



Kulttuuriympäristöpalvelut Heiskanen & Luoto Oy

Hämeenlinnan kaupunki

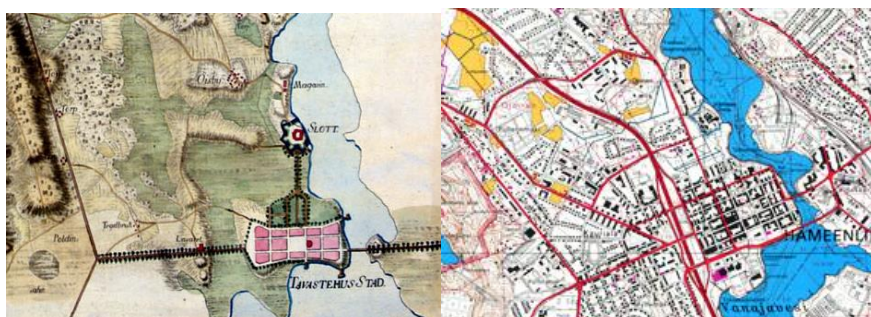
HÄMEENLINNAN RAKENNUSHISTORIALLINEN SELVITYS

Kaupunkisuunnittelu ja -rakentaminen keskustassa ja Keinusaassa 1778–2014

2504

OSA B: YLEISESITYS

HÄMEENLINNAN KESKUSTAN VAIHEITA JA YMPÄRISTÖJÄ



24.06.2014



SISÄLLYSLUETTELO

1	Johdanto	1
2	Puukaupunki (1770- I – 1860-I).....	3
	2.1 Ensimmäinen asemakaava 1778	3
	2.2 Empiren kaupunkikuva 1832	8
3	Tavoitteena kivinen keskusta (1870-luvulta 1950-luvulle).....	16
	3.1 Vuosisadan vaihteen muuttuva kaupunki (1870- 1910-luku)	16
	3.1.1 Julkisia ja kaupallisia tiloja	18
	3.1.2 Teollisuusmiljööt	22
	3.2 Klassismista funkkikseen ja jälkifunkkikseen (1920–1950 -luvut).....	26
	3.2.1 Liikenteen uusi ympäristö	28
	3.2.2 Asuin- ja liikerakentamista 1950-luvulla	29
4	Moderni elementtikaupunki – rakentaminen 1960-luvulta 1980-luvulle	34
	4.1 Ensimmäinen yleiskaava ja uusi asemakaava	34
	4.2 Kiivaasti uudistuva kauppa- ja asuinkeskusta.....	37
	4.2.1 Autojen maisema	40
	4.2.2 Modernismista postmodernismiin.....	44
	4.2.3 Kaupunkitilan uudet mahdollisuudet.....	46
	Liitteet/raportin muut osat	47
	Lähteet:	47

HÄMEENLINNAN KAUPUNKI HÄMEENLINNAN KESKUSTAN VAIHEITA JA YMPÄRISTÖJÄ

1 Johdanto

Hämeenlinnan keskustan kaavoitushistoria on merkittävä kohde tarkasteltaessa suomalaisen kaupunkisuunnittelun vaiheita. Hämeenlinnan kehityksessä kuvastuvat maassamme toteutetut kaupunkikaavoituksen ideat ja suuntaukset 1770-luvulta nykypäivään.

Hämeenlinnan kaupunki perustettiin vuonna 1639. Kaupunki sijaitsi Hämeen linnan kupeessa, pohjoisella Pyövelinmäen alueella. Kuningas Kustaa III:n käskystä kaupunki siirrettiin nykyiselle paikalleen vuonna 1777. Sijoitusvaihtoehtoja oli muitakin, mutta maanhankinnan ja puolustuksellisten näkökohtien perusteella valittiin Saaristen latokartanon paikka Niementaustan alueella. Saaristen latokartano oli linnan hallintaan kuuluva kruunun maatila. Kartanon pihapiiri sijaitsi nykyisen keskustan länsiosassa, Saaristenkadun tuntumassa. Muilta osin tulevan ruutukeskustan alue oli peltoa, jonka keskelle, nykyisen kirkon ympäristöön, jäi viljelyyn kelpaamaton kalliainen mäki-alue.



Kaupungin uusi sijoituspaikka merkittiin Saaristen latokartanon maille.

Saaristen latokartanon 1770-luvun maisema nykymaisemassa



Kaupungin suunniteltu paikka nykykartalle sovitettuna. Rantaviiva oli huomattavasti nykyistä korkeammalla. Historiallinen kartta: Ojoisten ja Saaristen latokartanon kartta 1778, Kjellman Pehr, Hämeenlinnan kaupunginkirjasto, Lydia -tietokanta. pohjakartta: Hämeenlinnan kaupunki. Karttojen asemointi: Kulttuuriympäristöpalvelut Heiskanen & Luoto Oy, Kalle Luoto, Jari Heiskanen.

2 Puukaupunki (1770- I – 1860-I)

Hämeenlinnan keskustan suunnittelun lähtökohdat olivat puolustus ja esteetiikka. Kasvavan kaupungin olemukseen vaikuttivat myös residenssikaupungin piirteet runsaine hallintorakennuksineen sekä vilkas kaupankäynti ja sen muutokset.

2.1 Ensimmäinen asemakaava 1778

Uudelle paikalle perustetun kaupungin ensimmäinen asemakaava valmistui vuonna 1777, ja se vahvistettiin vuonna 1778. Asemakaavan suunnitteli kenraalimajuri Axel Magnus von Arbin, joka laati myös Hämeen linnan uudet linnoitussuunnitelmat vuonna 1776.

Kaupungin uusi sijainti oli saaren kaltainen, sillä keskustaa kiersi soinen niittyalue pohjoisessa ja lännessä. Idässä ja etelässä kaupunkia ympäröi Vanajavesi. Luonnonolosuhteista johtuen kaupungin luoteiskulma jäi rakentamattomaksi. Puolustuksellisesti oli tärkeää sijoittaa kaupunki riittävän etäälle linnasta, jotta linnalle johtavaa tietä saatettiin valvoa tykein.

Von Arbinin asemakaavassa Hämeenlinna sai ruutukaavamuodon, joka on ääri- viivoiltaan poikkeava. Taitteinen, kulmistaan viistetty kovera muoto muistuttaa bastioni-linnoitusjärjestelmän sommittelua. Von Arbinilla oli kokemusta nimenomaan linnoitusten suunnittelijana. Ruutukaavan muotoilussa strategiset ja topografiset olosuhteet hyödynnettiin omaleimaiseksi arkkitehtoniseksi aiheeksi, joka estetiikaltaan edustaa kustavilaisen aikakauden kevyttä, loivasti kaartuvaa muotokieltä.



Kartta: Asemakaava 1778. Linnan ja sen bastionimuurien ohella kaavan muoto hyödynsi maasto-oloja. Käynti kaupunkiin oli länsipuolelta. Turun maantie linjattiin kulkemaan suoraviivaisesti ja päätyään symmetrisesti kaupungin länsireunaan, johon varattiin tontti tullirakennukselle. Tien maisemallisena päätepisteenä olivat tullirakennus ja kirkko toriaukioineen. Linnalle johti kolmen puistokujan pystyakseli. HKA

Hämeenlinnan ensimmäistä asemakaavaa pidetään yhtenä merkittävimmistä 1700-luvun lopun kustavilaisen kauden asemakaavoista Suomessa. Yleispiirteittäin kaava noudattaa aikakauden kaavoitusihanteita. Keskeistä on symmetrisyys ja pääakselin muodostuminen kahden aukion välille. Erityistä on ruutukaupungin sijoittaminen symmetrisesti linnahan nähdessä niin, että linnalle johtava tie jatkuu kaupungin pystysuuntaisena akselina. Linnan bastionimuurin kärkien väli määräsi kaupungin korttelileveyden. Voidaan siis todeta, että Hämeen linna määräsi merkittävästi Hämeenlinnan kaupungin sijoittumisen ja rakenteen.

Lännessä saapuva Turun maantie muodosti kaupungin vaaka-akselin. Vanhalta Härkätieltä tehtiin uusi, suorakulmainen linjaus kohti kaupunkia (nykyinen Poltinahontie-Turuntie). Tien liittyminen kaupunkiin artikuloitiin pienellä aukiolla. Kaukomaisemassa kirkon torni oli päätepisteenä Turun maantietä tultaessa.

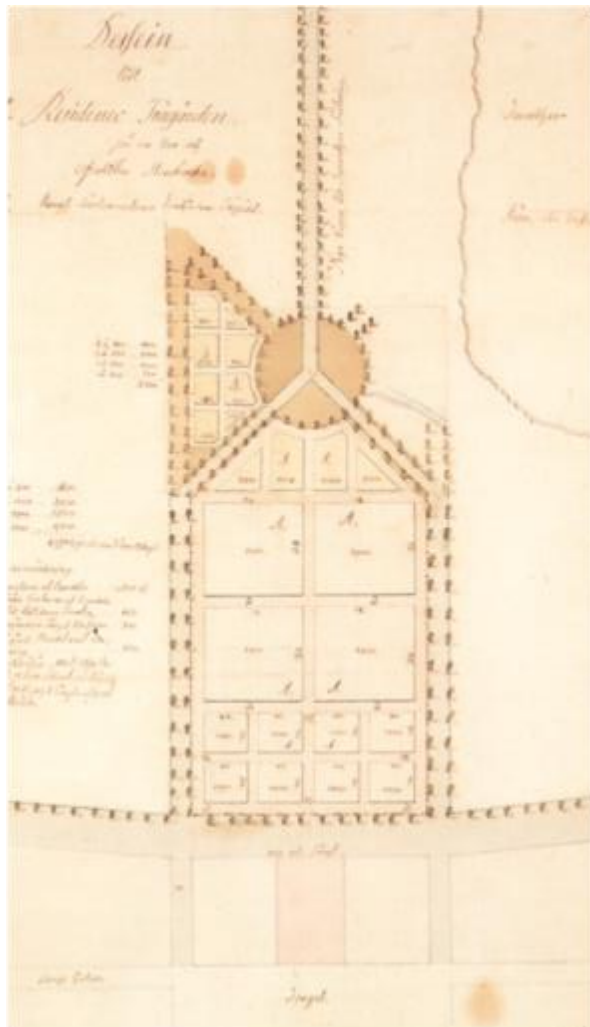
Von Arbinin asemakaavaan kuului muotoon suunniteltu puistoalue kaupungin ja linnan välissä. Kaupungin ääri viivat ja Turun maantien liittymä oli varustettu puukujin. Kaupunkialuetta kiersi suorakulmainen kanava, jonka tarkoituksena oli kuivattaa kaupungin länsi- ja luoteispuolen soista maata. Tulliaitana toimiva kanava ja symmetriset puistoistutukset kuuluivat klassismin kaava-aiheisiin. Ensimmäisessä kaavaehdotuksessa kaupungin itäistä ja eteläistä rantaviivaa oli muokattu symmetrian vaatimuksesta. Vahvistetussa versiossa itäinen rantaviiva jäi luonnonmukaisemmaksi. Eteläinen Rantatori (nykyisen linja-autoaseman seutu) merkittiin täyttömaalle kaistalemaiseksi torialueeksi.

Kaavaan merkittiin kirkon ja hallintorakennusten paikat torin ympärille. Hämeenlinnan kirkko valmistui kaavan mukaiselle paikalle vuonna 1789. Kirkon suunnitelti Kustaa III:n hoviarkkitehti, ranskalainen Louis Jean Desperes. Alun perin pyörökirkoksi rakennettu, antiikin temppelistä vaikutteita saanut Hämeenlinnan kirkko, on kustavilaisen kauden huomattavimpia arkkitehtonisia muistomerkkejä.



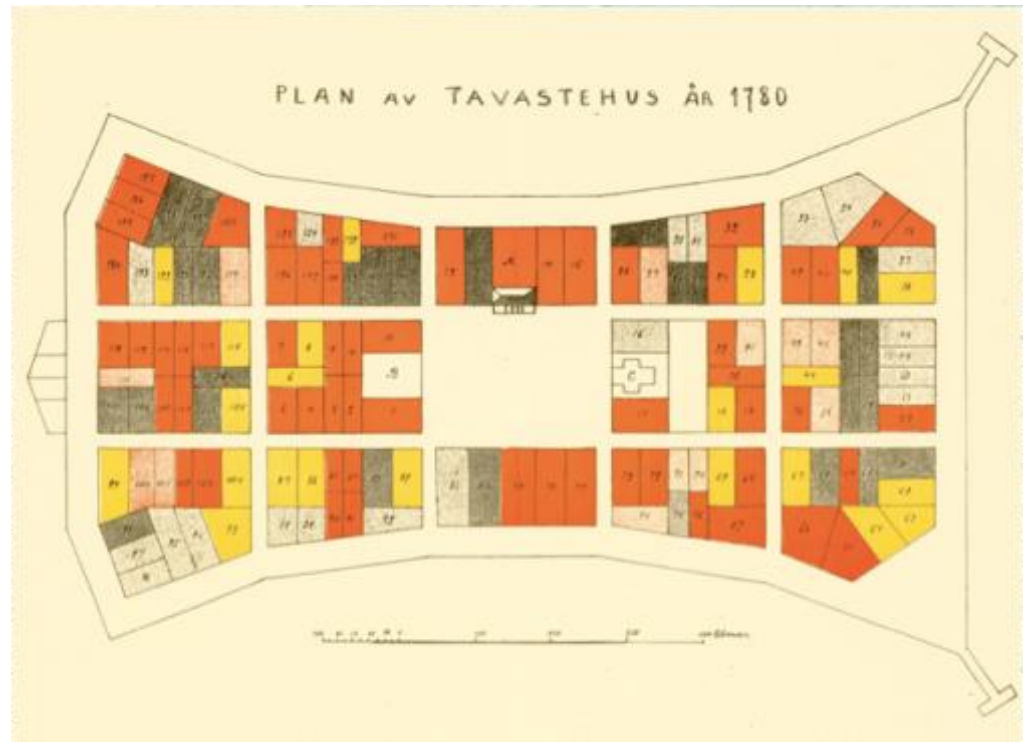
Hämeenlinnan 1700-luvun lopulla rakennettu kirkko on kaupungin symmetrinen kiintopiste. Kirkko on säilyttänyt hallitsevan korkeusasemansa ruutukeskustassa.

Myös maaherrantalo merkittiin ensimmäisessä kaavassa nykyiselle paikalleen. Vuonna 1779 käyttöön otettu rakennus noudatti residensseille tyypillisesti kartanoarkkitehtuurin perinteitä. Kaksikerroksinen, mansardikattoinen virkatalo oli näyttävä maamerkki torin laidassa, ja sen sisäänkäyntiä korosti korkea portaikko. Maaherra Anders de Bruce'n toimesta rakennuksen pohjoispuolelle, linnalle johtavan akselin suuntaisesti, perustettiin korttelin levyinen residenssin puutarha, josta tuli esikuva kaupungin puutarhakulttuurille ja porvariston yksityispuutarhoille. Muotopuutarha ulottui Linnakadun ja Niittykadun kulmaan saakka.



Kartta: Maaherra de Bruce
puutarhasuunnitelma n.1790.
Kuva teoksesta Arx Tavastica 8.

