

Kaurialan kaavarunko

SITO OY, 31.1.2013



Sisältö

Alkusanat
Kaupunkirakenneanalyysi
Suunnittelualan nykytilanne
Voimassa oleva asemakaava
Nykyiset tontit
Suunnitelma
Ratkaisuvaihtoehdoista
Suunnitelman havainnekuva
Korttelit ja rakennukset
Kaavarunko
Uusi tonttijako
Laskelmat
Liikenne
Pysäköinti
Jatkotoimenpiteet ja johtopäätökset
Näkymäkuvia suunnitelmasta

Alkusanat

Tämän työn tarkoituksena on ollut tutkia Kaurialan alueen autoliikekeskittymän käyttö-tarkoituksen muutosta asumiselle tulevaisuudessa, kun nykyiset autoliikkeet vähitellen siirtyvät alueelta muualle.

Työn lopputuloksena on tuotettu kaavarunko, jonka pohjalta aluetta voidaan lähteä ase-makaavoittamaan uudelleen. Kaavarunko esittää mahdolliset uudet tontti- ja kiinteistöra-jat sekä ehdotetut rakennusoikeudet tonttitehokkuuksineen.

Työssä on kiinnitetty erityistä huomiota toteutettavuuteen, koska suunnittelualan maanomistajuus on jakautunut usealle taholle. Tämä edellyttää suunnitelmalta mahdolli-suutta edetä vaiheittain ja toteuttaa kokonaisuudesta tontti kerrallaan.

Työn tilaajana on Hämeenlinnan kaupunki ja sen on tehnyt Sito Oy. Hämeenlinnan kaupun-gilta työtä ovat ohjanneet tilaajapäällikkö Aimo Huhdanmäki ja asemakaava-arkkitehti Leena Roppola. Sito Oy:ltä työhön ovat osallistuneet arkkitehdit Pekka Vehniäinen (pro-jektipäällikkö), Laura Kiijärvi (projektiarkkitehti) ja Jenni Lautso (laadunvarmistus) sekä diplomi-insinööri Riikka Österlund (liikennesuunnittelu).

Kaavarunkotyö on tehty joulukuussa 2012 – tammikuussa 2013. Työ on luovutettu tilaajalle 31.1.2013.

Kaupunkirakenneanalyysi

Suunnittelualue sijaitsee reilun kilometrin päässä Hämeenlinnan keskustasta ja torilta. Nykyisin alueella on pääasiassa autoalan myynti- ja huoltoliikkeitä sekä muuta pienteollisuus- ja varastotoimintaa.

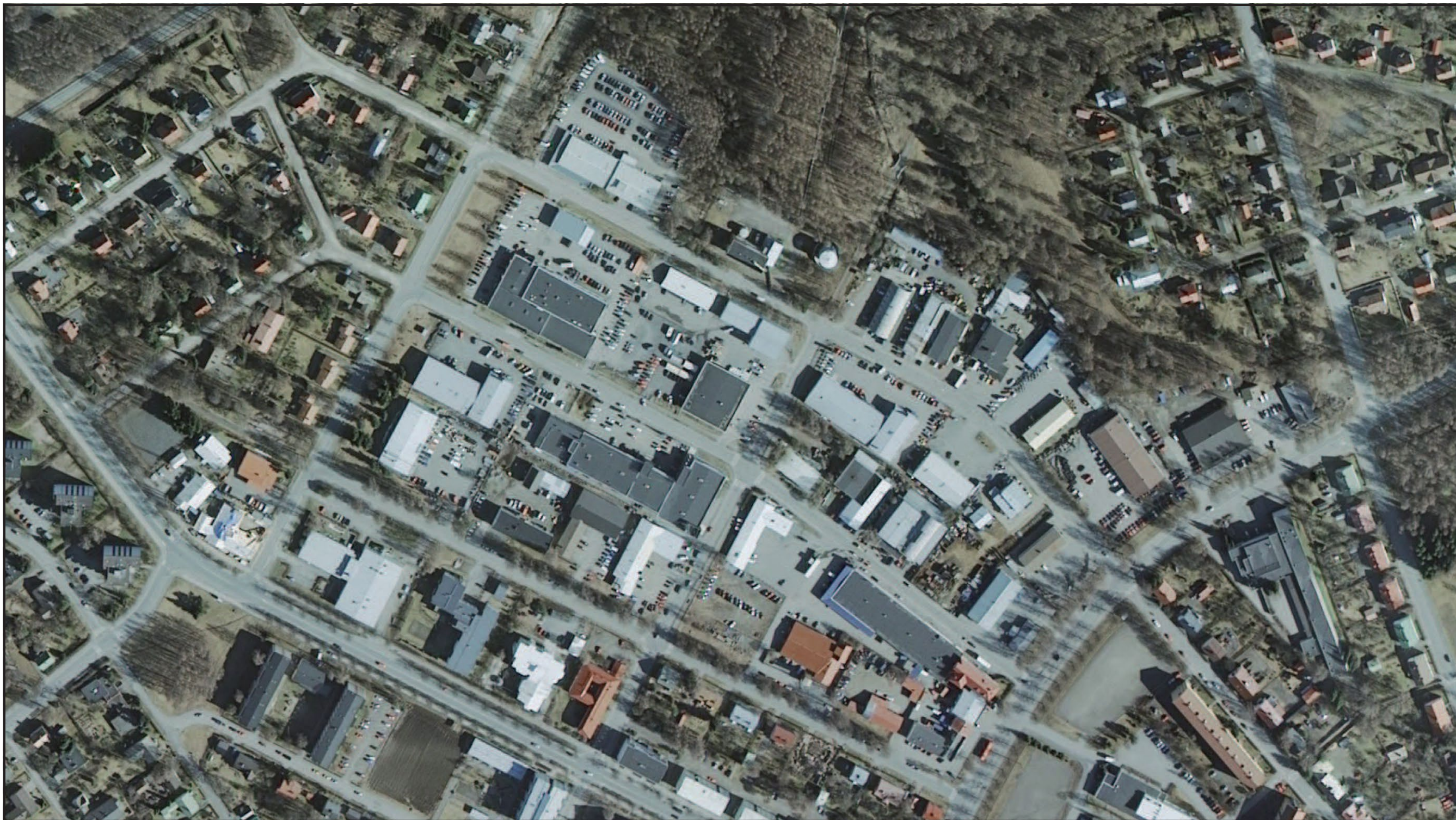
Suunnittelualueetta ympäröivä rakennuskanta on pientalovaltaista alueen luoteis- ja koillisreunoilta. Lounaassa ja kaakossa alue rajautuu keskustamaiseen kerrostaloalueeseen.

