

HÄMEENLINNAN KESKUSTAN ETELÄRANNAN
YLEINEN KAUPUNKIRAKENTEELLINEN IDEAKILPAILU

15.11.2006 – 28.2.2007

ARVOSTELUPÖYTÄKIRJA 29.5.2007



HÄMEENLINNAN KAUPUNKI
Hyvä arki asuu Hämeenlinnassa

HÄMEENLINNAN KESKUSTAN ETELÄRANNAN
YLEINEN KAUPUNKIRAKENTEELLINEN IDEAKILPAILU

15.11.2006 – 28.2.2007

Arvostelupöytäkirja 29.5.2007

Sisällysluettelo

1. KILPAILUJÄRJESTELYT

- 1.1 Kilpailun järjestäjä, luonne ja tarkoitus
- 1.2 Osallistumisoikeus
- 1.3 Palkintolautakunta
- 1.4 Asiantuntijat
- 1.5 Kilpailuaika
- 1.6 Kilpailua koskevat kysymykset
- 1.7 Kilpailuohjelman hyväksyminen
- 1.8 Kilpailuehdotukset

2. KILPAILUN YLEISARVOSTELU JA ARVOSTELUPERUSTEET

3. EHDOTUSKOHTAISET ARVOSTELUT

- 3.1 Yläluokka
- 3.2 Ylempi keskiluokka
- 3.3 Alempi keskiluokka
- 3.4 Alaluokka

4. KILPAILUN TULOS

- 4.1 Palkinnot ja lunastukset
- 4.2 Suositus jatkotoimenpiteistä
- 4.3 Arvostelupöytäkirjan varmennus
- 4.4 Nimikuorten avaus

LIITTEET

Kuva-aineisto, palkintoluokka

1. KILPAILUJÄRJESTELYT

1.1 Kilpailun järjestäjä, luonne ja tarkoitus

Hämeenlinnan kaupunki järjesti yhdessä Suomen Arkkitehtiiliiton kanssa yleisen kaupunkirakenteellisen ideakilpailun Hämeenlinnan keskustan etelärannasta. Kilpailun tarkoituksena oli löytää asemakaavoituksen pohjaksi ratkaisuja, joilla ruutukaavakeskustan ja Vanajaveden ranta-alueiden välille muodostetaan luonteva yhteys. Tavoitteen toteuttamiseksi haettiin ideoita mm. rantaan tukeutuvan keskusta-asumisen mahdollisuuksista, vanhan rantatorin ja siellä sijaitsevan linja-autoaseman kehittämisestä, pysäköinnin uudelleenjärjestämisestä ja virkistysalueiden kehittämisestä.

1.2 Osallistumisoikeus

Kilpailu oli avoin kaikille Euroopan Unionin ja sen hankintalainsäädännön piiriin kuuluvien maiden kansalaisille voimassa olevien lakien ja sopimusten mukaisesti. Osallistujilta edellytettiin oikeutta harjoittaa arkkitehdin ammattia omassa maassaan.

1.3 Palkintolautakunta

Palkintolautakuntaan kuuluvat Hämeenlinnan kaupungin nimeäminä:

Tapani Hellstén, kaupunginjohtaja
Juha Isosuo, apulaiskaupunginjohtaja
Jouko Kettunen, toimialajohtaja
Päivi Saloranta, asemakaava-arkkitehti
Kaija Ojanen, kaupunginarkkitehti
Jaakko Välimaa, yleiskaavapäällikkö
Tuula Hellstén, arkkitehti
Anna-Mari Ahonen, arkkitehti
Tapio Vekka, kaupunginhallituksen jäsen
Irja Appelroth, kaupunginhallituksen jäsen

Suomen Arkkitehtiiliiton nimeäminä:

Kirsti Sivén, arkkitehti SAFA
Kari Nykänen, arkkitehti SAFA

1.4 Asiantuntijat

Palkintolautakunta kuuli seuraavia asiantuntijoita:

Hannu Kaleva, dipl.ins., geotekniikan asiantuntija
Jouni Lehtomaa, ins., liikennetekniikan asiantuntija

Asiantuntijat eivät osallistuneet lopulliseen päätöksentekoon eikä heillä ollut oikeutta osallistua kilpailuun.

1.5 Kilpailuaika

Kilpailuaineisto oli ladattavissa verkkosivuilta 15.11.2006 alkaen. Aineiston saattoi myös tilata tai noutaa Arkkitehtiliitosta ja Hämeenlinnan kaupungilta samasta ajankohdasta alkaen.

1.6 Kilpailua koskevat kysymykset

Kilpailijoilla oli oikeus pyytää ohjelmaa koskevia selvityksiä ja lisätietoja. Kysymykset oli tehtävä kirjallisesti nimimerkillä ja lähetettävä palkintolautakunnalle kirjeitse tai toimitettava ne sähköpostilla kilpailun sihteerille. Jätettyjen kysymysten tuli olla perillä viimeistään 13.12.2006. Kilpailuun jätettiin kaksi kysymystä, joista toinen oli moniosainen. Palkintolautakunnan vastaukset julkaistiin kilpailun verkkosivuilla 21.12.2006 ja Arkkitehtiutisissa 24.1.2007.

1.7 Kilpailuohjelman hyväksyminen

Ennen kilpailun julkistamista hyväksyivät järjestäjä, palkintolautakunta ja Suomen Arkkitehtiliiton kilpailuvaliokunta kilpailuohjelman liitteineen. Kilpailussa noudatettiin Suomen Arkkitehtiliiton (SAFA) kilpailusääntöjä (www.safa.fi).

1.8 Kilpailuehdotukset

Kilpailuun jätettiin yhteensä 73 ehdotusta. Kaikki ehdotukset tulivat ajoissa ja olivat mukana arvostelussa.

2. KILPAILUN YLEISARVOSTELU JA ARVOSTELUPERUSTEET

Kilpailun sato oli ilahduttavan runsas ja vaihteleva, mutta odotetusti tehtävä osoittautui myös hyvin vaikeaksi. Kaupunkirakenteen jatkaminen kapealle rantakaistaleelle vilkasliikenteisen Paasikiventien railomaista vaikutusta poistaen oli haaste, johon mikään ehdotuksista ei pystynyt ehjästi ja kokonaisvaltaisesti vastaamaan. Uuden kaupunkirakenteen suhde ruutukaavaan, Paasikiventien linjaus ja katutila, rantojen käsittely sekä edellytysten tarjoaminen kaupunkimaiselle ranta-asumiselle olivat keskeisimmät arvosteluperusteet. Ideakilpailun luonteen mukaisesti ehdotusten kirjo oli laaja ja painotukset hyvinkin vaihtelevia. Kehityskelpoisuus ja soveltuvuus alueen kaavoituksen perustaksi nousivatkin arvostelussa yksityiskohtien virheettömyyden edelle. Kerrosalan määrää ei pidetty oleellisena, vaan tärkeämpinä pidettiin tilallisesti ja toiminnallisesti onnistuneita korttelirakenteita.

Kaupunkirakenne

Ruutukaavan rakenteen jatkamista Paasikiventien eteläpuolella on pidetty kaupunkirakenteellisesti onnistuneena valintana. Osa ehdotuksista on pitäytynyt ruutukaavan korttelikoossa, ja osa on lähtenyt varioimaan sitä rantaa kohti. Täysin ruutukaavasta piittaamatonta, voimakkaasti uusia koordinaatioita hakevaa tai plastista muodonantoa tavoittelevaa korttelirakennetta esiintyy ehdotuksissa runsaasti, mutta se on harvoin onnistunut, vaan johtaa yleensä lähiömäiseen ilmeeseen ja levottomaan suurieleisyyteen. Trendikkäät

muotiaiheet eivät tunnu tarjoavan kestäväää ja omaperäistä pohjaa alueen kaupunkiarkkitehtuurille. Suorakulmisen korttelirakenteen ansioina on nähty sen luonteva liittyminen ruutukaavakeskustaan jatkamalla olevia katulinjoja rantaan, mikä vähentää Paasikiventien erottavaa vaikutusta. Parhaissa ehdotuksissa korttelirakennetta on varioitu eri kohdissa aluetta paikkaan sopivaksi, ja osattu liittää myös Hämeensaaren muita rakennuksia osaksi uutta kokonaisuutta.

Kerrosalamäärän ja kerroslukujen suhteen onnistuneimpia olivat ehdotukset, jotka pitäytyivät maltillisilla linjoilla ja suhteuttavat kerrosluvun ruutukaavasta lähtevään suhteellisen pieneen korttelikokoon. Rauhallisen horisontaalisena pitäytyvä rantajulkisivu näyttää tarjoavan kestävämmän lähtökohdan kaavoitukselle kuin tornit, joiden onnistuminen on enemmän rakennussuunnittelun armoilla. Rakentamisen on kuitenkin oltava kohtuullisen tehokasta kalliin pohjarakentamisen vuoksi.

Uusia laajoja täyttöalueita esiintyy useissa ehdotuksissa varsinkin alueen itäosassa, missä oleva rantakaistale on kapeimmillaan. Rannan rajaaminen rakennuksin ja kaupunkimaisen rantaraitin luominen on tässä oikea ratkaisu, mutta rakentamisen mittakaavan tulee olla maltillinen ja sopivassa suhteessa sekä järven kapeuteen että Keinusaaren puoleisen rannan rakentamiseen. Laajojen uusien korttelialueiden tekeminen uudelle täyttömaalle on maisemallisesti ja kaupunkikuvallisesti arveluttavaa ja myös toteutuksen kannalta kallista ja teknisesti vaativaa.

Paasikiventie

Paasikiventien linjauksen ja luonteen muuttaminen kaupunkimaiseksi kaduksi on välttämätön edellytys ranta-alueen ja ruutukaava-alueen luonteville yhteyksille ja siten koko etelärannan kehittämiselle. Selkeä linjaus ja rakennuksin rajattu katutila saavat parhaissa ehdotuksissa toteutuksen erilaisina puistokatutyypeinä. Liikenteellisesti ja kaupunkikuvallisesti hyvä ratkaisu on muutamissa ehdotuksissa esitetty esplanadi, joka tarjoaa luontevat tasoyhteydet ruutukaavan katuverkon jatkeina ruutukaavakeskustan ja ranta-alueen välille. Monimutkaiset eritasoyhteydet tuntuvat pikemminkin korostavan Paasikiventien railovaikutusta kuin poistavan sitä. Paasikiventien piilottaminen tunneliin on tarpeetonta ja vaikeiden pohjarakentamisolosuhteiden vuoksi myös teknisesti hankalaa ja kallista. Linjauksen järjestäminen suhteessa ruutukaavan muihin katuihin on tuottanut moottoritien rampin ja siltojen välillä erityyppisiä ratkaisuja, joista toiset ovat olleet toimivia ja toiset vähemmän toimivia. Yleensä ongelmia on tuottanut juuri itäosan silloille johtava sivusiirtymä ruutukaavan mukaisella linjauksella. Yliviritettyjä tai läpikulkuliikennettä korostavia ratkaisuja ei ole pidetty onnistuneina. Kadulla liikennöi 25000 ajoneuvoa vuorokaudessa ja osa on rekkaliikennettä, jolloin häiriötekijöitä on runsaasti ilman liikenteen sujuvuuden haittaamistakin.

Katutilan rajaus on yleensä ollut ongelmallisinta kadun pohjoispuolella, jossa tilaa korttelirakenteelle on ollut vähän ja oleva rakennuskanta on pientalovoittoista. Katutila leviää helposti liikaa eikä kaupunkimaista tilaa synny. Rantanäkymät Paasikiventieltä on yleensä säilytetty vähintään rantatorin kohdalla.

Rantatori ja matkakeskus

Arvostelussa kiinnitettiin huomioita olevan rantatorin avoimen luonteen säilymiseen, koska sen ympärillä sijaitsee paljon vanhoja ja arvokkaita rakennuksia. Ehdotukset, joissa torin avoin luonne on säilytetty, tukevat olevaa kaupunkirakennetta ja -tilaa parhaiten. Osassa ehdotuksia myöskin

visuaalinen yhteys rantaan on onnistuttu säilyttämään. Useimmat tekijät ovat siirtäneet rantatorin uudelleen rantaan, mikä on johtanut onnistuneisiin ratkaisuihin. Torialue liittyy lähes poikkeuksetta rantaan ja laiturirakennelmiin, mikä lisää torin näytävyyttä ja merkittävyyttä.

Matkakeskus on nähty useimmissa ehdotuksissa ylisuurena terminaalirakennuksena, joka on saanut suurkaupunkien mittasuhteet. Toiminnallisesti vaaditaan vain kauko-, seutu- ja paikallisliikenteen sopivaa risteämiskohtaa sekä hieman toimisto- ja terminaalitilaa. Monessa ehdotuksessa matkakeskuksesta on muodostettu moderni, mutta ylisuuri kompleks, joka toimistotorneineen ja kansirakenteineen saa kaupunkikuvallisesti aivan liian suuren roolin. Matkakeskuksen sijoittamista maan alle on myöskin pidetty ongelmallisena suurten kustannusten vuoksi.

Korttelirakenteet ja asuminen

Korttelirakenteiden tarkastelussa on arvioinnin painotus ollut niiden tarjoamissa mahdollisuuksissa ja kehityskelpoisuudessa. Kilpailulla toivottiin saatavan esityksiä uusista ja innovatiivisista, rantavyöhykettä hyödyntävistä asumismuodoista. Korttelirakenteiden tulisi myös tarjota monipuolinen, erilaisille asukasryhmille soveltuva asuntovalikoima. Ranta-alue on selkeästi kaupunkimaisen asumisen paikka suoraan keskustan jatkeena. Pientalovaltaisuus ei tällä paikalla ole perusteltua, eivät myöskään lähiömäiseen rakentamistapaan viittaavat hajanaiset korttelirakenteet. Parhaat edellytykset monipuoliselle kaupunkimaiselle asumiselle tarjoavat sellaiset ratkaisut, joissa järvinäkymiä avataan asunnoista mahdollisimman paljon, mutta samalla ollaan tasapainossa rantaraittien julkisen luonteen kanssa. Kohtuullinen mittakaava tuottaa miellyttäviä jalankulku- ja pihaympäristöjä.

Liian tiukasti erikoisiin talotyyppeihin sidotut ratkaisut vaativat yhtenäistä nopeaa toteutusta ja soveltuvat huonosti näinkin ison alueen toteutuksen pohjaksi. Joissakin ehdotuksissa on ansiokkaasti tutkittu talojen leikkausmuotoja ja asumisen, liiketilojen ja paikoituksen suhdetta. Näihin tuleekin alueen jatkosuunnittelussa kiinnittää huomiota: asemakaavan tulee tarjota edellytykset mm. pihan alle sijoitettujen paikoitustilojen reunojen miellyttävään käsittelyyn ja asuintalojen luontevaan liittymiseen rantaraitteihin ja katutiloihin.

Liikenne- ja paikoitusjärjestelyt

Ruutukaavakatujen jatkamista rantaa kohti on pidetty liikenteellisesti toimivana ratkaisuna. Katuverkon tarpeetonta korostamista, ylimitoitusta tai ”mutkittelua” ei ole pidetty suunnittelualueelle luontevana ratkaisuna. Myöskään ylisuurilla kansi- tai siltajärjestelyillä ei ole saavutettu kaupunkikuvallisesti tai toiminnallisesti onnistuneita ratkaisuja. Alueelle sopivimpana ratkaisuna on pidetty pohjois-etelä suuntaisten katujen jatkamista Hämeensaaren viher- ja virkistysalueelle saakka sekä itä-länsisuuntaisten katujen viemistä rantaan saakka. Sibeliuksenkatu on luonteva jatke torin ja kävelykadun kulmalta rantaan, ja parhaimmissa ehdotuksissa se muuttuukin ranta-alueella osaksi urbaania laiturirakennetta tai torialuetta.

Kilpailuohjelmassa esitetty paikoitusmitoitus toiminnoille sekä alueelle osoitettava julkisen pysäköinnin vaatimus ovat tuottaneet kilpailijoille paljon päänvaivaa. Suuri ja tehokas rakentaminen nostaa autopaikkatavoitetta ja maaperän hankala pohjavesitilanne tekee yhtälöstä vaikeasti hallittavan sekä toiminnallisesti että kaupunkikuvallisesti. Maantasopysäköintiä on onnistuneimmissa ehdotuksissa esitetty uusille katualueille, mikä on mahdollista, ellei se

muodosta kaupunkikuvallista häiriötä eikä ole toteutettu liian laajana. Kansipysäköintiratkaisu maan päälle osana korttelipihaa on ollut suosituin ratkaisu. Se on toteuttamiskelpoinen ratkaisu, mutta aiheuttaa paineita maantason julkisivuille, toimintojen sijoittumiselle, palo- ja pelastusliikenteelle sekä pihojen viihtyvyydelle. Erityisen ongelmallisia ovat 2-kerroksiset pihakannet, joiden käyttöä tulisi välttää. Maanalle rakennettavat pysäköintilaitokset joudutaan toteuttamaan erikoisrakenteilla, mikä nostaa rakentamisen kustannuksia. Tätä vaihtoehtoa on kuitenkin tarkasteltava realistisesti, sillä se mahdollistaa toimivat, turvalliset ja viihtyisät pihatilat. Suunnittelualueen julkista paikoitusvaatimusta tulisi tarkastella vielä kattavasti koko keskustan osalta. Laajoja pihakansirakenteita ja näkyviä ylisuuria pysäköintilaitoksia on pidetty huonoina ratkaisuin.