Tonttijako von Arbinin asemakaavaan ilmenee maanmittari Pehr Kiellmanin laatimasta tonttijakokartasta vuodelta 1780. Korttelit olivat melko suuria, 4-6 tontin kokoisia. Keskusta oli kirkkoa lukuun ottamatta puutalojen maisemaa. Myös ensimmäinen maaherrantalo oli puinen. Kaupungin rakentamisesta vastanneen maaherra de Bruce vaatimuksesta ydinkeskustassa tuli käyttöön kustavilaisen ajan suosittu rakennustyyppi, kaksikerroksinen mansardikattoinen puutalo.



Tonttikartta 1780. Kustavilaisen Hämeenlinnan tonttijako ei vielä edustanut ankaran systemoitua ruutukaavaa, vaan tonttien koko ja muoto vaihtelivat. Raatihuoneelle on varattu paikka kirkkoa vastapäätä. HKA

Hämeenlinnan kaupungin väkiluku kasvoi voimakkaasti 1800-luvun vaihteessa, ja asemakaavoitettu alue, joka käsitti tällöin vain 14 korttelia, rakennettiin täyteen. Von Arbinin symmetristä kaavaa laajennettiin länteen päin muutamalla tontilla vuonna 1796. Vuonna 1826 vahvistettiin lääninarkkitehti Simon Erik Saxelinin laajennussuunnitelma. Uudet tontit sijoitettiin Turuntien päätteeseen muodostuneen aukion eli Hevostorin (myöhemmin Pikkutori) pohjois- ja eteläpuolille. Laajennus noudatti vanhan asemakaavan muotoa, joskin bastionikaavan selkeä muoto muuttui nyt epäsymmetriseksi.

Idän suuntaan Hämeenlinnan ruutukaava-alue liittyy Pitkänsillan kautta. Varhaisempi ylityskohta oli pohjoisessa, lähempänä linnaa. Nykyinen sillanpaikka vakiintui, kun puinen, kiviarkkujen varaan rakennettu silta valmistui vuonna 1794. Itäinen tulliportti sijoitettiin Mahlamäkeen eli nykyiseen Keinusaareen. Pikkutullit eli kaupunkitullien periminen lopetettiin 1800-luvun alussa, jonka jälkeen ei enää olisi ollut tarvetta tulliaidoille ja -porteille. Sotaväen kaupunkien tapaan Hämeenlinnan tulliportit pidettiin silti edelleen vartioituina.

Säännöllisen ruutukaavan näkymät kaupungin sisällä ovat verraten sulkeutuneita. Näin ollen sisääntulokohtat eli kaupungin ”portit” ovat tärkeä osa kaupunkikeskustan olemusta. Hämeenlinnan liikenteellisiksi pääporteiksi muodostuivat Turuntien ja Viipurintien päätepisteet eli läntinen ja itäinen portti. Pohjoinen porttikohta, luonteeltaan edustuksellinen, oli linnaa ja kaupunkia yhdistävän puiston yhteydessä. Neljännen portin muodosti 1832 asemakaavassa Vanajaveen kaavoitettu Rantatori, jonka merkitys kasvoi vähitellen rannan täytön seurauksena.

NÄKYVYYS NYKYMAISEMASSA	1778–1831
Toriaukio	
Kirkko	
Maaherranpuisto	
Pitkittäis- ja poikittaisakselit, yhteys linnaan ja maanteihin	
Linnanpuiston puurivi	
Pitkänsillan paikka	
Raatihuoneenkadun-Hallituskadun linjaus	
Turuntien- Poltinahontien linjaus	
Linnanpuiston kanava	
AJANJAKSO ALUEKORTEILLA	
H1 Kaupunkiakselit	
H3 Portit kaupunkiin	
A1 Hämeenlinnan torimaisema	

2.2 Empiren kaupunkikuva 1832

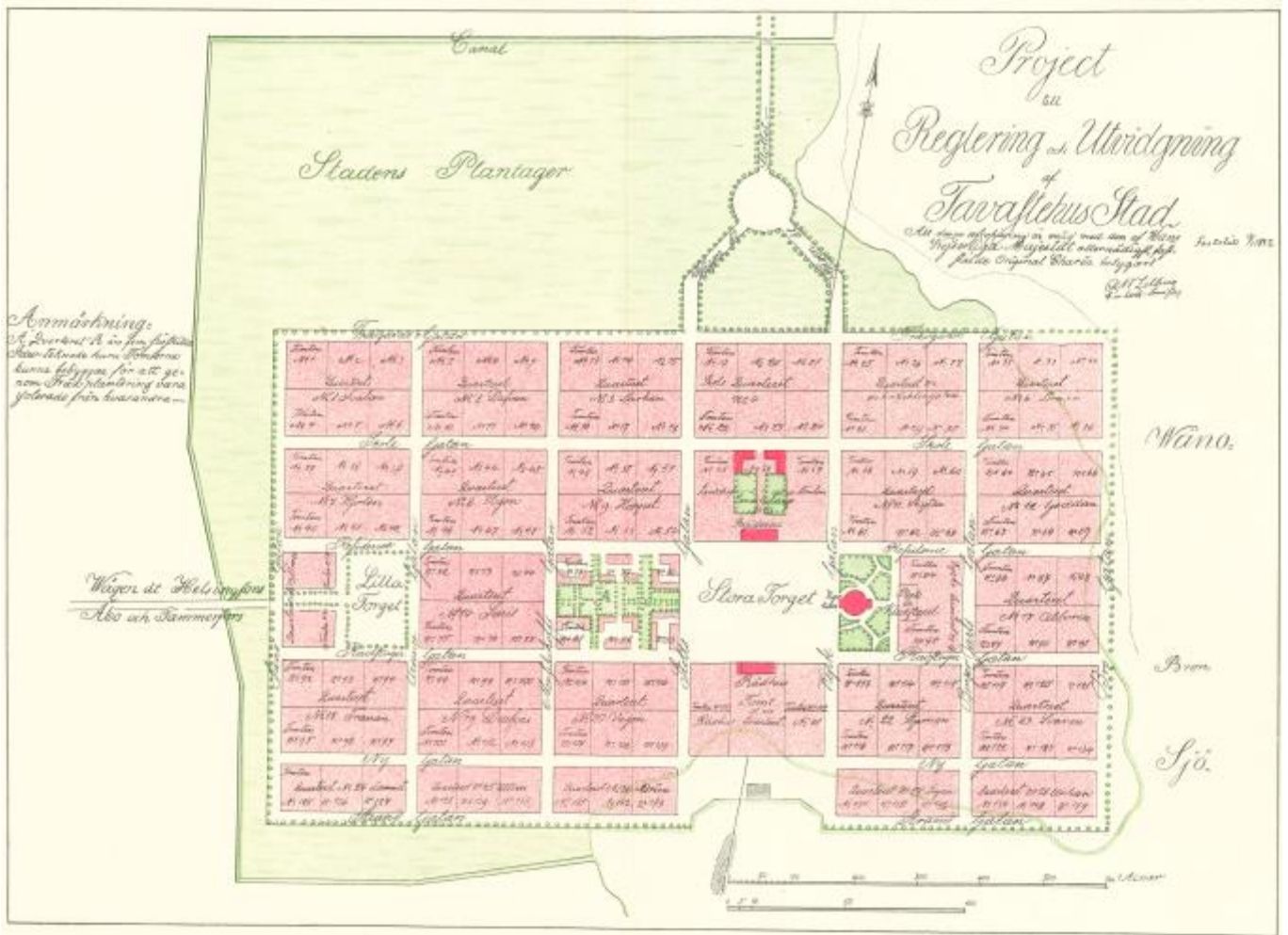
Von Arbinin omaperäisen klassistiseen suunnitelmaan pohjautuva kaupunkirakenne tuhoutui Hämeenlinnan palossa vuonna 1831. Ainoastaan kaupungin kaakkoiskulma säilyi tuholta. Tämän jälkeen intendentinkonttorin johtaja Carl Ludvig Engel laati uuden asemakaavan, joka vahvistettiin vuonna 1832. Hämeenlinnan uudesta asemakaavasta tuli yksi merkittävimpiä empirekauden kaupunkikaavoja.

Vanhasta kustavilaisesta asemakaavasta säilyneitä elementtejä olivat korttelien mittakaava (lukuun ottamatta tonttijakoa), katujen paikat sekä kaupunkiakselit linnan ja Turuntien suuntaan. Maaherran residenssin paikka pysyi entisellään.

Empiren suunnitteluihanteiden mukaisesti Engelin kaavan keskeisiä piirteitä ovat suorakulmainen ruutumuoto sekä säännölliset kuusitonttiset korttelit, joissa tontit on erotettu palokujin. Pitkittäis- ja poikittaiskadut merkittiin yhtä leveiksi. Toriaukion parina on aiempaa suurempi, nelikulmainen Pikkutori lähellä Turun maantietä. Kaksoisaukiosommitelma oli tyypillinen empirekauden ratkaisu.

Linnalta tulevan, puistojen ja julkisten rakennusten muodostaman pystyakselin päätteeksi etelärantaan suunniteltiin torialue, tuleva Rantatori. Sen rakentaminen edellytti järven täyttämistä. Eri toiminnoille osoitetut toriaukioiden kertovat torikaupan monipuolistumisesta. Aukioiden, palokujien, istutukset ja suuremmat katu-levyydet toivat kaupunkikuvaan väljyyttä, mikä palveli ennen kaikkea paloturvallisuutta.

24.06.2014



Kartta: Asemakaava 1832. Raatihuone siirrettiin Engelin kaavassa nykyiselle paikalleen torin eteläreunalle. Torin länsipuolinen kortteli on kuvattu mallikortteliksi. Tonttien välit suunniteltiin istuteuiksi palokujiksi.

Tonttijaon vuonna 1832 hyväksytyyn kaavaan teki Anders Wilhelm Zitting. Valtionhallinto edellytti kortteleiden nimeämistä vanhan numerokäytännön lisäksi. Hämeenlinnan empirekorttelit saivat nimiä eläin- ja kasvikunnasta (*Rosen, Aborren*) sekä yleisiä hyveitä ilmaisevia nimiä (*Hoppet*).

Empireajan korttelimaisemasta muodostui leveä ja matala verrattuna aiempaan kaksikerroksisten puutalojen ja kapeiden katujen ruudukkoon. Empirekeskustan tyypillinen rakennusmuoto oli pitkäkkö, yksikerroksinen puutalo, jossa oli aumakatto ja runsaasti ikkunoita tasavälein. Päärakennukset sijoitettiin pitkä sivu kiinni katulinjaan, usein myös tontin kulmaan vinkkeliksi. Tuloksena oli pitkiä, yhteisiä puotalofasadeja.



Paloturvallisuuden vuoksi rakennusjärjestys määräsi vähimmäisetäisyydet rakennusten väleille ja palokujat tonttien väleihin. Umpikorttelivaikutelman säilymiseksi rakennukset yhdistettiin aittauksiin. Aidoista ja porteista tulikin merkittävä osa 1800-luvun kaatunäkymää. Kartta: Ote vuoden 1832 kaavakartasta, mallikortteli.

Kortteleiden sisäpuolella toteutui monimuotoisuus, ja mittakaava vaihteli. Kadunvarren päärakennuksessa asui yleensä talonomistaja tai virkamiesvuokralainen. Sisäpihan rakennuksissa oli taloustitiloja, käsityöläisverstaita ja työväen asuntoja.



Puntilan talo Saaristenkadulla. Empiren katumaisemassa korostuivat vaakalinjat. Yksikerroksinen, aumakattoinen puutalo oli vallitseva rakennustyyppi.

Hämeenlinna oli yksi varhaisimmista sisämaakaupungeista, joissa oli säännöllisesti avoimia kauppapuoteja torikaupan lisäksi. 1800-luvun alkupuolella puodit toimivat useimmiten asuinhuoneiston tai käsityöverstaan yhteydessä. Ulkonäöllisesti puodit erottuivat asuinrakennuksista siten, että niiden sisäänkäynnit olivat kadun puolella.

Kasvava ja erikoistuva kaupankäynti toi keskustaan hevosajoneuvoja ja jalankulkijoita myös markkinapäivien ulkopuolella. 1800-luvun kuluessa puistoalueilla alettiin nähdä myös virkistysarvoa. Porvariston keskuudessa suosituiksi tulivat puistokävely ja ulkoilmatapahtumat.

Valtionhallinto oli vahvasti läsnä uuden Hämeenlinnan rakentamisessa. Maaherran palaneen virkatalon paikalle valmistui uusi, kivistä rakennettu lääninhallituksen talo vuonna 1836. Carl Ludvig Engelin suunnittelemaan rakennukseen sijoitettiin arkisto, työhuoneita, kokous- ja juhlatiloja sekä maaherran asunto ylimpään kerrokseen. Lääninhallituksen talo hallitsee edelleen näkymää torin pohjoislaidalla. Rakennus on säilyttänyt empirekivitalolle tyypilliset piirteensä.



Lääninhallituksen rakennus sijaitsee historiallisella paikallaan torin pohjoislaidalla. Ympäriällä on 1960-luvun liikerakennuksia.

Hallinnollisen rakentamisen piiriin kuuluvat myös koulutalot, joista vanhin on Hämeenlinnan triviaali- eli yläalkeiskoulu Sibeliuksenkadun ja Lukiokadun kulmassa. Vuonna 1844 rakennettu talo noudattaa aikansa koulutaloille tyypillistä normatiivista tilaohjelmaa, joka heijastuu myös julkisivun jäsentelyyn.



Triviaalikoulun monumentaalinen empirerakennus hallitsee näkymää Itsenäisyydenpuiston laidalla.

Keskustan länsipuolella toiminut Hämeenlinnan lääninsairaala siirtyi itäisen pääväylän eli Viipurintien varteen Keinusaareen. Uusi C. L. Engelin suunnittelema kivirakennus valmistui vuonna 1845. Sairaalarakennus perustui koulun tapaan tarkkaan tilajärjestelmään. Useaan otteeseen laajennettu ja muokattu rakennuskokonaisuus on yhä kertova esimerkki 1800-luvun puolivälin sairaalarakennuksesta ja valtiollisesta rakentamisesta.

Vuonna 1838 Viipurintien toiselle puolelle oli valmistunut (ilmeisesti Engelin suunnittelema) kruununmakasiini. Kuutiomainen kivirakennus on piirteiltään tyyppillinen, kookas lainamakasiini. Yhdessä lääninsairaalan rakennusryhmän kanssa viljamakasiini on edustava kokonaisuus empireajan valtiollisesta tyylistä.



Lääninsairaala ja kruununmakasiini muodostavat historiallisesti ja arkkitehtonisesti arvokkaan kokonaisuuden. Keinusaaressa sijaitseva vanha kaupunginportti.

2.2.1 Puistojen läpimurto

Engelin asemakaavaa täydennettiin vuonna 1845, jolloin vahvistettiin intendentinkonttorissa laadittu suunnitelma. Kaavassa lisättiin tontteja kaupungin pohjoislaidalle, vastaavasti koilliskulmalta poistettiin kaksi korttelia puistoalueeksi.