Alueen käyttötarkoituksen muutosta asumiselle perustelee hyvin sen erinomainen sijainti keskustan jatkeena. Tuleville asukkaille on mahdollista tarjota kattavat palvelut pyörä- ja kävelymatkan etäisyydellä. Siksi onkin perusteltua, että tilaa vievät autoliikkeet siirtyvät alueelta hieman kauemmaksi keskustasta.

Alueen vetovoimaa asuinalueena lisää myös hyvät liikenneyhteydet Tampereen, Turun ja Helsingin suuntaan.



Sijainti kaupunkirakenteessa 1:15 000



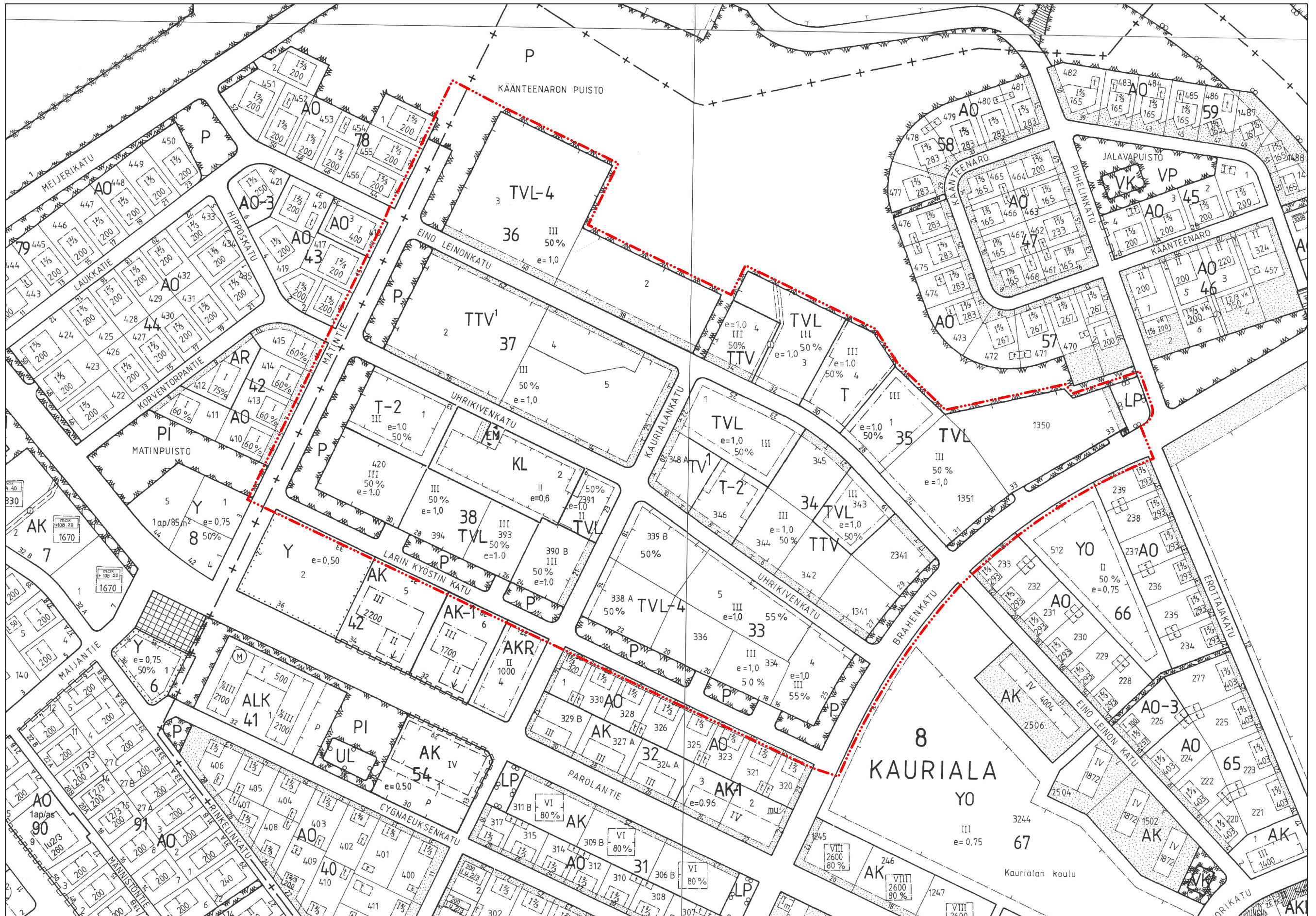
Maanmittauslaitoksen ortoilmakuva (6/2012) suunnittelualueesta, ei mittakaavassa