Viher- ja virkistysalueet

Parhaimmissa ehdotuksissa Hämeensaaren eteläosaa on käsitelty selkeästi omana viher- ja virkistystoimintojen vyöhykkeenä ja lähiliikuntapaikkana. Uimahallille, lisärakentamiselle, kentille ja tarvittavalle autopaikoitukselle on varattu tilaa tiivistämällä aluetta, mutta pystytty samalla säilyttämään ranta puistomaisena tilana. Alueen rakenteen liittämistä osaksi korttelirakennetta tai sen kuviteltua jatketta on pidetty hyvänä ratkaisuna. Rakentamisen viemistä alueen eteläosiin tulee muutenkin välttää huonojen maaperäolosuhteiden takia. Rantareitin luontevaa ja kaupunkikuvallisesti jalostettua linjausta on pidetty hyvänä tapana ohjata ulkoilureitti alueen läpi.

3. EHDOTUSKOHTAISET ARVOSTELUT

3.1 Yläluokka

7. SOUTHEND

Hämeensaaren virkistysalue julkisine rakennuksineen muodostaa alueelle onnistuneen julkisivun moottoritiltä päin. Anttilan eteen on rakennettu uusi nuoriso- ja monitoimitalo. Anttilan julkisivujen ehostaminen viherseinin moottoritille ja järvelle päin on hyvä oivallus. Virkistysalueen ja asuntokortteleiden väliin on rakennettu kanava, jota hyödynnetään onnistuneesti asuinrakennuksiin liittyvänä rantaraitina. Hämeensaaren ratkaisu on ehdotuksessa hyvin onnistunut. Asuntokorttelit ovat tutkittuja ja sopusuhtaisia ja liittyvät hyvin ruutukaava-alueen mittakaavaan. Pysäköintikatu on taitavasti piilotettu korttelirakenteen sisään. Kaksitasoisten pysäköintihallien reunat ovat ongelmallisia sekä toiminnallisesti että kaupunkikuvallisesti.

Itäosassa saman korttelityypin muunnelma toistuu. Tässä se vaikuttaa kuitenkin tarpeettoman umpikorttelimaiselta. Rantaraitti vaihtaa kesken kaiken oudosti luonnettaan. Paasikiventien ja asuinkorttelin väliin tehty kapea kanava ei saavuta kustannustensa arvoista kaupunkikuvallista merkittävyyttä, ja leventää tarpeettomasti Paasikiventien katutilaa.

Paasikiventien linjausta on oikaistu ja se on käsitelty puistokatuna. Länsipäässä uusi liikekortteli liittyy kadun pohjoispuolelle Paasikiventien alittavan leveän ja miellyttävästi jäsennellyn alikulun kautta. Paasikiventien pohjoispuoli kaipaisi selkeämpää ja kaupunkimaisempaa rajausta kuin esitetty pikku kioski. Uusi matkakeskus ryhdistää Paasikiventietä, jonka ilme kokonaisuudessaan kuitenkin jää epämääräiseksi. Kaksoisillan toimivuus ja ulkonäkö vaatii tutkimista.

Rantatori vesialtainen sisältää hyviä kaupunkimaisia elementtejä, mutta myös ongelmakohtia. Torin pohjoispuolinen osa on kovin viitteellisesti esitetty ja saattaa pahimmillaan olla vain tuulinen iso kansi paikoitustilojen päällä, Sen liittyminen maastoterassoinnilla Paasikiventiehen ja Sibeliuksenkadun puoleisen reunan järjestelyt vaikuttavat keskeneräisiltä.

Veden tuominen Paasikiventielle saakka on luonteva ratkaisu. Pitkänomainen toritila Paasikiventien eteläpuolella on tarpeettoman leveä. Kahdelle isolle toritilalle tuskin löytyy toimintoja näin lähekkäin. Autopaikat Sibeliuksenkadun jatkeella rannassa ovat väärässä paikassa.

Ehdotuksen pienimittakaavaiset korttelit tarjoaisivat mahdollisuuden monipuolisempaankin talovalikoimaan ja arkkitehtuuriin kuin mitä perspektiivikuvat lupaavat. Kaupunkikuvallinen ote on varmaa, mutta yllätyksetöntä. Kokonaisuus on sopusuhtainen ja miellyttävästi mitoitettu.

20. 8i+O

Itäosan rantakorttelien rakenne vaikuttaa ensi näkemältä ilmavalta ja perspektiivikuva tarjoaa rantajulkisivulle luontevaa ja raikasta nykyarkkitehtuuria. Kun korttelien pihat on nostettu autokansien päälle ja Paasikiventie vielä sujautettu itäpäässä pihakannen reunan alle, Paasikiventien katumaiset ominaisuudet on menetetty ja sen ilme muuttuu moottorikatumaiseen suuntaan. Paasikiventien linjausta on ehdotuksessa muutettu, mutta sitä ei ole kuitenkaan tehty riittävän määrätietoisesti: kaupunkimaista katutilaa ei synny ja Paasikiventien kaupunkia jakavaa vaikutusta ei saada poistetuksi. Eteläkadun ja Paasikiventien välissä olevaa vajaasti rakennettua suikaletta ei ole hyödynnetty mitenkään. Anttilan ja Tavastilan välinen yhteys on huomioitu, mutta se on toteutettu kovin kaaviomaisesti ja vaatimattomasti.

Ehdotus esittää pitkänomaisen, Paasikiventien molemmille puolille sijoittuvan torin, joka päätteenä rannassa ovat kymmenkerroksinen asuintorni ja veteen rakennettu pyöreä saaritalo. Rakennus on asuintalona eksoottinen ja sille jää keskelle myös pieni piha. Asuintalona rakennus saa kuitenkin oudon korostetun ja julkisen aseman. Torialueen pohjoispuoli on jäsentymätön ja huonosti rajattu. Korkea toimisto-paikoitustalolaatikko torin itälaidalla on ikävä.

Hämeensaaren asuinkorttelit ovat mittakaavaltaan miellyttäviä. Kaksikerroksinen asuntorakentaminen urheiluhallin ja liikerakennuksen pohjoispuolella tuntuu kuitenkin jo liian matalalta ja saattaa jäädä takapihamaiseen asemaan.

Hämeensaaren puisto-osuus on ehdotuksessa jäänyt hyvin luonnonlaiseksi ja keskeneräiseksi, ja se on rajattu rakennuksilla kovin mekaanisesti ja vivahteettomasti. Anttila naapureineen tarjoaa moottoritielle päin vaatimattoman julkisivun.

Itäisissä kortteleissa on ansiokkaasti korostettu asuntojen järvinäkymiä ja ilmaistu sitä myös rantajulkisivussa luontevin keinoin.

25. KESÄ ESPALLA

Ehdotuksessa on Paasikiventie ratkaistu sekä liikenteellisesti että kaupunkikuvallisesti ansiokkaalla tavalla kahden yksisuuntaisen kadun muodostamana esplanadina. Paasikiventien

alueita erottava vaikutus on näin saatu mahdollisimman pieneksi, ja ruutukaavakeskustan ja ranta-alueen väliset jalankulku- ja pyöräyhteydet voidaan toteuttaa kaupunkimaisesti muun keskustan tapaan. Ratkaisu yhdistää luontevasti ruutukaava-alueen ja ranta-alueen sekä maankäytöllisesti että kulkuyhteyksien osalta. Esplanadi hyödyntää hyvin Paasikiventien nykyisen linjauksen jommallekummalle katuparin puoliskolle.

Aprikointia herättää esplanadille sijoitettu toimintojen runsaus: realistisempi ja todennäköisempi toteutus on puisto, joka saattaa olla myös kaupunkikuvallisesti kirikkaampi ratkaisu kuin kauppahallin ja gallerian ahtaminen melko kapealle kaistaleelle. On myös pohdittava esplanadin soveltuvuutta Hämeenlinnan kaupunkirakenteeseen.

Rantatori sijoittuu hyvin esplanadin keskelle. Sen päättyminen uimarantaan on kaupungin keskustassa outo ratkaisu, varsinkin kun tällä kohtaa ei hiekkarannalle löydy aiheita sen paremmin alueen luonnonolosuhteista kuin historiastakaan. Uimarantavyöhyke tekee rantaraitteista sekä Sibeliuksenkadun jatkeena että itäreunalla kovin epäkaupunkimaisia eikä kapea hiekkarantakaistale toimi kunnolla uimarantanakaan.

Liikerakennusten välisellä yhteydellä muodostettu portti länsipäässä on hillityn näyttävästi toteutettu. Esplanadin pohjoispuoliset korttelit on täydennysrakennettu maltillisesti ja kaupunkikuvallisesti onnistuneesti. Linja-autoasema esplanadin varrella rajaa rantatoria ja sen liikenneratkaisu on onnistunut.

Esplanadin eteläpuoliset kapeat korttelit ovat mittakaavaltaan punnittua ja miellyttävää asuntoarkkitehtuuria sopivasti talotyypin massoittelulla rydytettynä. Asuinkorttelien pihatilat jäävät kuitenkin paikoin olemattoman pieniksi. Rantapromenadilla on pihakannen reuna tässäkin talosuunnittelijalle haaste, kun kioskeja ei riitä jokaiseen kivijalkaan.

Hämeensaaren käsittely on ehdotuksessa jäänyt keskeneräisen tuntuiseksi. Asuntokorttelin sijoittaminen Anttilan eteläpuolelle aivan moottoritien tuntumaan on virhe. Hämeensaaren koillisreuna on jätetty paljolti rakentamatta ja asumista sijoitettu epäedullisemmille paikoille. Sibeliuksenkadun jatkeena uimahallille tuleva yhteys kuihtuu heti esplanadin jälkeen puistopoluksi, kun sille luontevampi tehtävä olisi asuinrakennusten reunustama, suoraan ruutukaavakeskustaan liittyvä rantakatu.

Perspektiivikuvat ja katutason näkymät antavat lupauksia mielenkiintoisesta ympäristöstä ja uudentyyppisistä asumisratkaisuksista, myöskin leikkauksista käy ilmi massoittelua tukeva ideointi. Mallinnuskuva kuitenkin latistaa näkymäkuvista välittyvää raikasta tunnelmaa eikä oikein tue myöskään viitteellistä yleissuunnitelmaa. Toimistotilaa on tarpeettoman runsaasti. Linja-autoaseman viereinen kortteli vaikuttaa kömpelöltä.

46. NURMIVALLIT

Tasapainoinen ja ilmava ehdotus, jonka korttelityyppi palvelee hyvin sekä liittymistä ruutukaavakeskustaan että avautumista järvinäkymiin päin. Ehdotus esittää kilpailun huolitelluimman puistoratkaisun Hämeensaaren eteläosaan. Pehmeästi kaartelevin nurmivallein muotoillaan Hämeensaarelle uusi rantaviiva. Vallit suojaavat puiston kenttiä ja oleskelualueita moottoritien melulta.

Paasikiventie on suoraksi linjattu bulevardi. Länsipään liikerakentamisella tehty porttiaihe yhdistää Hämeensaaren Tavastilaan ja on tehokas kaupunkikuvallinen maamerkki. Eteläkadun ja Paasikiventien välissä olevat kapeat asuinkorttelit jäävät hieman epämääräisesti puistomaisiksi ja Paasikiventien kaupunkitila leveäksi. Levennys on kuitenkin päätetty määrätietoisesti länsipään porttiaiheella ja vanhan linja-autoaseman eteläpuolelle rakennettavilla liike- ja toimistorakennuksilla. Linja-autoaseman aukio jää hieman takapihamaiseksi, ja sen visuaalinen yhteys rantaan on tukittu. Paasikiventien itäpään mutka on liian jyrkkä.

Rantatorin sivuitse ruutukaavakeskustasta tuleville kaduille on sijoitettu autopaikkoja torin ja kadun väliin, mikä on sekä toiminnallinen että kaupunkikuvallinen virhe. Rantatorin alle sijoitettu paikoitushalli on geoteknisesti vaativa ja kallis toteuttaa. Korttelien väleihin sijoitettu maantasopysäkointi ei voi saada liittymiä Paasikiventieltä, ja ratkaisu on myös jalankulkuyhteyksien kannalta arveluttava.

Itäosassa sopusuhtainen ja pieni korttelikoko jättää miellyttävästi näkymävälejä Paasikiventieltä järvelle. Rantaraitti on sopivalla tavalla julkinen ja rakennusten päätyjen ja puistomaisten pihojen vuorottelu tekee rantajulkisivusta kevyen ja vehreän tuntuisen.

Hämeensaareen Anttilan taakse on sijoitettu epärealistisen runsaasti uutta urheilu- ja vapaa-ajantoimintojen rakentamista. Ehdotettu näyttely- ja vapaa-aikakeskus voidaan hyvin korvata asuntorakentamisella. Tässä on tarjolla hyviä asumisen paikkoja venesataman altaan äärellä rantaraitin varrella. Venesataman allas vaikuttaa turhan suljetulta.

56. LOKKI

Ehdotus tukeutuu hyvin ruutukaavakaupungin korttelirakenteeseen ja on tasapainoinen kokonaisuus. Kerroksia on kuitenkin liikaa ja aluemallinnus näyttää ahdetulta. Etenkin rantatornit ovat aivan liian korkeita ja tässä paikassa vieraan oloisia. Myös matkakeskuksen takana olevan korttelin seitsemänkerroksiset sivut näyttävät tarpeettoman raskailta, vaikka ne noudattelevatkin viereisten olevien rakennusten korkeutta. Kevennettynä ehdotus tarjoaa hyviä lähtökohtia alueen kaavoitukselle tasapainoisen, ruutukaavarakenteeseen liittyvän korttelirakenteensa ansiosta.

Paasikiventie on leveä puistokatu oikaistuna ruutukaavan koordinaatistoon. Ratkaisu on kaupunkikuvallisesti ryhdikäs ja toimiva. Rantatorin kohdalla katu on käsitelty poikkeavasti, mikä antaa pääkadulle liiaksi keskustan liikealueella olevan hidaskadun leiman. Esitetty ratkaisu voi heikentää torin kohdalla jalankulun turvallisuutta antaessaan väärän signaalin liikennekäyttäytymisestä. Katutila on leveä. Länsiosassa kaupunkivillojen kohdalla katutila karkaa hieman epämääräisesti puistoksi, joka on osittain tonteilla.

Moottoritien rampin sisälle suunniteltu toimistokortteli ei ole realistinen eikä kaupunkikuvallisesti tarpeellinen. Tuloa kaupunkiin Paasikiventien alussa ei ole riittävän määrätietoisesti merkitty ja Tavastilan edessä oleva tori jää kovin autioksi. Anttila on ehdotuksessa poistettu, mikä ei liene kovin realistinen ratkaisu. Läntisin osa alueesta tulisikin ratkaista niin, että Anttilan säilyttäminen olisi mahdollista. Asuintalon vieminen aivan moottoriteliittymän portille on arveluttavaa, ja yhteys Tavastilan suuntaan kaippaa jäsentelyä.

Hämeensaaren asuntokorttelit esittävät modernin tulkinnan Engelin ruutukaavan korttelijäsentelystä. Hyvin mitoitettut, sopusuhtaiset korttelit antavat lähtökohdat monipuoliselle talo- ja asuntotyypivalikoimalle. Kun ratkaisu ei perustu kovin eksoottisten rakennustyyppien

käyttöön, on toteuttaminen vaiheittain pitkän ajan kuluessa mahdollista. Tämä on ehdotuksen vahvuus, mutta myös heikkous: rakentamisen strategiana ehdotus toimii hyvin, mutta perspektiivikuvien kaupunkinäkömät kaipaavat terävöittämistä. Uimahalli on onnistuneesti otettu osaksi korttelirakennetta.

Itäosassa Paasikiventien linjaaminen puistokatuna kiinni olemassa oleviin taloihin on kaupunkikuvallisesti onnistunut ratkaisu, mutta kadun eteläpuoliset korttelit ovat ahtaan tuntuja ja järvinäkymiä tukkivia. Rantareitti jää tällä kohtaa hieman syrjäiseksi. Laiturimaisesti veteen työntyvät pistetalot ovat liiallisesta korkeudestaan huolimatta tyylikkää, ja ne pääsisivät paremmin oikeuksiinsa, jos korttelirakennetta avattaisiin ja kevennettäisiin Paasikiventielle päin.

Yhteydet ruutukaavakaupungista ranta-alueelle perustuvat luontevalla tavalla vanhan katuverkon linjojen jatkamiseen. Sibeliuksenkadun jatkeena on matkakeskuksen ja rantatorin sivuitse kulkeva miellyttävän kaupunkimainen raitti, joka on onnistuneesti rajattu asuinrakennuksin. Rantareitti on luontevasti ja rikkaasti jäsenneily.

