

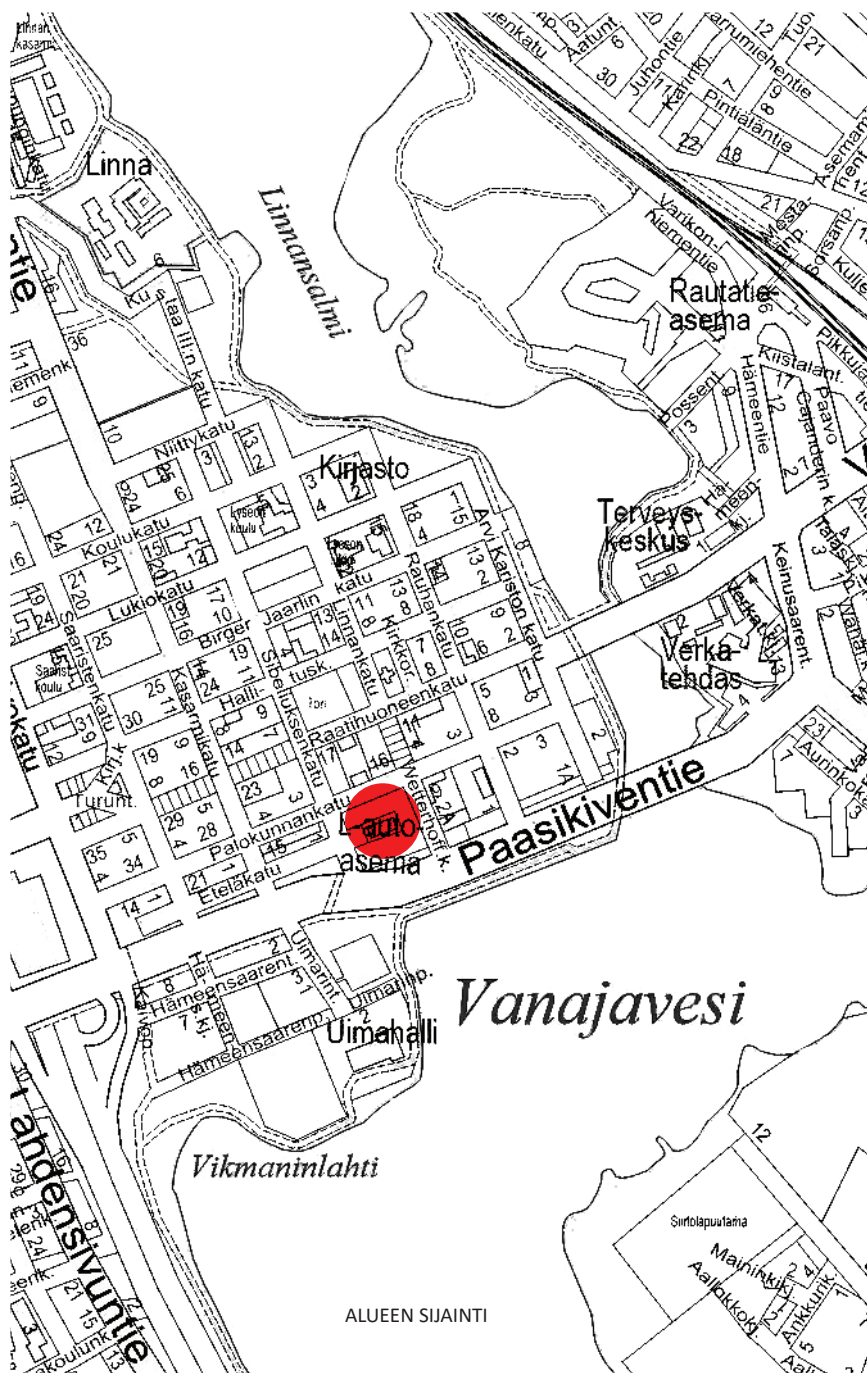
**RAKENTAMISTAPA OHJE 28.2.2019**  
2545 LINJA-AUTOASEMAN KORTTELI  
dnro HML/1326/10.02.03.01/2017

Asemakaava:  
4. kaup.osa, Keskusta  
Kortteli 14, tontit 1-6, sekä tori- ja katualueet

|                           |            |
|---------------------------|------------|
| Vireilletulo              | 09.01.2017 |
| Kaupunkirakennelautakunta | 28.11.2017 |
| Kaupunkirakennelautakunta | 21.08.2018 |
| Kaupunkirakennelautakunta | 12.3.2019  |
| Kaupunginhallitus         | ___.3.2019 |
| Kaupunginvaltuusto        | ___.4.2019 |