Suunnittelualueen nykytilanne

Suunnittelualue rajautuu pohjoisessa Käänteenanon puistoalueeseen, idässä Brahenkatuun, etelässä Larin Kyöstin katuun ja lännessä Matintiehen. Kaavarunkoalueen pinta-ala on noin 16,7 hehtaaria.

Suunnittelualueella on nykyisin pääasiassa autokorjaamoita ja muita autoliikkeitä. Nykyisen rakennuskannan mittakaava on suurta ja matalaa. Osa rakennuksista on melko vaatimattomia ja huonokuntoisiaakin, osa on rakennettu tai kunnostettu vast'ikään. Arkkitehtonisesti merkittäviä rakennuksia ei alueella ole.

Suunnittelualueen maasto on käytännössä tasainen eivätkä korkeuserot vaikuta suunnitteluun. Suunnittelualueella ei ole merkittäviä viheralueita ja kasvillisuuden määrä tonteilla on myös vähäinen. Larin Kyöstin kadun varrella on koivukuja, joka voidaan mahdollisesti säästää osittain tai kokonaan. Suunnittelualueen keskellä on uhrikivi, joka on säilytetty suunnitelmassa nykyisellä paikallaan.



Nykyiset tontit

Suunnittelualan nykyisten tonttien lukumäärä (ilman puhdistamoja) on 33 kpl. Tonteilla on noin 30 eri maanomistajaa.

Tonttien yhteenlaskettu pinta-ala (pohjakartan kiinteistörajoihin mukaan) on 110781 m².

Suurin tontti on alaltaan 9775 m² ja pienin 1590 m². Tonttien keskipinta-ala on 3357 m². Mediaanipinta-ala on n. 2800 m².

Kaavarunkosuunnitelmassa viitataan ajantasa-asemakaavan korttelenumeroihin eikä tulevaan korttelinumerointiin ole otettu kantaa.



Nykyiset tontit pinta-aloineen 1:2500

Suunnitelma

Kaavarunkosuunnitelmassa on lähdetty siitä, että koko suunnittelualue muutetaan asumiselle säilytettävää lämpökeskusta lukuun ottamatta. Oleva katuverkko säilytetään entisellään, mutta muutamia kevyen liikenteen reittejä ja yksi pihakatu on lisätty korttelin 36 keskelle. Lisäksi on oletettu, että katujen varsilla olevat ajantasa-asemakaavassa P-merkinnällä varustetut puistokaistaleet voidaan liittää tulevien kortteleiden käyttöön.

Alueelle ei ole esitetty julkisia tai kaupallisia palveluita, koska lähiympäristö tarjoaa sellaisia riittävästi. Myöskään puistoja tai muita yleisiä alueita katujen lisäksi ei ole esitetty, koska suunnittelualue rajautuu pohjoisreunaltaan viheralueeseen ja sinne on hyvät yhteydet kaikkialta alueelta.