58. APILA

Paasikiventien linjaus on ehdotuksessa säilytetty nykyisellä paikallaan eikä katutilaa ole jäsenneily kaupunkimaisesti. Tämä korostaa Paasikiventien liikenteellistä merkitystä ja irrottaa kadun keskustarakenteesta. Pohjois-eteläsuuntaiset yhteydet ruutukaavakeskustasta jäävät jäsentymättömiksi. Mutkaan torin kohdalla on sijoitettu uusi voimakasmuotoinen rakennus, jonka kautta jalankulku yhteyksiä rantaan on ajateltu hoitaa. Esitetyssä muodossaan ajatus jää kovin luonnosmaiseksi ja keskeneräiseksi, kuten ehdotus kokonaisuudessaankin. Sen voima on kauniisti kuvatuissa kaupunkinäkömissä ja asuntokorttelin ideoinnissa, jotka kuitenkin liittyvät liiaksikin talosuunnitteluvaiheisiin toimiakseen alueen pitkän tähtäyksen kaavastrategiana. Kokonaisvaltainen selkeä kaupunki-idea ehdotuksesta puuttuu. Veistoksellisiin muotoihin perustuvat liikerakennukset ovat irrallisia ja rakennussuunnittelun kannalta haastavia.

Asuntokortteleiden sijoittaminen Anttilan eteläpuolelle moottoritien tuntumaan ei ole perusteltua. Hämeensaaren eteläosa soveltuu paremmin puisto- ja virkistyskäyttöön, ja ehdotuksessa rantatorin tuntumaan sijoitetut kentät tulisikin siirtää sinne ja tiivistää kaupunkirakennetta torin äärellä. Luonnonmukaisen rantaviivan säilyttäminen tällä paikalla ei ole paikan henkeen soveltuva ratkaisu.

Leikkaus Paasikiventien varren korttelista esittää ansiokkaan tutkielman kaupunkimaisesta asumisesta, jossa liiketilat, pysäköinti ja asunnot ulkotiloineen limittyvät toisiinsa Pysäköintitilojen reunan ratkaiseminen viherpihalle päin tosin jää mietityttämään, kuten myös pohjois-eteläsuuntaisten katujen päätynäkymät näiden terassitalokorttelien kohdalla.

Itäosan poikittaiset, kapeat rantatalot ovat luontevia ja niiden päätyjen käsittely purjemaisine aiheineen eleganttia. Kortteliratkaisu on kuitenkin kovin heiveröinen ja kaupunkikuvan onnistuminen on kokonaisuudessaan talosuunnittelun varassa. Paasikiventien kaupunkitila tällä kohtaa on suhteeton ja jäsentymätön.

62. VESISAMOILJA

Paasikiventien linjaus ja luonne ovat kaupunkimaiset ja itäpäässä sillanpielen mutka on ratkaistu hallitusti rakennuksilla rajaten. Liiketilöjen sijoittaminen Paasikiventien varteen Tavastilaa vastapäätä on toiminnallisesti hyvä ratkaisu, mutta on kaupunkikuvallisesti jäänyt keskeneräiseksi. Eteläkadun ja Paasikiventien väliin jäävien asuinkorttelien täydennysrakentaminen Paasikiventien varressa vaikuttaa liian hentoiselta.

Hämeensaaren eteläosa on liikuntapuistoa, ja se on erotettu kanavalla rakennetuista kortteleista. Kalliin kanavan kaupunkikuvallinen hyöty jää tässä ehdotuksessa vähäiseksi, kun puolet kanavanvarresta haukkaavat Anttila ja sen itäpuolelle ehdotettu paikoitustalo, jotka eivät tarjoa kanavanvarren raitille kovinkaan aktiivisia ja houkuttelevia näkymiä. Anttilan itäpuolella oleva korttelialue soveltuisi hyvin asumiseen perinteisin kivijalkaliiketilöin. Pihakansien reunat ovat helposti ikäviä, ellei niitä pystytä elävöittämään esim. yhteistilöin. Kasarmikadulta rantaan jatkuva tila on oudon leveä ja siinä oleva puistokaista imee tarpeettomasti voimaa Sibeliuksenkadun jatkeena olevalta rantaraililta.

Ehdotus esittää yhden kilpailun parhaimmiston kuuluvista rantaraitti- rantatori –yhdistelmistä. Sibeliuksenkadun jatkeena oleva raitti on luonteva ja miellyttävä. Rantatoria rajautuu jäsennellysti Paasikiventiestä, ja itäinen rantaraitti liittyy hyvin torin rannanpuoleiseen reunaan.

Itäosa rantakortteli on kokonaan uudelle täytölle rakennettu kanavan erottama saari. Tämä vie voimaa rantaraililta ja kaappaa rantanäkymän kovin yksityiseksi.

Ehdotus on toiminnallisesti tarkoin tutkittu. Luonnosmaiset perspektiivikuvat ovat ilmavia ja miellyttäviä, mutta jättävät kaupunkikuvan laadun määrittelyn paljolti katsojalle.

69. S/S INTO

Paasikiventie on rajattu rakennuksin ryhdikkääksi kaupunkitilaksi, joka tosin on reunustaviin rakennuksiin nähden leveä. Katu on nelikaistainen bulevardi, joten liikenteellisesti Paasikiventien erottava vaikutus säilyy lähes nykyisellään. Korttelirakenne liittyy luontevasti ruutukaava-alueen katuverkon jatkeeksi. Eteläkadun ja Paasikiventien väliin on uudella kadun linjauksella saatu sopivankokoisia kortteleita, mutta Eteläkadun varsi jää hajanaiseksi ja takapihamaiseksi. Vanhat puutalot jäävät kahden parkkitalon ahdistelemiksi ja Eteläkatu päättyy korttelipihalle.

Ajatus rantaviivan tuomisesta vesialtaana matkakeskuksen äärelle ikään kuin rekonstruktiona on mielenkiintoinen, ja kaupunkikuvallisesti näyttävä, mutta vaikea toteuttaa yhdessä vilkasliikenteisen Paasikiventien siltojen kanssa kaupunkikuvallisesti hyvällä tavalla.

Hämeensaari on rakennettu liian täyteen. Eteläisimmät korttelit ovat satama-altainen eleganteja, mutta sijaitsevat kaupunkirakenteessa virheellisesti ja ovat liian lähellä moottoritietä tarjotakseen viihtyisää asuinympäristöä. Virkistyskäytölle ei ehdotuksessa jää tilaa juuri lainkaan. Sibeliuksenkadun jatkeelle sijoitettu kenttä tulisi siirtää eteläisimpien asuinkorttelien tilalle, ja rantakatu hyödyntää asumiseen.

Itäosan järvelle avautuvat terassitalot lupaavat raikasta arkkitehtuuria ja monipuolisia kaupunkimaisen ranta-asumisen mahdollisuuksia. Vuorotellen avautuva ja talojen alle pujahtava rantaraitti on omaperäinen ja mielenkiintoinen. Rantatalojen yhteiset ulkotilat vaatisivat kehittelyä.

Ehdotuksessa on innolla tutkittu keinoja raikkaaseen, tämän päivän asumistoiveita kuvastelemaan ranta-arkkitehtuuriin. Julkisivu- ja perspektiivikuvat ovat raikkaita. Materiaali on kuitenkin osin ristiriitaista ja luonnosmaista.

3.2 Ylempi keskiluokka

6 CRUX

Paasikivenkadun bulevardimainen katutila on miellyttävä ja ryhdikäs. Kadun liittymä itäiselle sillalle saattaa olla esitetyllä tavalla liikenteellisesti vaativa, mutta varmaankin ratkaistavissa. Ruutukaavan katuverkon jatkaminen rantaan on luontevaa ja onnistunutta. Kaupunkitalo- ja pientalokortteleilla on etsitty uutta tulkintaa puukaupunkiperinteestä, ja toteutustavassa onkin nähtävissä viitteitä mm modernista hollantilaisesta asuinrakentamisesta. Esitetyssä muodossa korttelirakenteen toteutus on kuitenkin mattomainen ja kaipaisi korttelirakenteiden tarkempaa tutkimista. Varsinkin Paasikiventien varren rakentamiselta toivoisi jämäkämpää rajausta, jotta leveä katutila hahmottuisi selkeästi ja liikenteen häiriötekijät olisivat piilotettavissa. Ratkaisu on esitetyssä laajuudessaan keskusta-alueelle rakenteeltaan vaatimaton ja maankäytöllisesti tehoton jatke. Sibeliuksenkadun jatke rantaan ”Aitiotalon” sivuitse on yksinkertaisuudessaan luonteva ja sopivasti urbaani. Uusi linja-autoasema ja rantatori ovat mittakaavaltaan sopivia, vaikka olevan Rantatorin visuaaliset yhteydet rannalle jäävät hieman heikoiksi. Itäosan korttelit ovat mielenkiintoisia, mutta ovat jääneet luonnosmaiseksi. Rantajulkisivu jää pientalovaltaisuudesta johtuen paljolti nykyisten reunatalojen varaan. Aitiotalo sisältää ansiokkaita pohdiskeluja modernista kaupunkikerrostalosta. Ehdotuksen periaateleikkaukset havainnollistavat hienosti valittua ratkaisua.

9. APAJA

Ehdotus hylkää ruutukaavan lähtökohtana ja linjaa Paasikiventien itäpäähän uudelleen loivasti viistäen. Tämä korostaa Paasikiventien väylämäisyyttä ja irrottaa kadun keskustarakenteesta. Paasikiventien itäpäässä olemassa olevien talojen eteen syntyy kiilamainen tila, jolle on esitetty puistoa ja muutamia autopaikkoja. Paasikiventien tila tai jäsentely eivät ole katumaisia. Ruutukaavan pohjois-eteläsuuntaiset katuyhteydet eivät jatku: Sibeliuksenkadun jatke päättyy alikulkuun, joka johtaa kolmiomaiselle rantatorille. Tunneli ei suuntaudu määrätietoisesti rantaraitille, vaan haparoi kahden suunnan välillä. Hallitsevana näkymän päätteenä on asuintalon seinä.

Urheilupuisto on sijoitettu Hämeensaareen pohjois-eteläsuuntaisesti, ja se ulottuu Paasikiventielle saakka. Nykyisen Uimarintien linjaus on määrännyt rantakorttelien suunnan, joka on ruutukaavasta poikkeava. Anttilan itä- ja eteläpuolelle on sijoitettu asuntokortteleita, jotka ovat huolellisesti tutkittuja ja mittakaavaltaan miellyttäviä. Kaupunkivillojen kotikatuna ei liikerakennusten takasivu kuitenkaan ole paras mahdollinen. Asuntokorttelin sijoittaminen Anttilan eteläpuolelle moottoritien tuntumaan on virhe, kuten myös rakentamisen sijoittaminen moottoritien ramppien sisään.

Asuntokorttelien tutkielmat ja perspektiivinäkymät ovat miellyttäviä. Kokonaisuudessaan ehdotus on kuitenkin hajanaisen ja haparoivan tuntuinen ja irrallaan ruutukaavakaupungista.

13 KATTOPIHAT

Paasikivenkadun kadun linjaus on erotettu kaistoittain kulkemaan Esplanadin tapaan, ja kaistojen välitila on rakennettu kaupunkikortteleiksi. Ratkaisu on ennakkoluuloton, mutta johtaa länsiosassa väkinäisen tuntuiseen mutkitteluun eteläisen katulinjauksen osalta ja itäosassa tiukkaan mutkaan kaistaluvultaan vähäisemmälle sillalle. Taidepuiston kohdalla oleva linjauksen kaarella lienee tavoiteltu kaupunkikuvallista kohokohtaa ajoneuvoliikenteelle. Välvöhykkeen korttelirakenne on tilanmuodostukseltaan ja rakeisuudeltaan onnistunut, vaikka tilaa onkin vähän. Korttelirakenne jatkaa ruutukaavan rakennetta ja on rakentamisen määrältään tehokasta. Tehokkuus onkin nostanut pihakannen 2. kerroksen tasolle, jolloin kortteli vaikuttaa massiiviselta rakennuskompleksilta. Päätyjen kaarevat muodot tuovat mieleen rakennusten historialliset aiheet ja näyttävät hieman jäykähkön symmetrisiltä. Hämeensaari on osoitettu urheilu- ja virkistyskäyttöön, ja varsinkin rantapuistovyöhyke vaikuttaa miellyttävältä. Kauppahallin sijainti hämmästyttää - ravintolana se toiminee paremmin torin vieressä, joka ei kuitenkaan voi olla kaupallinen tori. Itäosan puistoksi esitetty täyttöalue tuntuu turhalta ja kalliilta idealta. Korkea loft-asuntotorni ja purjetalot vaikuttavat irrallisilta ja epärealistisilta yksiköiltä ollakseen toteutuskelpoisia. Matkakeskuskortteli on esitetyssä muodossaan liian massiivinen ja muuttaa Rantatorin ilmettä.

15. SATAMA

Satamatorin altainen on mielenkiintoinen idea, jolla vanha ruutukaavakaupunki voitaisiin kauniisti liittää ranta-alueeseen. Ongelmana on Paasikiventien vieminen satama-altaan yli: kapea silta ja tiukka mutka altaan länsireunalla synnyttävät liikenteellisen pullonkaulan. Paasikiventie on ehdotuksessa muutoin käsitelty ansiokkaasti kaupunkimaisena katutilana. Asuintalon tuominen pääkadun päätteeksi mutkan kohdalla ei ole perusteltua. Sisääntulo moottoritieltä on johdettu uusien liike-toimistorakennusten välisen portin kautta, ja niiden avulla on hoidettu myös jalankulkuyhteys Paasikiventien yli.

Ehdotuksessa on epärealistisen runsaasti rantaviivan muokkausta: toisaalta syvälle kaupunkirakenteeseen pistävä uusi vesiallas, toisaalta taas itäosassa laajoille täytille rakennettuja saarimaisia kortteleita. Hämeensaaren eteläosa on jätetty nykyiselleen.

Sibeliuksenkadun jatkeena oleva yhteys rantaan on kovin moniaiheinen; satamapuisto, Paasikiventien mutka ja satama-aukio eivät ole kypsyneet jäsentyneeksi kokonaisuudeksi.

Korttelien rakeisuus on miellyttävää. Talotyyppien monipuolisuuteen ja asuntojen näkymämahdollisuuksiin on kiinnitetty huomiota.

17. VANA

Paasikiventiestä on tehty kahden yksisuuntaisen kadun väliin jäävä esplanadi, mikä on liikenteellisesti ja kaupunkikuvallisesti hyvä ratkaisu. Kapeahko keskialue on kuitenkin ehdettu pakahduttavan täyteen palveluja ja toimintoja. Tämä ei ole realistista, ja kaupunkikuvallisestikin kestävämpi ratkaisu olisi puistomainen, vihreä promenadi katujen välissä. Esplanadi tarjoaa hyvät mahdollisuudet ruutukaava-alueen ja rannan yhdistämiseen olevan katuverkon yhteyksiä jatkamalla.

Korttelirakenne on luontevaa ja mittakaavallisesti oikeaa, joskin Hämeensaaren kohdalla kovin tavanomaista. Terassitalot rannassa ovat paikkaan hyvin luontuvia. Järvinäkymässä ne ovat kuitenkin tässä saaneet kovin yksitoikkoisen toteutuksen

Hämeensaaren käsittely on keskeneräisen tuntuista etenkin Anttilan taakse jäävän alueen osalta. Sibeliuksenkadun jatkeella ei ole määrätietoista päätettä tai rajausta, vaan se tuntuu solahtavan rantatorin ohi puistoon. Hämeensaaren maankäyttö voisi olla tehokkaampaa ja kaupunkimaisempaa.

29. VÄRE

Ehdotuksessa Paasikiventien linjaus ja katutila ovat jääneet löysiksi, ja katu vaikuttaa yleisilmeeltään väylämäiseltä. Tilallisesti linjausta tukee kadun vartta kiemurteleva rakennusmassa, jonka korkeus riittää ainakin perspektiivikuvien mukaan tukemaan katutilaa. Teknisesti hankalaksi ja toteutukseltaan kalliiksi ratkaisun tekee kadun painaminen Rantatorin kohdalle sijoitetun matkakeskuksen kohdalla maanpinnan alle. Kortteleiden tilanmuodostus on hallittua ja uudelle Rantatorille johtava raitti vaikuttaa kaupunkikuvallisesti onnistuneelta, vaikka rakentaminen onkin tehokasta. Kiemurteleva rakennusmassa muodostaa totaalisen muurin vanhan rakenteen suuntaan, ja muutenkin ”väreily” vaikuttaa muotiaiheelta ilman rakenteellista oivaltavuutta. Matkakeskus on massiivinen, ja vaikka sen eteen järjestetty uusi toriaukea korostaakin sen monumentaalisuutta - toiminta tuskin ansaitsee näin näkyvää asemaa kaupunkikuvassa. Kansirakenteen hyödyntäminen paikoitukseen ja kadunylitykseen vanhan toritilan kohdalla tuntuu kalliilta ratkaisulta. Hämeensaaren eteläosa on säilytetty urheilu- ja virkistyskäytössä. Perspektiivikuvien mukaan rakentaminen on modernia ja esteettisesti hallittua. Kuvilla on tavoiteltu ehdotuksen ideaa yleissuunnitelmaa paremmin.

36. SARANA

Paasikiventien linjauksen hankala siirtymä on ratkaistu isolla Sibeliuksenkadun päähän sijoitetulla kiertoliittymällä, jonka avulla Paasikiventie nostetaan rantaan suuntautuvien jalankulkuyhteyksien päälle. Vaikka kevyen liikenteen yhteydet näin hoituvatkin turvallisesti, korostuu Paasikiventien erottuva vaikutus kaupunkikuvassa näkyvästi, eivätkä autotien siltojen alitukset ole miellyttäviä. Paasikiventien luonne ei ole kaupunkimainen.

Toritilaa ei oikeastaan ole: rantatori on epämääräinen kaistale Paasikiventien sillan kupeessa.