*Kannen kuva kilpailuehdotuksesta "Lohkot", Arkkitehtipalvelu Lahti, Pasi Widgren ja Tuomas Helin, 2017.*



## SISÄLLYSLUETTELO

|     |                                                       |    |
|-----|-------------------------------------------------------|----|
| 1   | Yleistä.....                                          | 5  |
| 1.1 | Rakentamistapaohjeen tarkoitus .....                  | 5  |
| 1.2 | Suunnittelualue .....                                 | 5  |
| 1.3 | Asemakaavallinen tilanne .....                        | 5  |
| 1.4 | Suunnittelualueesta laadittuja selvityksiä .....      | 5  |
| 2   | Kohdealue .....                                       | 6  |
| 2.1 | Alueen historia ja nykytilanne .....                  | 6  |
| 2.2 | Visio tulevasta tilanteesta.....                      | 7  |
| 2.3 | Käyttötarkoitukset .....                              | 7  |
| 3   | Rakennukset .....                                     | 9  |
| 3.1 | Kaupunkikuva.....                                     | 9  |
| 3.2 | Perusidea ja massoittelu .....                        | 9  |
| 3.3 | Julkisivut ja materiaalit .....                       | 10 |
| 3.4 | Räystäslinja.....                                     | 12 |
| 3.5 | Pelustusreitit, väestösuojat ja jätehuolto .....      | 12 |
| 4   | Pihat.....                                            | 13 |
| 5   | Liikenne, kadut ja Rantatori .....                    | 15 |
| 5.1 | Liikenne .....                                        | 15 |
| 5.2 | Kadut.....                                            | 16 |
| 5.3 | Rantatori.....                                        | 16 |
| 5.4 | Ympäristötaide ja valaistus .....                     | 17 |
| 6   | Linja-autoaseman suojelunäkökulman toteutuminen ..... | 18 |





# 1 Yleistä

## 1.1 Rakentamistapaohjeen tarkoitus

Rakentamistapaohje on asemakaavan liiteasiakirja. Sen tehtävä on täydentää asemakaavaa ja ohjeistaa toteutussuunnittelua kaavatavoitteiden saavuttamiseksi. Rakentamistapaohjeessa kuvataan toteutukselle hyväksyttävä laatutaso. Ohje ei kuitenkaan estä laadullisesti parempaa ratkaisua. Kunnan rakennusvalvontaviranomainen valvoo rakennuslupavaiheessa rakentamistapaohjeen noudattamista.

## 1.2 Suunnittelualue

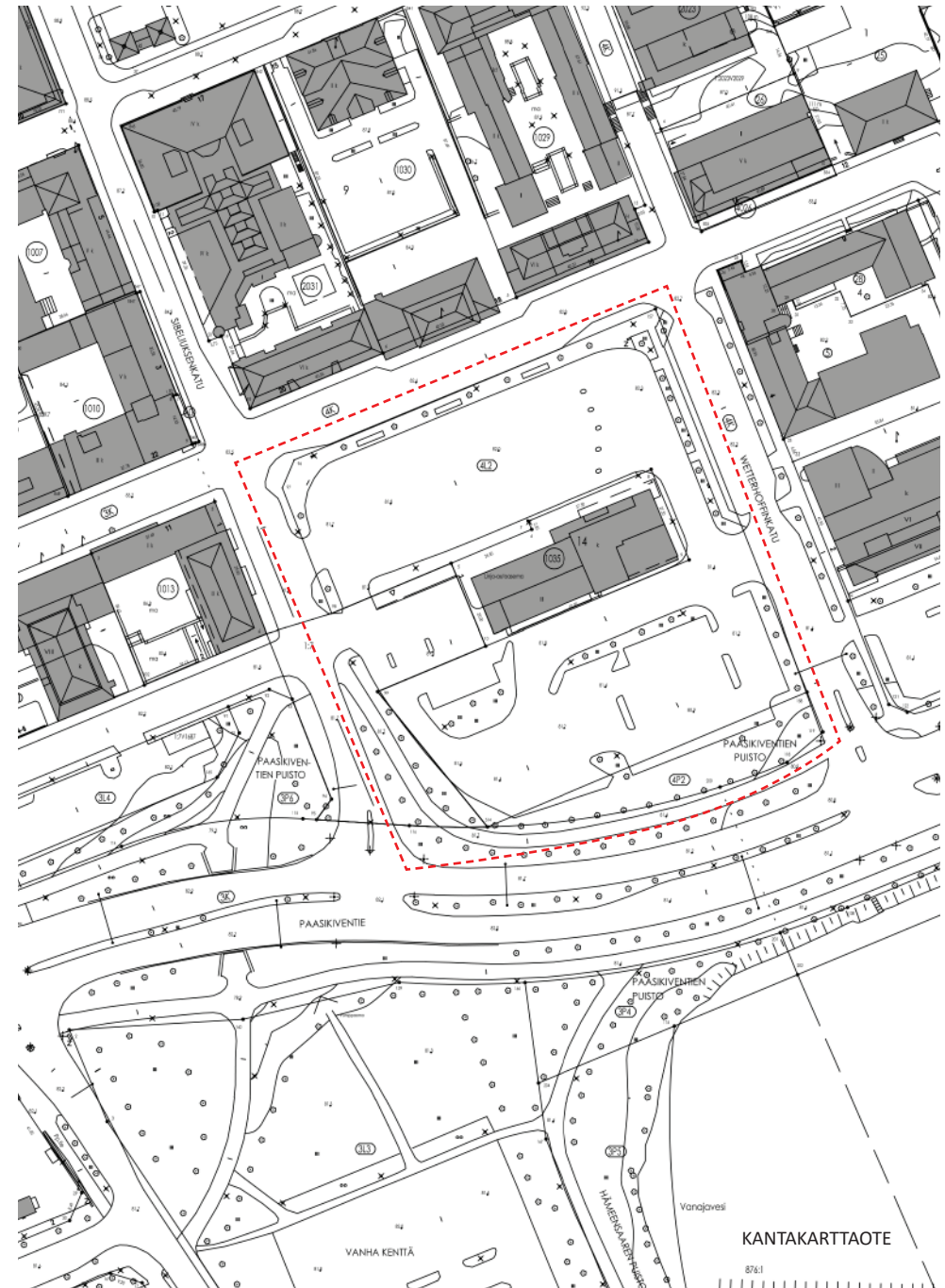
Kaavamuutosalue sijaitsee Hämeenlinnan keskustan etelälaidalla. Suunnittelualueen kokonaispinta-ala on n. 1,41 ha. Suunnittelualue rajautuu Wetterhoffinkatuun, Paasikiventiehen, Sibeliuksenkatuun ja Palokunnankatuun. Kaava-alueella on linja-autoasema liikenne- ja pysäköintialueineen.

