdotuksissa huoltosisäänkäynti on sijoitettu Palokunnankadun päähän, mikä on toiminnallisesti ja liikenteellisesti hyvä, mutta kaupunkikuvan

kannalta herkkä ja vaativa paikka. Ehdotuksissa "Andante festivo" ja "Suuret avajaiset kävelykadulla" on huoltoliikenteelle esitetty moottoritien sivuun esitetty rinnakkaisväylä, jolle on yhteydet moottoritien liittymärampeista. Huolto on sijoitettu väylän varteen keskeisesti kauppakeskukseen nähden. Ratkaisu on periaatteessa kompakti ja toimiva, mutta rinnakkaisväylän rakentaminen moottoritien kylkeen ja liikenteen johtaminen liittymäramppien kautta on mahdoton ratkaisu. Huollon yhteydet ovat siten käytännössä johdettavissa ainoastaan Kaivokadun kautta.

6. EHDOTUSKOHTAISET ARVOSTELUT

Kilpailuehdotukset on numeroitu saapumisjärjestyksessä ja ehdotuskohtaisessa arvioinnissa ehdotukset on arvioitu numerojärjestykseen.

6.1 EHDOTUS NO 1. "TAVAS"

"Tavas" on hyvin määrätietoinen ja tinkimätön ehdotus, jossa tekijä on luonut keskustarakenteen jatkeeksi itsenäisen ilmeeltään ympäröivästä kaupunkirakenteesta poikkeavan kokonaisuuden, joka on komea, mutta rikkaasta massoittelustaan huolimatta monoliittinen ja mittakaavaltaan heikosti ympäristönsä huomioiva. Suurimittakaavaisuutta ja kappalemaisuuksia korostavat havainnekuviissa esitetty yhtenäinen materiaalin ja värien käyttö sekä "mittakaavaton" julkisivujäsentely ja aukotus. Kokonaisuus on arkkitehtonisesti vaikuttava ja ehjä, mutta vaikutelma on suurkaupunkimainen eikä tunnu luontevasti asettuvan ympäröivän kaupunkirakenteen jatkoksi.

Paasikiventien ja Turuntien välisen korttelialueen toiminnallinen rakenne on selkeä ja johdonmukainen. Siltojen välinen alue muodostaa rakenteellisesti yhtenäisen suurtorin, joka jäsentyy vertikaalisesti päällekkäisiin vyöhykkeisiin, jolloin toiminnat sekoittuvat kaupunkirakenteessa luonnollisella tavalla. Periaate on sinänsä hyvä ja tekijän tavoite sijoittaa kauppakeskus yhteen tasoon oikea, mutta selkeää ratkaisua hämärtävät alempiin kerroksiin torien ympärille esitetyt pienet ja yksinäiseksi jäävät liiketilat. Liiketilojen sijoittaminen torien ympärille on sinänsä looginen ja kaupunkirakennetta rikastava ratkaisu. Asuntojen ja toimistojen sijoittaminen kauppakeskuksen katolle tarjoaa luontevasti asunnoille sekä suojaista reviiiriä ja väljät näkymät ympäristöön. Kattoasuminen on hyvin keskustaan soveltuva urbaani ratkaisu, mutta vaatii huomattavaa satsausta viihtyisään ja laadukkaaseen kattomaisemaan ollakseen houkutteleva asuinpaikka.

Ehdotuksessa on periaatteessa huomioitu keskustan korttelirakenne ja katulinjat. Raatihuoneenkadun kävelykatuakselin jatkeeksi on esitetty Kaivokadun varteen kolmelta sivulta suljettu aukio katutasossa. Tori avautuu keskustan suuntaan ja muodostaa kävelykadulle selkeän päätteen, mutta on oleskelutilana varjoisa ja sulkeutuu lähes kokonaan läntisten kaupunginosien suuntaan. Ramppiyhteys rakennusmassojen alta Turuntielle ja Vanhalle hautausmaalle päin jää toissijaiseen asemaan. Aukiotilaa hallitsee kauppakeskuksen sisäänkäynti, mutta myös porrasyhteys kauppakeskuksen päätasolle on vaatimaton puikahdus. Tekijä onkin esittänyt keskeiseksi julkiseksi ulkotilaksi

korttelin keskelle moottoritien päälle sijoitettava puistotoria, joka kytkee mielenkiintoisella tavalla uudisalueen kauppakeskuksen tasossa Suomen kasarmin kortteliin ja muodostaa kauniisti korttelin keskeispihan. Ratkaisu on kuitenkin keinotekoinen ja on vaatinut Eureninkadun linjauksen siirtoa ja kadun painamista kuiluun kannen alle. Tori kytkeytyy keskustaan ainoastaan kauppakeskuksen sisäisten reittien kautta ja vaatii toimiakseen lännen suuntaan kasarmikorttelin avautumisen julkiseen käyttöön.

Toteutettavuuden kannalta suuren ongelman muodostavat rakenteellisesti vaativat ratkaisut ja erityisesti kokonaisuuden toiminnallinen ”kappalemaisuus”. Suurkorttelia on hyvin vaikea jakaa toiminnallisesti ja taloudellisesti luonteviin toteutusyksiköihin, jotka täydentäisivät vaihe vaiheelta onnistuneesti kaupunkirakennetta. Eri toiminnot – asuminen, toimistotilat ja kauppakeskus ovat rakenteellisesti sidoksissa toisiinsa eikä niiden itsenäinen toteuttaminen ole mahdollista. Vaiheittaisuus tekijän esittämässä muodossa on teoreettinen ja mm. ensimmäisen vaiheen asuntojen myytävyyks heikko ennen moottoritien kattamista.

Huolto- ja paikoitusliikenteen kannalta ehdotettu ratkaisu on selkeä ja Kaivokadun tasoerojen hyödyntäminen paikoituskerrosten sisäänajossa luontevaa. Erillinen kapea ja pieni paikoitushalli moottoritien länsipuolella on tehoton ja kallis ratkaisu.

6.2 EHDOTUS NO 2. ”ANDANTE FESTIVO”

Tekijä on ainoana kilpailussa pohtinut vakavasti mahdollisuutta olla kattamatta moottoritietä. Ajatus moottoritien ”viherkanjonista” on suorastaan runollinen tulkinta moottoritien melumuureista. Onnistunut toteutus välttäisi pimeän tunnelin ja toisi moottoritieellä liikkuvien miljööseen kaivatun elämyksen. Lisäksi se jättäisi Hämeenlinnasta positiivisen mielikuvan ohi ajavien mieliin vaikei itse kaupunki näyttäytyisi autoilijoille. Moottoritien kattamatta jättäminen on taloudellisesti edullinen ratkaisu, vaikka tien häiriöiden eliminointi ja miljööön maisemointi syövät kustannusetua.