Hämeensaaren korttelien sijoittelu on onnistunutta, mutta kaupunkimaista katutilaa tai rantaraittia täältäkin on turha etsiä.

Itäosan rantakorttelit ovat huolellisesti tutkittuja ja mittakaavaltaan oikeaan osuneita. Terassitalo soveltuu tälle paikalle hyvin. rantayhteyden järjestäminen pihakannelta kierreportaalla vaikuttaa oudolta ja liioitellulta. Paikoituskannen reuna rantaraitille päin saattaa olla ongelma.

40. POUKAMAT

Paasikiventien linjausta on käsitelty kaupunkimaisena boulevardina, mutta väylien hienoinen siirtäminen liikenneympyröin voi olla liikenneteknisesti haastavaa esitetystä muodostaan. Kadun

itäosan päätteenä oleva rakennus on kaupunkikuvallisesti näyttävä, mutta rakennuksen käyttötarkoitus jää avoimeksi. Anttilan ja Tavastilan välinen liiketilojen vyöhyke on toimiva ja sopusuhtainen – jopa esitettyä pienemmilläkin kerrosluvuilla. Korttelinmuodostuksessa on tarkoitushakuista monimutkaisuutta, joka heikentää korttelien tilanmuodostusta. Lukuisat koordinaatiston muutokset ja diagonaaliyhteydet tuntuvat ruutukaavassa keinotekoisilta ja pilkkovat kortteleita sekä rakennuksia fragmenteiksi. S-muotoisten korttelien toinen piha avautuu aina Paasikiventielle pohjoisen suuntaan, mikä ei ole toivottavaa pihatoimintojen ja liikennemelun kannalta. Itäosassa on paljon täyttöalueita veden päällä, mikä tekee rakentamisesta kallista. Rantavyöhykkeen noppamaiset talot ovat näyttäviä, ja muodostavat hallitun reunarakenteen veden suuntaan. Matkakeskus rajaa vanhan Rantatorin kokonaan matkakeskuksen käyttöön. Hämeenkaari jää oudosti puristuksiin asuinrakentamisen keskelle. Ranta-alueiden käsittely vesiaiheineen on taidokasta, mutta rantareitin linjaus hämärtyy.

41. ESPA

Paasikiventien käsittely esplanadipuistona on hyvä ratkaisumalli: autoliikenteen erottava vaikutus lievenee ja kevyen liikenteen yhteydet ruutukaavaverkosta rantaan hoituvat luontevasti ja kaupunkimaisesti ilman keinotekoisia eritasojärjestelyjä. Eplanadin tila on kuitenkin huomattavan leveä ja varsinkin pohjoissivulla monin paikoin epämääräinen. Matkakeskuksen laiturialue on sijoitettu suoraan esplanadipuiston reunalle laajan katosrakennelman alle. Viistokuva antaa matkakeskuksesta tylyn vaikutelman. Eteläkadun puuhuviloiden kohdalla katutila luisuu tonteille.

Tulo kaupunkiin moottoritieltä on jäsentelemätön, ainoana merkinään vaatimaton torni-katosrakennelma jalankulkukvalituksen kohdalla.

Hämeensaaren asuntokorttelin eteläpuolelle sijoitetut laajat parkkikentät ovat virhe asuntojen puisto- ja järvinäkymän edessä. Korttelin muoto tuntuu keinotekoiselta ja perustelemattomalta.

Itäosan rantakorttelit avautuvat hyvin järvimaisemaan. Perspektiivikuva antaa massiivisen vaikutelman ja paikoitushallin reuna rantaraittia vasten saattaa olla ongelmallinen.

45. PROMENA

Paasikiventien linjausta on selkeytetty ja katutilaa on kehitetty onnistuneesti katumaisempaan suuntaan, vaikka Rantatorin kohdalle sijoitettu laaja liikenneympyrä lisää liikenteen häiriötä alueella ja korostaa liikenteen näkyvää roolia. Liikenneympyrän avulla toteutettu kadun linjauksen muutos ja sen yhdistäminen matkakeskukseen on sinällään kaupunkikuvallisesti näyttävä ja toiminnallisesti oivaltava. Muut risteävien katujen liikenneympyrät ovat toiminnallisesti tarpeettomia. Sibeliuksenkadun jatkaminen rantaan on kaupunkikuvallisesti onnistunut ratkaisu. Korttelirakenne jatkaa luontevasti ruutukaavan rakennetta. Korttelinmuodostuksen ote on jämäkkä ja tilahierarkialtaan selkeä, mutta hiukan kuivakkaan akateeminen ja kaaviomainen. Itäosan rannan rakennukset sijoittuvat laajalle täyttömaa-alueelle, mikä nostaa rakentamisen kustannuksia. Korttelirakenne on massoitteeltaan ja mittakaavaltaan miellyttävää, mutta paikoin sisäpihojen paikoituskansi käytännössä pilkkoo tiiviit piha-alueet hankalan muotoisiin vyöhykkeisiin. Hämeensaaren urheilutoiminnot on tiivistetty ja rantavyöhyke vapautettu virkistyskäyttöön. Anttila on poistettu asuinkorttelin tieltä.

51. TALJA

Paasikivenkadun bulevardimainen katuratkaisu on selkeä ja ryhdikäs, vaikka itäreunassa katu yllättäen valahtaa puistoon. Ratkaisussa Anttila on esitetty poistuvaksi, jonka seurauksen moottoritien rampin toisen liittymän poistuminen selkeyttää liikenneverkkoa alueen länsiosassa. Korttelitason perusratkaisu lähtee katujen ja kortteleiden linjauksen osalta ruutukaavan rakenteen ehdoilla. Kortteleiden pihamiljöön tilanmuodostukseltaan voimakkaan veistoksellinen, jossa rakennusten plastiset runkosyvyyden vaihtelut asettavat asuntojen toimivuudelle ja rakennusten tekniselle toimivuudelle suuria (ja tarpeettomiakin) haasteita. Tämä vähentää korttelirakenteen uskottavuutta. Ratkaisu on itse asiassa umpikorttelin trendikäs variaatio, mutta esitetyllä tavalla se ei mahdollista kovinkaan hyviä näkymiä ranta-alueelle. Ehdotuksen parasta antia ovat ilman muuta perspektiivikuvat, jotka antavat kuvan miellyttävästä rakentamisen kokonaisuudesta, mittakaavasta ja rakentamisen tavasta. Hämeensaari on uimahallia lukuun ottamatta rakennettu uudelleen. Hämeensaaren laaja puistomainen eteläosa liittyy miellyttävästi kansimaisiin pihoihin. Monitoimihallin sijoittaminen pihakannen alle on jo toiminnan rakennukselle asettaman teknisen mitoituksen vuoksi vaikeaa. Matkakeskus/liikerakennusmassa on liian umpinainen ja massiivinen ulospäin, ja se muuttaa torialueen luonnetta täysin. Rantatori on tosin sijoitettu tyylikkäästi rannan tuntumaan ja korkea hotelli täydentää torin miljöötä siroudellaan. Itäosan kummallisen muotoinen vinosuunnikkokortteli jää hieman irralliseksi.

65. HANSSI

Paasikiventien linjausta on muutettu, mutta siihen ei ole kuitenkaan käyty käsiksi riittävän päättäväisesti, jotta olisi saatu aikaan kaupunkimainen katutila. Länsipäässä kadun yli sillaksi rakennettu hotelliin liittyvä ravintola on onnistunut portti moottoritietä tultaessa. Kadun pohjoispuoli jää länsipäässä rajaukseltaan heikoksi ja itäpäässä Paasikiventie liudentuu epämääräisesti kohti siltaa.

Toritilaa ei ole lainkaan, vaan linja-autoaseman kortteli on täytetty rakennuksilla. Sibeliuksenkadun jatkeelle on järjestetty rakennusten kautta rinnakkainen, näköalareitiksi nimetty ylikulku, jonka luiskajärjestely rantaan päin vaikuttaa kömpelöltä.

Hämeensaaren korttelirakenne on mittakaavaltaan onnistunutta, ja Sibeliuksenkadun jatkeena oleva rantakatu on sopivan kaupunkimaisesti rakennuksin rajattu. Anttilan eteläpuolelle sijoitetut rakennukset ovat liian lähellä moottoritietä. Kansipihojen reunat näyttävät viistokuvassa ongelmallisilta.

Kytkeytyvät cityvillat rannassa tarjoavat ylellistä ranta-asumista, mutta privatisoivat rantaraitin ja tekevät siitä mielenkiinnottoman. Raitti luiskahtaa oudosti jalankulkusillan alle rantakasinoon kohdalla.

71. RETROPOLIS

Paasikiventien linjausta on selkeytetty ja katutilaa on kehitetty katumaisempaan suuntaan, vaikka katu onkin esitetty hieman viitteellisesti. Korttelirakenne jatkaa ruutukaavan tilarakennetta Hämeensaareen. Rantaan kohtisuoraan suuntautuvat rakennusmassat avaavat näkymiä olevasta ja uudesta rakenteesta järven suuntaan. Rakennusrivistön laskevan katon vaikutus järvinäkymiin on vähäinen verrattuna näkymiin pitkiltä sivuilta. Rakennusten väliin sijoitettu kansirakenne kätkee

autopaikoituksen piiloon, mutta saattaa helposti muodostaa katutasoon ankeaa ja mykkää julkisivupintaa. Ehdotuksessa reuna on kuitenkin ratkaisu taitavasti sijoittamalla siihen aktiivista toimintaa kuten liiketilaa ja aputiloja. Kaupallinen painopiste on sijoitettu luontevasti Anttilan ja Tavastilan väliin. Sisäänajorampin päälle rakennettu massiivinen kansirakenne yhdessä muurimaisena rakenteena toimivien rakennusrivien kanssa vaikuttavat ylimitoitetuilta ja epärealistisilta. Rantaan sijoitettu suuri urheilurakennus/katos(?) ja uimahallin laajennusosa tukkivat rantavyöhykkeen puistomaisuuden. Matkakeskus on aivan liian korkea, ja peittää toria rajaavia rakennuksia. Toritila on kuitenkin pidetty avoimena ja tilaa on jatkettu uudella rantatorilla. Itäosan rakennukset vaikuttavat lupaavilta ja mielenkiintoisilta, mutta ovat jääneet luonnosmaiseksi.

72. RAJAPINNALLA

Särmikkäät linnoitusmuodot ovat keinotekoinen lähtökohta rakennettaessa uutta rantajulkisivua vanhalle ruutukaavakaupungille. Muurimainen reuna on myös järvinäkymien kannalta ongelmallinen, umpikorttelirakenne jättää suuren osan asunnosta näkyviä paitsi.

Paasikiventien tila on hahmottoman leveä. Sen moottoritiemäinen jäsentely ja alikulkuina järjestetyt jalankulkuyhteydet korostavat sen erottavaa vaikutusta suhteessa ruutukaavakaupunkiin. Pohjois-eteläsuuntaiset yhteydet ruutukaavakaupungista rantaan eivät ole kovin selkeitä ja helposti hahmottuvia ja alikulkutunnelit ovat ikäviä. Rantatori on uudella täyttömaalla irrallaan vanhasta kaupunkirakenteesta.

Itäosan asuntokorttelit on rakennettu uudelle täyttömaalle. Paasikiventien pohjoispuoli niiden kohdalla on käsitelty ponnottomasti. Korttelien rantanäkymät ovat miellyttävän kaupunkimaisia. Särmikkäitä muotoja on tässä kohtaa hyödynnetty mukavasti kortteleiden väliin avautuvina kiilamaisina lahtina, jotka ulottuvat Paasikiventielle saakka.

Hämeensaaren on rakennettu kanava asuntokorttelien väliin. Sen päätyminen umpiperään rantatorin reunalla on virtaaman kannalta mahdoton ja kaupunkikuvallisesti töksähtävä ratkaisu.

3.3 Alempi keskiluokka

1. FRAGILE

Ehdotus perustuu Paasikiventien uudelleen linjaukseen, jossa kadun itäpää aloitetaan Anttilan edestä ja ennen Rantatoria tehdään pieni sivusiirto entisen linjauksen kohtaan. Ratkaisu hankaloittaa oleellisesti kadun poikkisuuntaista liikennettä. Linjauksen esittämistapa on viitteellinen, eikä aukiosommitelma Sibeliuksenkadun kohdalla oikein aukene. Ikävimmillään aukio muuttuu risteysalueeksi, joka tukkii liikenteen ja tuottaa häiriötekijöitä. Linjauksen siirtoa on hyödynnetty laajemmalla korttelivyöhykkeellä ruutukaavan reunaan sijoittamalla kauppiastavaratalo, asuinkortteli sekä puisto, joista viimeksi mainitut toiminnot jäävät yksinäiseksi ilman luontevaa yhteyttä rantapuistoon tai muihin asuinkortteleihin. Asumisen painopiste on osoitettu alueen itäosaan ja suureksi osaksi täyttömaalle, mikä nostaa rakentamisen kustannuksia. Korttelimuodostus on hieman sekavaa ja epäyhtenäistä, eikä koordinaatiston muutos tuo ratkaisuun lisäarvoa. Asuinalueen sisäinen raitti yhdistää uuden Rantatorin osaksi rannansuuntaista reittiä. Kortteliratkaisuissa on hyödynnetty vesialtaita osana pihatiloja jopa liikaakin. Hämeensaaren suuri liikuntakeskus, urheilutukenttä ja toimistorakennus tuntuvat

täyttävän erikokoisilla tilanvarauksillaan koko alueen. Matkakeskuksen alue entisellä Rantatorin kohdalla on toteutettu alueen luonteeseen soveltuvalla tavalla.

2. LUMI

Kaupunkirakenne on lähiömäinen ja Paasikiventien väylämäisyyttä korostava. Paasikiventien linjausta ei ole sanottavasti muutettu ja ruutukaavarakenne on kokonaan haluttu hävittää. Tällöin on hukattu myös yhteys rantaan Sibeliuksenkadun jatkeena. Kaupunkitila hajoaa matkakeskuksen eteläpuolella epämääräiseksi liikenneympäristön ja puiston yhdistelmäksi, jota yritetään pitää koossa pohjoisreunan uusilla julkisilla rakennuksilla.

Anttila on purettu ja korvattu Paasikiventien varteen sijoitetuilla uusilla liikerakennuksilla ja niiden eteläpuolelle sijoitetuilla asuinkortteleilla. Hämeensaaren maankäyttö jää vajaan tuntuiseksi ja keskeneräiseksi suhteessa mittavaan toimintojen siirtelyyn. Hämeensaaren itäreunalle on puistoon sijoitettu asuntoryhmiä, jotka ovat vilkkaasti massoiteltuja ja muodostavat mielenkiintoista pihatilaa, mutta tuntuvat olevan väärässä paikassa: pienistä puistonsuikaleista tornitalojen ympärillä tuntuu tulevan lähinnä niille kuuluvaa pihaa.

Itäosassa Paasikiventietä on rajattu rakennuksin katumaisemmaksi. Olemassa olevien talojen edessä olevat täsmälleen samankokoiset talot peittävät vanhojen talojen kaikki rantanäkymät. Ratkaisu on yksioikoinen ja vivahteeton: saavutettaisiinko rantafasadiin sama teho olemassa olevien talojen julkisivusaneerauksella?

Talotyyppitutkielmissa on käyttökelpoisia aiheita katukuvan elävöittämiseen mm. monikäyttöisten korkeiden loft-tilojen avulla.

3.LITIUM

Voimakasotteinen ehdotus, joka suurmuotojen avulla pyrkii luomaan kokonaan ruutukaava-alueen kaupunkirakenteesta poikkeavaa uutta kaupunginosaa. Paasikiventielle ei ole yritettykään antaa katumaista ilmettä, vaan sen tilallinen luonne on kokonaan aaltoilevan, valtavan toimistotalomassa varassa. Suurta yhtenäistä toteutusta vaativa ja paljolti rakennussuunnittelun keinojen varassa oleva toimistorakennus ei kuitenkaan ole realistinen ja hyvä lähtökohta alueen kaavoitukselle. Trendikästä toimistotaloa elämyksellisemmän, aidon kaupunkitilan ehdotuksessa tarjoaa Eteläkadusta kehitetty kaupunkihuviloiden reunustama raitti, joka johtaa Wetterhofilta matkakeskuksen kautta Tavastilan Business Basaariin.

Pyrkimys Paasikiventien katualueen kaventamiseen on oikea, mutta nelikaistainen katu kaipaa jo liikenneturvallisuudenkin tähden jonkinlaista jäsentelyä puistokatumaiseen suuntaan: tässä katutila näyttää liian kapealta varsinkin itäpäässä.

Asuntokorttelit ovat teoreettisen oloisia palikkaleikkejä ja hyvin viittellisesti esitettyjä. Itäosan pientaloruudikko on mittakaavaltaan liian hento tähän paikkaan. Hämeensaaren eteläosaan sijoitettu nauhatalo ei tarjoa hyvää asuinympäristöä, kun asuntojen näkymät ja auringonvalo ovat samalla puolella kuin moottoritien melu. Asuintalo joutuukin tässä toimimaan urheilukenttien melusuojana ja sen oma piha-alue jää kokonaan melun puolelle. Se on myös tarpeettoman kova rajaus kaupungin eteläjulkisivuna moottoritielle päin. Pienten pistetalojen korttelit Hämeensaareissa tarjoavat kehityskelpoisia lähtökohtia järvinäkymiä maksimoivalle ratkaisulle.