## 1.3 Asemakaavallinen tilanne

Asemakaavamuutoksella mahdollistetaan 4. kaupunginosan (4 keskusta) korttelin 14 täydennysrakentaminen. Kortteliin tavoitellaan asumista, liike- ja/tai toimistotilaa ja hotellia. Linja-autoaseman toiminnot säilyvät korttelialueella. Asemakaavamuutoksella ratkaistaan myös linja-autoaseman suojelu. Asemakaavamuutoksella mahdollistetaan myös Paasikiventien linjauksen muuttaminen. Tavoitteena on että asemakaavamuutos hyväksytään kaupunginvaltuustossa keväällä 2019.

## 1.4 Suunnittelualueesta laadittuja selvityksiä

Asemakaavamuutosta laadittaessa on hyödynnetty Engelinrannan osayleiskaavan, kantakaupungin yleiskaavan 2035 ja keskustavision 2014 yhteydessä laadittuja selvityksiä. Lisäksi kaavatyön aikana laadittiin linja-autoaseman aukion liikennesuunnitelmavaihtoehtoja (Trafix Oy), liikennemeluselvitys (Promethor Oy, 2018), ilmanlaatuselvitys (Enwin Oy, 2018) ja linja-autoaseman kuntotutkimus (Sweco Asiantuntijapalvelut 2018). Kaavan aikana laadittiin erikseen myös keskustan etelä-pohjoissuuntaisen pääpyöräreitien yleissuunnitelmavaihtoehdot Kasarmikadulle ja Sibeliuksenkadulle. Paasikiventien linjausvaihtoehdoista (muutetaanko linjausta / säilytetäänkö nykyinen linjaus) on laadittu geotekninen raportti, Ramboll 6.2.2019.





## 2 Kohdealue

### 2.1 Alueen historia ja nykytilanne

Linja-autoaseman sijainti on kaupunkikuvallisesti merkittävä. 1800-luvulla muodostetulle Rantatorille sijoitettuna se päättää kaupunkikeskustaa leikkaavan, historiallisesti ja kaupunkikuvallisesti merkittävän julkisten rakennusten, torin ja puistojen akselin. Aseman ympäristö on eteläinen portti ydinkeskustaan ja näkyvä maamerkki lähestyttäessä kaupunkia Paasikiventien suunnasta. (*Rakennushistoriallinen selvitys, osa B. Kulttuuriympäristöpalvelut Heiskanen & Luoto Oy, 24.6.2014.*)