Koilliskulmassa oli toiminut Uschakoffin puutarha jo ennen kaupungin paloa porvariston maksullisena virkistyspuistona. Aluetta ei ollut ehditty rakentaa Engelin kaavan mukaisiksi asuintonteiksi, ja nyt tontit palautettiin puistoksi. Seurapuiston länsiosaan, nykyisen Keskuskoulun paikalle varattiin tontti seurahuoneelle, joka toimi paikalla vuosina 1839–1894. 1800-luvun puolivälissä seurahuoneita perustettiin useissa kaupungeissa porvariston ja virkamieskunnan uudeksi vapaa-ajanviettopaikaksi. Lääninhallituksen talon pohjoispuolelle, entisen maaherran residenssipuutarhan paikalle muodostettiin Tähtipuisto, nykyinen Sibeliuksenpuisto. Mainituista puistoista syntyi laaja puistoalue linnaa ja kaupunkia yhdistä-

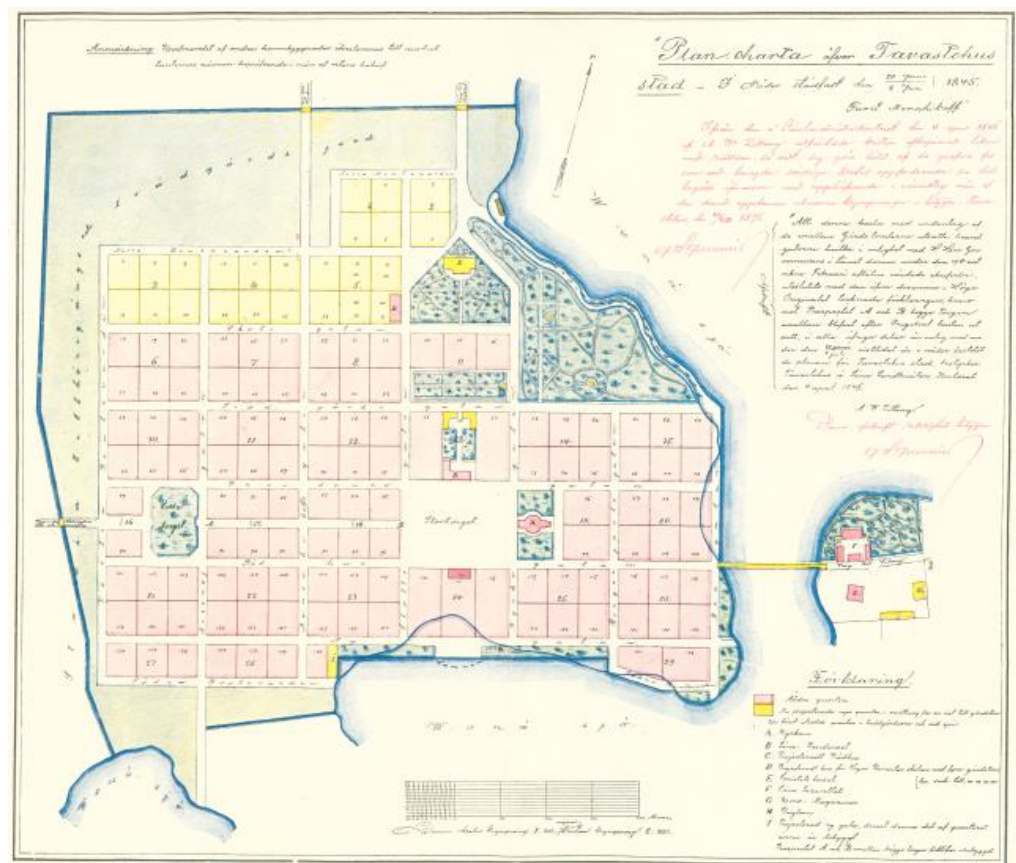
24.06.2014

vään akseliin ja Vanajaveden rantaan. Lisäksi Pikkutori muokattiin kävelypuistoksi, johon istutettiin vaahteroita. Aukion kulmat viistettiin.

Hämeenlinnassa oli 1800-luvun puolivälissä useita merkittäviä puistohankkeita. Kaupungin pohjoispuolelle perustettiin laaja kaupunginpuisto eli Parkki. Keinu- saaren lounaisrantaan perustettiin Pinellan puisto kesäravintoloineen. Aulangon yksityisen suurpuiston rakennustyöt käynnistyivät 1880-luvulla.

Torin länsipuolen korttelit jaettiin kaavassa kahtia, jotta syntyisi suora yhteys Turuntieltä Pikkutorin kautta torille, ja kirkko muodostaisi kadun pääteaiheen. Tämä ei toteutunut.

Uutta oli myös rantaviivan muokkaaminen. Karttaan on merkitty oikean rantaviivan lisäksi rantaviivan asemakaavaan liittyvät muokkauskohteet. Uusia tieyhteyksiä kaupunkiin edusti Kasarminkadun jatkeena kulkeva Tampereen maantie, josta kehittyi 1800-luvun lopulla pääväylä pohjoisen suuntaan ja uusi portti kaupunkiin.

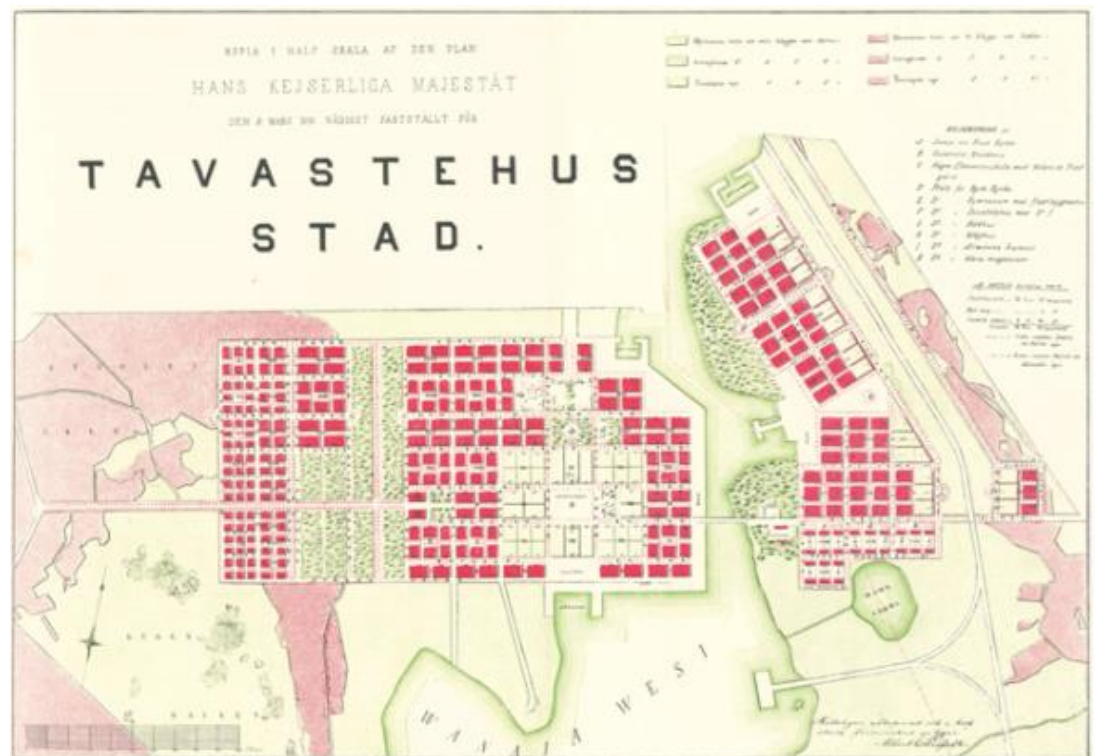


Kartta: Asemakaava 1845. Koilliskulman puisto on suunniteltu ajan hengessä englantilaistyyppiseksi. Puistoista on säilynyt nykyinen Sibeliuksenpuisto sekä osa koillispuistoa. Uutta oli myös yritys puhkaista torin länsipuolen korttelien keskelle katu, jolloin Turuntie olisi jatkunut symmetrisesti torille ja kirkko olisi muodostanut maisemallisen päätepiirteen. Aikaisempaan palokujaan sovitettu katu ei kuitenkaan toteutunut. HKA

Lääninarkkitehti Carl Albert Edelfelt laati vuonna 1858 seuraavan ruutukaavan laajennussuunnitelman, joka ei sellaisenaan toteutunut. Laajennusehdotuksessa on huomionarvoista uudenlainen, luonnonolosuhteisiin pohjautuva kaupunginosien eriyttäminen, tilan varaaminen suunnitellulle rautatieyhteydelle sekä mit-tava asuinalue Vanajaveden itäpuolella.

Toteutunut laajennus oli vuonna 1872 vahvistettu Georg Wileniuksen suunnitelma, jossa luotiin uusi kaupunginosa, Myllymäki, puistovyöhykkeen taakse länteen. Lisäksi keskustan katuja esitettiin levitettäväksi ja rantaviiva rakennettavaksi suorakaiteen muotoon. Viimeksi mainitut piirteet kuitenkin kumottiin vuonna 1887 vahvistetussa asemakaavassa.

Asemakaavasuunnitelma 1858



Kartta: Toteutumaton suunnitelma 1858. Kaavamääräyksiin pyrittiin luomaan torin ympärille vain kivitalot salliva edustava alue, johon julkinen rakentaminen keskitettäisiin. HKA

NÄKYVYYS NYKYMAISEMASSA

1832–1860-l.

Pikkutori, Rantatori

Sibeliuspuisto ja osa kaupunginpuistoa

Lääninhallitus

Lääninsairaala

Triviaalikoulu

Kruununmakasiini

Raatihuoneenkatu pää- ja kauppakatuna

Empirekauden puutalot

AJANJAKSO ALUEKORTEISSA

H1 Ruutukaavakorttelit ja kaupunkiraja

A1 Hämeenlinnan torimaisema

A2 Pikkutorin ympäristö

A3 Keinusaari

A4 Lyseo ja puutalokorttelit

K2 Saaristenkatu

Kaupunkimaisema 1800-luvun jälkipuoliskolla



Keskustan länsi- ja luoteisosan kaupunkikuva oli pitkään puutalovoittoinen ja yksikerroksinen. Kuva kirkontornista länteen 1800-luvun lopulta. Hämeenlinnan Historiallisen museon kuva-arkisto.

3 Tavoitteena kivinen keskusta (1870-luvulta 1950-luvulle)

Puukaupungin pienipiirteinen kaupunkikuva alkoi muuttua 1800-luvun loppupuolella. Liike- ja julkisessa rakentamisessa suosittiin kivitaloja. Liikenne ja teollisuus tulivat mukaan maisemaan. 1900-luvun alkukymmeninä kaupunkirakentamisen tyyli ja mittakaava virtaviivaistuivat.

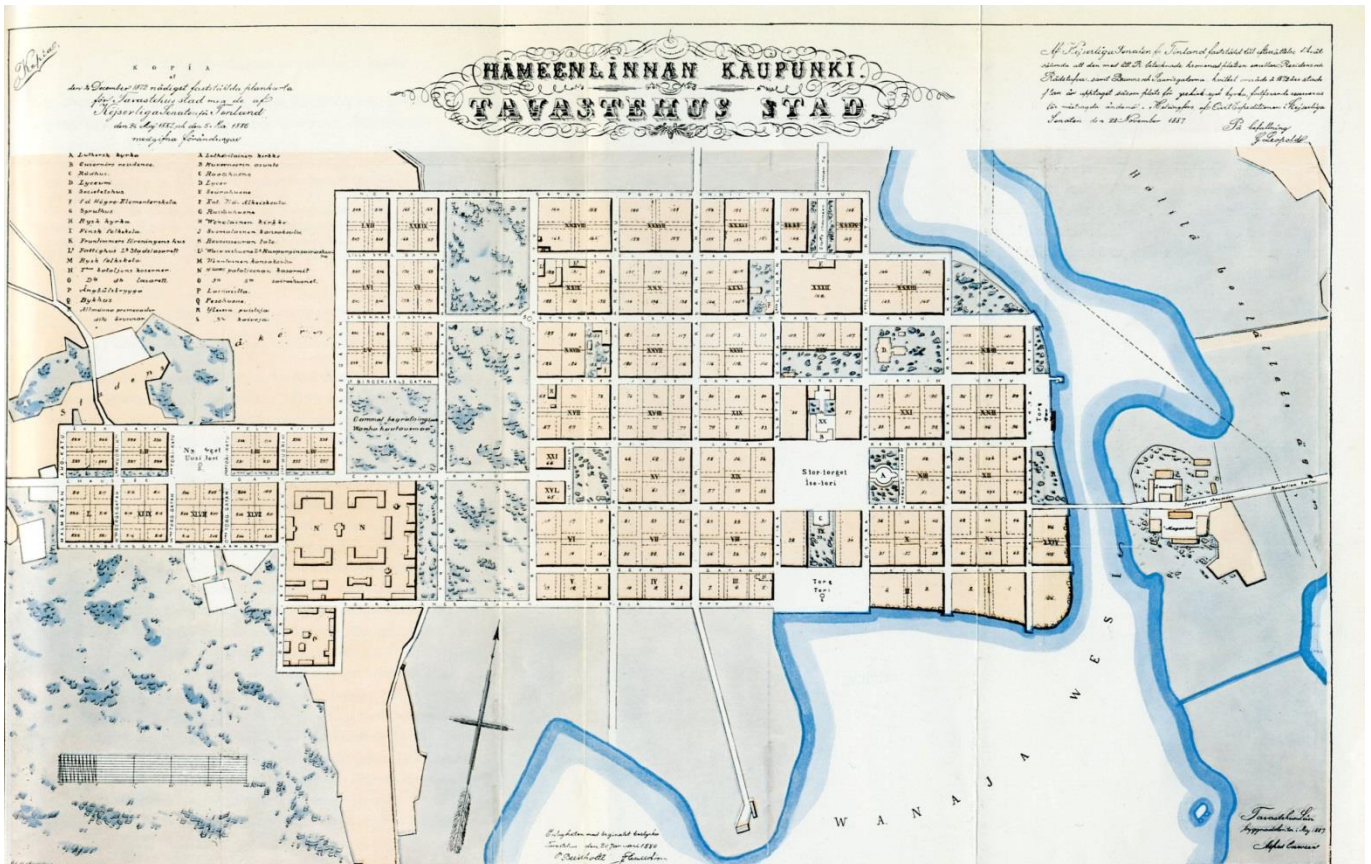
3.1 Vuosisadan vaihteen muuttuva kaupunki (1870- 1910-luku)

Liikkumisen uusi muoto, rautatie, vaikutti Hämeenlinnan kaupunkirakenteen dynamiikkaan. Rautatie rakennettiin Helsingistä Hämeenlinnan vuonna 1862 ja edelleen Tampereelle vuonna 1876.

Uuden aikakauden piirteitä oli ollut jo Carl Albert Edelfeltin toteutumattomassa laajennuskaavassa 1858; muun muassa aluevaraus rautatielle sekä laaja porvariston asuinalue Vanajaveden itäpuolella lähellä asemaa. Ydinkeskustan korttelit merkittiin suunnitelmassa vain kivitaloille ja julkisille rakennuksille. Vuoden 1887 asemakaavassa asemanseutu pysyi kuitenkin vielä avoimena. Radan ja aseman ympäristö kuului edelleen Hätilän virkatalolle. Alueen kehittäminen siirtyi aina 1900-luvun alkupuolelle asti, jolloin aseman ympäristö sai asemakaavoituksesta huolimatta vahvan teollisuusleiman.

Vuonna 1887 vahvistettiin lääninarkkitehti Alfred Cawéenin laatima asemakaava. Kaava toistaa edeltäjänsä Engelin linjaa. Uusia elementtejä ovat keskustan itä-laidan Rantapuisto sekä Suomen kasarmien alue, joka tosin oli jo ehditty rakentaa kasarmeiksi. Alfred Cawéen oli myös uuden raatihuoneen suunnittelija.