Rantatorin, Vanaja-altaan ja rantaraitin muodostama kokonaisuus on onnistunut ja luonteva, mutta Paasikiventie leikkaa sen irti olevasta kaupunkirakenteesta.

4. HÄMEEN LINNA

Paasikiventien hankala suunnanvaihto on hoidettu uuden linja-autoaseman ja siihen liittyvän rantatorin avulla. Rantatorin luonne jää aineiston valossa hieman epäselväksi, se näyttää isolta viistokattoiselta rakennukselta. Ratkaisu ei ole kovin luonteva eikä kaupunkikuvallisesti vakuuttava.

Umpikortteliperiaate on luonteva ja rauhallinen, rantafasadin horisontaaliset linjat miellyttäviä. Koko Hämeensaaren alue jää lähes nykyiselleen, umpikorttelien tiukka linjaus tuntuu leikkaavan sen irti kaupunkirakenteesta.

Itäosan rantatalot mittakaavaltaan tähän paikkaan liian pieniä ja niiden muodostama helminauha yksitoinen. Paasikiventien rajaaminen pientaloilla ei ole vakuuttava. Yöperspektiivi antaa lupauksia tiiviimmästä ja kaupunkimaisemmasta rantarakentamisesta kuin muut havainnekuvat.

8. KRUUNU

Paasikiventien linjausta on selkiytetty, vaikka itäpään tiukka S-mutka onkin liikenteellisesti epärealistinen väyläys sillalle. Katutilan rajausta jää epämääräiseksi. Ehdotus käsittää länsiosassa neljä uutta asuin- ja liiketilakorttelia sekä muutamia rakennuksia itäosan rantavyöhykkeellä. Rakentamisen tehokkuus on jäänyt alueen itäosassa jopa turhankin vaatimattomaksi. Korttelinmuodostus on plastista, eikä se juurikaan jatka ruutukaavaa kuin Paasikiventien varren osalta. Korttelirakenne avaa katunäkymiä veden suuntaan ja osoittaa uusia yhteyksiä Rantatorin suunnasta urheilutoimintojen alueelle. Diagonaalisyhteys Rantatorilta on toiminnallisesti perusteltu, mutta kaupunkirakenteessa kummajainen. Osassa kortteleissa vapaa muodonanto ja vino katuyhteys on johtanut jopa hankaliin korttelipihoihin. Myöskin moottoritien rampilta johdettu katuyhteys korttelien läpi heikentää pihatilojen asuttavuutta. Pihan pysäköintiratkaisusta olisi kaivannut detaljia. Hämeensaaren liikunta-alue on rakentunut sirpalemaisesti ja ottaa maankäytöllisesti suuren pinta-alan Hämeensaaren eteläosasta. Matkakeskus on sijoitettu maan alle suuren pysäköintilaitoksen kanssa, mikä on liikenteellisesti haastava ratkaisu, mutta jättää toritilan lähes ennalleen. Paasikiventien itäpään maanalainen pysäköintilaitoksen ja vanhusten palvelutalon sijainti ja koko herättävät ihmetystä. Anttila on korvattu asuinkorttelilla. Esityksen asiakirjat ovat osin liian viitteellisiä ratkaisun yksityiskohtien arvioimiseksi.

14. HABITUS

Paasikiventie on lähes nykyisellä paikallaan, mutta kadun linjausta on selkeytetty ja katutilaa on kehitetty katumaisempaan suuntaan. Korttelimuodostukseltaan ehdotus jatkaa periaatteessa ruutukaavan rakennetta, mutta uusien korttelien sivujen perusteettomalta tuntuva kääntely hämärtää ehdotuksen selkeää kaupunkirakenteellista lähtökohtaa. Rakennusmassojen kääntelylle ei keksi muuta selitystä, kuin katutilojen jäsentämisen enemmän aukion kaltaiseksi. Idea olisi ollut toteutettavissa hillitymminkin. Kortteleiden väleissä kulkeva raitti ei johdata kulkua jouhevasti Etelätorille, vaikka siihen olisi kaikki mahdollisuudet. Pihapiirien mittakaava ja koko on onnistunut.

Itäosan korttelit on ratkaistu tyylikkäästi. Niiden takana oleva piste-/kaupunkitalorivi tuntuu olevan liian lähellä olevia taloja. Koko Rantatorin täyttävä keskustakortteli on raskas ja monimutkainen rakennuskompleksi, ja viestii hahmollaan suuresta ostos- tai liikekeskuksesta. Etelätori on sijoitettu tyylikkäästi erilaisten kortteliratkaisujen solmukohtaan, ja tarjoaa viitteellisen yhteyden ruutukaavakeskustaan Wetterhofin- ja Sibeliuksenkadun kautta. Urheilutoimintojen sijoittaminen omalle ”saarelleen” on kaupunkikuvallisesti ja toiminnallisesti näyttävä ratkaisu. Ratkaisu tuo veden lähemmäs asuinkortteleita. Lähes koko suunnittelualueen rantaviivaa on käsitelty voimakkaasti, ja yhdessä kanavarakennelmien kanssa ratkaisu nostaisi toteuttamisen kustannuksia, vaikka varsinaiset täyttöalueet jäävätkin vähäisiksi. Anttilan liikerakennus puuttuu kokonaan.

18. CIVIC

Paasikiventie on selostuksen mukaan haluttu muuttaa bulevardimaiseksi kaupunkikaduksi, joka mukautetaan ruutukaavaverkkoon. Ajatuksen kehittäminen on kuitenkin jäänyt vaille kypsää toteutusta. Perspektiivikuvan esittämä tunnelma on niin pakahduttavan urbaani ja pakokaasunhajuinen, ettei se tunnu soveltuvan Hämeenlinnan mittakaavaan. Se ei myöskään toteuta selostuksessa esitettyä tavoitetta ihmisen ehdoilla suunnittelusta aidosta kaupungista, jossa autoilulle olisi vaihtoehtoja. Paasikiventien erottava vaikutus kaupunkirakenteessa on raju, ja katutila on vain leveä moottorikatu.

Yhteydet rantaan on järjestetty oikein ruutukaavaverkon katujen jatkeina, mutta Paasikiventien ylityskohdat eivät jäsenny kaupunkirakenteessa. Sibeliuksenkadun jatke päättyy kyllä rantatorille, mutta liudentuu heti pikku puistotieksi venesataman ja urheilukentän väliin.

Rantaa rakennuspaikkana on hyödynnetty vain itäosassa, jonne on sijoitettu haitarimaisesti polveilevia terassitaloja. Talotyyppi on teoreettinen ja kaaviomainen, ja osa terasseista suuntautuu pohjoiseen ja Paasikiventielle päin. Osin kymmenkerroksiset pyramidipiikit toimivat paremmin Paasikiventien näkymässä kuin rantajulkisivussa. Kapea rantakaistale vaatisi kurinalaisempaa käsittelyä, ja vaikutelma on keinotekoinen ja lomahotellimainen aidon kaupungin sijasta.

Hämeensaaren kaupunkivillat jäävät irralleen kaupunkirakenteesta. Pienimuotoinen, avorakenteinen huvilakortti soveltuu huonosti moottoritien läheisyyteen.

23. PALETTI

Yritys räjäyttää ruutukaavakaupungin reuna viime aikojen trendikkäin kaarevin muodoin tehdyillä umpikortteleilla ei ole onnistunut, ja uusi kaupunginosa saa suurkaupungin lähiön ilmeen. Paasikiventien katutila on kokonaan hävitetty, ja katu on pitkältä matkalta sijoitettu tunneliin matkakeskuksen kohdalla. Ratkaisu korostaa Paasikiventien railomaista vaikutusta ruutukaavakaupungin ja rannan välillä. Kaikki perinteiset kaupunkitalat – myös rantatori – on haluttu hylätä uuden muotiarkkitehtuurin tieltä. Ratkaisu soveltuisi paremmin suuren kaupungin lähiöksi vapaaseen maisematilaan kuin kurinalaisen historiallisen kaupunkirakenteen jatkeeksi ja järvijulkisivuksi.

Pistetaloit ovat liian korkeita ja niiden onnistuminen on talosuunnittelun armoilla. Myös uusi liikekeskus ja matkakeskus jatkavat johdonmukaisesti pyöreämuotoisten kappaleiden sarjaa.

Ehdotus ei sovellu hitaasti toteutuvan, vaiheittaisen kaupunkirakentamisen strategiaksi, vaan vaatii yhtenäistä kertatoteutusta.

28. LES HALLES

Ehdotus sisältää omaperäisen ajatuksen valtavasta monitoimihallista Paasikiventien varressa. Tälle ei kuitenkaan löytyne syytä olemassaolevien ja lähistöllä suunnitteilla olevien palvelukeskittymien joukossa. Hallirakennus tekee Paasikiventien ympäristöstä teollisuusromantiikasta ammentavan reuna-alueen. Viesti on tällä paikalla väärä, eikä sillä ole yhteyksiä myöskään alueen historiaan.

Paasikiventien linjaus on säilytetty, eikä sitä ole lähdetty kehittämään katumaiseen suuntaan. Nykyisen linja-autoaseman alue puistona on epämääräinen ja jäsentymätön kaupunkitila.

Ehdotus esittää valtavirrasta poikkeavan rantatorin- ja raitin sijoituksen: ne ovat Wetterhofinkadun jatkeena ja liittyvät luontevasti itäosan rantakortteliin. Ratkaisu perustuu kuitenkin suuriin täyttöihin. Vastaava korttelirakenne olisi kohtuullisemmin toteutettavissa Hämeensaarta ja Sibeliuksenkadun jatketta hyödyntäen. Rantakorttelien mittakaava on miellyttävän pienimuotoinen ja rantanäkymiä on hyödynnetty hyvin. Suljettu, kapea allas Hämeensaaren urheilualueen ja uudelle täytölle rakennetun asuntokorttelin välissä saattaa olla virtaaman suhteen ongelmallinen.

Hämeensaaren eteläosaan sijoitetut asuntokorttelit ovat kaaviomaisia ja sijaitsevat muusta kaupunkirakenteesta irrallaan.

33. RANTARAITTI

Paasikiventie on painettu maan alle ja sen päällinen on esitetty epärealistisen vihreänä puistona. Tietä ei saa niin alas, että puiden istuttaminen sen päälle olisi mahdollista. Itäosassa Paasikiventien päällä olevan puiston pohjoisreuna rajautuu epämääräisesti autokatoksiin.

Nykyisen torin paikalla on vesiallas. Allas ja rantatori eivät liity toisiinsa, vaan niiden väliin on rakennettu uusia palvelurakennuksia. Paasikiventien tunneloiminen olisi voinut tarjota erinomaisen mahdollisuuden myös visuaalisesti selkeiden ja näyttävien yhteyksien luomiseen ruutukaavan katuverkosta rantaan. Tässä Sibeliuksenkadun jatke kuitenkin tuhraantuu laajan paikoitusalueen ja katulinjasta väistyvän monitoimitalon väliin.

Ajokadut ovat tekijälle ongelma, eikä niitä ole käsitelty kaupunkimaisesti myöskään Hämeensaaren puolella.

Uusi korttelirakenne on kauniisti johdettu olevasta ruutukaavasta ja rakentamisen mittakaava näyttää asemapiirroksen tasolla sopivalta. Perspektiivikuvien antama vaikutelma on kuitenkin erityisesti rantaraitin osalta kovin raskas.

35. AKVAMARIINI

Ehdotuksessa Paasikiventien linjaus ja katutila ovat jääneet paikoin epämääräiseksi, ja katu vaikuttaa yleisilmeeltään väylämäiseltä. Anttilan ja Tavastilan väliin on osoitettu liiketilaa, jonka

volyymit tuntuvat suurilta, mutta sijainniltaan luontevilta. Uudisrakentaminen jatkaa ruutukaavan koordinaatistossa ja hahmottuu selkeinä – jopa sotilaallisina - korttelivyöhykkeinä. Korttelien tilanmuodostuksessa ja mittakaavassa on lupaavia elementtejä miellyttävään korttelirakenteeseen, mutta massoittelu on varovaista ja yleisilme jää väistämättäkin kaaviomaiseksi. Moottoritien rampilta erkanevan katulinjauksen jatkamista Rantatorin kohdalle tehdyn vesiaiheen yli jää ihmettelemään: miksi johtaa ajoneuvoliikennettä kaupunkikuvallisesti näinkin näkyvälle paikalle. Myöskin Sibeliuksenkadun jatkeen rannan puoleisen reunan hyödyntäminen jää vaatimattomaksi. Matkakeskuksen järjestelyt on hoidettu vähäeleisesti, vaikkakin Wetterhofinkadun katkaiseminen voi aiheuttaa liikenteellisesti ongelmia. Julkista aukiotilaa ei ole linja-autoliikenteen vuoksi enää lainkaan. Hämeensaaren urheilutoiminnot pysäköintiratkaisuineen on tiivistetty eteläosiin hieman puistoalueen kustannuksella.

39. VANNA

Paasikiventien ruutukaavasta poikkeavaa linjausta on voimakkaasti lähdetty muokkaamaan koko ehdotuksen läpikäyväksi isoaaltoiseksi muodoksi. Linjaus synnyttää ruutukaavan reunalla epämääräisiä puistokaistaleita. Paasikiventien luonne ei ole katumainen, ja sen erottava vaikutus kaupunkirakenteessa korostuu.

Uusien rantakorttelien aaltoilevat talot ovat korkeita ja massiivisia suhteessa ruutukaavakaupunkiin. Voimakkaiden suurmuotojen käyttö johtaa lähiömäiseen ilmeeseen. Vaiheittain toteuttaminen on lähes mahdotonta.

Anttilan naamiointi moottoritieltä päin eteen sijoitetulla tanssikeskuksella on mielenkiintoinen ajatus,

Alueen itäosassa on paljon täyttöä. Tätä uutta kallista tonttimaata ei ole käytetty järvinäkymien hyödyntämiseen, vaan sille on sijoitettu iso umpikortteli, jossa näkymiä on vain eturivin asunnoilla.

43. GONDOLI

Ehdotuksessa Paasikiventien linjaus ja katutila ovat jääneet epämääräiseksi, ja katu vaikuttaa yleisilmeeltään väylämäiseltä. Rakentaminen jatkaa periaatteessa ruutukaavan rakennetta, porrastuen kuitenkin Paasikiventien linjauksen vuoksi asteittain itään päin. Anttilan ja Tavastilan välinen tila on ratkaistu tyylikkäästi lisärakentamisella ja aukiosommitelmalla. Korttelit ovat E-mallisia, pihatiloiltaan kapeita ja kansirakenteisia yksiköitä. Poikittaisten sakaroitten 2-kerroksiset pilareille nostetut päädyt antavat vaikutelman teknomaisesta toimistorakentamisesta. Rakentamisen määrä on kokonaisuudessaan vähäistä. Hämeensaari on jätetty urheilu- ja virkistystoimintojen käyttöön, ja toiminnot on järjestetty maankäytöllisesti tehokkaasti. Toimistokompleksin sijoittaminen Anttilan taakse on lähestymissuunnan julkisivun kannalta perusteltua, mutta johtaa liikennettä tarpeettomasti rantaan. Kanavan sijoittaminen rakentamisvyöhykkeiden väliin on teknisesti haastava detalji. Rantatorin kohdalla oleva keskeinen vesiaihe venesatamineen on näyttävästi toteutettu. Rantatori on osoitettu pienin keinoin matkakeskuskäyttöön. Samalla toritila ja visuaalinen yhteys rantaan on menetetty. Perspektiiveissä käytetty ”utuinen” estetiikka on havainnollisuudeltaan huono, eikä tue ehdotuksen lupaavaa yleisotetta.

49. LINNAT

Kaupunkimaista ilmettä tai yhteyksiä ruutukaavakaupunkiin ei ehdotuksessa ole yritettykään etsiä, vaan Hämeensaari on ratkaistu uutena lähiönä. Se hakee innoituksensa Hämeen linnan punatiiliarkkitehtuurista, mikä vaikuttaa kaukaa haetulta ja perusteettomalta. Pehmeämuotoiset umpikorttelit eivät ole asuntojen järvinäkymien kannalta ihanteellisia.

Paasikiventien luonne on väylämäinen, ei katu. Paasikiventien päässä ei tuloa kaupunkiin ole korostettu. Moottoritien liittymän tuntumaan Hämeensaareen on Anttilan eteen sijoitettu 8-kerroksinen toimistorakennus, joka ei viistokuvassa näytä vakuuttavalta. Kaupunkimaisia rantaraitteja ei ole, vaan rannat on käsitelty puistomaisesti.

Umpikorttelit pyöreine muotoineen ovat ystävällisen ja hieman kömpelön tuntuisia. Perspektiivikuvissa on mukavaa huolettomuutta.