Ehdotus kuitenkin osoittaa myös kattamatta jättämisen ongelmat. Moottoritien molemmille puolille jää suhteellisen kapeat kaistaleet, joiden hyväksikäyttö on rajoitettua. Erityisesti ehdotuksessa esitetty Eureninkadun ja moottoritien välisen kannaksen käyttö asumiseen on arveluttava – tuskin edes mahdollinen moottoritien aiheuttamien haittojen vuoksi. Esitetty rivitalotyyppinen asuminen on luonteeltaan yksityistä eikä sovellu paikkaan. Matala talorivistö ei ole myöskään riittävän vahva rajaus suhteessa moottoritien ”voimaviivaan”. Moottoritien avoin kuilu jakaa edelleenkin kaupungin kahtia ja sillat toimivat nykyiseen tapaan lähes ainoana yhteyksinä puoliskojojen välillä. Tekijä on ehdottanut lisäksi kevyitä siltayhteyksiä varsinaisten siltojen lisäksi, mutta ne toimivat vain kauppakeskuksen kautta. Johtuen ehkä em. ongelmista ehdotuksessa on perusidean vastaisesti ehdotettu tien kattamista lopputilanteessa. Tämä vie hie- man uskottavuutta ehdotukselta.

Kilpailualue liittyy ehdotuksessa kauniisti keskustan rakenteeseen: Kaivokatu on katkaistu kokonaan liikenteeltä. Ratkaisu sallii laajan kevyen liikenteen vyöhykkeen muodostumisen Raatihuoneenkadun jatkeeksi, mutta on ajoneuvoliikenteen kannalta ongelmallinen. Kävelykatu avautuu Kaivokadun jälkeen väljäksi aukioksi, joka liittyy luon-

tevasti kauppakeskukseen ja muodostaa Turuntien pohjoispuolelle esitetyn vastaparin kanssa vaikuttavan tilasarjan yhdessä Pikkutorin kanssa. Moottoritien päälle molemmiin puolin Turuntietä sijoitetut massiiviset toimistorakennukset sitä vastoin estävät tehokkaasti keskustan avautumisen läntisten kaupunginosien suuntaan. Korkeat rakennukset ovat myös laajemmassa kaupunkikuvassa vaikeasti perusteltavia. Useimmista ehdotuksista poiketen on Palokunnankadun päätteen merkitys huomioitu kauppakeskuksen galleriamaisella sisäänkäynnillä.

Kaivokadun miljöötä on kehitetty onnistuneesti asutokatumaiseksi sijoittamalla kadun varteen pistetalojen rivistö. Asuinrakennukset jäsentävät kauppakeskuksen suurta massaa keskustan suuntaan ja liittävät uudisalueen ruutukorttelirakenteeseen. Asuntojen suuntaus on paikoin ongelmallista ja talojen väliin esitetyt sisääntulopihat ovat kuilumaisia ja varjoisia. Asuntojen avautuminen kauppakeskuksen katolle vaatii kattomaailman laadukasta käsittelyä.

Kaksikerroksinen kauppakeskus on rakenteeltaan selkeä ja muunneltava, mutta siitä puuttuu hallitseva keskeistila. Palokunnankadun jatkeeksi kehiteltyä galleriamaista tilaa ei ole plaanitasolla kehitelty eteenpäin. Aihe on jäänyt lähinnä kaupunkikuvalliseksi eleeksi. Sisäpihat luovat identiteettiä ja auttavat orientoitumisessa ja tilojen jäsentymisessä, mutta tekevät erityisesti toisen kerroksen pirstaleiseksi ja heikentävät muunneltavuutta.

Paikoitustilat on sijoitettu onnistuneesti kokonaisuudessaan moottoritien itäpuolelle kahteen selkeään kerrokseen, joihin ajoyhteys on otettu Kaivokadulta hyödyntäen kadun korkeusasemia. Esitetty huoltoliikenteen järjestäminen moottoritien rinnakkaisväylän varteen ei ole moottoritien liittymäjärjestelyjen vuoksi mahdollista ja huoltoliikenne tulisi johtaa Kaivokadun kautta. Huollon siirtäminen Kaivokadun varteen söisi jossakin määrin paikoitushallin alaa ja vähentäisi autopaikkoja.

6.3 EHDOTUS NO 3. "TORIT"

Ehdotuksen tekijän päämääränä on selostuksen mukaan ollut kaupunkitilan eheyttäminen, yhdistäminen ja uusien "erihenkisten" kaupunkitilojen luominen. Pyrkimyksessä on onnistuttu hyvin. Uusi alue muodostaa kiinteään jatkeen olemassa olevalle ruutukaavakeskustalle ja rakenne muuntuu vaiheittain mittakaavaltaan suuremmaksi ja vapautuen suoraviivaisesta kortteliverkosta kauppakeskuksen polveileviksi massoiksi ja aukoiden ja kujanteiden muodostamaksi rikkaaksi kaupunkitilasarjaksi. Asuinkorttelit on sijoitettu itsenäisenä ruutukaavakortteleita jatkavana vyöhykkeenä Kaivokadun varteen ja Raatihuoneen kävelykatuakselia ja Palokunnankatua on jatkettu Kaivokadun yli uudelle alueelle. Kaivokatu saa mittakaavaltaan miellyttävän asutokatumaisen ilmeen ja asunnot liittyvät esteettömästi keskustan kaupunkirakenteeseen. Moottoritien päälle sijoitetun kauppakeskuksen rakennusmassaa on jäsennetty pienipiirteiseksi ja sekä keskustan että kasarmikorttelin rakenteeseen istuvaksi.

Ehdotuksen kaupunkirakenteellinen idea perustuu kahden painoarvoltaan lähes identtisen aukion muodostaman kaupunkitilallisen vuoropuhelun varaan. Raatitoriksi nimetty alueen pääaukio päättää kävelykatuakselin ja avautuu samalla puoliavoimena

toritilana läntisten kaupunginosien suuntaan. Raatitori nivoo kauniisti Vanhan hautausmaan puiston ja keskustan kävelykadun yhtenäiseksi rikkaasti artikuloituksi tilasarjaksi, jonka Eureninkadun ja Turuntien risteuksen laaja liikennealue kuitenkin ikävästi katkaisee. Paasikiventien ja Kaivokadun kulmaan sijoitettu Paasitori muodostaa vastaparin Raatitorille ja laajentaa kävelykatuvyöhykettä olemassa olevien suurten liikeraennusten suuntaan, mutta jää esitetyssä muodossa hieman eristyksiin katujen risteykseen. Toimiakseen se vaatisi kevyen liikenteen yhteyksien vahvistamista keskustan ja lännen suuntaan sekä Paasikiventien eteläpuolelle. Tori avautuu miellyttävästi etelän suuntaan, mutta jää alttiiksi Paasikiventien liikenteen haitoille. Kaupunkitilallisen hierarkian kannalta olisi eduksi lisätä Raatitorin painoarvoa Paasitorin kustannuksella.

Kauppakeskus on toiminnallisesti ja liikennevirroiltaan nivottu kahden aukion rakenteeseen oivaltavalla tavalla. Kauppakeskuksen päätaso gallerioineen liittyy kiinteästi Raatitoriin ja toimii sen tilallisena jatkeena. Lähes kokonaan yhdessä tasossa sijaitseva kauppakeskus on toiminnallisesti onnistunut ja selkeä, joskin gallerian Paasikiventien puoleinen sisäänkäynti on liian hallitseva. Päivittäistavarakaupan sijoitus alempaan kerrokseen paikoitushallin tasoon ja kauppakeskuksen Paasitorin sisäänkäynnin yhteyteen on toiminnallisesti esimerkillinen ratkaisu ja kytkee osaltaan kauppakeskusta monipuolisesti ja luontevasti kaupunkirakenteeseen. Kauppakeskuksen galleria ja Raati- ja Paasitoreja yhdistävä raitti syövät rinnakkaisina liikennereitteinä voimaa toisiltaan. Toimistojen sijoittaminen kehänä kauppakeskuksen kattokerrokseen on rakennuksen massoittelun ja arkkitehtuurin kannalta ymmärrettävä ratkaisu, mutta suunnitelman toteutuskelpoisuutta rasittava virhe.