Alueella sijaitsee vuonna 1959 valmistunut linja-autoasema liikennealueineen. Hämeenlinnan linja-autoasema on jälleenrakennuskauden hyvin säilynyt liikennetalo ja se on arvostettu maakunnallisesti merkittäväksi. Rakennuksen julkisivut ovat säilyneet pääpiirteissään alkuperäisessä asussa, sillä mitään suurempia peruskorjauksia ei ole tehty. Rakennuksen ulkoarkkitehtuuri ja keskeiset sisätilat ovat materiaaleiltaan alkuperäiset. Erityisesti keskushalli vaihtelevine pintamateriaaleineen edustaa 50-luvun julkista rakentamista parhaimmillaan. (*Hämeenlinnan linja-autoasema, Rakennushistoriallinen selvitys, Tmi Lauri Putkonen 23.3.2012.*) Rakennuksessa toimii pienyrityksiä, liikennöitsijän toimisto, kuntoiluasema sekä matkahuolto. Alue on pääosin rakennettua ympäristöä ja sillä on vähän istutettua puustoa, eikä alueella ole erityisiä luontoarvoja.

Suunnittelualue on pääasiassa avointa liikennetilaa, joka tukeutuu liikenteellisesti Paasikiventiehen, Sibeliuksenkatuun ja Wetterhoffinkatuun. Palokunnankadulta ja Paasikiventielle ei ole liittymiä suunnittelualueelle. Palokunnankatu on paikallisen joukkoliikenteen pääreitti ja melko vilkas kävelyreitti. Suunnittelualan ympäristö on aukeaa ja erityisesti jalankulun ja pyöräilyn näkökulmasta heikosti jäsentynyttä. Kävelyn ja pyöräilyn pääreitit sijaitsevat Paasikiventien varrella, muuten jalkakäytävät ovat melko kapeita. Suunnittelualue on maastomuodoiltaan melko tasaista. Korkeusasema Palokunnankadun puoleisella rajalla on noin +82.40 mpy ja etelänpuoleisella rajalla noin +80.90 mpy, joten maasto laskee noin 1,5 metriä 110 metrin matkalla etelää kohti (mpy, N2000-järjestelmässä). Alueella on ilmennyt hulevesiongelmia rankkasateilla hulevesiverkoston puutteellisesta kapasiteetista johtuen. Sibeliuksenkadun sadevesiviemärin koon kasvattamisen lisäksi kaupunki suunnittelee alueellisen viivytysrakenteen toteuttamista Sibeliuksenkadun ja Palokunnankadun liittymän läheisyyteen linja-autoaseman aukion luoteisnurkkaan. Lisäksi suunnittelussa on huolehdittava hulevesien tulvareiteista Rantatorin ja/tai Sibeliuksenkadun kautta.



## 2.2 Visio tulevasta tilanteesta

Keväällä 2017 ratkennut tontinluovutuskilpailu järjestettiin Engelinrannan osayleiskaavan mukaisten tavoitteiden pohjalta Hämeenlinnan Eteläranta Oy:n ja kaupungin toimesta.

Laatukriteerit olivat:

1. Ehdotuksen kaupunkikuva ja kauneus,
2. Ehdotuksen sisältö eli monipuolinen keskustaan sopiva sisältö ja hyvä ympäristötaideidea ja
3. Monipuolinen ja eri välineitä ja asukkaiden ideoita hyödyntävä osallistamistapa ennen kaavoitusta.

Kilpailua varten tehdyssä Engelinrannan asukasselvityksessä tärkeimmiksi alueen kehittämisen tavoitteiksi nousivat:

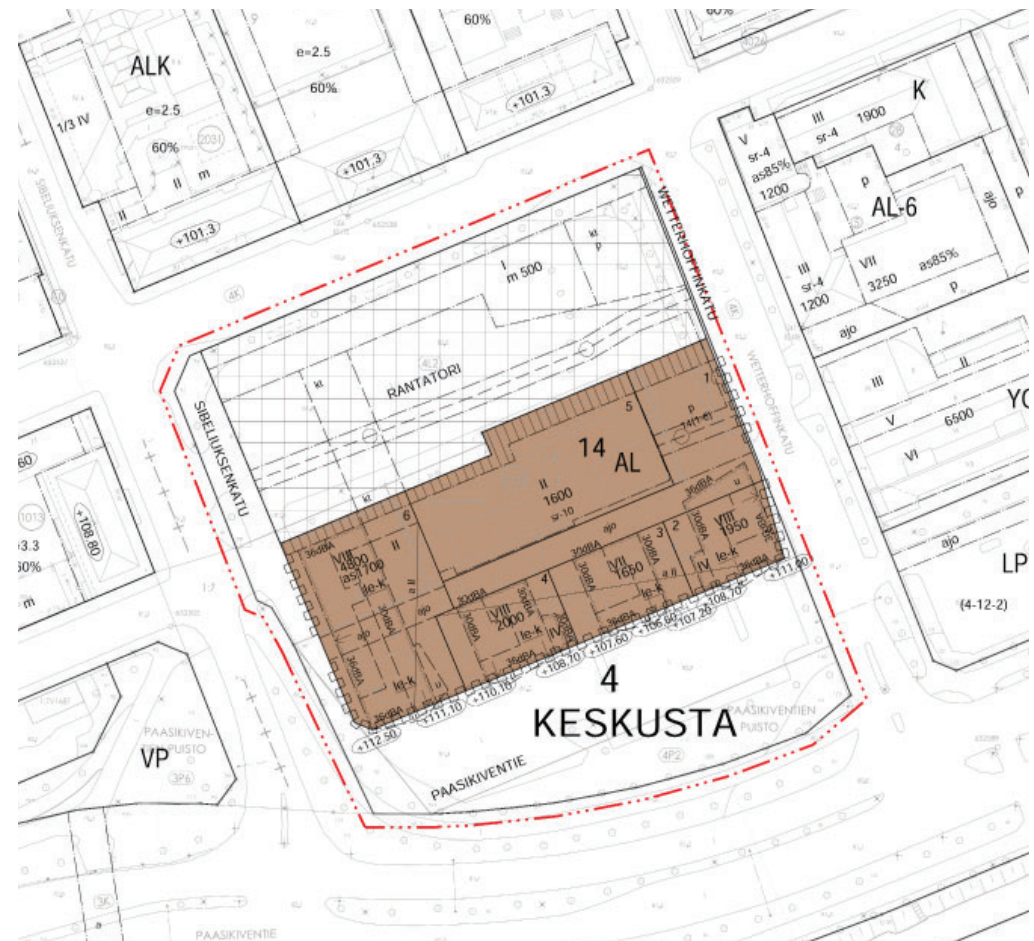
1. Asukasosallistuminen
2. Alueella on oltava ympäristötaidetta.
3. Alueesta tulee tehdä kaikkien hämeenlinnalaisten yhteinen olohuone, jossa on helppo pistäytyä.
4. Rakennusten tulee olla kauniita ja ympäristöön sopivia.

Tontinluovutuskilpailun voitti ehdotus ”Lohkot”, joka kolmesta kilpailun toiseen vaiheeseen valituista ehdotuksista vastasi parhaiten kilpailun keskeisiin tavoitteisiin: toimivuus/toteutettavuus, arkkitehtoninen ja kaupunkikuvallinen sopivuus ja vanhan linja-autoaseman suojelu. Tavoitteena on, että uudisrakentaminen muodostaa korttelille vahvan imagon arkkitehtuurillaan ja sopeutuu osaksi kaupungin eteläistä julkisivua. Uudet rakennukset muodostavat moni-ilmeistä taustaa vanhan linja-autoaseman ympärille.