Asemakaava 1887



Kartta: Asemakaava 1887. Kaavassa näkyvät tulevat merkkirakennukset raatihuone ja lyseo. Pikku-torille suunniteltu ortodoksinen varuskuntakirkko on poistettu suunnitelmasta, mutta senaatin vaatimuksesta se palautettiin.

Rautatien tulo kiihdytti rakentamista 1870- ja 1880-luvuilla. Ruutukaava-alueelle rakennettiin erityisesti kivitaloja; 1890-luvun kuluessa kivitalojen määrä Hämeenlinnassa kymmenkertaistui. Koska asemakaavoitettu alue oli ahdas, purettiin uudisrakennusten tieltä yleensä vanhempi puutalo.

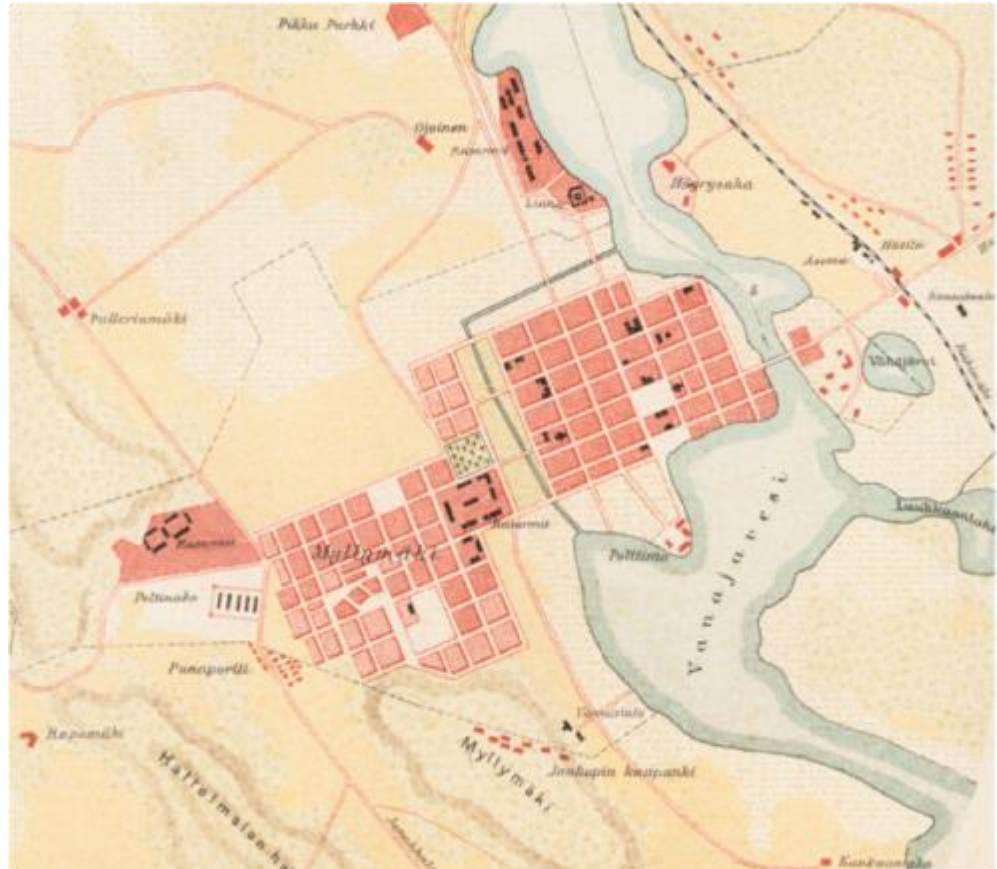
Puutalojen julkisivuja myös ajanmukaistettiin. Empirekauden vakaa juhlallisuus ja vaakalinjat saivat väistyä, ja uusrenessanssin runsasmuotoinen koristeellisuus tuli tilalle. Usein muutos toteutettiin ikkunankehäksi vaihtamalla, aukotuksen jäädessä entiselleen.

Keskustan asuin- ja liiketaloihin saatiin vuosisadan vaihteessa mukavuuksia. Sähköinen katuvalaistus rakennettiin vuonna 1899, ja kaupungin vesilaitos perustettiin 1910. Katujen kiveäminen oli alkanut jo 1800-luvulla.

Korttelin verran torin eteläpuolelle, nykyisen linja-autoaseman aukion kohdalle, oli jo aiemmissa kaavoissa merkitty Rantatori. Torin suorakaiteinen muoto edellytti rannan täyttämistä, ja vuonna 1868 aloitettiin maanmuokkaus. Tori sai säännöllisen muotonsa vuosisadan lopulla, ja Rantatorista kehittyi vilkas markkinapaikka. Talvella Rantatorilla oli luistelukenttä.

Kaupungin aluetta pyrittiin laajentamaan myös itään. Rautatieaseman seutu ha-
luttiin liittää kiinteämmin kaupunkiin, mutta alueluovutuksesta Hätilän virkatalon
kanssa ei päästy sopimukseen. Alueelle vahvistettiin asemakaavan vasta vuonna
1917. Pitkäaikaisen kiistan myötä uuden kaupunginosan nimeksi tuli Kiistala.

Kaupunkikartta 1910



Kartta: Kaupunkikartta 1910. Hämeenlinna on laajentunut länteen Mylly-
mäen ja Poltinahon kaupunginosaan. Katkoviivalla kuvatun kaupunkirajan ete-
läpuolella näkyy ns. villi esikaupunki, Jaakopin kaupunki. Itäpuolella aseman-
seutu on edelleen irrallaan kaupunkirakenteesta. Lähde: Urbes Finlandiae,
Suomen kaupunkien historiallinen kartasto.

3.1.1 Julkisia ja kaupallisia tiloja

Hämeenlinnan toria ympäröivä julkisen vallan rakennusten joukko täydentyi uu-
della raatihuoneella, joka rakennettiin väliaikaisen raatihuoneen paikalle torin
etelälaitaan vuosina 1885–1887. Suunnittelija oli lääninarkkitehti Alfred Cawéen,
joka vaikutti monen keskeisen julkisrakennuksen suunnittelijana. Raatihuonee-
seen sijoitettiin kunnallissäännön mukaisesti kaupunkihallinnon istuntosalien li-
säksi myös huutokaupakamari, kaupunginvankila ja poliisilaitos. Tyylliltään raa-
tihuone edustaa ranskalaisvaikutteista, rikasmuotoista uusrenessanssia. Raken-
nus peruskorjattiin ja entisöitiin 1980-luvulla.



Raatihuone torin etelälaidalla kuuluu kaupunkia halkovaan julkisrakennusten pystyakseliin sekä historiallisen kauppakadun, Raatihuoneenkadun, muodostamaan vaaka-akseliin.

Autonomian aikana venäläisen varuskunnan läsnäolo näkyi kaupunkikuvassa. Kasarmialueet jäivät ruutukaupungin ulkopuolelle, mutta vuonna 1900 rakennettiin Pikkutorille uusi ortodoksikirkko varuskunnan käyttöön. Keskeisellä paikalla sijainnut kirkko yhdisti Suomen kasarmit kiinteämmin keskustaan. Kirkko sijoitettiin toriaukion keskelle, ja torin läpi avattiin viistottu katu. Samalla Pikkutorin olemus muuttui kävelypuistosta paraatiauktion tyyppiseksi. Varuskuntakirkko oli arkkitehtonisesti runsas, kohokuvat ja tornit kuuluivat bysanttilaiseen perinteesseen. Kirkon torni oli samassa linjassa Hämeenlinnan kaupunginkirkon kanssa. Suomen itsenäistyttyä tornit poistettiin, ja rakennus muutettiin 1920-luvun klassismia henkiväksi. Rakennuksessa toimi Hämeenlinnan kirjasto vuoteen 1983 saakka ja tämän jälkeen opintotiloja. Entistä kirjastotaloa kunnostetaan parhailaan.

1800-luvun loppupuolella Hämeenlinnaan perustettiin maakunnallisesti ja valtakunnallisestikin merkittäviä koululaitoksia. Hämeenlinnan lyseo oli aloittanut toimintansa entisessä triviaalikoulussa ja siirtyi vuonna 1888 uuteen koulutaloon. Lyseon rakennus hallitsi valmistuttuaan keskustan koilliskulman näkymää. Vuonna 1961 tontin itäreunaan rakennettiin laajennusosa. Vanha lyseo on säilynyt alkuperäisessä asussaan, ja sen juhlasali on merkittävä sisätila.

Wetterhoffin kotiteollisuuskoulu perustettiin vuonna 1885, ja se muutti Panimokadun eli nykyisen Palokunnan kadun varteen vuonna 1893. Alkuperäiseltä nimeältään Wetterhoffiin Työkoulu tarjosi kudonnanopetusta ja koulutti kudonnanopettajia. Nykyisin Wetterhoffin käsi- ja taideteollisuusoppilaitos toimii osana Hämeen ammattikorkeakoulua. Wetterhoffin vanhin osa on rakennettu ilmeisesti 1860-luvulla. Rakennusta korotettiin ja täydennettiin 1920-luvulla. Linnankadun puolelle rakennettiin asuntolasiipi Arjanlinna vuonna 1933. Opistoa laajennettiin lisäsiivellä 1960-luvulla. Vuonna 1991 tontin eteläkulmaan valmistui uusi, postmodernistinen koulurakennus. Koulun uudisrakennus toimi myöhemmin, kevääseen 2014 saakka, Hämeenlinnan kaupungin virastotiloina.

1800-luvun lopulla rakennuskantaan syntyi uudenlaisia julkisia tiloja. Perustettiin ravintoloita, kahviloita, hotelli, tavaratalo sekä useita yhdistystoiminnan rakennuksia kuten palokunnantalo, raittiustalo ja rukoushuone. Yhdistystoiminnan merkittävydestä kertoo, että vapaapalokunnan talo sai tontin keskeiseltä paikalta raatihuoneen takaa, ruutukaavan pystyakselin varrelta.

Kirkollisen ja valtiollisen vallan lisäksi myös rahavalta hakeutui kaupungin näkyvimmälle paikalle, torille. Toimitalonsa toriaukion reunoille rakensivat Suomalainen Säästöpankki (1910), Suomalainen Yhdyspankki (1914) ja Kansallis-Osakepankki (1914). Toriympäristön käyttöhistoria on jatkunut samana; keskittymää täydensivät myöhemmin Hämeen Vakuutuksen (1938), vakuutusyhtiö Pohjolan (1961) ja Säästöpankin (1968) talot. Pankki- ja vakuutuslaitosten keskittyminen päätorin ympärille on hyvin tyypillinen piirre suomalaisissa maakuntakeskuksissa.



Torin lounaiskulma. Raatihuoneen vieressä Hämeenlinnan Suomalaisen Säästöpankin, Hämeen Vakuutuksen ja Kansallis-osakepankin rakennuttamat toimitalot.

Raatihuoneenkadun asema kauppakatuna säilyi ja vahvistui 1800-luvun lopulla ja 1900-luvun alussa. Uudet kivitallot keskittyivät Raatihuoneenkadun ja Hallituskadun varsille. Kaupungin sisäisessä liikenteessä jalankulkijat, hevoset ja hevosajurit olivat edelleen hallitsevia. Vuosisadan vaihteessa Hämeenlinnassa nähtiin ensimmäiset polkupyörät ja vuonna 1909 ensimmäinen henkilöauto.

Kaupunkikivitalojen rakentaminen oli hyvin omistajavetoista. Rakennuttajayrittäjä käytti usein yläkerroksia asuinhuoneistonaan, ja alakerros toimi liiketilana. Liiketaloista haluttiin yksilöllisiä, ja julkisivuaiheilla viitattiin usein yrityksen toimialaan. Esimerkiksi Anniskeluyhtiön talon koristelussa käytettiin viinialieita.

Koska arkkitehtuuri oli monimuotoista, ja korttelit rakentuivat talo kerrallaan, saattoi katumaisema muodostua paikoin levottomaksi.

Vuosisadan vaihteessa ja 1900-luvun alussa rakennetuissa kivitaloissa on nähtävissä jugendtyylin vaikutus. Kivitalojen julkisivuissa käytettiin rikasta, pehmeämuotoista ornamenttiikkaa, ja katto- ja ikkunamuodot vaihtelivat. Jugendkauden väriyksenä suosittiin maanläheisiä punaisen, vihreän ja ruskean sävyjä.



Kauppia Skogsterin liike oli Hämeenlinnan ensimmäinen tavaratalo. Rakennuksessa käytettiin raudoitettuja välipohjia, mikä mahdollisti laajat yhtenäiset myymälätilat ja suuret näyteikkunat. Piirustus Hämeenlinnan Lydia.



Raatihuoneenkadulla on vierekkäin kaksi 1800-l. lopun kivitaloa. Rakennuksissa ollut alun perin pankki- ja muuta liiketoimintaa.



Rukoushuone Kasarmikadulla edustaa keskustassa harvinaista puujugendia. Rakennus on valmistunut vuonna 1915.

3.1.2 Teollisuusmiljööt

Kaupallisten ja yleisten tilojen lisäksi keskustassa oli edelleen käsityöläisten vers-taita ja pienimuotoista teollisuutta. Kevyt käsityövaltainen teollisuus ei välttä-mättä tarvinnut omaa korttelia, vaan sijoittui muun kaupunkirakenteen lomaan.

Suuremman mittakaavan teollisuus otti jalansijaa kaupungin laidoilta, vesistön ja rautatien varrelta. Uusi Oluttehdas perustettiin vuonna 1851 entisen kruunun-polttimon tontille. Panimokiinteistöstä osa on säilynyt osoitteessa Arvi Kariston-katu 2. Rakennuksen osissa on koristeellisia uusgotiikan piirteitä sekä tehdasra-kennukselle tyypillistä rationalismia. Talossa on toiminut muun muassa Hämeen maakunta-arkisto. Rakennus muutettiin kauttaaltaan asunnoiksi vuonna 2011. Rantapuiston puolelta on purettu panimon varastorakennus, jossa toimi Hä-meenlinnan kaupunginteatteri. Rannassa sijaitseva panimonjohtaja Schmausserin huvila on rakennettu vuonna 1902, ja sitä kunnostetaan parhail-laan.

Myös keskustan koilliskulmassa, nykyisen kaupunginkirjaston tontilla sijaitsi olut-panimo (Mallas- ja Virvokejuomatehdas A. Kiuttu) vuosina 1857–1912. Lisäksi Eteläkadun länsipäädystä toimi Saxelinin oluttehdas vuosina 1875–1918. Mainit-tuja rakennuksia ei ole säilynyt.

Ruutukaava-alueen lounaisnurkassa, nykyisen kauppakeskus Tavastilan tontilla nahkureiden toiminta muuttui nahkateollisuudeksi 1880-luvulta alkaen. Hämeen-linnan Nahkatehdas Oy toimi tontilla vuoteen 1981 saakka. Punatiiliset tehdasra-kennukset on purettu.

Ruutukaavan reunoille, entisille suo- ja rantaniityille sijoittuivat myös ensimmäi-set urheilukentät. Näistä pitkäikäisin oli vuoden 1926 kaupunkikartassa näkyvä

Eteläkadun ja Hämeensaaren välissä sijainnut urheilukenttä, joka poistui kaupunkikuvasta Paasikiventien rakentamisen myötä 1980-luvulla.