Asuinrakennusten määrä ehdotuksessa on ilmoitettua vähäisempi. Asuinkorttelit ovat kaupunkimaisen tiiviitä, mutta tarjoavat asunnoille riittävän suojan ja yksityisyyden. Asuntoratkaisut ovat yleispäteviä ja myytävyydeltään hyviä. Jalustan liiketiloja on liikaa ja ne tulisi keskittää torien laidoille. Asuinrakennusten rakentaminen paikoituskannen päälle on rakenteellisesti ongelmallista sekä vaatii pihojen huolellista suunnittelua ja toteutusta. Jalustan muodostavan paikoitushallin seinän käsittely on Kaivokadun miljöönnä kannalta haasteellinen tehtävä.

Ehdotuksessa esitetty vaihteellisuus on hieman teoreettinen, mutta suunnitelma on toteutettavissa kauppakeskuksen osalta yhtenä kokonaisuutena ja asuntojen osalta vaihteittain. Turuntien pohjoispuolelle esitetyt asuinkorttelit eivät saa riittävästi suojaa moottoritien suunnasta eikä esitetty rakenne vaikuta muutenkaan kovin harkitulta.

Huoltoliikenne ja paikoitus on luontevasti johdettu Kaivokadulta hyödyntäen kadun korkeusasemia. Päivittäistavarakaupan sijoituksesta johtuen autopaikkojen määrä toisella paikoituskannella on suhteellisen pieni. Vajausta on ehdotettu korvattavaksi kaksokerroksisella paikoitushallilla Eureninkadun alla, mikä on kallis ja vaikea ratkaisu. Huoltosisäänkäynti Palokunnankadun päätteenä on tyyliä ja vaatii kehittämistä.

6.4 EHDOTUS NO 4. "LIMITYS"

Tekijä on perehtynyt Hämeenlinnan kaupunkirakenteeseen ja historiaan monipuolisesti ja analysoinut kaupunkirakenteen kehitystä ja tulevia suuntaviivoja. Itse ehdotus

ei kuitenkaan tue kilpailutehtävän keskeisiä tavoitteita uuden alueen liittymisestä keskustan kaupunkirakenteeseen tai keskustan ja läntisten kaupunginosien tiiviimmästä liittämisestä toisiinsa. Tekijä on luonut uudisalueelle itsenäisen, voimakkaasti pohjois-etelä –suuntaa korostavan kaupunkitilallisen rakenteen, joka jää kuitenkin irralliseksi sekä keskustan että läntisten kaupunginosien rakenteesta. Kaivokadun varteen sijoitettu yhtenäinen ja voimakas kauppakeskusmassa pikemminkin rajaa ja sulkee keskustan suuntaa kuin jatkaa sen rakennetta uudelle alueelle. Laajemmassa kaupunkimaisemassa uudesta alueesta muodostuisi selkeästi erottuva itsenäinen kokonaisuus, mutta ehdotetun mukaisena se olisi varsin suurimittakaavainen ja massiivinen.

Keskeiseksi lähtökohdaksi selostuksessa on mainittu kävelykadun jatkaminen ja liittäminen läntisten kaupunginosien verkostoon. Tältä pohjalta esitetty ratkaisu tuntuu yllättävältä ja ristiriitaiselta. Kävelykadun jatke läpi kauppakeskuksen, kapeahkon galleriamaisen tilan kautta, on heikko huolimatta korkean katoksen avulla tehdystä korostuksesta. Syntyy pikemminkin mielikuva kauppakeskuksen sisäänkäynnistä kuin katutilan jatkumisesta – kävelykadun ja Tullintorin välinen yhteys ei hahmotu. Mikäli yhteys on ajateltu sisätilana, kuten kuvista saa käsityksen, yhteys konkreettisesti katkeaa iltaja yöaikaan. Uudelle alueelle esitetty pohjois-etelä –suuntainen raitti on kilpailun tavoitteisiin nähden vaikeasti motivoitavissa. Se ei vahvista länsi-itä –suuntaisten kulkureittien verkkoa vaan muodostaa etupäässä uuden alueen sisäistä selkärangan. Alueen keskeinen aukiotila, Tullintori, kytkeytyy tiiviisti tähän raittiin, mutta sulkeutuu liian kapeaksi sekä keskustan että läntisten kaupunginosien suuntaan eikä toimi yhdistävänä kaupunkitilallisena saranana. Torin länsilaitaan esitetty toimistorakennus on liian korkea.

Kauppakeskuksen rakenne pitkäikäisyytensä gallerioineen on selkeä ja orientoiva. Sinänsä hyvät tavoitteet sijoittaa pysäköintiä liiketilojen kanssa samaan tasoon ja ulottaa liiketiloja alas Kaivokadun tasolle ovat johtaneet liiketilojen sijoittumiseen useaan eri kerrokseen, mikä ei kauppakeskuksen liiketoimintojen kannalta ole toivottava ratkaisu. Kauppakeskuksen kapea rakennusmassa, jonka galleriakäytävä pitkäikäisyyssuunnassa halkaisee, tuottaa epäedullisen kapeita liiketilan muotoja. Esitetty yhteys Kaivokadun yli Tavastilan kiinteistöön on varteen otettava ratkaisu.

Asuntojen sijoittaminen moottoritien päälle kannelle on pitkien jänneväliden vuoksi rakenteellisesti vaativa ja kustannuksia lisäävä ratkaisu. Ehdotuksessa esitetty pistemäisten asuinrakennusten ryhmä jäsentää pitkää kansirakennetta ja talojen väliin rajautuvat pihat ovat intiimejä ja suojaisia. Pihojen rakentaminen kannen päälle vaatii huolellista suunnittelua ja toteutusta. Eureninkadun puoleiset rakennukset muodostavat ryhdikkään rintaman, mutta ovat massiivisia ja niiden suhde kasarmialueeseen epävarma. Lukionkadun ja Turuntien väliselle alueelle on ehdotuksessa mielenkiintoisella tavalla tutkittu matalan ja tiiviin rakentamisen mahdollisuuksia.

Turuntien varteen ehdotetut julkiset rakennukset toisivat tervetullutta lisää uuden alueen palveluihin, joita kaupalliset palvelut dominoivat, mutta niiden toteutusmahdollisuuksia ei voi pitää realistisina.

Liikenneratkaisuiltaan ehdotus on huolella tutkittu ja selkeä. Liikenne paikoitustiloihin ja huoltoon on johdettu Palokunnankadun päästä. Paikoitusjärjestelyt kauppakeskuk-

sen paikoituksen osalta ovat rationaalit, mutta asuntokorttelin paikoitus asuinrakennusten ja moottoritien välissä on rakenteellisesti vaativa ja kallis ratkaisu.

Ehdotuksessa ei ole pohdittu vaihteellisuutta. Yhtenäisen rakenteensa vuoksi Turuntien ja Paasikiventien välinen alue on vaikeasti jaettavissa luonteviin toteutusyksiköihin.