## 2.3 Käyttötarkoitukset

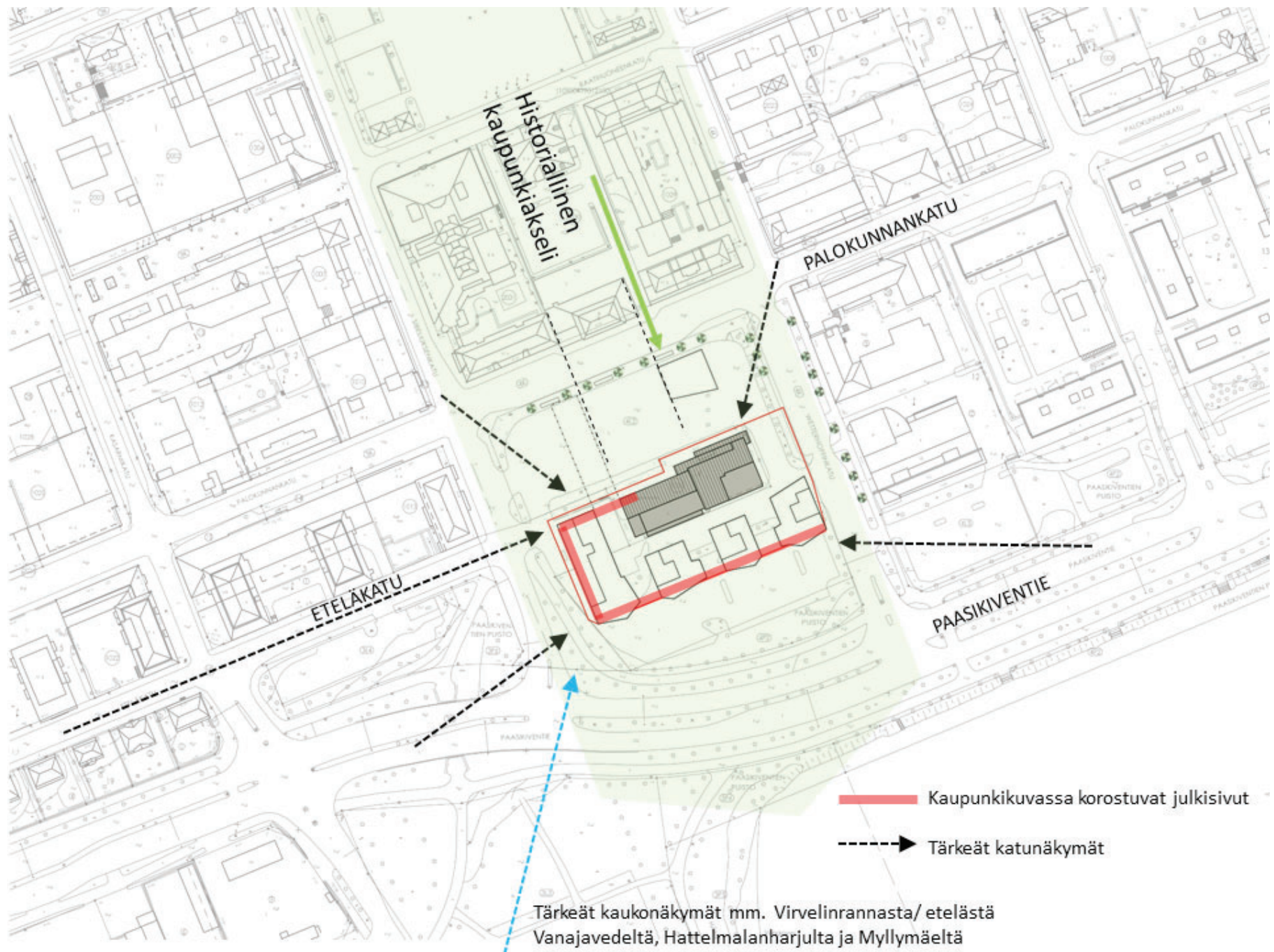
Asemakaavassa alue on käyttötarkoitukseltaan asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialuetta (AL). Kortteliin tavoitellaan asumisen lisäksi liike-, toimisto- ja työtilaa sekä muuta palvelutilaa mm. hotellia. Kaavamääräyksellä liiketilaa edellytetään sijoitettavaksi Sibeliuksenkadun ja Rantatorin puoleisille julkisivuille. Kaavassa on rajoitettu rakennusoikeuden käyttämistä asuinrakentamiseen (as 1700)

tällä tontilla (14/6). Esimerkiksi aukiota reunustavien 1950 - 70 -lukujen rakennusten kahdessa alimmaisessa kerroksessa on liike-/toimistotilaa. Jakauma eri käyttötarkoitusten välillä tarkentuu rakennuslupavaiheessa. Kortteli sijaitsee keskeisellä paikalla liikenteellisessä solmukohdassa Hämeenlinnan keskustassa, joten keskustan tulevaisuuden liike- ja toimistotilan tarpeista on huolehdittava erityisesti näin keskeisten alueiden asemakaavoja toteutettaessa.



Ote Linja-autoaseman korttelin asemakaavasta (nro 2545, ei mittakaavassa, pvm 28.2.2019)