Kokonaan ruutukortteleista irrallaan syntyi Verkatehtaan teollisuusmiljöö Keinusaassa. Hämeenlinnan Verkatehdas aloitti toimintansa vuonna 1895 ja toimi Keinusaassa vuoteen 1963 asti. Rakennuskanta on pääosin punatiilistä, vuosisadan vaihteen tyyppillistä teollisuusrakentamista. Viipurintien puoleisessa fasadissa erottuu vaalea, jugendhenkinen konttoripääty.

Hämeenlinnan kaupunki hankki Verkatehtaan rakennukset omistukseensa vuonna 1978, minkä jälkeen alueelle sijoitettiin yleisiä kulttuuritiloja ja yksityisiä liike-tiloja. Saneerattuihin tehdasrakennuksiin ja uudisrakennukseen niiden yhteydessä valmistui kulttuuri- ja kongressikeskus Verkatehdas vuonna 2007. Verkatehtaan alueesta on suljetun tehdasyhteisön jälkeen kehittynyt avoin ja monipuolinen kaupunkitila.



Näkymä keskustasta itään 1960-luvun alussa. Vanajaveden ranta Keinusaaren takana on teollisuuden käytössä. Hämeenlinnan Historiallisen museon valokuva-arkisto.

Keinusaaren kaupunkiin yhdistävä Pitkäsilta oli vuosisadan vaihteessa entistä keskeisempi kulkuväylä. Rautatieasema sijaitsi kaupungin tällä puolella, ja Myllymäen työväki kulki myös Verkatehtaan töihin. Vanha puusilta uusittiin teräsrakenteiseksi vuonna 1909. 1960-luvulla siltaa levennettiin, mutta 1900-luvun alun kivirakenteita on säilynyt sillan molemmissa päissä.

Rautatieaseman ja Vanajaveden väliselle tontille perustettiin Suomen Sotilassäilyke Oy vuonna 1927. Myöhemmin Mensa Oy:ksi laajentunut tuotantolaitos kärsitti useita funktionalistisia rakennuksia 1930- ja 1940-luvuilta, suunnittelijoina muun muassa Jaakko Tähtinen ja Olavi Sahlberg. 1980-luvulta lähtien alue kuului Saarioinen Oy:n omistukseen. Punatiilinen rakennuskanta on pääosin säilynyt, ja alueella on käynnistymässä kaavoitushanke.

Nykyisen hotelli Vaakunan tontilla oli teollisuutta aina 1980-luvulle saakka. Rantamaisemaan kuuluivat pitkät, matalahkot makasiinirakennukset, joissa toimi muun muassa Puutavaraliike Kaloinen. Ranta-alueen eteläosassa sijaitti viisikerroksinen Osuusliike Hämeen leipomorakennus. Keinusaaren varastoalueelta rantaan johtanut pistoraide purettiin 1970-luvun puolivälissä.

NÄKYVYYS NYKYMAISEMASSA

1870-l. – 1910-l.

Rautatieasema

Raatihuone ja Palokunnantalo

Lyseo ja Wetterhoff

Ent. Varuskuntakirkko ja Pikkutorin sommittelu

Raatihuoneenkadun ”kauppiastalot”: Skogsterin talo, Pohjan talo, Anniskeluyhtiön talo

Kansallis-Osake-Pankki, Vanha Suomalainen Säästöpankki

Oluttehdas ja Verkatehdas

Schmausserin ja Pinellan huvilat

Pitkäsillan itäinen pääty

Rantapuisto

AJANJAKO ALUEKORTEILLA

A3 Keinusaari

K2 Saaristenkatu

Ajanjakson nykypäiviin säilynyttä rakennuskantaa rakennusvuosien mukaan



Ote rakennusikäkartasta: ennen vuotta 1850 ja vuosina 1850–1899 rakennetut kohteet.



Ote rakennusikäkartasta: vuosina 1900–1919 rakennetut kohteet.

3.2 Klassismista funkkikseen ja jälkifunkkikseen (1920–1950 -luvut)

Vuoden 1887 asemakaava oli voimassa aina nykyisen keskustarakenteen luoneeseen, vuonna 1961 vahvistettuun asemakaavaan saakka. Tällä välin rakentamista säädeltiin rakennusjärjestyksin. Vuonna 1926 hyväksytty asemakaavasuunnitelma koski ainoastaan läntistä Kaurialan aluetta, eikä sielläkään toteutunut ehdotuksen mukaan.

Rakentamisen tapa alkoi muuttua 1900-luvun alkukymmeninä. Empirekaupungin piirteet häipyivät vähitellen kivitalojen suosimisen myötä ja kerrosluvun kasvaessa. Vuoden 1932 rakennusjärjestys suositteli keskusta-alueella suuria kivitaloja.

Jo 1920-luvulla suunnitteluajattelu korosti yhtenäistä korttelinäkömää yksittäisten talojen ilmiasun sijaan. Ihanteena oli suurimittakaavainen, urbaani kaupunkikuva, johon kuuluivat kauttaaltaan rakennetut umpinaiset korttelit ja voimakkaat tornimaiset korostukset korttelien kulmissa. Tärkeää oli materiaalien yhteensovitus ja yhtenäinen räystäslinja.



1910-luvun romanttirationaalisessa tyyliässä suosittiin tiiltä ja terastirappauksesta valettuja koristeita. Pohjan liiketalossa Raatihuoneenkadulla on myös viittauksia linna-arkkitehtuuriin.

Asuntopulaa helpottamaan rakennettiin 1920-luvulla kunnallisia vuokrataloja. Näistä merkittävin oli As Oy Paavonkulma Rauhankadulla. Sen suunnittelija Väinö Vähäkallio on yksi huomattavia klassistisen kauden arkkitehtejä. Vähäkallion kändyjälkeä on myös Paavonkulman viereinen asuintalo. Asuntorakentaminen oli huipussaan vuosina 1927–29, kun Hämeenlinnaan valmistui 200 uutta asuntoa.



As Oy Paavonkulman vuokrayhtiö Rauhankadulla tavoittelee yhtenäistä, suurkaupunkimaista mittakaavaa. Taloon rakennettiin Hämeenlinnan ensimmäiset hissit.

Massiivisten kivitalojen rinnalla toinen suuntaus oli kaupunkivillat, joita Hämeenlinnaan rakennettiin uuden Eteläkadun varteen. Monissa kaupungeissa keskustan liepeille nousi omakotiaatteen mukaisia, puutarhatontin ympäröimiä yhden perheen taloja. Eteläkadun puutalomiljöä oli viimeinen yhtenäinen kokonaisuus Hämeenlinnan puutalorakentamisessa. Kaupunkivillojen rivistö on säilynyt uudemman kaupunkikerroksen puristuksessa.



Kartta: Ote asemakartasta 1926. Viipurintien ja rautatieaseman väli on kaavoitettu asumiseen, joskin käytännössä se sai ennen sotia vahvan teollisuusilmeen. 1770-luvulta periytyvä kanava kiertää edelleen kaupunkialuetta. Kanavan pohjoisosan varrelle, vanhalle suo- ja niittyalueelle merkityt asuinkorttelit eivät toteutuneet. Ruutukaupungin etelärajalla näkyvät Eteläkadun omakotikorttelit.

1930-luvulle tultaessa kaupunki- ja rakennussuunnittelussa kuljettiin yhä funktionalistisempaan suuntaan. Materiaaliyksityiskohdat karsittiin, keskityttiin lineaariseen muotoon ja valon maksimointiin. Vaalea väri korosti rakennusten linjakkuutta. Pyrkimyksenä oli lamellitaloista koostuva avoin korttelirakenne, joka toteutui kaupunkikuvassa sotien jälkeen.

Sibeliuksenkadun alkupäässä, torille johtavassa rinteessä, on edustava funktionalistinen liikekokonaisuus. Etelä-Hämeen Osuuskaupan käyttöön rakennettu talo (Sibeliuksenkatu 3) valmistui vuonna 1941 ja on yksi harvoista Hämeenlinnassa toisen maailmansodan aikana rakennettuja. Rakennuksessa oli myymälätiloja ja ravintola nykyisen ravintolatilan paikalla. Hämeen Vakuutuskeskuksen talo torin kulmalla valmistui vuonna 1938. Yhdessä rakennukset muodostavat linjakkaan ja rakennusajankohdalleen tyypillisen kokonaisuuden. Funktionalismin suunnittelukeinot näkyvät sekä yksityiskohdissa että kokonaismuodossa.



Osuuskaupan talo Sibeliuksenkadulla edustaa linjakasta funkkista. Rakennus on yhä alkuperäiskäytössä.

3.2.1 Liikenteen uusi ympäristö

Linja-autoliikenne nousi 1920-luvulta lähtien merkittäväksi liikennemuodoksi sekä paikallisesti että kaukoliikenteessä. Hämeenlinnassa linja-autolaiturit sijoittuivat Rantatorin aukiolle. Aukion kaakkoiskulmaan valmistui vuonna 1927 bensiasema, jonka yhteydessä oli pieni odotustila linja-automatkustajille. Vuonna 1930 rakennettiin suurempi asemarakennus samalle paikalle. Rantatorin eteläranta oli edelleen avoin ja rantaviiva nykyistä lähempänä.

Kaupunginarkkitehti Olavi Sahlbergin suunnittelema moderni linja-autoasema valmistui vuonna 1959. Se edustaa tyypillistä jälleenrakennusajan liikennearkkitehtuuria. Piirteiltään hyvin säilyneen aseman muoto heijastelee funktionalismin

henkeä, mutta materiaalimaailma rouheampaa 1950-lukua. Rakennukseen sijoitettiin monenlaisia palveluita.

Linja-autoaseman sijainti on kaupunkikuvallisesti merkittävä. 1800-luvulla muodostetulle Rantatorille sijoitettuna se päättää kaupunkia leikkaavan julkisten rakennusten pystyakselin. Aseman ympäristö on eteläinen portti ydinkeskustaan ja näkyvä maamerkki lähestyttäessä kaupunkia Paasikiventien suunnasta.

Yksityisautoilun rooli oli sodasta toipuvassa maassa vähäinen, ihmiset liikkuvat jalan tai polkupyörällä. Asunnot hankittiin edelleen läheltä työpaikkaa. Kaupungin suuriin työllistäjiin kuuluvassa Verkatehtaassa oli 1950-luvulla yli 800 työntekijää, joista vain 45 suoritti työmatkansa ajoneuvolla. Liikenteen tuleva kehitys oli esillä jo 1950-luvulla, jolloin Olli Kivinen laati Hämeenlinnan yleiskaavan.



Raatihuoneenkatu 4 edestä tielinjaa on levitetty pysäköintiä varten. Vuonna 1954 valmistuneessa rakennuksessa on ajalle tyypillisesti kadunsuuntainen liikesiipi ja korkeampi asuinosa.

3.2.2 Asuin- ja liikerakentamista 1950-luvulla

Cajanderintien ja Hämeentien välille, rautatieasemalle johtavan puistokadun varteen, rakennettiin kookas asuinkortteli 1940–1950 -luvuilla. Kokonaismuodoltaan umpikortteli heijastaa 1920-luvun suurkortteliajatusta, mutta arkkitehtonisesti rakennuksissa on nähtävissä jälleenrakennusajan selkeä ja hienovarainen tyyli - materiaalien ja mitoituksen yhtenevyys, hillityt värit ja luonnonmateriaalit. Liiketilat liittyvät sulavasti asumiseen.

Jälleenrakennusajan asuinrakentaminen keskusta-alueella on melko hajanaista. Arvi Kariston katuun rajoittuviin kortteleihin keskustan koilliskulmassa rakennettiin 1950-luvulla muutamia asuinkerrostaloja. Tunnusomaista niille ovat vaaleat rappauspinnat, satulakatot ja maltilliset ikkunat.

Funktionalismin ja jälleenrakennuskauden arkkitehtuuri-ihanteiden yhteensovittamisesta kertoo linja-autoaseman aukion kulmassa sijaitseva As Oy Jyrkänkulma, joka valmistui vuonna 1950. Kulmaparvekkeet ja laatikkomainen muoto viestivät funkkisaiheista, mutta materiaalinkäyttö on jo lähempänä 1950-lukua. Moni 1930-luvun rakennushanke viivästyi sotavuosien vuoksi, ja myöhemmin toteutuessaan rakennuksiin saattoi päätyä eriaikaisia piirteitä.

Kaupunkikuvan muutos oli kuitenkin varsin hidaskäyttöä; vielä 1950-luvulla Hämeenlinna oli valtaosin matala puukaupunki. Rakentaminen eteni tontti ja rakennus kerrallaan, ilman kokonaisvaltaista alue- tai korttelisuunnitelmaa. Modernin rakentamisen mairinnousu käynnistyi keskustan hallinto- ja liikekorteilleissa laitakaupungin säilyessä matalana puutaloalueena tai teollisuuden käytössä.

Ydinkeskustaan rakennettiin 1950-luvulla joitakin uusia liiketaloja, joiden yhteyteen sijoitettiin asuntoja. Esimerkiksi Postitalossa Palokunnankadulla ja Raatihuoneenkatu 4:n liiketalossa on matala liikesiipi ja siihen yhdistetty korkea asuinosa.

Torin maisemaan vaikutti syntyäkanaan Hämeenlinnan korkein rakennus, As Oy Hämeentori, joka valmistui vuonna 1951. Jaakko Tähtisen suunnittelemassa, Osuusliike Hämeen rakennuttamassa talossa sijaitsi Hämeenlinnan ensimmäinen itsepalvelumyymälä. Korkea, mutta siromuotoinen rakennus täydensi toria ympäröivän rakennusmuurin.

Hämeenlinnan keskusta sai 1950-luvulla myös kauppahallin, joskaan ei torin yhteyteen, kuten hallit yleensä perustettiin. Yksikäytäväinen halli sijaitsi Palokunnankadulla, asuinkerrostalon kadunsuuntaisessa siipiosassa. Kauppahalli toimi vuoteen 1972 asti, siipirakennus on nykyisin liiketilana.



Entinen kauppahalli osoitteessa Palokunnankatu 17. Matalassa liiketalossa on isot näyteikkunat ja omaleimainen kattomuoto.



1950-luvun kerrostalon tyypillisiä piirteitä ovat satulakatto, rapattu julkisivu ja eleettömät ikkunat hienovaraisilla erkkereillä. Alakerroksessa on liiketila näyteikkunoineen. Kasarmikatu.