6.5 EHDOTUS NO 5. "SUURET AVAJAISET KÄVELYKADULLA"

Ehdotuksen kaupunkirakenteellinen ote on hyvin varma ja keskustan kaupunkirakenteellisia ominaispiirteitä määrätietoisesti hyödyntävä. Tekijä on ottanut suveen haltuunsa Pikkutorin miljöön ja jatkanut symmetristä keskustan sisääntuloakselia ja päättänyt tilasarjan komeasti laajaan Turuntien molemmin puolin aukeavaan Kuivasillantoriin. Torialue paviljonkimaisine liikerakennuksineen on mittakaavaltaan miellyttävä ja muodostaa laajan kävelyalueen, joka on kuitenkin esitetty hieman kaunistellen myös Turuntien liikenneväylän päälle. Raatihuoneenkadun kävelykatuakselia on jatkettu Kaivokadun yli ja se päättyy luontevasti Kuivasillantoriin, joka toimii läntisten kaupunginosien kulkureittejä kokoavana ja kaupunginosa yhdistävänä porttina. Kävelykadun jatke on viritetty aktiiviseksi hengeltään kauppakujamaiseksi tilaksi, jonka varteen on sijoitettu kauppakeskuksen sisäänkäynnit. Kujanne on sekä keskustan että lännen suunnasta kutsuva ja kävelykadun miljöötä rikastava.

Ehdotuksessa esitetty uudisalueen mittakaava on laidoiltaan sovitettu onnistuneesti ympäröivään kaupunkikuvaan, mutta huolimatta oivaltavasta viittauksesta Hämeen linnan massoitteperiaatteisiin ei kauppakeskusta reunustavien keskivyöhykkeen asuinrakennusten huomattava korkeus tunnu perustellulta. Pistetalomaisten asuin- ja toimistorakennusten hakkaava tasarytmi ja keskivyöhykkeen asuintornien korkeus yhdessä esitetyn julkisivugrafiikan kanssa antaa ehdotuksen hahmottamalle miljöölle hieman mekanistisen ja kovan leiman. Erityisesti saman rytmikan toisto myös laajenusvaiheissa tekee kaupunkikuvasta jollakin tapaa yksitotisen ja vivahteettoman. Alueen etelässä päättävä toimistorakennusten rivi voisi olla sekä toiminnallisesti että kaupunkikuvallisesti onnistuneempi yhtenäisenä rakennusmassana.

Kaivokadun varteen sijoitettu kauppakeskus on suuresta volyyymistaan huolimatta kyetty jäsentämään hyvin ympäröivään kaupunkirakenteeseen istuvaksi. Tekijä on huomionnut Palokunnankadun päätteiden aseman kaupunkirakenteessa ja sijoittanut kauppakeskuksen toisen sisäänkäynnin kadun päätteeksi. Liiketilat Kaivokadun tasossa aktivoivat katutilaa ja jäsentävät katutason julkisivua, mutta ne jäävät syrjään sekä kävelykadun että kauppakeskuksen liikennereiteistä. Kauppakeskus liittyy onnistuneesti keskustan rakenteeseen ja on gallerioineen selkeä ja hyvin orientoiva, mutta liiketilojen jakautuminen useaan kerrokseen on myynnin kannalta jossakin määrin ongelmallinen. Kävelykadun jatkeen kattaminen ja sulkeminen sisätilaksi kauppakeskuksen ja toria reunustavan liikerakennuksen välissä kylminä vuodenaikoina on mielenkiintoinen ehdotus, mutta ongelmana on, että se katkaisee keskeisen kevyen liikenteen julkisen reitin. Toimistotilat osana kauppakeskuksen toista kerrosta eivät ole onnistunut ratkaisu.

Asuinkortteli on ratkaistu mielenkiintoisella ja muista ehdotuksista poikkeavalla tavalla moottoritien molemmin puolin siten, että varsinainen tien kattava kansi muodostaa pitkänomaisen pohjois-etelä –suuntaisen korttelipuiston, jota asuinrakennukset reunustavat. Ratkaisu on rakenteellisesti perusteltu ja asunnoille muodostuu laaja julki-sesta kaupunkitilasta erotettu ja liikennemelulta suojattu piha ja väljät näkymät. Kaikki asunnot on voitu suunnata hyviin ilmansuuntiin. Pihan laadukas puistomainen toteutus vaatii kansiratkaisua, joka mahdollistaa riittävän suurien puiden istuttamisen kannelle.

Moottoritien liittymärampin keskelle ehdotettu maamerkkimäinen julkinen rakennus voisi muodostua positiiviseksi symboliksi kaupungille etelän suunnasta tultaessa, mutta lienee nykyisellään epärealistinen. Moottoritien päälle ja tunneliin hahmoteltu valaistusinstallaatio on hieno elementti tiemiljööseen.

Paikoitus on järjestetty kahteen tasoon kauppakeskuksen alle, mikä on selkeä ja toimiva ratkaisu, mutta liikenteen johtaminen Kaivokadun keskelle sijoitetun rampin kautta paikoitustiloihin ei ole onnistunut ratkaisu. Suora yhteys kadulta hyödyntäen luonnollisia korkeuseroja tuottaa paremman tuloksen. Huoltoyhteys kauppakeskuksen moottoritien liittymärampin ja rinnakkaiskadun kautta ei ole mahdollinen ratkaisu. Huolto tulisi yhdistää Kaivokadulta paikoitushallin liikennereitteihin, mikä johtanee autopaikkojen vähenemiseen. Moottoritien länsipuolelle asuinrakennusten alle esitety kapea ja pitkä paikoitushalli on tehoton ja kallis.

7. KILPAILUN TULOS JA SUOSITUS JATKOTOIMENPITEIKSI

7.1 Kilpailun tulos

Kilpailuehdotuksia vertailemalla palkintolautakunta valitsi yksimielisesti kilpailun voittajaksi ehdotuksen no 3 ”TORIT”, jossa uudisalue muodostaa kiinteän jatkkeen olemassa olevalle keskustalle, luo aukoiden ja kujanteiden muodostaman rikkaan kaupunkitilarajan sekä liittyy luontevasti kauppakeskuksen elimelliseksi osaksi kaupunkirakennetta.

Lisäksi palkintolautakunta päätti antaa kunniaininnan ehdotukselle no 5 ”Suuret avajaiset kävelykadulla” sen ansioista kokonaisuudessa ilmenevästä keskustan kaupunkirakenteellisia ominaispiirteitä määrätietoisesti ja oivaltavasti hyödyntävästä otteesta.

7.2 Suositus jatkotoimenpiteistä

Palkintolautakunta päätti yksimielisesti suosittaa, että kilpailun voittaneen arkkitehtitoimiston kanssa neuvotellaan toimeksiannosta, joka koostuu asemakaavoituksen pohjaksi laadittavasta yleissuunnitelmasta, rakennusten luonnossuunnitelmista sekä asemakaavan liitteeksi tehtävistä yleissuunnitteluohjeista.