53. LAITAKAUPUNGIN VALOT

Paasikiventien linjausta on muutettu ja siitä on saatu vain toispuolisesti katumainen. Kadun pohjoispuolen tilanrajaus jää länsiosastaan edelleen epämääräiseksi. Ehdotuksessa korttelinmuodostus on Paasikiventien linjauksen eteläpuolella selkeää ja vyöhykemäistä, joskin korttelien pihatila on tiukka mm asumisen toimintoja ajatellen. Korttelin massojen rakeisuus noudattaa samaa logiikkaa lähes kaikkialla, mikä tekee korttelirakenteesta hieman yksipuolisen. Esitetty asuinrakentamisen ja liike-/toimistorakentamisen määrän suhde tuntuu rakennusmassojen volyymeja vertaillen epäuskottavalta. Massoitelutapa myös kuristaa ja pilkkoo tarpeettomasti korttelipihaa. Leveä runkosyvyys korttelin ulkoreunalla mahdollistaa rakenteellisen autopaikoituksen sijoittamisen osaksi rakennusrunkoa. Moottoritien melun suuntaan se toimii pihatiloja ajatellen puskurivyöhykkeenä. Suurin osa Hämeensaarta on jätetty puistomaiseksi viher- ja virkistysalueeksi, jonka rantavyöhykkeelle sijoitettu laaja 200 auton paikoitusalue on maantasossa huono ja maan alla kallis – ehdotuksesta ei käy ilmi toteutustapa. Rantatorille rakennettu toimisto- ja liikerakennus matkakeskustoimintoinen jää viitteelliseksi, mutta vaikuttaa massiiviselta.

54. RANTALINNAT

Paasikiventien linjausta on muutettu ja puolet siitä on sijoitettu maanalaisena kortteleiden alapuolelle. Ratkaisu on tekniseltä toteutukseltaan vaativa ja kallis sekä katutiltaan epäkaupunkimainen. Uusi korttelirakenne ei noudata ruutukaavan lähtökohtia – muuten kuin koordinaatiston osalta - vaan varioituu sekavasti katulinjausten ja liikenteellisten ratkaisujen mukaan. Kortteleiden tilanmuodostus on sinällään hallittua ja syntyvät pihatilat ovat mittakaavaltaan miellyttäviä. Tarkemmalla tutkimisella korttelirakenteista löytää porttimaisia tilasarjoja toisiin kortteihin, vaikka kortteleiden muodot ja koot ovatkin erilaisia. Vanha Rantatori on rakennettu umpeen ja uusi linja-autoasema on saanut kaupunkikuvallisesti näyttävän aseman uuden torin taustalla. Torin laajentaminen Sibeliuksenkadun jatkeelle olisi avannut toria paremmin keskustan ja veden suuntaan. Urheilukenttä on laaja, mutta toimii toiminnallisena puskurina Anttilan ja asuinkorttelien välissä. Rantavyöhykkeelle sijoitettu pientaloalue on virheellinen ratkaisu. Paasikiven päässä oleva 15-kerroksinen rakennus on kaupunkikuvan kannalta liian korkea. Liike- ja toimistokorttelin sijoittaminen Anttilan ja Tavastilan väliin on järkevä ratkaisu – joskin kerroksia on liikaa.

55. LASKOKSET

Taitteisilla lamellitaloilla kaupungille on tehty uusi reuna, eikä kortteleita ole jatkettu Hämeensaaren puolelle. Ratkaisun luonteen vuoksi se ei ole siihen suuntaan kehitettävissäkään. Ratkaisu on maankäytöllisesti tuhmaileva, ja asuintalojen eteen Paasikiventien puolelle jäävien vihersuikaleiden kaupunkikuvallinen merkitys jää hämäräksi.

Paasikiventielle ei ole etsitty katumaista ilmettä, vaan se on säilytetty lähes nykyisellään. Itäosassa Paasikiventien eteläpuolelle jätetty kaistale on rantapuistoksi liian kapea. Uudet talot on viety Paasikiventien pohjoispuolelle, ja olemassa olevien talojen eteen tulee niiden pihakannen reuna. Kansien ja maanalaisten tilojen liittymäongelmat on tiedostettu ja niitä on leikkauksissa tutkittu. Niistä ei kuitenkaan synny kovin luontevia ratkaisuja.

Uusi matkakeskus ja pysäköintitalo vaikuttaa kovin monimutkaiselta rakennelmalta, eikä edesauta liittymistä ruutukaavakeskustaan. Rantatori on raittimaisen kapea suikale eikä sen varteen ole sijoitettu muuta rakentamista kuin maastomuodon alle piilotettuja satamapalveluja.

Ehdotus tunnelmoi puisto- ja maisemarakentamisella eikä luo kaupunkimaista tilaa, jolla olisi suhde ruutukaavakeskustaan.

61. PALAZZO

Paasikiventiestä on tehty rakentamalla urbaani bulevardi, jossa linjauksen sivusiirto korttelin matkalla vaikuttaa hieman väkivaltaiselta. Sivusiirto erottaa myös Anttilan ja Tavastilan toiminnallisesti, vaikka uuden hotelli- ja liikerakennuksen eteen onkin tehty aukiosommitelmaa yhdistäväksi elementiksi. Korttelirakenteeltaan ehdotus vaikuttaa häkellyttävän mattomaiselta lähes samantyyppisen rakennusmassan liialliselta toistolta. Koko suunnittelualue on täytetty ylitehokkaasti, mutta liikaa esim. Hämeensaaren puistoalueen kustannuksella. Korttelien tilanmuodostus sinällään on hallittua, mutta rakennustypologian ja kerrosluvun variointi sekä rakentamisen määrän vähentäminen olisivat parantaneet ratkaisun kokonaisideaa. Itäosan täyttöalue kortteleineen on valtava, mikä nostaa huomattavasti rakentamisen kustannuksia. Ranta-alueiden käsittely ja erilaisten toimintojen upottaminen korttelirakenteeseen on ansiokasta. Rantatorin toritila jää puuttumaan, koska alue on täytetty matkakeskustoiminnoilla. Kanava-aihe on kaupunkikuvallisesti näyttävä, mutta puristuu rakenteessa melko kapeaksi. Rakennusten arkkitehtuuri vaikuttaa modernilta ja esteettisesti hallitulta. Työ on kauniisti ja havainnollisesti esitetty.

64. LAITURIT

Ehdotus esittää päteviä teoreettisia pohdintoja alueen ratkaisusta, mutta teoria ei ole ehtinyt kypsyä kunnon kaupungiksi.

Paasikiventielle on tehty linja-autoasemasta torin kohdalle päätte, jonka jälkeen se itäosassa muuttaa luonnettaan. Kadun viisto linjaus toritilan poikki ei ole luonteva. Sibeliustalo rannassa on kömpelö ja mahtipontinen ja tukkii kokonaan torin rantanäkymät. Idästä päin tultaessa Paasikiventien päätteellä on asuinrakennus. Moottoritien ramppiin sijoitettu maamerkki on tarpeeton uuden, moottoritien päälle rakennettavan keskustakorttelin edessä.

Itäosan laituritalot vaikuttavat miellyttäviltä, joskin hieman hentoisilta ja irrallisilta. Olemassa olevien talojen eteen sijoitetut pitkät, raskaat massat varjostavat ja peittävät rantanäkymiä. Paasikiventietä reunustavia taloja toisiinsa kytkevät valtavat katokset ovat outoja.

67. HÄMEENSAAREN TORI

Paasikiventiestä on tehty rakentamalla urbaani, ehkä jopa liiankin kuilumainen, katu. Samalla kadun linjausta on kuitenkin muutettu sivusiirrolla puolen korttelin verran, mikä johtaa varsinkin läpikulun ja raskaan liikenteen osalta hankaliin risteysjärjestelyihin ja haittaa liikenteen sujuvuutta. Myös kaupunkikuvallisesti katu näyttää törmäävän päin rakennuksen seinää. Anttilan ja Tavastilan väliin rakennettu massiivinen kauppakeskus sijoittuu toimintana oikein, mutta vaikuttaa kansirakenteen osalta ylimitoitetulta. Asuinkortteleiden massoittelu on yksinkertaista, ja se jatkaa ruutukaavan rakennetta. Kortteleiden tilanmuodostus on paikoin epäjohdonmukaista. Rantatorin ja sen viereisen korttelin umpinaisuus tuntuu jopa hieman ahdistavalta. Rantatori on siirretty uuteen paikkaan kävelykadun päätteeksi rantaan. Ratkaisu on tyylikäs päätte Sibeliuksenkadulle. Torin tilanmuodostus on hallittua, vaikka tori hieman vaikuttaakin piiloutuvan rakenteeseen. Itäosan sirot pistetalot on sijoitettu taitavasti rantaviivan ääreen, ja ne muodostavat näyttävän julkisivun Vanajaveden suuntaan. Rakennusten arkkitehtuuri on selkeää ja hallittua, ja toiminnalliset ratkaisut on tutkittu huolella. Matkakeskus on sijoitettu keskustakorttelin pihakannen alle.

68. H-KOODI

Paasikiventien linjaus on häilyvä ja sen katutila jää epämääräiseksi. Valtava vesiaihe on johdettu Hämeensaaren läpi, ja se vaikeuttaa alueen katuverkon ja rantaa myötäilevän rantareitin luontevaa muodostumista. Vesiaihe vaikuttaa myös päätyvän Anttilan eteen, mikä tuntuu kaupunkikuvallisesti arveluttavalta. Rakennusten voimakas ”pykältävä” muodonanto, rantaviivan käsittely ja pintojen käsittely tuntuu kikkailevalta, eikä tuo ehdotuksen kaupunkikuvalliseen ratkaisuun lisäarvoa. Maantason pysäköintipaikkoja on sijoitettu kaupunkikuvan kannalta liian näkyviin paikkoihin. Kaupallinen keskittymä on sijoitettu luontevasti Anttilan ja Tavastilan väliin ja kaupakäytäväideaa on toteutettu taitavasti. Ranta-alueen hotelli on näyttävä maamerkki ja kadunpääte, mutta vaikuttaa ympäristössään massiiviselta. Rantatorin visuaalinen yhteys rantaan on katkaistu. Matkahuolto on säilytetty nykyisessä muodossaan, mutta ympäristön monimutkaiselta näyttävien liikennejärjestelyjen tarkoitus ei täysin avaudu. Rakennusten hahmoissa ja julkisivuissa on trendikkäitä aiheita.

73. CANAL GRANDE

Paasikiventien katulinjaukseen tai -tilaan ei ole otettu kantaa, vaan katu jatkuu väylämäisenä nykyisessä muodossaan. Ehdotus vaikuttaa koostuvan irrallisista rakennuksista ja kortteleista, eikä kaupunkikuvallista yhteyttä osien välille tai olevaan ruutukaavakeskustaan muodostu. Hämeensaaren asuinkorttelit vaikuttavat vierekkäin ladotuilta, vaikka niiden tilanmuodostus onkin miellyttävää. Kaupalliset rakennuskompleksit ovat hahmoltaan trendikkäitä ja sijoitukseltaan onnistuneita. Jalkapallokentälle on esitetty pienimuotoista katsomoa muiden urheilutoimintojen yhteyteen. Ehdotus on esteettisesti hallittu ja toiminnallisesti perusteltu, mutta väistämättäkin jää miettimään, onko stadionin paras paikka ranta-alueella. Itäosassa on uudelle rakentamiselle osoitettu huomattavia täyttöalueita. Täyttöalueen korttelirakenne vaikuttaa sokkeloiselta, mutta

tarkemmalla tutkimisella siitä löytyy loogisuutta. Rakennusten arkkitehtuuri on modernia ja taidokasta. Varsinkin yöperspektiivi vakuuttaa näyttävästä kaupunkijulkisivusta.

3.4 Alaluokka

5. CARTE BLANCHE

Paasivientien linjaus on jätetty ennalleen ja katutilaa on kehitetty ainoastaan Hämeensaaren osalta. Ehdotus perustuu fragmentaariseen erityyppisten korttelien sommitelmaan, jossa esitetty kollaasimainen korttelimuodostus on jäänyt viitteelliseksi. Idea laajoista kortteleiden sisälle jäävistä pelikentistä ja niiden alle sijoitetuista pysäköintihalleista on virkistävä ja rohkea esitys. Tällä tavalla asuminen ja liikunta on toimintoina pystytty yhdistämään, mikä epäilemättä luo uudenlaista sisältöä asuinkortteleille - mutta sen toimivuus jää kuitenkin arveluttamaan. Katuverkko jatkaa ruutukaavan rakennetta. Tekijän ehdottama kenttien ympäröivien korttelien rakentumisesta hankekohtaisesti ilman kokonaissuunnitelmaa voi johtaa pahimmassa tapauksessa todella huonoon kokonaisrakenteeseen, eikä idea dynaamisesta kaupunkitilasta välttämättä toteudu rikkaana ja esteettisesti hallittuna. Rantatorin massiivinen plastinen toripinta yhdistää nokkelasti toimintojen ja yhteyksien tarpeita. Alueen itäosa on jäänyt lähes suunnittelematta. Ehdotus on tyylikkäästi esitetty ja sisältää useita detaljitason oivalluksia.

10. PROME

Ehdotus perustuu kolmen rakennustyyppin turhankin monotoniseen toistoon rivimäisenä pitkin Paasikivenkadun vartta. Paasikiven katulinjausta on jämäköitetty, mutta tilallisesti sen rajaus jää epämääräiseksi ja väljäksi. Rakennusten sijoittelu avaa hyvin näkymiä olevasta rakenteesta Vanajaveden suuntaan, mutta jättää samalla syntyvät uudet korttelipihat alttiiksi kadun melulle ja häiriölle. Rakennusten typologia ja hahmo tuovat mieleen toimistorakentamisen teemat. Katuverkko jatkaa ruutukaavaa, mutta sen katutila ei juurikaan saa tukea uudisrakentamiselta ja korttelinmuodostukselta. Hämeensaareen on sijoitettu taidokkaasti täydentäviä urheilulaitoksia sekä -kenttiä, joskin alueen raskas ruutumainen katuverkko luo liian rakennetun tunnelman eteläreunan puistomaiseen ilmeeseen. Veden rantaan ”parhaalle paikalle” sijoitettu laaja pysäköintilaitos on esitettyssä muodossaan virheellinen ratkaisu. Rantatori on jatkettu linja-autoasemalta rantaan saakka. Tasossa tapahtuva koko torin levyinen ylitys on riittävän liikenneturvallisuuden saavuttamiseksi haasteellinen.

11. RANTAKIVI

Luonnosmaisesti tehty ehdotus, jonka viitteellisyys jättää joitakin ratkaisuja arvailun varaan. Paasikiventien linjausta on muutettu niin, että se muodostaa ruutukaavaverkkoon liittyvän reunabulevardin rantaan. Ajatus on mielenkiintoinen, mutta vaatinee selvittelyä liittymisessään moottoritiehen. Linjaus on esitettyssä muodossaan katutilaltaan epämääräinen. Ratkaisu vaatii myös kaksi vierekkäistä siltaa moottoritien yli Myllymäen puolelta, mikä tuntuu tarpeettomalta. Rantabulevardin eteläpuoli jää kokonaisuudessaan virkistys- ja matkailupalvelujen käyttöön, ja pohjoispuoli on varattu liiketoiminnalle ja asumiselle. Hämeensaaren rakentaminen jää hajanaiseksi ja tehottomaksi. Paasikiventien pohjoispuolen rakentaminen on massiivista ja sijoittuu lähelle olevaa rakentamista. Rantatorin luonne vilkkaana kauppatorina lienee epärealistisen romantisoitu. Pyöreä pysäköintitalo kaupunkikuvallisesti herkällä paikalla herättää

ihmetystä. Rantatorin yhteys Paasikiventien pohjoispuolelle vanhaan ruutukaavakaupunkiin on epämääräinen. Rantarivin rakennusten arkkitehtuuri on tavanomaista ja katunäkymä epäyhtenäinen.

12. JOUKOLLA ETELÄÄN

Irrallisista ja keskenään mittakaavattomista kaupunkikuvallisista elementeistä koostuva ehdotus, josta puuttuu selkeä kokonaisidea. Paasikivenkadun linjausta katumaisena tilana ei ole rakentamisella vahvistettu, vaan katu on jäänyt väylämäiseksi väljäksi tilaksi. Länsiosan korttelirakenne perustuu yhteen suurkortteliin, jonka piha-alue on esitetty puistomaisena jatkeena Rantatorille ja Hämeensaaren eteläosalle. Itäosan rakentaminen on jäänyt tehottomaksi. Alueen katuverkko pysäköintiratkaisuineen on sekava. Matkakeskus on rakennusmassana valtava, ja saa kaupunkikuvassa liian suuren roolin, vaikka hyödyntääkin trendikkäällä tavalla liikenneympäristöä. Suuri pysäköintilaitos Paasikiventien pohjoispuolella tukkii olevien rakennusten näkymiä veden suuntaan. Hämeensaaren urheilualueen käsittely on jäänyt vaatimattomaksi.

16. TUNNELI

Paasikivenkadun linjaamista maan alle lähes koko matkaltaan on pidetty virheenä. Paasikivenkadun roolina on nähty olevan urbaani, tilallisesti selkeästi rajattu katu-alue, jota ei ole tarpeen piilottaa. Ratkaisu aiheuttaa huomattavia kustannuksia ja haasteita korttelien tekniselle toteutukselle. Myös katu- ja uudisrakentamisen vaihteellisuus tuo ongelmia. Suurimman hyödyn maankäytöllisesti em. ratkaisusta saa alueen itäosassa, jossa lisätilan hyöty kuitenkin käsittää vain pienen osan rakentamisen kokonaisuudesta. Esitetty korttelirakenne on kaupunkirakenteellisesti paikoin hieman ”omillaan”. Hienoinen koordinaatiston muutos ja Rantatorin rantayhteyden katkaiseminen herättävät kysymyksiä. Uusi kaupunkirakenne täyttää koko suunnittelualueen mattomaisesti samankaltaisella umpikorttelilla, joka ei jatka ruutukaavan rakennetta. Alueen katuverkko on sekava. Rakentamista on osoitettu liian lähelle moottoritietä. Asuinkortteleiden tilanmuodostus ja estetiikka on hallittua ja tyylikästä. Mallinnoskuva antaa alueesta yleissuunnitelmaa miellyttävämmän vaikutelman.