### 3 Rakennukset

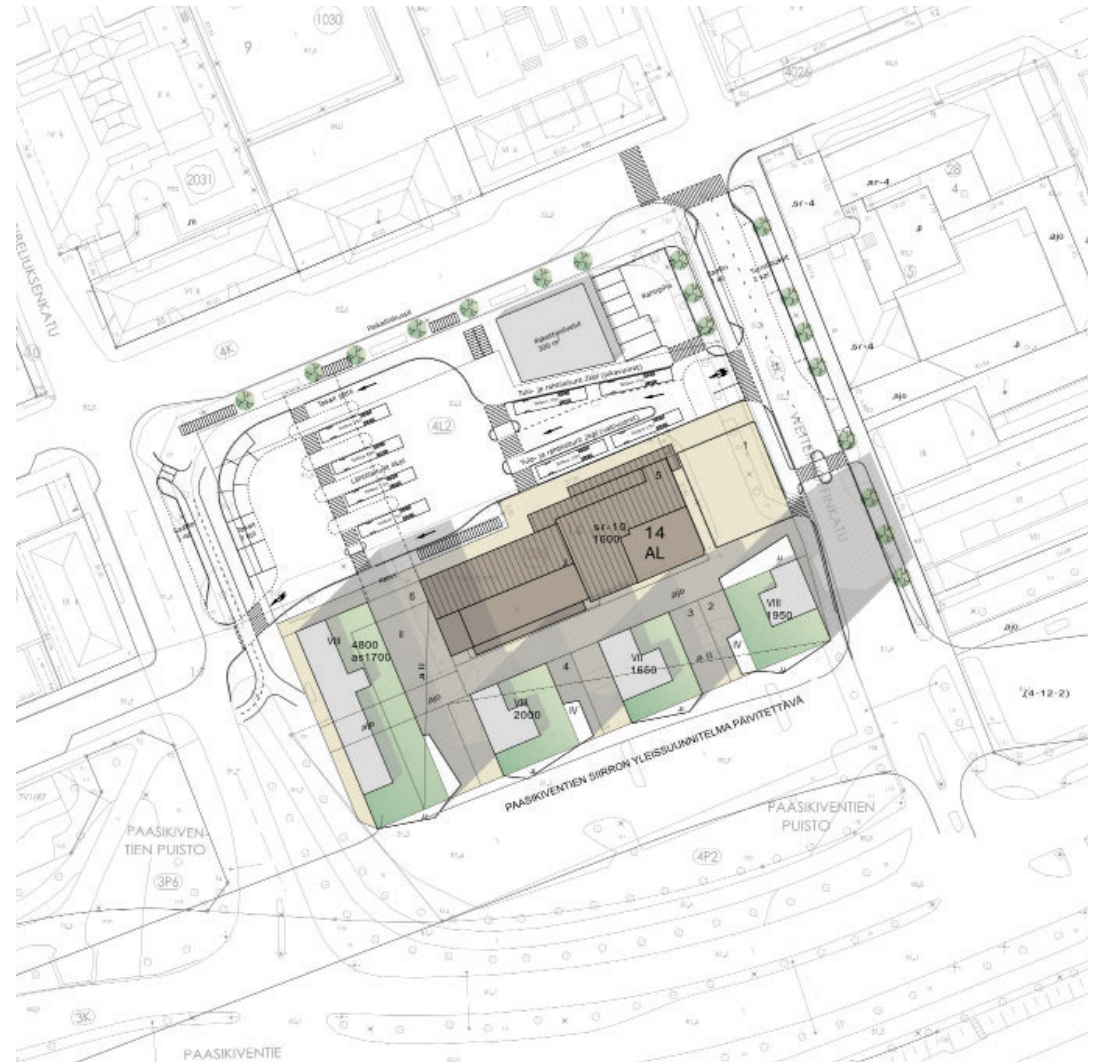
#### 3.1 Kaupunkikuva

Uudisrakentaminen tulee **kaupunkikuvallisesti merkittävälle paikalle** osaksi ruutukaavakeskustan eteläistä julkisivua ja julkisten rakennusten, puistojen ja aukoiden rytmittämää keskeistä historiallista akselia. Uudisrakentaminen sijoittuu **Eteläkadun päätenäkymään** ja vaikuttaa oleellisesti myös **Paasikiventien näkymiin** etenkin lännestä saavuttaessa. Lähiympäristössä uudisrakentamisella on vaikutusta historiallisen **rantatorin miljööseen** ja uudis- sekä aukiorakentamisella on mahdollista olennaisesti parantaa aukion kaupunkikuvaa.

#### 3.2 Perusidea ja massoittelu

Rakennusmassat muodostavat korttelin Paasikivenkadun puoleiselle sivulle **vahvaa identiteettiä ja rytmiä**. Uudisrakennusten massoittelu jatkaa keskustan eteläisen julkisivun länsiosan olemassa olevien kerrostalojen rytmiä. Rakennusten arkkitehtuuri muodostuu selkeästä jalustasta ja sen päälle tulevista **veistoksellisista rakennusmassoista**. Paasikiventien suuntaan pääjulkisivussa oleellista on **parvekeulokkeet**, jotka vahvistavat rakennusmassojen ”leijuvaa” vaikutelmaa. Muualla parvekkeet toteutetaan rakennusrunkoon upotettuna, jolloin rakennusmassojen muoto pysyy kiinteänä. Rakennusten maltillinen muotokerroin ja rakenteiden hyvä eristyskyky luovat pohjan energiatehokkuudelle. Pistetaloratkaisu mahdollistaa asuntojen ikkunoiden suuntaamisen monipuolisesti. Talojen väliin suunnataan pääasiallisesti asuntojen vähemmän merkityksellisiä ikkunoita. Pysäköintihallin tai maantasopihoja suojaavan muurin muodostaman **jalustan** tulee olla mittasuhteiltaan ja materiaaleiltaan muulle uudisrakentamiselle ja vanhalle linja-autoasemalle alisteinen.