7.3 Arvostelupöytäkirjan vahvistaminen

Hämeenlinnassa 4.5.2005



Tapani Hellstén
Kaupunginjohtaja
Hämeenlinnan kaupunki

Palkintolautakunnan puheenjohtaja



Juha Isosuo
Apulaiskaupunginjohtaja
Hämeenlinnan kaupunki



Jouko Kettunen
Toimialajohtaja
Hämeenlinnan kaupunki



Päivi Saloranta
Asemakaava-arkkitehti
Hämeenlinnan kaupunki



Kaija Ojanen
Kaupunginarkkitehti
Hämeenlinnan kaupunki



Jaakko Välimaa
Yleiskaavapäällikkö
Hämeenlinnan kaupunki



Erkki Niemistö
Kaupunginhallituksen puheenjohtaja
Hämeenlinnan kaupunki



Ruut Kallioinen
Kaupunginhallituksen jäsen
Hämeenlinnan kaupunki



Eero Ylä-Soininmäki
Toimitusjohtaja
Pohjantähti Keskinäinen Vakuutusyhtiö



Jorma Ahokas
Toimitusjohtaja
NCC Property Development Oy



Jarkko Mäenpää
Hankekehityspäällikkö
NCC Rakennus Oy



Hannu Huttunen
Arkkitehti SAFA



Markku Kaila
Arkkitehti
Hämeenlinnan kaupunki

Palkintolautakunnan sihteeri

Arvostelupöytäkirjan allekirjoittamisen jälkeen avattiin ehdotusten nimikuoret. Ehdotusten tekijöiksi ilmoittautuivat seuraavat ryhmät:

Voittanut ehdotus no 3 "TORIT":

Tekijä:

Arkkitehtityöhuone Artto Palo Rossi Tikka Oy, Helsinki

Aaro Artto arkkitehti SAFA
Teemu Palo arkkitehti SAFA
Hannu Tikka arkkitehti SAFA
Yrjö Rossi arkkitehti SAFA

Pääavustaja

Paula Holmström arkkitehti SAFA

Avustajat

Mika Saarikangas rakennusarkkitehti
Katja Rouvinen

Kunniamaininnan saanut ehdotus no 5 "Suuret avajaiset kävelykadulla":

Tekijät:

Arkkitehdit Mauri Korkka Kirsti Rantanen, Helsinki
Allies and Morrison Architects, London

Työryhmä:

Mauri Korkka, arkkitehti SAFA, Arkkitehdit Mauri Korkka Kirsti Rantanen
Kirsti Rantanen, arkkitehti SAFA, Arkkitehdit Mauri Korkka Kirsti Rantanen

Chris Bearman, BA DipArch RIBA, Allies and Morrison Architects
Ashley Monday, B. Arch., Allies and Morrison Architects

Avustajat:

Rob Park, B. Arts., Allies and Morrison Architects
Robert Yates, B. Arts., Allies and Morrison Architects
Vicky Barnes, Allies and Morrison Architects
Mandy Ng, Allies and Morrison Architects

Asiantuntijat:

Heimo Keskisaari, DI, liikenne, Ramboll Oy
Kyösti Pätynen, KTM, kaupan asiantuntija, Entrecon Oy

Muiden ehdotusten tekijät ovat:**Ehdotus no 1 "TAVAS":****Tekijä:**

Arkkitehtitoimisto Helin & Co
Pekka Helin, arkkitehti SAFA

Pääavustaja:

Ritva Mannersuo

Työryhmä:

Satu Jaatinen
Jenni Vuori
Tarja Hildén
Tommi Sassi
Jari Huhtaniemi
Petteri Lautso
Hanna Virusmäki

Erityisasiantuntijat:

Markku Hietala, Realprojekti Oy, kauppa
Kari Lautso, WSP LT- Konsultit Oy, liikenne
Raija Seppänen, MARS Maisemasuunnittelu, maisema
Jukka Ala-Ojala, WSP-Kortes, rakenteet

Ehdotus no 2 "Andante festivo":**Tekijä:**

Arkkitehtitoimisto Tuomo Siitonen Oy

Tuomo Siitonen, professori, arkkitehti (tekijänoikeuden haltija)
Päivi Holmström, arkkitehti
Mikko Lehto, arkkitehti
Mika Lundberg, arkkitehti
Teo Tammivuori, arkkitehti
Tommi Lehtonen, arkkitehti
Terhi Mäkinen, rak. arkkitehti
Kirsti Raitanen, rak. arkkitehti
Katariina Hakala, CAD- piirtäjä
Jukka Heino, CAD- piirtäjä

Asiantuntijat:

Timo Kärkinen, DI / WSP LT-Konsultit Oy, liikenne
Matti Mare, konsultti / TP-Group Finland Oy Keskustakehitys, kaupalliset palvelut
Ria Ruokonen, maisema-arkkitehti / Maisema-arkkitehdit Byman & Ruokonen Oy, maisemasuunnittelu
Matti Ollila, professori / Insinööritoimisto Matti Ollila & Co, rakenteet

Ehdotus no 4 "limitys":**Tekijät:****Arkkitehtitoimisto A-konsultit Oy**

Eric Adlercreutz
Staffan Lodenius
Hasse Hägerström

Avustajat:

Anders Adlercreutz
Riikka v. Martens
Päivi Vaehri
Raili Kerttula

Asiantuntijat:

Tuomas Santasalo, markkina- ja kaupunkitutkimus
Seppo Karppinen, Eisuunnittelijat Sito Oy, liikenne
Eero Pekkari, Insinööritoimisto Magnus Malmberg, rakenteet
Marja Mikkola, MA-arkkitehdit, maisemasuunnittelu



Hämeenlinnan kaupunki
Markku Kaila
PL 600
13111 Hämeenlinna

LAUSUNTO

1 (3)

25.4.2005

231/2003/04/3

Hämeenlinnan ydinkeskustan laajentaminen

Kutsukilpailun vaihtoehdot

Hämeenlinnan kaupunki on järjestänyt yhdessä Suomen Arkkitehtiliiton kanssa arkkitehtikilpailun, jonka tavoitteena on ollut löytää ratkaisu, miten ydinkeskustan maakäyttöä laajennetaan moottoritien vierialueelle ja tien päälle. Kutsukilpailuun on osallistunut viisi työryhmää. Kilpailun palkintolautakunta pyytää Tiehallinnolta lausuntoa työryhmien suunnitelmista.

Tiehallinnon Hämeen tiepiiri on antanut alustavat ohjeet moottoritien tunnelin mitoituksen suunnittelusta kesäkuussa 2004 laaditussa aiesopimusluonnoksessa. Sopimusluonnos on ollut Hämeenlinnan kaupungin käytössä. Kilpailuohjelmasta puuttuu maininta, että tunneliin tulee vapaan korkeuden 4,8 metrin lisäksi varata vapaata tilaa opasteille, valaistukselle ja tuuletuslaitteille vähintään 0,5 metriä. Tiehallinto edellyttää, että kaikki kilpailutyöt tarkistetaan tältä osin.

Tarkemman suunnittelun alue käsittää Paasikiventien ja Lukiokadun välisen osuuden. Kilpailutyöissä on esitetty myös myöhemmän vaiheen rakentamista tätä laajemmalle alueelle. Työissä on esitetty myöhempää rakentamista myös eritasoliittymän eteläisen rampin silmukkaan ja pohjoisten ramppien ja moottoritien väliselle alueelle. Tiehallinto katsoo, että ramppien sisään rakentaminen on ongelmallista liikenteelle ja vaikeuttaa eritasoliittymän hahmottamista. Tiehallinto ei hyväksy kilpailutyöissä 1 ja 5 myöhempään rakentamisvaiheeseen esitettyä rakentamista ramppien sisään.