19. HMLX

Esitykseltään viitteellinen ehdotus, jonka ratkaisuista on paikoin vaikea saada selvää. Ehdotus perustuu massoitteeltaan selkeisiin ja näyttäviin - mutta toisistaan ja kokonaisrakenteesta irrallisiin - kortteli- ja rakennustyyppeihin, jotka sijoittuvat alueelle löyhästi Paasikivenkadun molemmin puolin. Kadun linjaus ja luonne jää paikoin arvailujen varaan. Korttelirakenne jää tilanmuodostukseltaan ja asumisen pihatoiminnoiltaan epämääräiseksi. Katuverkko on säilytetty ennallaan. 15-kerroksinen asunhotelli, pyöreä pysäköintitalo rannassa ja kadun yli ulottuva massiivinen matkakeskus tuntuvat ylivilpityiltä sekä tilanmuodostukseltaan ja toiminnaltaan ongelmallisilta ratkaisuilta. Katettu pallokenttä Hämeensaaren kärjessä tuntuu turhankin massiiviselta kaupunkikuvalliselta elementiltä etelän suuntaan. Itäosan rakentaminen tornitalojen avulla avaa näkymiä veden suuntaan, mutta jää tilanmuodostukseltaan epämääräiseksi. Rantatori on säilytetty avoimena, mutta visuaalinen yhteys rantaan katkeaa.

21. VINKKELI

Ratkaisun lähtökohtana oleva Paasikiven kadun uudelleen linjaus Rantatorin takaa johtaa liikenteen keskustan suuntaan ja rasittaa kapeita katu- ja risteysalueita. Linjaus johtaa mm katu liikennöivän rekkaliikenteen sekä 25000 ajoneuvoa/vrk tarpeettomasti kohti keskustaa. Linjaus palvelee ainoastaan matkakeskusta ja joukkoliikennettä. Uhraus esteettömän Rantatorin vuoksi saavutetaan kovalla hinnalla, varsinkin kun uusi Rantatori on joka tapauksessa katujen ympäröimä. Paasikiventien linjaus itäosassa rantaan tuo samat ongelmat osaksi järvimaisemaa, vaikka rantabulevardina katu onkin kaupunkikuvallisesti näyttävä. Rantabulevardi mahdollistaa olevien rantakortteleiden laajentamisen. Vanhan Rantatorin tilarakenteen ja olevan asemarakennuksen säilyttäminen on onnistunut ratkaisu. Matkakeskus on taitavasti yhdistetty uuteen Rantatoriin. Korttelinmuodostus Hämeensaareissa ei katuverkkoa lukuun ottamatta jatka olevaa ruutukaavaa, vaan muodostaa omaa, osittain jopa turhan sekavaa ja rauhatonta korttelirakennetta. Lukuisat rakennusrunkojen käännökset, kortteleiden koko ja pihojen avautumissuunnat tekevät kokonaisrakenteesta epäloogisen jatkeen ruutukaavan täsmällisyydelle eivätkä luo alueelle oikein uutta kokonaisrakennetta. Kaupunkikuvallisesti näyttävä aukio alueen sisällä avautuu moottoritien suuntaan. Anttila on poistettu.

22. KULTAINEN VASIKKA

Ehdotus perustuu epärealistisen laajoihin täyttöihin ja massiiviisiin liikenneratkaisuihin. Paasikiventie liikenneympyröineen on jäänyt väylämäiseksi ja epäyhtenäiseksi - kun taas ruutukaavakatujen jatkeeksi tehdystä, epäilemättä näyttävästä, kaarikadusta on muodostettu alueen uusi pääkatu. Esitetyt korttelirakenteet eivät liity luontevasti ruutukaavakaupunkiin eivätkä toisiinsa. Viuhkamaisten korttelirakenteiden ja pistemäisten rakennusmassojen avulla avataan näkymiä Vanajaveden suuntaan, mutta asuinpihjen rajaus jää epäselväksi. Kaarikadun alle sijoitettu pysäköinti ratkaisu nostaa kadun pintaa, ja tekee kokoojakadusta hallitsevan osan kortteleiden pihaa, vaikka yhteys rantaan onkin olemassa. Kaupunkijulkisivun arkkitehtuuri on jäänyt esittämättä.

24. CYDONIA

Ehdotuksen päähuomion vie massiivinen matkakeskus-rakennelma, jossa rakennusmassojen välisellä porrastuvalla aukiolla on luotu toiminnallinen yhteys Rantatorilta rantaan Paasikiventien yli. Ratkaisu on kaupunkikuvallisesti liian hallitseva. 5 metriä maanpinnan tasosta porrastuva aukiokansi on monumentaalinen elementti, joka ei visuaalisesti kuitenkaan jatka olevaa Rantatoria vaan pikemminkin katkoo yhteyden rantaan. Pienilmastollisesti tai toiminnallisestikaan se ei välttämättä houkuttele porraskiipeilyyn tuuliselle aukiolle. Lisäksi porrastus ”tökkää” liian tiukasti rantaviivaan ja toisaalla taas ”hautaa” ikävästi olevan matkahuollon rakennuksen. Paasikiventien linjausta ja katutilaa on onnistuttu selkeyttämään. Korttelirakenne jatkaa ruutukaavan periaatteita, ja siinä on nähtävissä linnamaista jyrkyyttä ja yksinkertaisuutta. Trendikäs kattomaailma tekee ratkaisusta hieman rauhattoman, mutta yleisilmeeltään modernin. Eteläosan pientaloalue tuntuu liian tehottomalta ratkaisulta muuhun keskusta-asumiseen verrattuna. Erilaiset korttelirakenteet sekoittuvat ja sijoittuvat hieman epäloogisesti alueelle. Veden päälle jatkettu asuinkortteli tuntuu irralliselta ja tarpeettomalta.

26. TWISTING BY THE POOL

Ratkaisu perustuu erityyppisten ja –muotoisten kortteli- ja rakennusmuotojen kollaasiin, jossa ei ole selkeää kaupunkirakenteellista kokonaisideaa. Paasikivenkadun linjaus on jäänyt tilallisesti löysäksi eikä rakentaminen tue sen katutilan muodostumista. Ranta-alueen rakentaminen on jäänyt vaatimattomaksi. Sen sijaan alueen läpi on kaivettu kapea kanaali, joka esitetyssä muodossaan jää liian pienipiirteiseksi elementiksi ja asettaa teknisiä haasteita vedenvirtaukselle sekä vedenpinnan korkeudelle. Korttelinmuodostus on tilallisesti epäjohtonmukaista ja esitykseltään viitteellistä. Massiivinen matkakeskus katkoo visuaalisen yhteyden ranta-alueelle. Ranta-alueiden rakentaminen on kokonaisuudessaan tehotonta, mutta kallista. Esitetyjen kortteleiden tilanmuodostus ja hahmot ovat sekavia ja keskenään epäloogisia. Kaikkia geometrisia muotoja ei ole pakko käyttää.

27. RIVIERA

Viitteellisesti esitetty ehdotus, jossa varsinkin syntyvä kaupunkikuvallinen lopputulos jää hieman epäselväksi. Paasikivenkadun linjausta on tuettu rakentamisella länsiosan asuin- ja liikekortteleilla, mutta itäosassa ja pohjoisreunalla rajaus jää tekemättä. Rakentaminen on vyöhykemäistä. Korttelit ovat piha-alueiltaan asumiseen tiukkoja, ja itäosan pistetalojen pihat taas jäävät suojattomiksi tuulelta ja liikenteeltä. Asuinrakentamisen määrä ja tehokkuus on alueen sijaintiin nähden vähäistä. Urheilu- ja liikerakennukset Hämeensaaressa saavat turhan näkyviä paikkoja. Rantatorin massiivinen pyöreä matkakeskus-pysäköintilaitos on paikkaan liian dominoiva kaupunkikuvallinen elementti.

30. KUPLATORI

Paasikiventien katulinjaukseen tai -tilaan ei ole otettu kantaa, vaan katu jatkuu väylämäisenä nykyisessä muodossaan. Hämeensaareen on osoitettu Anttilan paikalle ainoastaan suuri urheiluareena, jonka 3-kerroksisen katsomo-osan yhteyteen on rakennettu lisäksi 6-kerroksinen pysäköintilaitos. Ratkaisu tuntuu mitoitukseltaan ylisuurelta ja toiminnaltaan paikkaan sopimattomalta. Keskustan ruutukaavan välitön laajennusalue olisi kaivannut keskustatoimintojen sijoittumista alueelle - asumisen sekä liiketoiminnan muodossa. Itäosan L-korttelirakenne on paikkaan luonteva ratkaisu, mutta esitetyssä muodossaan rakenne toistaa itseään liikaa ja arkkitehtoninen ratkaisu jää talotyypin vaaraan. Matkakeskus ja sen yhteyteen osoitettu korkea pysäköintilaitos eivät tunnu onnistuneelta ratkaisulta Rantatorille. Kuplatorin varren rakentaminen on vaatimatonta, ja torialue jää yksinäiseksi elementiksi ranta-alueelle.

31. SWING

Paasikiventien varren rakentamisen mittakaava on epäonnistunut. Olevan kaupungin piilottamista valtavan reunamuurin taakse ei voida pitää kaupunkikuvallisesti onnistuneena ratkaisuna, vaikka rakennusrungoissa onkin aukkoja. Kaupunkirakenne perustuu koko suunnittelualueella laajoihin kansirakenteisiin, jotka liittyvät joko korkeisiin rakennusmassoihin tai laajoihin kauppa- ja urheilurakennuksiin. Kansirakenteiden käyttö on kokonaisuudessaan liian laajaa ja esitetyillä rakentamisen tehokkuuksilla epätaloudellista - ja siksi toteutuksen suhteen riskialtis. Ratkaisu ei välttämättä paranna kaupunkikuvaa maantasossa liikkeessa; myös viherkansi on vihreä Suomessa vain osan aikaa vuodesta. Massiiviset kehysmäiset rakennusmassat ovat

kaupunkikuvallisesti näyttäviä, mutta muistuttavat arkkitehtuuriltaan toimistorakennuksia ja ovat tekniseltä toteutukseltaan epärealistia. Matkakeskus jatkaa kansirakenneteemaa ja oleva Rantatori kutistuu lähes olemattomiin. Ehdotuksessa on paikoin näyttäviä kaupunkivisioita, mutta jäävät rakentamisen realiteeteissa paljolti utopioiksi. Ehdotus on kauniisti ja selkeästi esitetty.

32. CENTRAL PARK – YHTEYS & KEUHKOT

Paasikiventien linjaus ja katutila on jätetty lähes ennalleen. Kadun luonne jalankulun liittymäjärjestelyineen on epäkaupunkimainen ja väylämäinen. Rantatorilta lähtevä ramppi alas rantaan auditoriorakenteen viereen on kaupunkikuvallisesti ankeahko. Hämeensaaren liiketilakokonaisuus on toimiva ratkaisu ja muodostaa portin Paasikiventielle. Viereinen suorkortteli sen sijaan tuntuu esitetystä paikastaan rakenteeseen liian suurelta, vaikka sillä luodaankin laaja ja suojainen korttelipiha. Katuverkko jatkaa ruutukaavan linjoja. Keskeinen osa Hämeensaarta on jätetty puistoksi, joka näyttää olevan pääasiallisesti kevyenliikenteen verkostoa. Alue olisi rakennettavuudeltaan Hämeensaaren parasta osaa. Itäosan uudet asuntokorttelit ovat kokonaan täyttömaalla ja niiden korttelirakenne leikattu irti keskustarakenteesta kanaalilla. Ratkaisu nostaa alueen rakentamiskustannuksia. Ehdotus on tekniseltä toteutukseltaan käsityötaidon mestarinäyte! Ehdotuksessa on tutkittu useita kilpailualueeseen kuulumattomiakin kaupunkitiloja.

34. KULTARANTA

Kauniisti ja herkästi esitetty ehdotus, joka perustuu rantaviivaa myötäileviin veistoksellisiin kortteliryppäisiin. Ratkaisu tuntuu kuitenkin vieraalta rakennettuun keskustaympäristöön, ja sen kuvittelisi sopivan paremminkin rakentamattomaan metsäiseen rantamaisemaan. Nykyinen rantaviiva joudutaan ratkaisussa rakentamaan koko matkaltaan ”luonnollisen” näköiseksi. Taloryppäiden lähiympäristö vaatii rannan kasvillisuudelta puistomaisuutta, jotta rakennukset eivät olisi suojattomia avoimella rantavyöhykkeellä. Tämä ratkaisu taas rajoittaa ryppäiden ja varsinkin olevien rakennusten näköyhteyttä vedelle ja muodostaa paikoin ”muurin” rannalle. Taitavalla sijoittelulla ongelma on toki hallittavissa. Rantavyöhykkeestä vaikuttaa paikoin tulevan lähes jopa kortteleiden piha-alueita ja rantareitin julkisuus jää arveluttamaan. Paasikivenkadun katutilan eheyttäminen ja voimistaminen jää veistoksellisten rakennusten ja kortteliryppäiden varaan. Ehdotuksen katuverkko ja pysäköintiratkaisu on esitetty liian viitteellisesti. Hotellin sijoittaminen Hämeensaaren kärkeen on keskustan eteläjulkisivun kannalta näyttävä, mutta johtaa turhaan liikennettä puistomaiseen ympäristöön.

37. SENTTERI

Viitteellinen ja keskeneräinen työ, josta ei ole löydettävissä selkeää kokonaisideaa. Ratkaisun kaikkia yksityiskohtia ei pysty arvioimaan asiakirjojen luonnosmaisuuksien vuoksi. Ehdotus koostuu irrallisista korttelirakenteista, joilla ei ole selkeää suhdetta ruutukaavarakenteeseen tai toisiinsa. Korttelirakenteessa on keskiosassa Hämeensaarta lupaava alku uudelle rakenteelle, mutta se hajoaa rannan tuntumassa viuhkamaiseksi. Täyttöosan korttelit lisäävät rakenteen sirpalemaisuuksia. Urheilualue on liian keskeisellä alueella, samoin Rantatorille sijoitettu huoltoasema. Paasikiventie on väylämäinen. Perspektiivikuvista ei välity ratkaisulla tavoiteltu kaupunkikuvallinen luonne.

38. JOHAN MÄ AATTELIN

Esitysteknisesti luonnosmainen ehdotus, jonka ratkaisun kaikkia yksityiskohtia on paikoin hankala tulkita. Ehdotus on irrallisten rakennuskompleksien ja erilaisten toimintojen kollaasi, mikä tekee kokonaisrakenteesta hahmottoman. Korttelirakenteissa on laajoja kansimaisia jalustarakenteita, joiden varaan Paasikiventien katutila maantasossa jää. Hohtavat lasimaiset tornitalot antavat vaikutelman toimistorakentamisesta, eivätkä muodosta minkäänlaisia korttelipihoja. Matkakeskuksen yhteyteen on rakennettu massiivinen kansirakenne, joka johtaa Paasikiventien yli. Ratkaisu ei ole kaupunkikuvallisesti hallittu, eikä visuaalista yhteyttä rantaan synny. Rantatorin ympäristö on sekalaisesta rakentamisesta johtuen hahmoton. Uimahallin yhteyteen osoitettu nurmikukkula tuntuu pelkältä muotiaiheelta, ja pysäköintitoimintaan se on liian näyttävällä paikalla.

42. HÄLLÄPYÖRÄ

Paasikiventien linjausta on kaupunkirakenteellisesti selkeytetty, ja sitä on siirretty hieman omalaatuisella ja ”väkivaltaisella” tavalla aukion kohdalla rantaan. Katualue ei paikoin jäsenny riittävän tarkasti, mikä vakuuttaisi ratkaisun toimivuudesta. Päähuomion Hämeensaaren alueella saa ruutukaavasta jatkettu katuverkko, joka päättyy kaareen rannan laajalla täyttöalueella. Ajatus ruutukaavan jatkamisesta on luonteva, mutta ehdotuksessa ei ole onnistuttu luomaan korttelirakenteen avulla selkeää kaupunkirakennetta. Kortteleiden tilanmuodostus on paikoin urbaania - paikoin hajanaista, joten ratkaisun kaupunkimaisuus syntyy lähinnä tiheään katuverkon ansiosta. Urheilualueet ovat epärealistisen tiukasti korttelirakenteessa. Torialue pyöreän vesialtaan ympärillä on jäsentelemätön ja laaja. Itäosan uudet rakennusmassat on sijoitettu olevien rakennusten eteen.