Rakeisuuskuva 1:5000

Ratkaisuvaihtoehdoista

Suunnitelman pohjaksi on valittu ratkaisu, jossa pysäköinti on toteutettu maantasopysäköintinä. Tämä pysäköintivaihtoehto on valittu suunnitelman pohjaksi, koska luonnosvaiheessa todettiin, että alueen tasaisen topografian ja usealle taholle jakautuneen maanomistuksen vuoksi kansipysäköinti- ja pysäköintilaitosratkaisut eivät ole mielekkäitä vaihtoehtoja alueen toteutettavuuden, taloudellisuuden ja syntyvän kaupunkikuvan kannalta. Näitä ongelmia on kuvattu oikealla olevassa havainnekuvassa huomioineen sekä alla olevassa näkymäkuvassa.



Yllä: havainnekuva korttelista, jossa pysäköinti on ratkaistu pihakansien alla.

Mittakaavasta muodostuu melko suuri ympäröivään rakennuskantaan ja kaupunkiympäristöön nähden. Katutilasta tulee herkästi kuilumainen, koska se rajautuu pääasiassa pysäköintilaitoksen seinärakenteisiin. Näin kaupunkitilan tunnelmasta tulee herkästi kolkko ja hieman autio, koska ikkunat, asunnot ja elämä alkavat vasta toisesta kerroksesta ensimmäisen kerroksen ollessa sulkeutunut kadulle päin.



Yllä: havainnekuva korttelista, jossa kerrostalojen pysäköinti on ratkaistu pihakansien alla.

Pistetalojen korkeutta ja siten rakennusoikeutta voidaan lisätä verrattuna maantasopysäköintiin perustuvaan vaihtoehtoon, jos pysäköinti sijoitetaan kannen alle. Tämä aiheuttaa kuitenkin sen, että pistetalojen ensimmäisissä kerroksissa on paljon ns. aputiloja, jotka eivät sovellu asumiselle.

Lisäksi kansiratkaisu on huomattavasti kalliimpi toteuttaa kuin maantasopysäköinti, joten kasvava rakennusoikeus ei välttämättä kompensoi aiheutuvia rakentamisen lisäkustannuksia, varsinkin, kun ensimmäisten kerrosten hyötypinta-ala asuinkäyttöön vähenee merkittävästi.

Kansi aiheuttaa myös tasaisen maaston alueella haasteita syntyvän ympäristön laadun suhteen. Tämä tarkoittaa esimerkiksi kansien reunojen maisemointia, jotta syntyvä kaupunkikuva olisi nykypäivän laatuvaatimukset täyttävää. Erityisenä haasteena on katu- ja pihatiloihin rajautuvat kansien reunat, jotka huonosti suunniteltuna muodostavat epämiellyttävää, kuilumaista kaupunkitilaa. Kansien huollettavuus ja pelastautuminen edellyttävät lisäksi ajoramppeja kansipihoille.

Kansiratkaisu on ongelmallinen myös toteutettavuuden kannalta, koska laitoksen toteutus kokonaisuudessaan vaatii useamman tontin yhtäaikaista rakentamista, joka suunnittelualueen pirstaloituneen maanomistuksen takia on haastavaa ja epätodennäköistä.



Havainnekuva 1:2000

Korttelit ja rakennukset

Suunnitelmassa on esitetty erilaisia korttelien rakentamismalleja. Ne ovat luonteeltaan esimerkinomaisia eli halutessa esim. korttelissa 33 esitettyä korttelirakennetta voidaan jatkaa myös korttelissa 38 tai päinvastoin.

Eri korttelimalleilla on kaavarungossa haluttu kuvata miten suunnilleen samalla rakentamistehokkuudella voidaan tuottaa (pien-)kerrostaloja, rivitaloja tai (kytkettyjä) erillistaloja.

Tuleva tonttijako riippuu myös jossain määrin valitusta rakennustypologiasta. Kaavarungossa on kuitenkin oletettu, että tavanomainen tonttitehokkuus olisi n. 0,45 ja tonttikohtainen rakennusoikeus olisi n. 1000–1500 kem². Näistä poikkeuksena ovat alueen luoteisosaan esitetyt townhouset ja erillispientalot, joissa on yksi asunto / tontti.



Rakennustypologia, ei mittakaavassa



Kaavarunko 1:2500

Kaurialan kaavarunko
SITO OY

Kaavarunko

Kaavarunkotyössä ei ole laadittu varsinaista asemakaavakarttaa kaikkine merkintöineen, mutta siinä on esitetty yleispiirteinen asemakaavatasoinen korttelialuejako mahdollisine kerroslukuineen ja rakennusoikeuksineen.

Laajimmat pysäköintialueet on esitetty LPA-tontteina, mutta ne on mahdollista toteuttaa siten, että samat alueet jaetaan asuintonteille, mikä tosin aiheuttaa useita tonttien välisiä rasitteita.

Kaavarungossa on esitetty varsinaiset kerrostalokorttelialueet merkinnällä AK. Korttelialueet, joilla voi olla pienkerrostaloja, kerrospientaloja, rivitaloja tai muita pientaloja on merkitty merkinnällä A. Townhouset on merkitty merkinnällä AR ja erillis-pientalot merkinnällä AO.