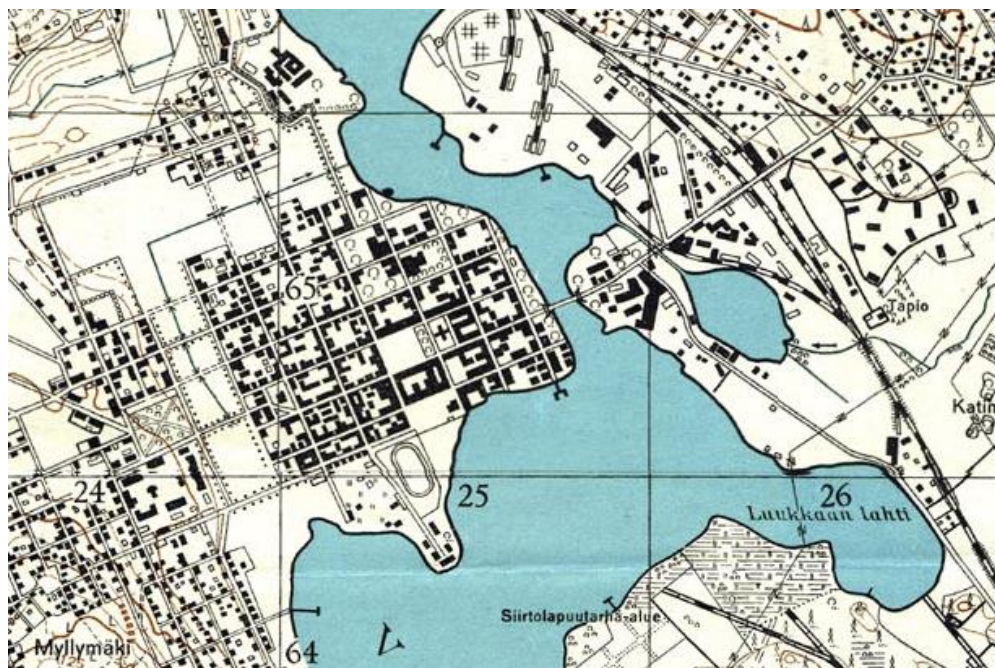
NÄKYVYYS NYKYMAISEMASSA Suomalaisen Säästöpankin talo Kariston kustannusliikkeen talo Hämeen Suoja Eteläkadun villat Hämeen Vakuutuskeskus EHO:n talo Wetterhoffin laajennus Linja-autoasema Postitalo Kauppahalli As Oy Jyrkäkulma As Oy Hämeentori Uppsala-talo 50-luvun asuinkerrostalot II kaupunginosassa	1920-l. – 1950-l.
AJANJAKSO ALUEKORTEILLA A5 Kaupunkivillat A6 Kivikaupungin synty A7 Kiistan suurkortteli	

Kaupunkimaisema 1930-luvulla



Ilmakuva keskustasta koilliseen, arviolta 1930-luvulta. Torin ympäristö ja Raatihuoneenkadun itäpää ovat kivitalojen aluetta. Uutta, korkeiden kivitalojen kaupunkikuvaa edustaa etualan pankin toimitalo. Reunakortteleiden rakennuskanta on vielä matalaa, ja koilliskulmalla lyseo hallitsee maisemaa. Kuva: Hämeenlinnan kaupunki.

kaupunkimaisema 1946



Kartta: Topografinen kartta 1946. Kaupunkikuvan muutos näkyy sodan jälkeisessä kartassa. Toriympäristön kortteleissa mittakaava on kasvanut ja rakennukset muodostavat yhtenäisiä katumaisemia. Laitakaupungin korttelit ovat vielä pieni- ja rikkonaisempia. Kiistalan teollistunut alue pistoraitteineen erottaa rautatieaseman kaupungista.

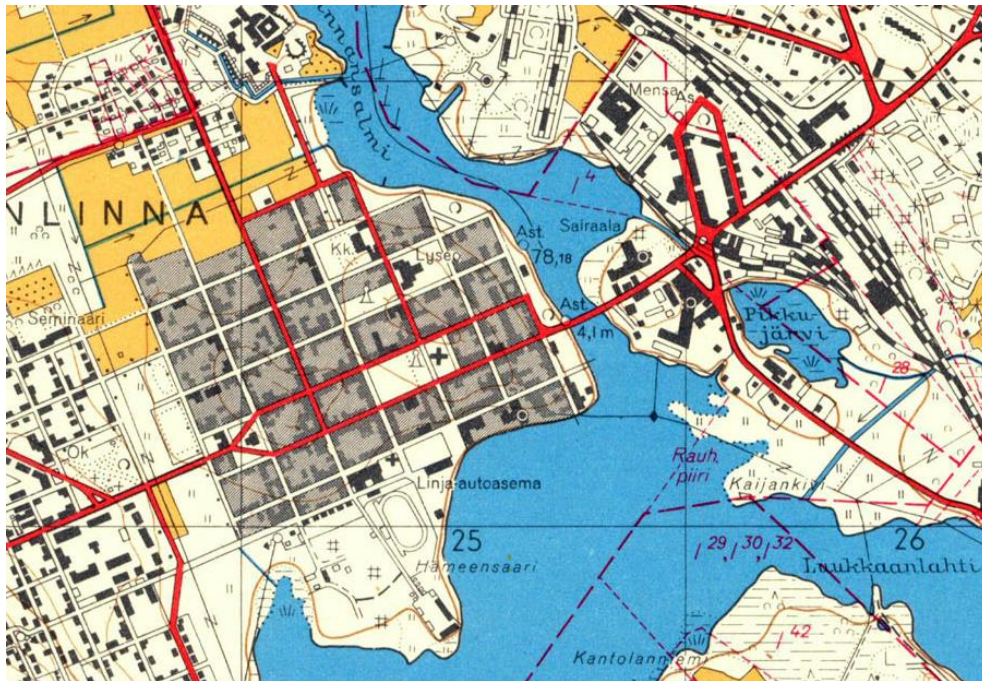
Ajanjakson nykypäiviin säilynyttä rakennuskantaa rakennusvuosien mukaan



Valmistumisvuosi	
Ennen vuotta 1850	(19)
1850 - 1899	(21)
1900 - 1909	(8)
1910 - 1919	(13)
1920 - 1929	(23)
1929 - 1939	(9)
1940 - 1949	(9)
1950 - 1959	(35)
1960 - 1969	(57)
1970 - 1979	(47)
1980 - 1989	(42)
1990 - 1999	(11)
2000 - 2009	(9)
2010 -	(1)
Määrittelemätön / muu	(2)

Ote rakennusikäkartasta: vuosina 1920-1959 rakennetut kohteet.

Kaupunkimaisema 1961



Peruskartta 1961. Kaupunkikuva ja kortteleiden rakenne ovat vielä pienipiirteisiä ja rikkonaisia. Teollisuus jatkaa edelleen toimintaansa kaupunkirakenteessa. Liikenteen kasvuun viittaa Pikkutorin toinen viistokatu. 1700- ja 1800-lukujen päätiet ovat edelleen liikenteen pääreitit. MML 2014.

4 Moderni elementtikaupunki – rakentaminen 1960-luvulta 1980-luvulle

Hämeenlinnan keskustan suurimmat muutokset koettiin 1960- ja 1970-luvuilla. Ratkaisevia tekijöitä olivat uusi yleiskaava ja sitä seurannut asemakaavoitus sekä muutos paikalla rakentamisesta elementtiratkaisuihin.

4.1 Ensimmäinen yleiskaava ja uusi asemakaava

Jälleenrakennusvuosina Hämeenlinnassa oli toimittu edellisen vuosisadan, vuoden 1887 asemakaavan ja muuttuvien rakennusjärjestysten mukaan. Tontti tontilta etenevä uudisrakentaminen ja koko ajan kasvava tonttimaan tarve loivat tarpeen uudesta, kokonaisvaltaisesta yleiskaavasta. Yleiskaavan laatimista edellytti myös vuoden 1959 rakennusasetus. Hämeenlinnan yleiskaavatoimikunta nimettiin vuonna 1955. Tavoitteena oli määrittää maankäyttöä vuoteen 1980 saakka. Keskusta-alue oli rakennuskiellossa vuosikymmenen loppuun.

Keskustassa rakennustoiminta oli lamassa koko 1940-luvun. Rakentaminen elpyi vasta vuosikymmenen lopulla, jolloin aloitettiin suuria kerrostalohankkeita. Nämä vaikuttivat rakennuskiellonkin asettamiseen. Huomattavia, 7 kerrosta käsittäviä hankkeita olivat As Oy Hämeentori (Tähtinen, 1951) Postitalo (Blomstedt-Lampén, 1952), Keinusaaren kulmatalo ja Kasarmikatu 16.



Ilmakuva vuodelta 1960-luvun loppupuolelta. Hämeenlinnan kaupungin historiallisen museon kuva-arkisto.

Arkkitehti Olli Kivisen laatima yleiskaava valmistui 1957. Suunnitteluun osallistui myös arkkitehti Mika Erno. Hämeenlinnan yleiskaava oli Suomen ensimmäisiä. Laki ei tuntenut tällöin kokonaissuunnitteluun tähtäävää yleiskaavaa, joten kaavan rooli muodostui asiantuntijalausunnoksi ja ohjeeksi kunnallisille luottamus- ja virkamiehille. Yleiskaavan vaikutus näkyi seuraavien vuosien asemakaavoissa. Kivinen kiteytti yleiskaavan tavoitteeksi synteesin – ratkaisun, joka pääpiirteittäin hahmottaisi yhdiskunnan tulevat kasvot. Yleiskaavan pohjalta työtä jatkoi Hämeenlinnan kaupunki, jonka voimin uusi asemakaava valmistui vuonna 1959 ja vahvistettiin vuonna 1961.

Olli Kivinen oli keskeinen vaikuttaja Suomen 1960-luvun kaupunkisuunnittelussa. Kivisen luomasta hajakeskitysmallista tuli modernin kaupunkikäsitteen perusmalli. Monen yleiskaavan ohjenuorana käytettyä hajakeskitysmallia sovellettiin ensimmäistä kertaa juuri Hämeenlinnassa. Täällä hajakeskitys ei ollut erityisen voimakas, vaan eri rakennustyyppien painopiste pysyi edelleen keskustassa.



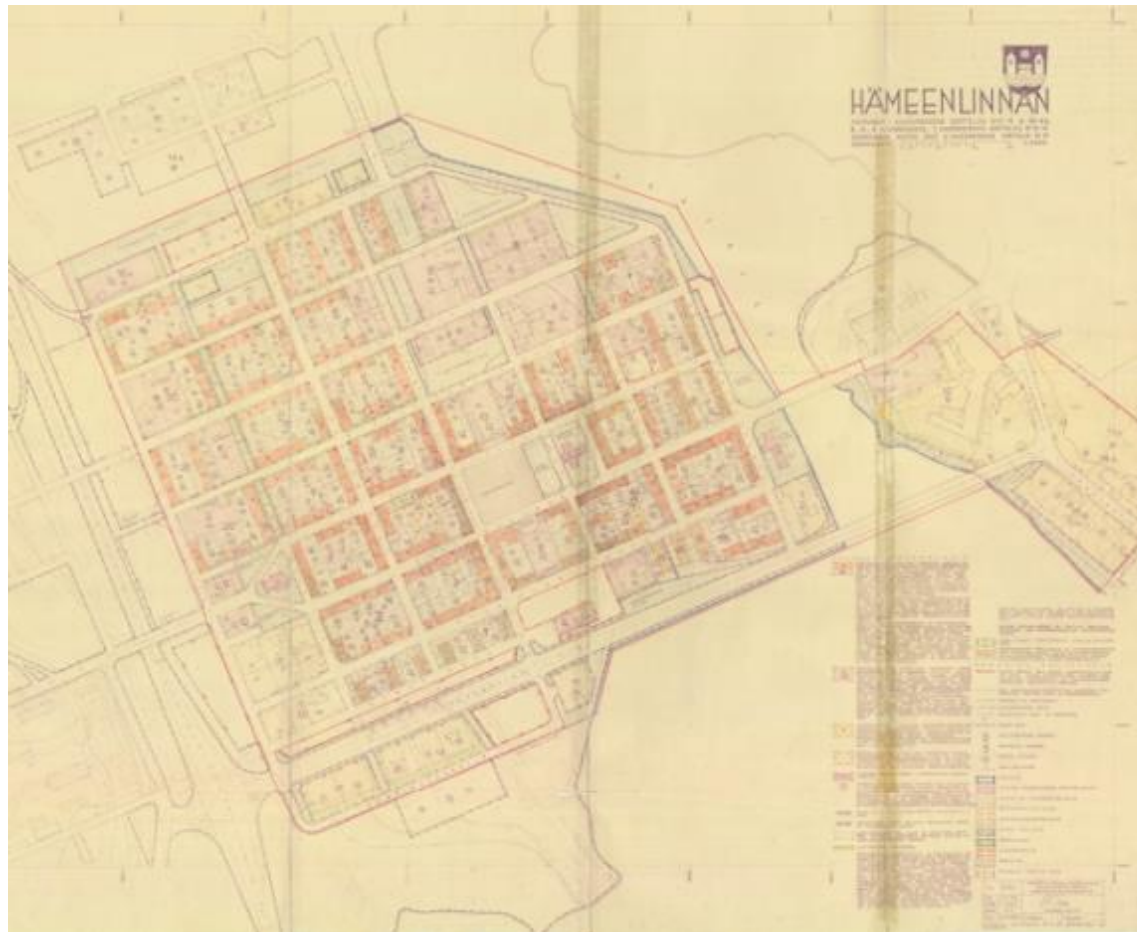
Kartta: Ote yleiskaavasta 1957. Liikerakennukset keskitettiin torin ympäristöön ja kaupungin eteläosaan. Funktionalismin ja hajakeskityksen hengessä alueiden käyttö asumiseen, kauppaan, teollisuuteen ja julkiseen rakentamiseen on selkeästi eriytetty. Pääosin jako noudatti kuitenkin kaupungin historiallista jakoa. Uutta oli liikenteen roolin vahvistuminen. Liikenteen välityskykyä parantamaan suunniteltiin tulevaan valta- ja moottoritiehen kytkeytyvä eteläinen ohitusväylä siltoineen.

Keskustan asemakaavassa yleiskaavan vaikutusta oli muun muassa kortteleiden sisäinen rakenne. Kivisen esittämä korttelirakenne vahvisti jo olemassa olevaa tilannetta, sillä jo 1950-luvun alkupuolella puutalokortteleihin rakennetut kerrostalot oli sijoitettu pitkiksi lamelleiksi.

Uusi asemakaava luopui kokonaan suljetuista umpikortteleista. Ruutukaavaan sijoitettiin lamelli- ja pistetaloja siten, että kadulta syntyi näkymiä talojen väliin. Näin ollen piha-alueesta tuli osa urbaania ympäristöä.

Hajakeskitysmallin blokkiajattelua mukaillen koko ruutukaava-alueen voi nähdä yhtenä korttelimaisena yksikkönä. 1960- ja 1970-lukujen kuluessa keskustan itä-, länsi- ja eteläsivut täydentyivät verraten yhtenäisiksi kerrostalorivistöiksi. Uusista asuinkerrostaloista muodostui kaupunkia suojaava tasakorkuinen fasadi.

Kivisen ensimmäisessä kaavaluonnoksessa liiketoimintojen alue, yleisten rakennusten alue ja asumisen alue olivat tiukasti erillään, ikään kuin hajakeskitystä pienoiskoossa. Viheralueen rooli pysyi vahvana keskustan koilliskulmassa. Ensimmäisessä suunnitelmassa esitettiin kävelykujaa torilta suoraan länteen, kaupakortteleiden keskelle – ajatus, joka oli esiintynyt jo vuosisata aiemmin, vuoden 1845 kaavassa. Vuoden 1961 asemakaavassa merkittiin lisäksi lyhyempiä poikittaisia kävelykatuja Raatihuoneenkadun ympäristöön. Näistä toteutui vain Keskustalon kauppapiha.