Valtatie 3, jonka päälle maankäyttöä ollaan suunnittelemassa, on liikenteellisesti Suomen tärkeimpiä teitä. Hämeenlinnan kohdalla moottoritien nopeusrajoitus on tulevaisuudessakin 100 km/h. Tiehallinto toivoo, että tarkemmassa suunnittelussa kiinnitetään erityistä huomiota siihen, miltä rakennusmassat näyttävät moottoritieltä katsottuna. Tien optisen ohjauksen tunnelia lähestyttäessä tulee olla selkeä ja kertoa autoilijalle, että tie jatkuu turvallisesti tunnelissa. Rakennusmassojen

HÄMEENLINNAN KAUPUNGINHALLITUS	Dno	Ryhmä
	27 4 200 5	991/02
	Kn	200
	Kv	200

LAUSUNTO

2 (3)

25.4.2005

231/2003/04/3

suunnittelussa on erityisesti vältettävä liikennettä häiritsevää valaistusta.

Kilpailutyössä 1 "Tavas" hankkeen ensimmäisessä vaiheessa toteutetaan moottoritien itäpuoleinen rakentaminen ja toisessa vaiheessa moottoritien päälle rakentaminen. Toisen vaiheen rakennusmassat on sijoitettu siten, että kansirakenteen kustannukset pysyvät kohtuullisina. Jos ensimmäisestä rakennusvaiheesta toiseen vaiheeseen on pitkä aika, tulee aikaisemmin rakennettu asuinalue melusuojata väliaikaisesti siihen asti kunnes moottoritien kattaminen toimii melusuojauksena. Kolmannessa vaiheessa rakentaminen jatkuu pohjoiseen ja eteläiseen osaan. Eteläiseen moottoritien ramppisilmukkaan on suunniteltu vapaa-aikakeskus. Tiehallinto ei hyväksy rakentamista ramppisilmukkaan.

Kilpailutyössä 2 "Andante festivo" on ensimmäisessä vaiheessa moottoritielle jätetty avoin kuilu rakennusmassojen väliin. Ratkaisu mahdollistaa täydennysrakentamisen siten, että moottoritie katetaan ja osittain kannelle rakennetaan toimisto- ja asuinrakennuksia.

Ensimmäisessä vaiheessa moottoritien tukimuurit on suunniteltu vihermeluusteiksi. Tarkemmassa suunnittelussa tulee tarkistaa, että melusuojaus on asuinrakentamiselle riittävä.

Kilpailutyössä on esitetty, että alueen paikoitustilat voitaisiin kytkeä moottoritiehen. Tiehallinto ei hyväksy moottoritielle uusia liittymiä. Myöskään rampeille ei sallita liittymiä.

Kilpailutyössä 3 "Torit" pääosa rakennusmassoista on moottoritiekannen ulkopuolella. Moottoritien päälle sijoittuvien rakennuskerrosten läpi on suunniteltu valoaukot, jotka ulottuvat moottoritielle asti. Tiehallinto edellyttää, että valoaukkojen vaikutus moottoritien valaistukseen selvitetään tarkasti jatkosuunnittelussa.

Kilpailutyössä 4 "Limitys" Paasikiventien eritasoliittymän ramppien linjausta on hieman muutettu. Moottoritien kannelle on esitetty neljä- ja kuusikerroksista asuntorakentamista. Alueen sisään- ja ulosajon sijoittaminen Paasikiventielle sekä suojatien rakentaminen Paasikiventien yli aiheuttavat huomattavia vaikeuksia Paasikiventien ja moottoritien ramppien liittymien liikenteelle. Tiehallinto ei hyväksy ramppisilmukkaa nuorison kokoontumispaikaksi.

Kilpailutyössä 5 "Suuret avajaiset kävelykadulla" moottoritie on katettu asuinpihakannella. Kannelta on rakennettu valoviiltoja moottoritietunneliin. Tiehallinto edellyttää kaikkien moottoritielle ulottuvien valoaukkojen olevan katettuja. Avoimia reikiä tunneliin ei sallita. Aukkojen vaikutus moottoritien valaistukseen tulee selvittää. Tiehallinto ei hyväksy kilpai-

LAUSUNTO

3 (3)

25.4.2005

231/2003/04/3

lutyössä esitettyä toisen vaiheen rakentamista moottoritien ramppien sisään.

Tiehallinnon Hämeen tiepiiri ei ota kantaa vaihtoehtojen muuhun sisältöön eikä töiden paremmuusjärjestykseen. Tiehallinto hyväksyy periaateratkaisut jatkosuunnittelun pohjaksi edellä mainituin huomautuksin.

Suunnittelupäällikkö



Tenho Aarnikko

Insinööri



Anneli Harju

TIEDOKSI

Mauri Pukkila
Tenho Aarnikko
Anneli Harju
Arkisto

Harju Anneli

Hämeenlinnan ydinkeskustan laajentaminen; ilmoittautumiskutsukilpailu

Muistio ehdotusten arvioinnista

Yli-intendentti Mikko Härö, Museovirasto, 29.4.2005

Yleistä

Kilpailualueen kaupunkikuva ja rakennuskanta moottoritien eri puolilla poikkeaa toisistaan luonteeltaan ja mittakaavaltaan. Ruutukaava-alueen reuna Kaivokadun varressa on rakentunut korkein asuinkerrostaloin, joiden rintamamassa Pikkutori muodostaa selvän kevennyksen. Länsipuolella puistomainen kasarmialue, puistoksi muuttunut Vanha hautausmaa ja sen pohjoispuolella olevat Alasen kaupungin puutalokorttelit ovat väljää, vihreää ja matalaa puu- ja pikkukaupunkiympäristöä.

Yksi ehdotusten arvioinnin keskeisistä kysymyksistä onkin ollut, miten luontevasti ehdotukset suhtautuvat näihin puoliskoihin, sopeuttavat eri mittakaavoja toisiinsa ja miten aktiivisesti yhdistävät kaupungin puoliskoja toisiinsa. Kilpailuun tai ehdotuksiin ei kuitenkaan liity suoranaisia, yksittäisiä tai konkreettisia rakennetun ympäristön suojelukysymyksiä.

Tarve ruutukaavarakenteen jatkaminen ja huomioiminen on ymmärrettävä varsin yleispiirteisesti ja ehkä luovastikin; korttelirakenteen, katulinjojen ja kaupunkitilojen luontevina jatkumoina ja vahvistamisina mutta miksei myös olevaa rakennetta kehittävinä ja muuttavina ratkaisuin.

Ehdotusten arkkitehtuuri variaatioineen on selvästi tästä ajasta ja tunnistettavissa myös muualta Suomesta. Erityisesti tähän alueeseen tai Hämeenlinnan rakennuskantaan liittyviä vahvoja elementtejä tai viitteitä ei ole juuri ehdotettu. Tiilen käyttöä on parissa ehdotuksessa pidetty tällaisena mahdollisuutena; hyvä niin, mutta muitakin, kuten vanhaan puukaupunkiin tai kaupungin viherrakenteeseen liittyviä elementtejä ja mahdollisuuksiakin olisi tarjolla.