Uusi tonttijako

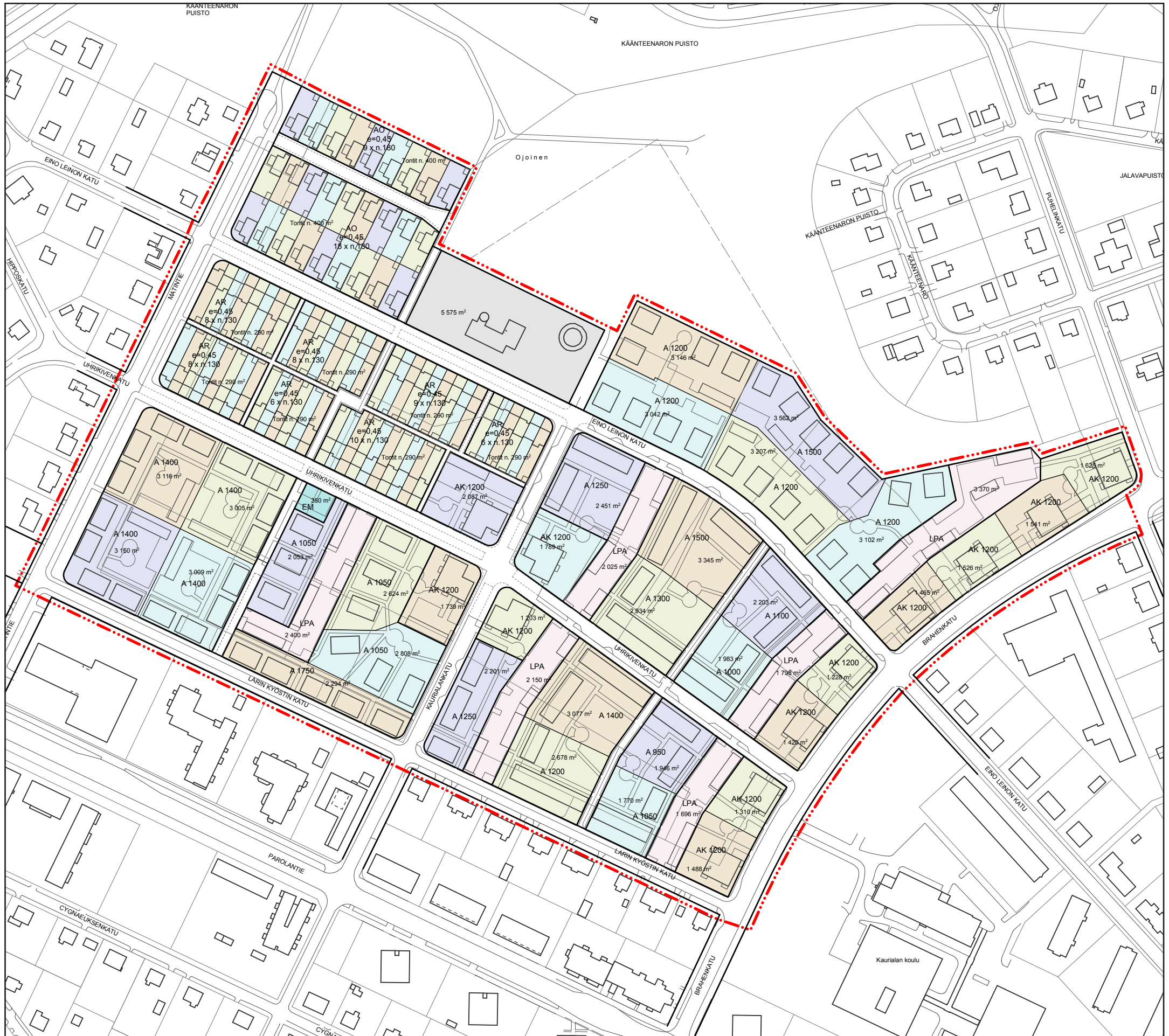
Kaavarungossa on yhteensä 12 uutta AK-tonttia, joista jokaisella on 1200 kem² asuinrakennusoikeutta. A-tontteja on yhteensä 23 kpl. AR-tontteja (yksiasuntoisia townhouseja) on yhteensä 55 kpl ja AO-tontteja on yhteensä 27 kpl.

Esitetty tonttijako mukailee niissä kohdin nykyistä tonttijakoa, jossa se on tulevan kaupunkirakenteen kannalta luontevaa. Pääasiassa uudet tontit muodostuvat kuitenkin useampien tonttien osista ja tontteihin liitettävistä kadunvarsipuistoista.