Keskustan asemakaava, hyväksytty 1959 ja vahvistettu 1961. Pääkorttelimuoto on avonainen, rakennukset on keskitetty tonttien rajalle. Viljamakasiinin tontti Keinusaareissa on osoitettu yleisten rakennusten alueeksi. Keskustan kulmatonteilla on vielä teollisuutta. HKA

Uuden asemakaavaopin mukaisesti auton käyttö oli entistä näkyvämpää kaupunkiympäristössä. Hämeenlinnan uudessa kaavassa katuja levennettiin, erityisesti Palokunnankadun ja Kasarmikadun läpiajoväyliä. Tilaa autoille saatiin myös ve-

tämällä rakennukset irti katulinjasta. Oman leimansa kaupungin ilmeeseen antoi pysäköinnin järjestely. Kerrostalojen alakerroksiin ja sisäpihoille sijoitettiin paikoitusalueita niin, että kortteliin syntyi useita eri tasoja ja ulkoportaikkoja.

Empirekauden puutalojen säilyttämistä ei huomioitu vuoden 1957 yleiskaavassa tai vuoden 1961 asemakaavassa. Pikkutorin kerrostalosuunnitelmien yhteydessä käytiin Hämeenlinnan ensimmäiset rakennussuojelukiistat.

Kaavan lisäksi kortteleiden ilmeeseen vaikutti rakennustavan muutos. Paikalla muuratuista rakenteista siirryttiin valmiisiin ja puolivalmiisiin elementteihin. Uudet tekniikat mahdollistivat entistä pidemmät massat ja suuret pintayksiköt. Elementtien mitoitus vaikutti julkisivujäsentelyyn.

Materiaalien käytössä näkyy modernin arkkitehtuurin monimuotoisuus. 1960-luvun asuinkerrostaloissa suosittiin tiiltä yhdistettynä vaaleaan levy- tai rappauspintaan. 1970-luvulle tunnusomaista on monumentaalisuus, jopa monotonisuus: betonia, pesubetonia ja julkisivulevyjä käytettiin laajoina materiaalapintoina. 1980-luvulla suosittiin tummaa punatiiltä. 1990-luvulla julkisivumateriaaleissa haettiin elävyyttä pastellisilla sävyillä ja leikkisillä yksityiskohdilla.

4.2 Kiivaasti uudistuva kauppa- ja asuinkestusta

Uusi ajanmukainen kaava, teollisuuden tuoma väestönkasvu ja suotuisat suhdanteet aikaansaiivat mittavan rakennusbuumin 1960-luvun loppupuolella. Koko kaupungin rakennustoiminnan huippuvuosi oli 1972, jolloin Hämeenlinnassa valmistui 240 rakennusta.

Vähittäiskaupan rakennemuutos näkyi keskustassa. Yksittäisistä puodeista siirryttiin tavarataloihin ja valintamyymälöihin. Perinteisen kauppakadun eli Raatihuoneenkadun länsipäässä muutos näkyi konkreettisimmin, kun korttelin keskelle nousi kaksi massiivista tavaratalorakennusta. Centrum valmistui vuonna 1969 ja Sokos vuonna 1971. Elintason nousu näkyi kauppojen valikoiman kasvuna, joka johti kauppatalojen kasvuun. Laajeneva kauppa siirtyi pois asuinrakennusten yhteydestä, ensin kivijalkakaupoista omiin siipiin ja myöhemmin erillisiin rakennuksiin. Näyteikkunoiden ja mainoskylttien koko kasvoi.

1960-luvulle tyypillinen piirre oli myös useiden liikkeiden muodostamien kauppapihojen avaaminen kortteleiden sisäosiin, korkeiden asuintalojen väliin. Hämeenlinnassa vuonna 1964 valmistuneen Keskustalon yhteydessä oli kauppatalo ja sisäpihalla kahdessa kerroksessa. Kauppapihalle ominaista on koko tontin läpäiseminen tavaratalojen tapaan. Kauppapihan liikkeet ovat tiheässä, sisäänkäynnit ja näyteikkunat jalankulkijan mittakaavassa. Keskustalossa näkyy myös ajalle tyypillinen auto- ja kävelyliikenteen erottelu eri kerroksiin.



Keskustalon kauppapiha on piirteiltään tyyppillinen 1960-luvun liikekeskittymä. Kauppapihaa on modernisoitu 2000-luvulla.



1960-l. alussa valmistuneen asuin- ja liiketalon ajanmukaisia piirteitä ovat nauhaikkunat, sisäänvedetyt katto- ja pohjakerrokset sekä graafinen värimaailma. Hallituskatu 7.

Torin ympäristön käyttö pysyi ennallaan ja vahvistui. Säästöpankin ja vakuutusyhtiö Pohjolan toimitilat nousivat torin kulmiin. Uusien liikepalatsien estetiikka oli virtaviivaista ja teknologista. Julkisivumateriaaleissa suositettiin pinnoitettuja lasilevyjä. Rakennusten muoto on jylhän rationaalinen; toisaalta isot ikkunapinnat avautuvat liiketiloista torille.

1960-luvun uudisrakentamiselle, niin asuin- kuin liiketaloissakin, on tunnusomaista avoin kulma. Tontin kulmaus jätettiin kokonaan rakentamatta tai rakennuksen kulma vedettiin sisään ensimmäisessä kerroksessa ja tuettiin pylväin. Ratkaisua perusteltiin näkyvyyden parantumisella risteysalueella. Tärkeää oli myös liiketilojen parempi liittyminen kaupunkitilaan.

Vähittäiskaupan suuntautuminen marketteihin alkoi 1970-luvulla. Ruutukaava-alueen eteläpuolelle, Hämeensaareen, moottoritien ja tulevan Paasikiventien risteykseen, rakennettiin ensimmäiset automarketit ja huoltoasemia. Yleiskaavassa esitettiin moottoritien kattamista ja torin maanalaista pysäköintiä.

1980-luvulla kauppa kiinnittyi entistä voimakkaammin Paasikiventien rajapintaan. Hämeenlinnan lounaiskulmaan, entisen nahkatehtaan teollisuuskompleksin paikalle, rakennettiin liike-, asuin-, pysäköintitiloja käsittävä massiivinen rakennus. Kauppapaikalla toimi aluksi Citymarket, nykyisin Tavastila-kauppakeskus. Uutta oli koko korttelin kokoinen mittakaava ja katutason häivyttäminen ikkunatomin julkisivuin. Useiden liikkeiden kauppakeskus loi uudenlaista katettua kaupunkitilaa laajalla pysäköintialueella täydennettynä. Toisaalta rakennuskompleksissa yhdistettiin totuttuun tapaan asuminen ja kaupalliset tilat. Kauppakeskuksen kaupunginpuoleisesta sisäänkäynnissä näkyy vanha keino tehdä myymälän ovi rakennuksen viistettyyn kulmaan.

1990-luvulla avainkäsitteenä oli keskustan kehittäminen. Monissa suomalaisissa ruutukeskustoissa ponnisteltiin kaupallisen houkuttavuuden lisäämiseksi. Kävelykatu- ja toriparkkiratkaisut puhuttivat 1980-luvulta alkaen. Hämeenlinnassa aloitettiin Raatihuoneenkadun länsipään eli kävelykatu ”Reskan” rakentaminen vuonna 1988. Kävelykatu alkaa luontevasti torin kulmalta. Kävelykadun läntiseen päätepisteeseen on muodostunut pieni tapahtuma-aukio, joka liittyy kävelykadun Pikkutorin maisemaan. Kävelykadun tiivis katutila ja kauppaliikkeiden värikäs näyteikkunamaailma jatkavat Raatihuoneenkadun kauppaperinnettä. Kävelykadun tavoitteena ollut olohuonemaisuus toi katutilaan puita, penkkejä ja ilmoitustelineitä. Samalla katutilan kaupunkia halkonut maisemallinen luonne hämärtyi.

1960-luvun rakentaminen painottui asuinkerrostaloihin ja liiketaloihin. Lyseo ja lääninhallitus saivat uudet lisärakennukset, jotka tunnistettavasti kuvastavat aikansa koulusuunnittelua ja virastoarkkitehtuuria. Joitakin toimistotiloja sijoitettiin asuinkerrostalojen väliin, kuten Rauhankadun ja Arvi Kariston kadun alussa.

Modernin ajan huomattavin julkinen rakennus on kirjastotalo. Heikki Aitolan suunnittelema rakennus valmistui vuonna 1981. Kirjastotalo jatkaa pitkää perinnettä koillispuiston ja julkisten rakennusten kumppanuudesta.

Keskustan luoteisosa rakentui muita hitaammin. Jo historiallisesti tämä puoli kaupunkia oli koston ja alavan suomaaston vuoksi koettu vaikeasti rakennettavaksi. Vuoden 1961 asemakaavan mukaan alueelle rakennettiin 3-4 –kerroksisia asuintaloja, arkkitehtuurin vaihdellessa. 1990-luvulla sekaan nousi yksittäisiä postmoderneja taloja. Kaupallisia palveluja ei juurikaan ole. Yleisilmeeltään kaupungin luoteisosasta tuli epäyhtenäinen.

4.2.1 Autojen maisema

Tampereen moottoritie linjattiin ruutukaavakeskustan länsipuolelle, entiseen kosteaan notkoon nk. Kuivansillan alueelle. Uudet sillat moottoritien yli kaupunkiin valmistuivat vuonna 1964. Ruutukaupungin ympäri muodostui kehäreitti Paalokunnankatua, Arvi Kariston katua ja Lukiokatua pitkin. Vanajaveden ylittävä Pitkäsilta uusittiin kaksi kertaa leveämmäksi vuosina 1962–63. Myös eteläinen kaupunkikuva ja Rantatorin maisema muuttuivat, kun keskustan ohittava syöttöväylä rakennettiin etelärantaan. Jo vuoden 1961 asemakaavaan merkitty Paasikiventien (Hopeaseppien) silta valmistui vasta 1980-luvulla. Liikennereitit saivat varsilleen parkkipaikat, huoltoasemat, kerrostalot ja automarketit.

Ruutukeskustan reunakorttelit uusiutuivat voimakkaasti 1960-luvun jälkeen. Keskustan pääliikennereittien, Raatihuoneenkadun, Hallituskadun ja Kasarmikadun ulkopuolella rakentaminen oli jäänyt vähäisemmäksi, ja oli pääosin puurakentamista ja teollisuutta. Nyt reuna-alueet hyödynnettiin tehokkaaseen kerrostalorakentamiseen, jonka mittakaavassa oli lähiörakentamisen piirteitä. Hämeenlinna sai uudet julkisivut vanhalle ruutukaavan kaupunkirajalle.



Ilmakuva pohjoisesta vuodelta 1968. Moottoritie on valmistunut, mutta sitä reunustava läntinen kerrostalorivi ei vielä näy maisemassa. Kaupungin luoteisosa on puutalovaltaista. Etelässä maamerkinä ovat postitalon tornit. Hämeenlinnan kaupungin historiallisen museon kuva-arkisto.

Havainnollinen esimerkki kaupunkikuvasta ja kokonaisten kortteleiden saneerauksista ovat kaupungin kaakkoiskulman kerrostalokorttelit, jotka valmistuivat vuosina 1974 - 1982. Rakennukset sijoittuvat katujen varteen, korkeat rakennusmassat etelä- ja pohjoissivuilla ja matala rakennusosa länsi- ja itäisivuilla. Sisäpihalla on eroteltu auto- ja kävelyliikennettä eritasoratkaisuilla.



1970-luvun kerrostalokortteleihin rakennettiin pysäköintitasot täyttämään lain vaatimat pysäköintisuositukset.

NÄKYVYYS NYKYMAISEMASSA

1960-l. – 1980-l.

Keskustalo

Kaupungintalo Kastelli (entinen Säästöpankki)

Tavaratalot Sokos ja entinen Centrum

Raatihuoneenkadun ja Hallituskadun liikerakennukset

Asuinkerrostalot Arvi Kariston kadulla ja Kaivokadulla

Kaakkoiskulman kerrostalokorttelit

Terveyskeskuksen lisärakennus

Kaupunginkirjasto

Kauppakeskus Tavastila

Moottoritie ja sen ylittävät sillat

Viipurintien silta

Paasikiventien silta

AJANJAKSO ALUEKORTEISSA

A1 Hämeenlinnan torimaisema

A8 Avokortteli

A9 Kerrostalokortteli

A10 Asuin- ja liikekeskuskortteli

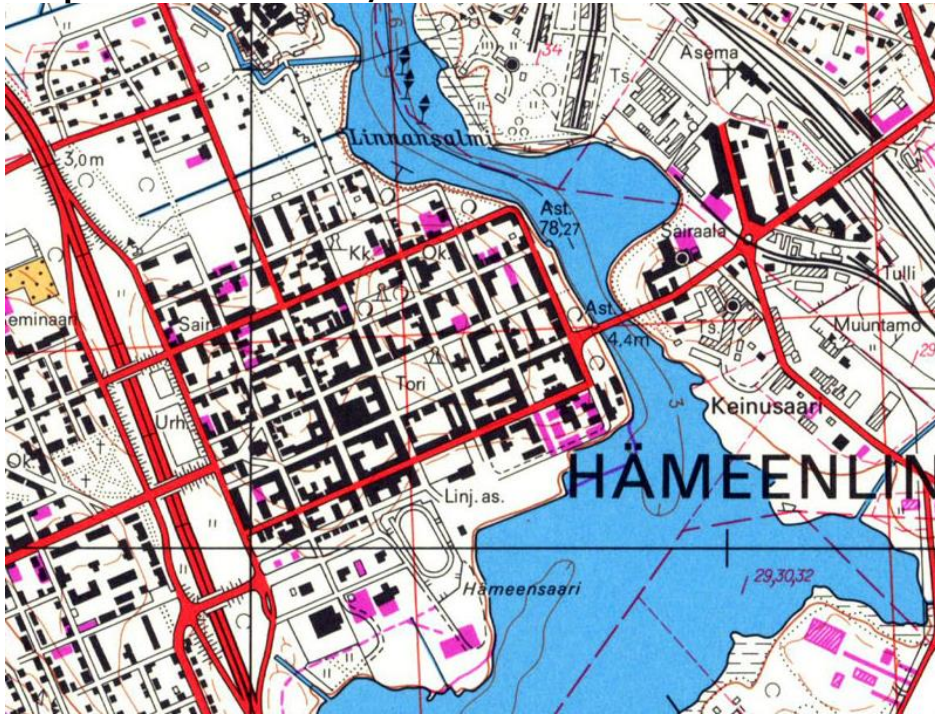
K1 Raatihuoneenkatu

Ajanjakson nykypäiviin säilynyttä rakennuskantaa rakennusvuosien mukaan



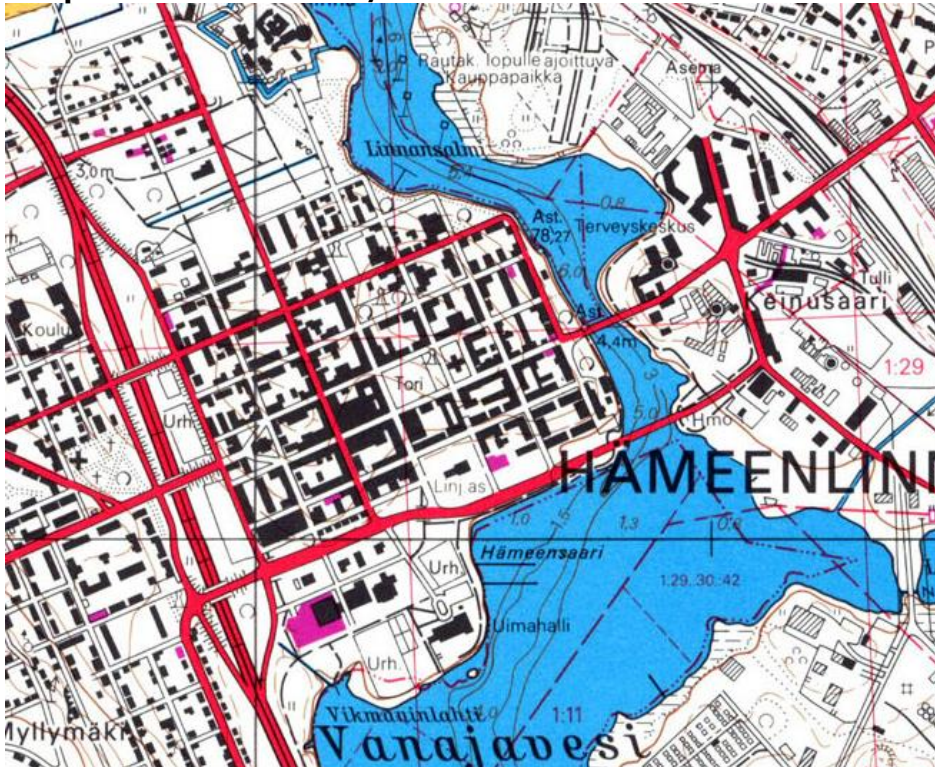
Ote rakennusikäkartasta: vuosina 1960–1989 rakennetut kohteet. Nykyisestä rakennuskannasta noin puolet on rakennettu tällä ajanjaksolla. Korkeat rakennusmassat tai koko tontin täyttävä rakentaminen hallitsevat suurelta osin nykyistä kaupunkikuvaa.