Tuntuu kuitenkin siltä, että suoria historiallisia yhtymäkohtia tärkeämpää on arkkitehtuurin yleinen laatu ja luonne, mahdollisuudet omaan vahvaan identiteettiin tai tunnistettavuuteen, jota ehdotukset järjestään ilmoittavat myös tavoittelevansa. Myös mahdollisuudet maamerkinomaisiin ratkaisuihin moottoritietä kaupunkiin tultaessa ovat tärkeitä. Tässä eteläinen suunta tuntuu mm. kauppakeskuksesta ja pitemmistä näkymäsuunnista johtuen korostuvan - vaikka tulo myös pohjoisesta on samalla tavoin tärkeä. Maamerkin ei sinänsä tarvitse merkitä suurikokoista rakentamista vaan ylipäänsä riittävän vahvaa, olkoonkin samalla sopivan sopeuttavaa karaktääriä.

Suomen kasarmien yhdistäminen uudisrakentamiseen ei tuntuisi onnistuvan kovin kontrastisten ja/tai raskaiden, mittakaavallisia eroja tai laajoja muurimaisia pintoja ehdottavien ratkaisujen kautta. Tämä ja laajemminkin Eureninkadun varren rakennusten käsittely jakaa selvästi ehdotuksia enemmän ja vähemmän onnistuneisiin.

Toisena kriittisenä kysymyksenä näyttäytyy Pikkutorin, torista Y-risteykseksi muuttuneen ympäristön ja kokonaisuuden toiminnallinen ja kaupunkikuvaallinen vahvistaminen ja

		KUNNALLINEN HALLITUS	
SAAP	29, 4 200 5	UNO	991/02
Kh	/ 200	§	
Kv	/ 200	§	

korostaminen. Pikkutorin huomioivat, aksiaaliset ja uusiakin porttiaihteita hakevat ratkaisut tuntuvat muita vaihtoehtoja paremmilta.

Museoviraston näkökulmasta ”Suuret avajaiset kävelykadulla”, sen jälkeen ehdotus ”Andante festivo” ovat luontevimpia ja onnistuneimpia ratkaisumalleja. Seuraavassa joitakin näkökohtia kustakin ehdotuksesta.

(1)

Tavas

Ehdotus tuo korttelirakenteen, rakennusten sijoittelun ja rakennusten keskinäisten suhteiden osalta selvästi uudenlaisen, omaleimaisen elementin kaupungin eri osien väliin. Ehdotus on tinkimätön, tehokas ja omilla ehdoillaan vaikuttava mutta myös kovin raskas ja raju.

Suomen kasarmien eteen ehdotettu Puistotori yhdistyy sympaattisesti uusien kortteleiden muihin sisäisiin jalankulku- ja ulkotiloihin. Kantena rakennettavasta aukiosta huolimatta rakentamisen mittakaavallinen kontrasti kasarmialueeseen on erittäin suuri. Havainnekuvan massiivinen, muurimainen rintama tuntuu kovin raskaalta ja kaupunkikuvallisesti huonolta ratkaisulta.

Pikkutori jää ehkä toisarvoiseen asemaan ohikulkutilaksi.

(2)

Andante festivo

Ehdotuksen kokonaisuus on varsin onnistunut. Liittyminen olevaan korttelirakenteeseen on pääosin luonteva, ja rakentamisen mittakaava alueen eri osissa ottaa jo olevan ympäristön aktiivisesti huomioon. Ehdotus ottaa mittakaavallisesti hyvin huomioon Eureninkadun korttelit, korkeudet nousevat asteittain lännestä itään, Kaivokadun suuntaan.

Pikkutorin jatke ja alueen aksiaalinen jäsentyminen länteen on kaupunkikuvallisesti ja –rakenteellisesti hyvä ratkaisu, joka osaltaan vahvistaa jo olevan kokonaisuudenkin (Pikkutori) merkitystä.

Kaivokadun varren asuinkerrostalot on katulinjan pohjoisella ja eteläisellä puoliskolla ratkaistu hieman toisistaan poikkeavasti, mikä tuo variaatioita kortteleiden välille. Eureninkadun varressa, hieman vinoon linjaan sijoittuvat kolmikerroksiset asuintalot hakevat pikkukaupunkimaisempaa ilmettä; mittakaavaltaan sinänsä onnistunut, tiukan (ehkä turhankin tiukan) nauhamainen ratkaisu on toimivan tuntuinen selvästi kontrastisesta arkkitehtuuristaan huolimatta.

(3)

Torit

Ehdotus jatkaa luontevan oloisesti ruutukaava-alueen rakennetta ja korttelistoa sekä keskustan yhteyksiä. Liittyminen kasarmialueeseen jää kuitenkin problemaattiseksi ja jollakin tavoin epähavainnolliseksi. Mittakaavallisesti ratkaisu välittää melko onnistuneesti



kaupungin eri osien välillä. Pohjoisosassa moottoritien jättäminen kattamatta jättää tilaa ja avaruutta hautausmaan puiston ja Alasen puutalokortteleiden suuntaan.

(4)

Limitys

Kokonaisuutena melko kova ja raskas ratkaisu. Ratkaisu toisi korttelirakenteiltaan ja arkkitehtuuriltaan uusia, itsenäisiä ja ehkä helposti irralliseksikin jääviä osia kaupunkirakenteeseen ja -ympäristöön. - Näin siitä huolimatta, että ehdotuksen tekstiosien perusteella vaikuttaa että myös ympäristön historiallisia ja rakenteellisia elementtejä on huolellisesti pohdittu ja analysoitu.

Asumiseen varatut alueet muodostavat leveänä pohjois-eteläsuuntaisen nauhan keskenään osin erilaisin kortteliratkaisuin, kauppakeskus tämän kokonaisuuden sivuun Kaivokadun varrella. Uusi Tullintori on hieman epäsymmetrisesti ja ehkä myös hieman jäsentymättömästi Turuntien akseli varrella. Uudisrakentamisen suhde ja liittyminen länteen, Eureninkadun varren rakentamiseen jää problemaattiseksi.

(5)

Suuret avajaiset kävelykadulla

Ehdotus jatkaa varsin luontevasti kaupungin kaavallista rakennetta. Kaivokadun ja Eureninkadun varret on onnistuneesti; kokonaisratkaisu sopeutetaan hyvin mittakaavaeroilla erilaisiin kaupunkiympäristöihin.

Lännessä nelikerroksisten, nauhamaisesti moottoritien kannelle sijoitettujen noppatalojen pistetalojen rintama on selvästi uusi ja melko kontrastinenkin elementti. Ratkaisuun jää kuitenkin tilaa ja väljyyttä, jota moottorien kannelle osoitettu, rakennukset Kaivokadun varren suuremmista ja suljetummista kortteleista erottava vihreä pihavyöhyke osaltaan keventää.

Kuivasillantori yhdessä hautausmaan/puiston kanssa luo laajan, avoimen tai matalasti rakennetun kaupunkitilan, joka taitavasti toteutettuna olisi selvästi myönteinen elementti ja vahvuus.