Koko kaavarunkoalueen yhteenlaskettu rakennusoikeus on noin 55242 kem², joka on kokonaisuudessaan asuinrakennusoikeutta. Alueen tuleva asukasluku on laskennallisesti noin 1100 asukasta. Asuntoja alueelle tulee noin 550 kpl. Autopaikkoja kaavarungossa on esitetty noin 750 kpl kadunvarsipaikat mukaan lukien.

Tonttien yhteenlaskettu pinta-ala on 121323 m². Keskimääräinen tonttitehokkuus on n. 0,46, kun LPA-tontit lasketaan mukaan.

Kaavarungossa ei ole otettu kantaa alueen vaiheittaiseen toteuttamiseen, mutta ratkaisu mahdollistaa helposti ainakin korttelikohtaisen toteutuksen. Monissa kortteleissa on myös mahdollista toteuttaa kerralla muutaman tai jopa yhden olevan tontin muodostama kokonaisuus. Luontevimmin alueen toteutus alkaisi lähimpänä keskustaa olevista kortteleista, mutta mikään ei estä aloittamista länsi- ja luoteisosasta.



Uusi tonttijako 1:2500

Laskelmat

	Rakennusoikeus as-kem2	Tonttiala m2	Tonttitehokkuus et	Ap-tarve kpl	Ap-määrä kpl	Asuntoja kpl (arvio)	Käyttötarkoitus
Kortteli 33							
1	1200	1488	0,81	15	0	17	Asuinkerrostalo
2	1200	1310	0,92	15	0	17	Asuinkerrostalo
3	0	1696	0,00	0	54	0	Pysäköinti
4	1050	1770	0,59	13	0	10	Rivitaloja
5	950	1946	0,49	12	0	9	Rivitaloja
6	1200	2678	0,45	15	0	11	Rivitaloja
7	1400	3077	0,45	18	0	13	Rivitaloja
8	0	2150	0,00	0	69	0	Pysäköinti
9	1250	2201	0,57	16	0	12	Rivitaloja
10	1200	1203	1,00	15	0	17	Asuinkerrostalo
Yhteensä	9450	19519	0,48	119	123	106	
Kortteli 34							
1	1200	1420	0,85	15	0	17	Asuinkerrostalo
2	1200	1228	0,98	15	0	17	Asuinkerrostalo
3	0	1796	0,00	0	59	0	Pysäköinti
4	1000	1983	0,50	13	0	9	Rivitaloja
5	1100	2203	0,50	14	0	10	Rivitaloja
6	1300	2934	0,44	16	0	12	Rivitaloja
7	1500	3345	0,45	19	0	14	Rivitaloja
8	0	2025	0,00	0	64	0	Pysäköinti
9	1200	1789	0,67	15	0	17	Asuinkerrostalo
10	1250	2451	0,51	16	0	12	Rivitaloja
Yhteensä	9750	21174	0,46	123	123	109	
Kortteli 35							
1	1200	1465	0,82	15	0	17	Asuinkerrostalo
2	1200	1526	0,79	15	0	17	Asuinkerrostalo
3	1200	1541	0,78	15	0	17	Asuinkerrostalo
4	1200	1625	0,74	15	0	17	Asuinkerrostalo
5	0	3370	0,00	0	77	0	Pysäköinti
6	1200	3102	0,39	15	0	8	Paritaloja
7	1200	3207	0,37	15	15	8	Paritaloja
8	1500	3562	0,42	19	19	10	Paritaloja
9	1200	3042	0,39	15	15	8	Paritaloja
10	1200	3146	0,38	15	15	8	Paritaloja
Yhteensä	11100	25586	0,43	139	141	111	
Koko alueella							
	Rakennusoikeus as-kem2	Tonttiala m2	Tonttitehokkuus et	Ap-tarve kpl	Ap-määrä kpl	Asuntoja kpl (arvio)	Asukkaita henkeä (arvio)
	55242	121323	0,46	673	687	548	1105

	Rakennusoikeus as-kem2	Tonttiala m2	Tonttitehokkuus et	Ap-tarve kpl	Ap-määrä kpl	Asuntoja kpl (arvio)	Käyttötarkoitus
Kortteli 36							
1 - 27	4833	10741	0,45	54	54	27	Kaupunkipientaloja
Yhteensä	4833	10741	0,45	54	54	27	
Kortteli 37							
1	1200	2087	0,57	15	16	17	Asuinkerrostalo
2 - 50	7208	16018	0,45	75	75	49	Kaupunkirivitaloja
Yhteensä	8408	18105	0,46	90	91	66	
Kortteli 38							
1	1750	2294	0,76	22	0	20	Pienkerrostaloja
2	1050	2808	0,37	13	0	10	Rivitaloja
3	1200	1739	0,69	15	16	17	Asuinkerrostalo
4	1050	2624	0,40	13	0	10	Rivitaloja
5	0	2400	0,00	0	67	0	Pysäköinti
6	1050	2053	0,51	13	0	12	Pienkerrostaloja
7	1400	3009	0,47	18	18	16	Pienkerrostaloja
8	1400	3005	0,47	18	18	13	Rivitaloja
9	1400	3150	0,44	18	18	16	Pienkerrostaloja
10	1400	3116	0,45	18	18	13	Rivitaloja
Yhteensä	11700	26198	0,45	148	155	128	