Kaupunkimaisema 1976/1982



Peruskartta 1976/1982. Vuoden 1976 peruskarttaan on merkitty aniliinilla värillä vuosina 1976–1982 valmistuneet rakennukset. Ajanjakson hankkeita olivat mm. koilliskulman kerrostalokortteli, kirjasto, Hämeensaaren uimahalli ja kaupan suuryksiköt. Rakentaminen etenee keskustasta kohti laitakaupungin teollisuus- ja puutalokortteleita. Kortteiden vanha mittakaava ja jäsentely alkaa väistyä. MML 2014.

Kaupunkimaisema 1989/1992



Peruskartta 1989/1992. Paasikiventie ja silta ovat valmistuneet ja liikenteen painopiste siirtyy ruutukaavan ulkokehälle. Vuoden 1989 peruskarttaan on merkitty aniliinilla värillä vuosina 1989–1992 valmistuneet rakennukset. Rakentaminen väheni merkittävästi Suomen joutuessa 1990-luvun alussa lamaan. Ajanjakson hankkeita olivat mm. Wetterhoffin uudisrakennus ja Hämeensaaren kaupan laajennukset. MML 2014.

4.2.2 Modernismista postmodernismiin

Hämeenlinnan keskustan rakennuskanta uusiutui 1960- 1980-lukujen kuluessa, jolloin kaupunki sai uudet kasvot. Rakennusmäärinä nämä vuosikymmenet vastaavat noin 47 % nykyisestä rakennuskannasta. Kiivain rakennusvaihe päättyi 1990-luvun lamakauteen.

Uusi osayleiskaava vahvistettiin vuonna 1992. Rakentaminen väheni merkittävästi. Ajan postmoderni arkkitehtuurivirtaus näyttäytyy kaupungissa vain siellä täällä. Huomattavimpia postmoderneja kohteita on Wetterhoffin uudisrakennus, joka valmistui Esko Kahrin suunnittelemana vuonna 1991.

Hotelli Vaakuna sijaitsee näkyvällä paikalla Vanajaveden rannassa. Hotelli edustaa monimuotoista postmodernismia, selvästi hotelli- ja kongressityyliin tunnistettavaa arkkitehtuuria. Mausteena on käytetty lainoja historiallisista aiheista.

Kaupungin luoteisosissa on muutamia 1990-luvun rakennuksia, jotka kuitenkin jäävät yksittäisiksi uuden suunnittelun aksenteiksi. Tunnusomaista asuin- ja liikerakennuksille ovat pastellivärit, klinkkeripinta ja monipuolinen julkisivukoristelu torneineen, viireineen ja ympyröineen.



Kaupungin luoteisosassa 1990-luvun rakennus erottuu muoto- ja väriksellään ympäröivästä hillitystä korttelimaisemasta. Kasarmikadun ja Koulukadun risteys.

Eräs tunnistettava ilmiö jälkimodernissa kaupunkirakentamisessa on vanhojen teollisuuskiinteistöjen uudelleenkäyttö. Hämeenlinnassa on pitkä kokemus tämänkaltaisista ratkaisuista. Anniskeluyhtiön talo muutettiin virastokäyttöön 1918 ja Kruunun viljamakasiini taidemuseoksi 1952. Verkatehdas kehittyi kulttuurikeskukseksi 1980-luvulta alkaen. Myös entiseen Schmausserin oluttehtaaseen on sijoitettu ensin virastotiloja ja sitten asuntoja. Kariston kustannusliikkeen talossa on toiminut 1990-luvulta lähtien Kanta-Hämeen Käräjäoikeus.

NÄKYVYYS NYKYMAISEMASSA

1990-l.

Wetterhoffin uudisrakennus
Yksittäiset liike- ja asuintalot
Hotelli Vaakuna
Kävelykatu
Kaupunkipuisto
Verkatehtaan kulttuurikeskus

AJANJAKSO ALUEKORTEISSA
A3 Keinusaari

Ajanjakson nykypäiviin säilynyttä rakennuskantaa rakennusvuosien mukaan



Ote rakennusikäkartasta: vuosina 1990–2014 rakennetut kohteet.

4.2.3 Kaupunkitilan uudet mahdollisuudet

Tämän ajan kaupunkisuunnittelun kysymykset ovat tuttuja aiemmilta vuosikymmeniltä: puistoalueiden rooli, katutilan olemus ja palvelujen ja julkisten rakennusten sijoittuminen ovat edelleen keskeisiä muuttujia kaupunkitilan kehityksessä.

Hämeenlinnaan perustettiin Suomen ensimmäinen Kansallinen kaupunkipuisto vuonna 2001. Kaupunkipuisto jatkaa Hämeenlinnan pitkää puistojen kulttuurihistoriaa. Kaupunkipuiston rajauksesta ruutukaava-alueeseen liittyvät Rantapuisto, Koillispuisto ja Linnanpuisto, jotka olivat puistomaisia ympäristöjä jo 1700- ja 1800-luvun asemakaavoissa. Rantapuiston kehityksestä nähdään, miten entinen teollisuuden hallitsema reuna-alue on muuntunut keskeiseksi viheralueeksi ja kaupungin visuaaliseksi käyntikortiksi. Tulevaisuuden haasteena on puistotilan luonteva liittäminen keskustaan ja urbaaniin ympäristöön historialliset ja virkistysarvot säilyttäen.

Modernin autoilupainotteisen kaupunkinäkemys rinnalle ovat 1990-luvulta lähtien nousseet uudet ajatukset kevyen liikenteen merkityksestä ja kävelykeskustoista. Ruutukaava-alueella kävelyosuudet ja mahdolliset katetut väylät vaikuttavat väistämättä kaupungin rakenteeseen.

Hämeenlinnan keskusta-alue on kooltaan rajallinen, joten ruutukaavakortteleihin on kohdistunut tiivistämisen paineita. 1960-luvulla kysymys ratkaistiin uudistamalla kokonaisten kortteleiden rakennuskanta. 2000-luvulla ratkaisua on haettu täydennysrakentamisesta ja sisäpihojen käytön tehostamisesta. Ruutukaupungin historiallisen luonteen säilyttämiseksi tulisi kuitenkin huomioida kirkon hallitseva korkeusasema, joka on säilynyt 1700-luvulta saakka.

Uusin elementti Hämeenlinnan keskustassa on 2010-luvulla toteutuva moottoritien kattaminen siltojen välistä. Katteen päälle rakennetaan parhaillaan asuinkerrostaloja ja liiketilaa. Ajatus ei ole uusi, sillä tien päälle laajentamista esitettiin jo vuoden 1971 yleiskaavan kaavaselostuksessa. Kaupunkikuvan kannalta merkittävää on, miten asuin- ja liikerakennusten massiivinen keskittymä vaikuttaa Hämeenlinnan perinteiseen kaupunkimuotoon ja historiallisiin akseleihin. Liike- ja asuinkortteleiden painopisteen sekä liikennevirtojen muuttuessa kaupungin sisäinen dynamiikka on jälleen muutoksessa.

Liitteet/raportin muut osat

Osa A: Johdanto

Osa C: Aluekortit, Hämeenlinnan historiallisen kaupunkirakenteen painopisteitä, kerrostumia ja näkymiä. Kortit H 1-3, A 1-10, K 1-3.

Osa D: Teemakartat, rakennusikäkartta ja ruutukaavan kehitys 1778–1978. Kartat R1 ja M1-6.

Osa E Yhteenveto ja johtopäätökset, taulukko T1

Lähteet:

Kirjallisuus:

Hämeen alueellinen kulttuuriympäristöohjelma, toim. Annu Tulonen. Hämeen ympäristökeskus. Hämeenlinna 2000.

Hämeenlinna – Tavastehus. Arx Tavastica 8, toim. Hämeenlinnan kaupungin historiallinen museo, Hämeenlinnan kaupunginarkisto ja Hämeenlinnan maakunta-arkisto. Hämeenlinna-Seuran julkaisusarja.

Hämeenlinnan liike-elämä ja liikkeet. A. Karisto 1911.

Iltanen, Jussi (toim.), Urbes Finlandiae. Suomen kaupunkien historiallinen kartasto. Genimap. Porvoo 2004.

Kaupunki kuvissa. Valokuvia 1800-luvun lopun ja 1900-luvun alun Hämeenlinnasta, toim. Anna-Maria Vilkuna. Hämeenlinna-Seura ry. Karisto Oy, 2004.

Kaupunki kuvissa II. Valokuvia Hämeenlinnasta 1930–1960-luvuilta, toim. Anna-Maria Vilkuna. Hämeenlinna-Seura ry. Karisto Oy, 2007.

Kaupunki kuvissa III. Valokuvia Hämeenlinnasta 1930–1960-luvuilta, toim. Anna-Maria Vilkuna. Hämeenlinna-Seura ry. Karisto Oy, 2011.

Kivinen, Olli, Hämeenlinnan yleiskaava 1957. Suomalaisen kirjallisuuden kirjapaino Oy, Helsinki 1959.

Knapas, Rainer, Linnoitusten rakentaminen ja sotilasarkkitehtuuri 1721–1808, teoksessa ARS Suomen taide 2. Weilin+Göös 1988.

Koskelainen Liisa, Kaupunkikuvan kulisseissa. Hämeenlinnan seudun historia kiinteistöalan näkökulmasta 1892–2012. Kiinteistöliitto Kanta-Häme. Kariston Kirjapaino Oy, Hämeenlinna 2012.

Koskimies Y.S., Hämeenlinnan kaupungin historia 4, 1875–1944, Hämeenlinna 1966.

Koskimies, Yrjö S., Hämeenlinnan kaupunki 1945–1974. Historiikki. Arvi A. Karisto Oy, Hämeenlinna 1977.

Lilius Henrik, Kaupan arkkitehtuuria suomalaisessa puukaupungissa. SKS. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran Toimituksia 878. Tampere 2003.

Lilius, Henrik, Kaupunkirakennustaide autonomian alusta 1880-luvulle, teoksessa ARS Suomen taide 3. Weilin+Göös 1989.

Lilius, Henrik, Kaupunkirakennustaide kustavilaisella ajalla 1775–1809, teoksessa ARS Suomen taide 2. Weilin+Göös 1988.

Lindeqvist K.O., Hämeenlinnan historia 2

Lindeqvist K.O., Hämeenlinnan historia 3

Palmunen, Einar, Saaristen kuninkaallinen latokartano. Hämeenlinna-Seura. Hämeenlinna 1965.

Puistojen kaupunki. Hämeenlinnan vanhojen puistojen historiaa ja puistokulttuuria, toim. Inka-Maria Laitila. Hämeenlinnan kaupungin historiallinen museo 1995.

Putkonen Lauri ja Ivars Marja, Kyliä ja kortteleita. Hämeenlinnan ja Hattulan rakennuskulttuuriselvitys. Hattulan kunta, Hämeenlinnan kaupunki. Karisto Oy, Hämeenlinna 2003.

Rakennettu Häme. Maakunnallisesti arvokas rakennusperintö. Hämeen liitto ja Rakennustieto Oy. Karisto Oy, Hämeenlinna 2003.

Standertskjöld, Elina, Arkkitehtuurimme vuosikymmenet 1900–1920. Suomen Rakennustaiteen museo, Rakennustietosäätiö ja Rakennustieto Oy. Hämeenlinna 2002.

Suomen kaupunkirakentamisen historia II, toim. Henrik Lilius, Pekka Kärki, SKS, Livonia print 2014.

Suonto, Yrjö, Varjele modernia! Modernin arkkitehtuurin ominaispiirteiden säilyttämisen puolesta rakennuksia korjattaessa. Rakennustaiteen seura. Helsinki 1995.

Urbes Finlandiae, Suomen kaupunkien historiallinen kartasto.

Kaavat:

Hämeenlinnan asemakaava 1778, Axel Magnus Von Arbin

Hämeenlinna, asemakaavan laajennukset 1794, 1826

Hämeenlinnan asemakaava 1832, C.L. Engel

Hämeenlinnan asemakaava 1845, Carl Gustafsson/intendenttikonttori

Hämeenlinnan asemakaava 1887, Alfred Caween

Kiistalan asemakaava 1917, Jung & Bomansson

Hämeenlinnan yleiskaava 1957, Olli Kivinen ja Mika Erno, Helsinki 1959.

Hämeenlinnan asemakaava 1959

Hämeenlinnan yleiskaava 1971

Hämeenlinnan yleiskaava 1992

Historialliset kartat:

Ojoisten ja Saaristen latokartanon kartta 1778, Kjellman Pehr, Hämeenlinnan kaupunginkirjasto, Lydia -tietokanta

Topografinen kartta, 2131 09 Hämeenlinna 1947, MML

Peruskartat 1961,1976,1982,1989,1992, MML
<http://vanhatpaineitutkartat.maanmittauslaitos.fi/>

Selvitykset:

Hämeenlinnan kansallinen kaupunkipuisto, Hoito- ja käyttösuunnitelma, Hämeenlinna 2002.

Hämeenlinnan linja-autoasema. Rakennushistoriallinen selvitys. Tmi Lauri Putkonen 2012.

Hämeenlinnan vanha panimo. Panimotontin historiaa. KSOY Arkkitehtuuria 2009.

Joutsen, Elina, Hämeenlinnan keskustan länsireunan laajentumiseen liittyvä historiallinen selvitys. Opinnäytetyö. Lahden ammattikorkeakoulu 2007.

Keinusaari II -alueen rakennushistoriaselvitys. Tmi Lauri Putkonen 2009.

Pikkutori, Suomen kasarmit ja vanha hautausmaa. Asemakaavoitus, rakennushistoria ja kaupunkikuva. Lauri Putkonen 2007.

Wetterhoff-kortteli, Hämeenlinna. Rakennushistoriallinen selvitys. BST-Arkkitehdit Oy 2012.