Kauppakeskuksen suuret mutta paviljonkimaiset pohjoiset rakennukset ovat eräänlainen porttiaihe Pikkutorin suuntaan; kompositio vaikuttaa onnistuneelta, edellyttäen kuitenkin että se myös johdonmukaisesti toteutetaan. Turuntien verran kaupunkitilojen sarja sitoo kaupungin eri osia luontevasti ja onnistuneesti yhteen klassisena aksiaaliaiheena.

HÄMEENLINNAN YDINKESKUSTAN LAAJENTAMINEN

Arkkitehtuurikilpailutöiden liikennetekninen arviointi

Yleistä

Kunnallistekninen insinööri-toimisto on pyynnöstä tutustunut kilpailuehdotuksiin. Jäljempänä ehdotuksista käytetään työnimiä. Liikennetekniseen arviointiin on osallistunut kaupungininsinööri Markku Vasama (RIL) ja liikenneinsinööri Hannu Sainio.

Liikennetekniset ratkaisut on arvioitu kokonaisuuksina ja verrattu niitä pääpiirteissään kilpailuohjelmassa annettuihin reunaehtoihin. Arvioinneissa on esitetty lähinnä ehdotusten liikenneteknisiä puutteita.

HÄMEENLINNAN KAUPUNGINHALLITUS			
			1(2)
SAAP	27,4	200	5
Kh	/	200	\$
Kv	/	200	\$

Dn:o	Ryhmä
991/	
102	

Arvioinnit:

Tavas:

Eureninkadulle on esitetty kolme tonttiliittymää. Kyseiselle katuosalle voidaan sallia vain yksi liittymä. Esitetty Turuntien ja Eureninkadun liittymä edellyttää parantamista ja Eureninkadun pituuskaltevuus on todennäköisesti liian suuri. Pysäköintipaikkoja on yhteensä 1350 tarkemman suunnittelun alueella. Kaivokadun puoleiset pysäköintitilat ovat kolmella tasolla, joissa on suorat rampit tasonvaihtoa varten. Ajo pysäköintitiloihin tapahtuu Kaivokadulta kahdesta eri kohtaa. Pysäköintipaikat ovat vinossa kulmassa ja ajoväylät ovat yksisuuntaisia. Kokonaisuutena pysäköintijärjestelyt eivät ole selkeät. Moottoritien liittymisrampin kaarresäde pohjoiseen on liian pieni.

Andante festivo:

Ratkaisussa Kaivokatu on esitetty katkaistavaksi ajoneuvoliikenteeltä ja lopputilanteessa Turuntien silta on esitetty vain joukkoliikenteelle. Tehtyjen selvitysten mukaan edellä mainitut ehdotukset eivät ole mahdollisia. Pysäköintipaikkoja on yhteensä 1300 paikoituslaitoksessa ja 50 kadunvarsilla tarkemman suunnittelun alueella. Asiakaspysäköinti kahdella eri tasolla, joista kummallekin on oma sisäänajo Kaivokadulta. Tällöin sisäisiä ajoramppeja ei tarvita. Pysäköintiratkaisu on erittäin selkeä. Ratkaisusta ei näe miten huoltotilaan ajetaan ja poistutaan, moottoritien rampin kautta sitä ei voi toteuttaa. "Vihermuurien" huolto väyliltä (mm. moottoritie) on hankalaa ja lopputilanteessa, kun tie toteutetaan, muurit on purettava.

Torit:

Katujen liikennejärjestelyt ovat kilpailuohjelman mukaiset. Sisäänajo pysäköinti- ja huoltotiloihin on ratkaistu hyvin Palokunnankadun kohdalta. Sen sijaan pysäköintitilat ovat hie-man sokkeloiset. Pysäköintipaikkoja on yhteensä 1310 tarkemman suunnittelun alueella. Kaivokadun puoleiset pysäköintitilat ovat kahdella tasolla, joissa on suorat rampit tasonvaihtoa varten. Moottoritien länsipuolelle Eureninkadun alle on esitetty myös pysäköintiä, johon on toimivat yhteydet suorilla rampeilla Eureninkadulta.

Limitys:

Katujen liikennejärjestelyt ovat pääosin kilpailuohjelman mukaiset. Paasikiventien sillalle on esitetty suojatie. Se on vaikea toteuttaa koska se on ohjattava liikennevaloilla, mikä vähentää välityskykyä ja vaikeuttaisi vihreiden aaltojen toteuttamista. Sisäänajo asiakaspysäköintitiloihin tapahtuu neljästä kohtaa (kaksi Kaivokadulle, yksi Lukiokadulle ja suun-

2(2)

taisliittymä Paasikiventielle). Suuntaisliittymä Paasikiventielle on lähellä Eureninkadun liittymää, sen välityskyky ruuhka-aikoina on huono. Pysäköintipaikkoja on yhteensä 1160 tarkemman suunnittelun alueella, jossa on 184 autopaikan alitus kilpailuohjemaan nähden. Pysäköinti on kolmella tasolla ja tasolta toiselle siirrytään suorilla rampeilla. Pysäköintipaikat ovat vinossa kulmassa ja ajoväylät ovat yksisuuntaisia aiheuttaen paljon kiertävää liikennettä.

Asukkaita palvelevaan pysäköintilaitokseen on kulku Eureninkadulta, johon liittymä on esitetty liian lähelle risteystä. Eureninkadun huoltoliittymä tuo asuntojen huoltoliikennettä ja lankulkutasolle.

Suuret avajaiset kävelykadulla:

Katujen liikennejärjestelyt ovat pääosin kilpailuohjelman mukaiset. Pysäköintipaikkoja on yhteensä 1160. Asiakaspysäköinti kahdella eri tasolla, joiden sisäänajot ovat Kaivokadulta. Pysäköintiratkaisu on selkeä. Asukkaita palvelevaan pysäköintilaitokseen on kulku Eureninkadulta, johon liittymä on esitetty liian lähelle risteystä. Huoltotunneliin on yhteys Kaivokadulta Hallituskadun kohdalta, toinen yhteys moottoritien rampilta ei ole mahdollinen.

Yhteenveto:

Andante Festivo ei ole kilpailuohjelman mukainen. Ulkoinen katuverkko edellyttää Kaivokadun läpiajettavuutta ja Turuntien toimimista jatkossakin sisääntulokatuna ydinkeskustaan, joten ratkaisu ei ole toteuttamiskelpoinen.

Muut työt ovat ajoneuvoliikenteen ratkaisuiltaan kokonaisuutena hyväksyttävissä, mutta vaativat yksityiskohdiltaan kehittämistä. Kevyt liikenne on riittävästi eroteltu ja yhteydet on otettu huomioon. Pysäköinti vaatii toteutusvaiheessa tueksi opastuksen. Toimivimpia ratkaisuja ovat ne, missä ajoväylät ovat kaksisuuntaiset ja niihin liittyy selkeät sisäänajokohdat katuverkolta. Huoltoliikenne on otettu huomioon kohtuullisesti, moottoritien rampeilta ei voi ottaa suoria liittymiä edes huoltoliikenteelle. Moottoritiestä Tiehallinto antaa oman lausuntonsa.

Liikenneteknisesti parhaita ratkaisuja ovat seuraavat ehdotukset: Torit, Suuret avajaiset kävelykadulla ja Tavas.

Hämeenlinnassa 27.4.2005



Markku Vasama



Hannu Sainio