Liikenne

Liikenn ratkaisu perustuu olevaan ka-
tuverkkoon. Koska suunnittelualueen
läpi ei ole käytännössä lainkaan
läpiajoliikennettä, niin kaikki alueen
sisäiset kadut (Kaurialankatu, Uhriki-
venkatu ja Eino Leinon katu) on esitet-
ty rauhoitettavaksi erilaisin hidastein.
Osa niistä on suunnitelmassa muu-
tettu pihakaduiksi ja osan on esitetty
kavennuksia tai korotuksia. Aluetta
rajaavat kadut (Brahenkatu, Larin
Kyöstin katu ja Matintie) säilytetään
nykyisellään, paitsi että Larin Kyöstin
kadun pohjoisreunalle on esitetty
kevyen liikenteen reitti ja Matinkadun
kevyen liikenteen reittiä siirretään
nykyisestä.

Korttelien 33 ja 34 halki on esitetty
pohjois-eteläsuuntainen kevyen
liikenteen reitti. Korttelissa 38 kevy-
en liikenteen reitti sivuaa uhrikiven
ympäri osoitettua erityisaluetta,
joka voidaan käsitellä aukiomaisesti.
Korttelissa 37 on useampia pihakujia,
jotta townhouse-talojen takapihoille
on kulkuyhtedet.



Liikennekaavio 1:2500

Pysäköinti

Kaavarungossa on autopaikanormin oletettu olevan 1 ap / 80 kem² AK- ja A-korttelialueilla. AR- ja AO-korttelialueilla autopaikkoja on oletettu olevan 2 ap / asunto, kuitenkin niin, että asukas saa halutessaan toteuttaa myös vain yhden autopaikan.

Kaavarungossa on oletettu kaikkien tarvittavien autopaikkojen sijaitsevat maantasossa joko avopaikkoina tai katos-/tallipaikkoina. Rakenteellista pysäköintiä (pysäköintilaitosta tai pihakannen alapuolista pysäköintiä) ei ole esitetty minnekään alueella, koska alueen maastonmuodot eivät tue tällaisten rakentamista ja toisaalta hajallaan oleva maanomistus yhdistettynä todennäköisesti vaikeuttaisivat rakenteellisen pysäköinnin toteutusta.

AK- ja A-korttelialueilla autopaikat on sijoitettu keskitetysti joko LPA-tonteille tai omille asuintonteille. Suunnilleen puolet autopaikoista on esitetty katospaikkoina ja puolet avopaikkoina.

AR- ja AO-korttelialueilla autopaikat sijaitsevat omilla tonteilla siten, että niille ajetaan suoraan pihakadulta peruuttaen. Autojen kääntäminen tonteilla ei ole mahdollista pienestä tonttikoosta johtuen. Osa AR- ja AO-tonttien autopaikoista voi olla autotalleissa tai -katoksissa ja osa avopaikkoina.

Uhrikivenkadun, Kaurialankadun ja Eino Leinon kadun varsille on lisäksi esitetty yhteensä n. 55 ap kadunvarsipaikkoja palvelemaan alueen vieraspysäköintiä. Esitetty määrä vastaa 1 vieras-ap / 1000 asuin-kem².



Pysäköintikaavio 1:2500

Jatkotoimenpiteet ja johtopäätökset

Kaavarungon tarkoituksena on toimia pohjatyönä asemakaavoitusta varten. Kaavarunkoa voi käyttää sellaisenaan kaavoituksen käynnistämisen vaiheessa esim. tavoitteiden asettamiseen.

Koska alueen asemakaavoitus etenee todennäköisesti osissa mm. nykyisen rakennuskannan vaihtelevan iän ja käyttötarkoituksen sekä pirstaloituneen maanomistuksen vuoksi, kaavarungon lisäksi alueelle olisi perusteltua laatia koko alueen kattava rakentamistapaohje, jolla varmistetaan alueen kaupunkikuvallisesta yhtenevyydestä eri asemakaavoissa. Rakentamistapaohjeen tulee toimia asemakaavoitusta ohjaavana dokumenttina. Sen avulla varmistetaan, että syntyvä kokonaisuus muodostaa eheän kokonaisuuden siitä huolimatta, että se tulee rakentumaan osissa ja useiden vuosien kuluessa.