44. SIBELIUKSEN RANTA

Ehdotuksen esitystapa on epäselvä, mikä vaikeuttaa ratkaisun yksityiskohtien arvioimista. Paasikiventien katutila ja linjaus on jätetty väylämäiseksi. Alueelle ei muodostu selkeää kokonaisrakennetta. Anttilan valtavan ja massiivisen laajennusosan jälkeen viereisen korttelin vähäinen korttelitehokkuus hämmästyttää kaupunkikuvallisesti, ja saa epäilemään liiketoimintojen volyymien jakautumisen toimivuutta mm laajuuksien osalta. Sibeliuksenkadun jatkeen varrelle on sijoitettu asuinrakentamista kampamaiseen korttelirakenteeseen. Kerrostaloista avautuu kohtalaisesti vesinäkymiä, vaikka rakennukset ovatkin tiukasti peräkkäin. Läntisen korttelin pihaluetta rasittaa laaja 2-kerroksinen pysäköintirakennus. Asuinrakentamista on täydennetty myös Rantatorin ympäristöön, mutta ratkaisu ei näytä luonnolliselta. Itäosan ranta-alue on jäänyt käsittelemättä.

47. JOKAISALLE JOTAKIN

Paasikiventien tilallinen kehittäminen alkaa lupaavasti Tavastilan eteen rakennetun rakennusmassan ja asuinkorttelin välissä, mutta lopahtaa äkkiä parin korttelin jälkeen. Kaistat erkanevat matkakeskuksen kohdalla jättäen väliinsä esplanadimaisesti katujen rajaaman puistokaistaleen. Rannan rakentaminen jää liian epämääräiseksi tilanrajauksen kannalta. Korttelirakenne jatkaa ruutukaavan henkeä. Anttila on purettu ja tilalle on osoitettu asuinkortteli, mikä epäilemättä tukee valittua kokonaisratkaisua. Selostuksessa mainittu Anttilan sopivuus kokonaisrakenteeseen jää vaihtoehdon esittämättä jättämisen vuoksi pelkäksi väittämäksi.

Hämeensaaren uudet korttelirakenteet ovat plaanitasolla selkeitä, mutta rakennusten trendikäs kattomuodoilla leikkittely tekee kokonaisvaikutelmasta labyrinttimaisen ja massiivisen. Kortteleiden rakennusten valittua sijoittelutapaa häiritsee rakentamisrivien muurimaisuus eivätkä rakennukset siitä johtuen hyödynnä järvinäkymiä toivotulla tavalla. Uuden rantatorin viereen rakennettu pysäköintiä ja liiketilaa sisältävä maastorakennelma on toteutuksen kannalta arveluttava. Täyttömaalle rakennetut asuinkorttelit ovat esitetyssä muodossaan näyttäviä, mutta kalliita ja hieman irrallisia kokonaisrakenteesta. Itäosan ranta-alue sitä vastoin on jäänyt turhankin tehottomaksi ja vaatimattomaksi.

48. VERA

Ehdotuksen esitystapa varsinkin yleissuunnitelmassa on valitettavan epäselvä, mikä vaikeuttaa ratkaisun yksityiskohtien arvioimista. Paasikiventien länsipäässä sisääntulo kaupunkiin kahden korttelin kokoisen aukion läpi vinoittain on paikkaan nähden ylimitoitettu ja tilallisesti hallitsematon ratkaisu. Korttelimuodostus on kaaviomaista ja toistaa liikaa kampamaista rakennetta, mikä tuo mieleen toimistorakennusten typologian. Rakenne mahdollistaa tosin näkymät järvelle, joskin todella viistosti rakennusrunkojen tiheyden vuoksi. Toimistorakentamista on osoitettu huomattavan suuressa määrin Anttilan viereen. Eteläosan pistetalojen estetiikka ja tilanmuodostuksen periaatteet viittaavat vahvasti myös toimistorakentamiseen, mikä vaikuttaa jo liialliselta. Varsinaista rannan myötäistä kävelyraittia ei ehdotukseen sisälly itäosalla lainkaan - yhteys jää vain jalkakäytäväksi vilkasliikenteisen rantakadun väärällä puolella kaupunkirakenteeseen nähden. Hämeensaarella on parhaalla rantapaikalla valtava pysäköintikenttä, mikä tuntuu merkilliseltä. Rantatori on kutistunut matkakeskuksen pihaksi eikä yhteyttä rantaan ole.

50. SEITSEMÄN SINFONIAA

Ehdotuksessa on liian vähäisillä elementeillä – pääasiallisesti muutamilla rakennuksilla - pyritty ratkaisemaan Hämeensaaren kaupunkikuvalliset ja -tilalliset ongelmat. Valittu lähtökohta ja viitteellinen esitystapa eivät kokonaisuutena riitä vakuuttamaan ratkaisun toimivuudesta millään osa-alueella. Ratkaisu vaikuttaa olevan irrallisia aiheita vailla mielekkäitä yhteyksiä ruutukaavaan tai toisiinsa. Paasikiven kadunlinjaukseen tai katutilaan ei ole otettu kantaa, vaan katu jatkuu väylämäisenä nykyisessä muodossaan. Korttelinmuodostuksesta ei voida juuri puhua, ellei korkean taloparin tiivistä ja osittain rakennettua väliä kuvitella piha-alueeksi. Taloparit eivät ole keskenään sijoitukseltaan tai asemoinniltaan loogisia, vaan tuntuvat satunnaisilta ja jäykiltä. Korkeiden rakennusmassojen juurella olevat matalat paritalot ovat liian suuri kontrasti kerrostalokomplekseille ja liian tehottomia asuinrakentamisen yksiköiksi näin lähellä keskustaa. Itäosassa pysäköintitalo tukkii näkymiä järven suuntaan.

52. KAKUTI

Paasikiventien linjaus ja katutila on otettu haltuun eteläreunan pistetalomaisilla massoilla ja terassitalojen päädyillä. Pohjoispuolen tilallinen raja on pientalojen kohdalla vaatimatonta, mutta jatkaa kuitenkin rakeisuudeltaan valittua teemaa. Rantatorille sijoitetun suurehkon matkakeskuksen kohdalla rantaviivaa on jalostettu vesiaiheeksi, josta avautuu katunäkymä Vanajavedelle. Matkakeskuksen piha-alue tuntuu hieman takapihamaiselta aiheelta sijoitettavaksi näinkin näkyvään paikkaan. Terassitalokortteleita lukuun ottamatta länsiosan korttelit eivät muodosta asumiselle suojaisia piha-alueita, vaan rakennusten typologia muistuttaa

toimistotilakompleksia. Terassitalokorttelit ovat kaupunkikuvallisesti näyttäviä, mutta hahmoltaan hieman jäykähköjä. Anttilan viereen on rakennettu laaja Areena, joka yhdessä muiden urheilutoimintojen kanssa lisää alueen pysäköintitarvetta. Osoitettu laaja paikoitusalue on rannassa liian näkyvällä paikalla, eivätkä välien viherkaistaleet pehmennä kenttämäistä vaikutelmaa. Ehdotuksen kaupunkijulkisivu järven suuntaan jää pelkästään terassitalojen varaan.

57. KAISLAT

Paasikiventien katutila on jäänyt jalostamatta ja vaikutelma on edelleen väylämäinen, vaikka ehdotuksen selostus yrittääkin vakuutella toisin. Korttelimuodostus perustuu yksittäisiin tai matalilla rakennusrungoilla toisiinsa kytkettyihin pistetaloihin. Ratkaisu mahdollistaa näkymät sekä uudesta että olevista rakennuksista järvelle, mutta toimii tilanraajaajana piha- tai katualueille huonommin – varsinkin alueen itäosassa. Rakentamisen sijoittelu ja kokonaistehokkuus on harkittua, mutta kortteliratkaisut vaikuttavat paikkaan nähden irrallisilta eivätkä jatka ruutukaavan ”henkeä”. Rantatorin kohdalle sijoitettu massiivinen matkakeskus-toimistorakennus –kompleksi muuttaa rantatorin ilmettä huomattavasti. Vaikka rakentaminen on massiivista, rakennusten väliin jäävä tori on saatu säilytettyä hämmästyttävänkin hyvin avoimena. Yhteys rantaan on lähinnä visuaalinen. Syntyvä kaupunkijulkisivu on pistetalojen avulla luotuna moderni, mutta hieman persoonaton ja ”toimistomainen”. Kauppakeskus tukeutuu hyvin Anttilaan ja Tavastilaan. Hämeensaaren urheilu- ja virkistysalue jää ympäristöltään hajanaiseksi.

59. ETELÄBASTIONI

Paasikiventien läpikulkuliikenteen nostaminen melueristetylle sillalle on epäkaupunkimainen ratkaisu, mikä ei kaupunkitilallisesti tai -kuvallisesti selkeytä tai paranna olevaa tilannetta. Toteutuessaan siltarakenne on hallitseva, kallis ja esteettisesti ongelmallinen. Se ei esitetyssä muodossaan myöskään oleellisesti vähentäne alueen liikennemelua. Bastionimuotojen ottaminen kaupunkikuvan lähtökohdaksi vaikuttaa väkinäiseltä eikä tunnu perustellulta tavalta päättää ruutukaavarakennetta. Korttelimuodostus on epäyhtenäistä ja sen vuoksi syntyvä kokonaisilme jää hajanaiseksi. Liikerakentamisen painopiste on sijoitettu olevan Anttilan yhteyteen, mutta massiiviset paikoitustalot muodostavat ikävän ilmeen Paasikiventielle ja toimivat pikemminkin toimintojen erottajina kuin yhdistäjinä. Ehdotuksen esitystapa vaikeuttaa ratkaisun yksityiskohtien arvioimista.

60. DC-2

Ehdotus on keskeneräinen ja luonnosmainen, eikä vastaa kilpailun tavoitetta uudesta kaupunkimaisesta rantarakentamisesta.

Paasikiventie on kohtuuttoman leveä ja jäsentymätön ja sen erottava vaikutus vain korostuu nykyisestään. Se on luonteeltaan moottoriväylä, ei katu. Vaikutelmaa ei paranna oudon töksähtävästi Paasikiventien katkaiseva matkakeskuksen rakennus.

Korttelirakenne on kovin harvaa ja hajanaista, eikä kaupunkimaisia tiloja synny.

63. HÄMEENLINNA RANTAKAUPUNKI

Paasikiventiestä on tehty urbaani bulevardi, mutta se on irrotettu oudosti katuverkosta viemällä läntinen liittymä vinosti läpi Hämeensaaren. Ratkaisu on liikenteellisesti huono, sillä se hankaloittaa kilpailualueen läpi menevää poikkisuuntaista liikennettä ja siirtää liikenteen rannan ja asuinkortteleiden väliin. Matkakeskuksen siirtäminen kaupallisten toimintojen yhteyteen länsiosaan katkaisee katuyhteyden ja Paasikivenkatu alkaa kummallisesti ”ei-mistään”. Ratkaisu tuhoaa samalla mahdollisuudet Hämeensaaren maankäytön kehittämiseen. Vesiaihe on ulotettu syvälle vanhaan kaupunkirakenteeseen ja saatu näin aikaan näyttävä kaupunkikuvallinen aihe, jota on jatkettu vielä viitteellisesti keskustorin suuntaan. Korttelien tilanmuodostus on paikoin tiivistä. Itäosan asuinkorttelien pihojen avautuminen pohjoiseen Paasikiventielle ei ole hyvä ratkaisu. Massoitelussa käytetty ”viipalemaisuuks” saattaa tehdä kaupunkijulkisivusta rauhattoman.

66. SOTKANPESÄ

Luonnosmainen esitystapa on ehdotuksen sisällön suhteen jäänyt valitettavan viitteelliseksi. Paasikiventien katutilaa on alueen länsiosassa lähdetty kehittämään oikeasuuntaisesti katuun rajoittuvilla selkeillä kortteleilla, mutta torin kohdalla raja- ja katulinjaus on jätetty ennalleen. Rantatorin yhteyttä rantaan ei ole kehitetty edelleen, vaan tilanne on sama kuin tällä hetkellä. Soikeanmuotoiset matkakeskusmassat Rantatorilla ovat näyttävä aihe, mutta vaatiiko toiminnan luonne näyttävyyttä? Hämeensaaren korttelit pohjoisosassa jatkavat periaatteessa ruutukaavan henkeä, mutta eteläosassa rakenne äkkiä hajoaa toimintojen sekoituessa, ja kokonaisvaikutelmaksi muodostuu hajanainen kaupunkiympäristö.

70. PELKKÄÄ MARINAA

Uudet korttelit muodostavat tukahduttavan rintaman kaupungin ja rannan välille, yhteys rantaan on hukattu kokonaan. Hämeensaaren eteläosasta on tehty saari, jolla on yhteys ”mantereeseen” vain kapeiden siltojen kautta. Rantatori on Paasikiventielle näkymättömissä ja ruutukaavakaupungista tultaessa vaikeasti löydettävissä.

Paasikiventien linjaus on oikaistu katumaiseksi ja sitä on käsitelty puistokatuna. Kadun pohjoisreunaa ei ole eheytetty, vaan se on säilytetty lähes nykytilassaan. Eteläreunan talot ovat kovin massiivisia ja sulkevat pois kaikki järvinäkymät. Myös pohjois-eteläsuuntaisten katujen päät on määrätietoisesti tukittu rakennuksilla.

Asuinkorttelit ovat olemukseltaan raskaita ja kömpelöitä.

4. KILPAILUN TULOS

4.1 Palkinnot ja lunastukset

Palkintolautakunta päätti yksimielisesti jakaa palkinnot ja lunastukset kilpailuohjelmasta poiketen seuraavasti:

2. palkinto, 26 000 euroa ehdotukselle nro 7 nimimerkki ”**Southend**”
2. palkinto, 26 000 euroa ehdotukselle nro 56 nimimerkki ”**Lokki**”
3. palkinto, 15 500 euroa ehdotukselle nro 46 ”**Nurmivallit**”

lunastus 7 500 euroa ehdotukselle nro 20 nimimerkki ”**8i+o**”

lunastus 7 500 euroa ehdotukselle nro 25 nimimerkki ”**Kesä espalla**”

lunastus 7 500 euroa ehdotukselle nro 62 nimimerkki ”**Vesisamoilija**”

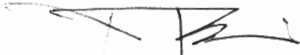
4.2 Suositus jatkotoimenpiteistä

Kaupunki laatii syksyllä 2007 ohjelman ja aikataulun keskustan etelärannan kaavoituksen vaiheittaisesta toteutuksesta. Palkintolautakunta suosittelee, että suunnittelun lähtökohdiksi otetaan osa-alueittain ne kilpailuissa palkitut ratkaisut, joissa ko. alueen osalta on erityisesti onnistuttu ja jotka ovat olleet palkitsemisen perusteina.

Asemakaavoitettavien osa-alueiden lähtökohdiksi valittavien ideoiden jatkokehittelyssä palkintolautakunta suosittelee yhteistyötä kunkin ehdotuksen laatineen kilpailijan kanssa.

4.3 Arvostelupöytäkirjan varmennus

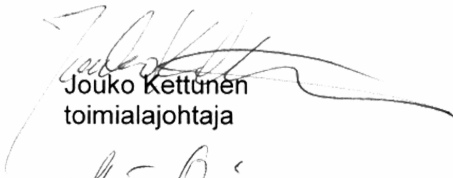
Hämeenlinnassa 29.5.2007



Tapani Hellstén
kaupunginjohtaja



Juha Isosuo
apulaiskaupunginjohtaja



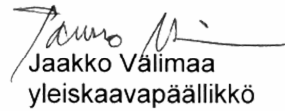
Jouko Kettunen
toimialajohtaja



Päivi Saloranta
asemakaava-arkkitehti



Kaija Ojanen
kaupunginarkkitehti



Jaakko Välimaa
yleiskaavapäällikkö



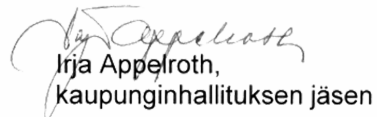
Tuula Hellstén
arkkitehti



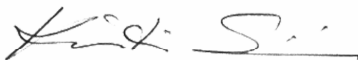
Anna-Mari Ahonen
projektiarkkitehti



Tapio Vekka
kaupunginhallituksen jäsen



Irja Appelroth,
kaupunginhallituksen jäsen



Kirsti Sivén
arkkitehti



Kari Nykänen
arkkitehti

4.4 Nimikuorten avaus

Palkittujen ja lunastettujen ehdotusten nimikuoret todettiin avaamattomiksi.

Tekijöiksi paljastuivat:

2. palkinto

SOUTHEND

tekijä:

Linja arkkitehdit Oy

Teemu Fyrstén, arkkitehti SAFA

Timo Koljonen, arkkitehti SAFA

Johan Lindfors, arkkitehti.yo

Ville Niskasaari, arkkitehti SAFA

Esa Paajanen, arkkitehti SAFA

liikenneasiantuntija:

Erkki Sarjanoja, Ramboll Finland Oy

2. palkinto

LOKKI

tekijä:

Jari Lonka, arkkitehti.yo

avustaja:

Paula Lonka, maisema-arkkitehti MARK

3. palkinto

NURMIVALLIT

tekijä:

Jari Lepistö, arkkitehti SAFA

lunastus

8i+o

tekijä:

Tarmo Mustonen, arkkitehti SAFA

avustaja:

Osmo Varjonen

lunastus

KESÄ ESPALLA

tekijät:

Juha Heino, arkkitehti SAFA

Heikki Viiri, arkkitehti SAFA

lunastus

VESISAMOILIJAT

tekijä:

Kari Lindström, arkkitehti SAFA

pääavustaja / kaava-asiantuntija:

Marja Mustakallio, arkkitehti SAFA

avustaja:

Janne Ekman

kuvasovitus:

Jukka Tirkkonen, Digital Iris