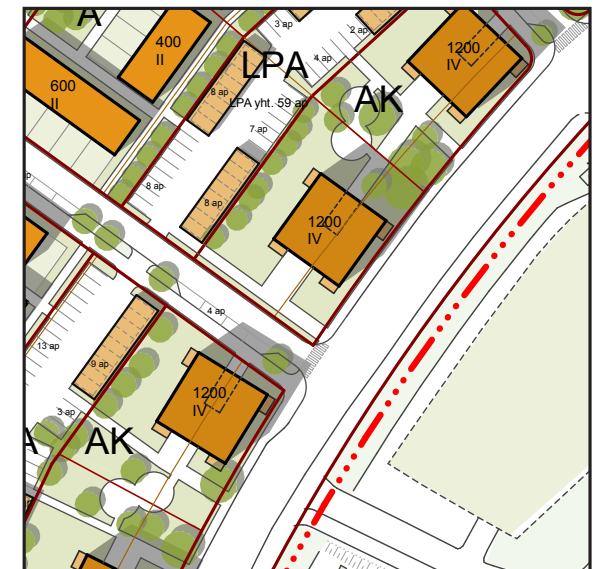
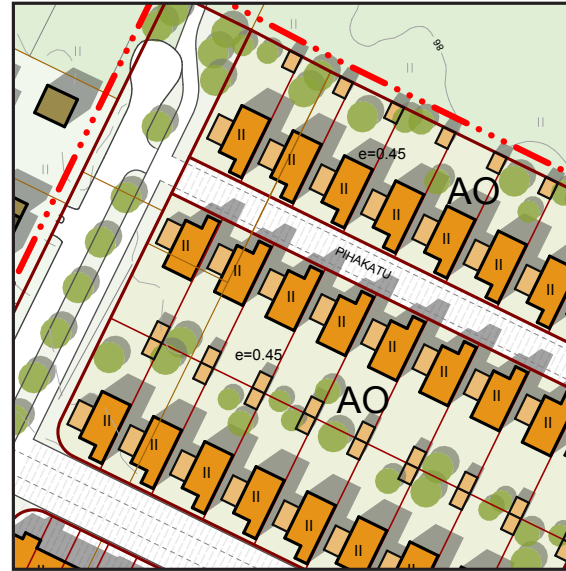
Rakennustapaohjeessa on syytä määritellä ainakin:

- eri rakennustyyppien variaatiot alueella sekä niiden sijoittuminen
- rakennusten liittyminen katutilaan, etäisyys kadusta tai raitista
- julkisivumateriaalien ja -värien periaatteet
- kattomuotojen, kattojen värien ja materiaalien periaatteet
- autokatosten ja pihavarastojen periaatteet
- parvekkeiden rakentamisperiaatteet
- keskeisten rakenteellisten yksityiskohtien periaatteet (katokset, räystäät, ikkunoiden puitteet ja karmit)
- aitojen ja muurien periaatteet (materiaalit, värit, korkeudet)

Tarkoituksena ei ole määritellä kaikkia edellämainittuja yksityiskohtaisesti, vaan hakea alueelle jokin tunnistettava yleisilme, jossa voidaan esimerkiksi määritellä sitovasti kattomuodot ja kattojen materiaalit, mutta jättää kattojen värit avoimeksi tai määrätä alueelle käytettävän julkisivuväripaletin, mutta antaa rakennusten suunnittelijoille vapauden valita yksittäisten rakennusten värin.

Alueen toteutumisen kannalta olisi suotavaa, että aluetta rakennettaisiin vähintään aina puoli korttelia kerrallaan. Tavoiteltavaa olisi, että rakentaminen etenisi johdonmukaisesti eli samankaltaisten rakennusten kokonaisuudet rakentuisivat suunnilleen yhtäaikaaisesti. Esimerkiksi Brahenkadun varren pistetalot muodostavat yhden kaupunkikuvallisen kokonaisuuden, vaikka ne sijaitsevatkin kolmessa eri korttelissa.

Kunnallisteknisen yleissuunnitelman ja katusuunnitelmien laatimisessa tulee myös huomioida alueen yhtenevyys, vaikka toteutus tapahtuisikin vaiheissa. Esimerkiksi katujen kiveysten ja valaisimien tulisi olla johdonmukaisia koko kaavarunkoalueella.



Näkymäkuvia suunnitelmasta

Näkymäkuvat ovat viitteellisiä ja esittävät suunnitelman aiotua rakentamisen määrää, korkeutta ja massoitte-
lua suhteessa ympäröivään kaupunkirakenteeseen.

Näkymäkuviissa ei ole otettu kantaa kaupunkikuvaan kattomu-
tojen, värien tai materiaalien osalta.



Näkymäkuva luoteesta, kuvattuna korttelit 36 ja 37

Näkymäkuva koillisesta, kuvattuna kortteli 38



Näkymäkuva etelästä, kuvattuna korttelit 33–35



Näkymäkuva koillisesta, kuvattuna koko suunnittelualue