Liiketilojen ja erityisesti hotellin sisätiloille on eduksi, jos rakennuksen ensimmäinen kerros on tavanomaista korkeampi 4-5 m. Mikäli liike- ja toimistotilaa sijoitetaan rakennuksen kahteen ensimmäiseen kerrokseen, ei suuremmalla kerroskorkeudella ole kaupunkikuvallisesta näkökulmasta yhtä paljon merkitystä.



Kuva Hämeenlinnan kaupunki, 28.2.2019 (ei mittakaavassa).

Linja-autoaseman länsi- ja eteläpuolelle sijoittuu neljä uudisrakennusta ja aukiolle mahdollistetaan uuden linja-autoasemaviljongin rakentaminen.

### 3.3 Julkisivut ja materiaalit

Julkisivumateriaaleina tulee käyttää aikaa, ilman epäpuhtauksia ja kulutusta **kestäviä materiaaleja**. Toteutuksessa on varmistuttava, että liikennealueisiin rajautuvissa kohdissa materiaalit kestävät kunnossapidon kuten lumiauran kolhuja. Materiaali ja väri on samat koko samassa tasossa olevan julkisivun osuudelta, ns. julkisivun pinnassa vaihtuvia väri- tai materiaalikenttiä ei sallita.

Sibeliuksenkadun puoleisen rakennuksen (tontti 14-6) **kaksi ensimmäistä kerrosta jäsenellään aukotuksin ja materiaalein** ylemmistä kerroksista erottuvaksi olemassa alueella olevien rakennusten rakentamistapaa soveltaen. Rantatorin puolella uudisrakentamisen julkisivujen jäsentelyssä huomioidaan **linja-autoasemarakennuksen räystäslinja ja julkisivujen umpiosien ja aukotusten mittasuhteet**. Rantatorin suuntaan ei sallita umpinaisia julkisivuja, myös linja-autoaseman ja 8-kerroksisen uudisrakennuksen välissä olevaan matalaan nivelosaan on sijoitettava liike-, toimisto- ja/ tai asuinrakentamista palvelevaa tilaa.

Uudisrakennusten muiden julkisivujen kuin jalustan **päämateriaalina** käytetään vaaleahkoa slammattua tiiltä, joka on koko korttelialuetta yhdistävä materiaali. Muutoin uudisrakentamisessa käytetään harsomaista perforoitua metallilevyypintaa, jolla rytmitetään julkisivua sekä muodostetaan selkeä kaupunkikuvallinen hahmo ja identiteetti. Julkisivujen suunnittelussa on kiinnitettävä erityistä huomiota liitosten, nurkkien ja kulmien, metallijulkisivujen saumojen ja kasetti-/ paneelijaotusten suunnitteluun, jotta lopputulos on sileä, yhtenäinen ja teräsrakentamiselle ominaisesti tarkka. Kasettien/paneelien kiinnitykset tehdään piilokiinnityksinä. Mikäli rakennuksessa käytetään Corten-terästä, tulee huolehtia siitä, ettei sen valumavedet tahraa vaaleita julkisivun osia. Teräsjulkisivun jaotukset tulee suunnitella aukotusten ja muiden rakennusosien kanssa kokonaisuutena.

**Parvekkeiden** rakentamista on ohjattu kaavassa annetuin yleismääräyksiin. Parvekejulkisivujen materiaalivalinnat ja detaljit on suunniteltava meluntorjunnan ehdoilla. Meluselvityksessä on annettu suosituksia parvekkeiden suunnitteluun, jotta ne mahdollisimman hyvin absorboisivat liikennemelua. Parvekesiinien lasitetun pinta-alan tulee



Kuva kilpailuehdotuksesta "Lohkot", Arkkitehtipalvelu Lahti, Pasi Widgren ja Tuomas Helin, 2017.



JULKISIVU ETELÄÄN PAASIKIVENKADULLE



Kuvat kilpailuehdotuksesta "Lohkot", Arkkitehtipalvelu Lahti, Pasi Widgren ja Tuomas Helin, 2017. Asemakaavaprosessin aikana rakennussuunnitelmat ovat hieman muuttuneet kilpailuvaiheesta, mutta asemakaavassa tavoitellaan arkkitehtonisesti samaa henkeä alueelle kuin kilpailuehdotuksessa. Arkkitehtuurin henki muodostuu rakennusten ja aukotusten mittasuhteista ja rytmityksestä, materiaalivalinnoista ja niiden liittymisestä toisiinsa, sekä erityisesti rakennusten Paasikiventien suuntaisen räystäslinjan muodosta ja Paasikiventien puoleisesta parvekejulkisivusta, jossa aukotukset ovat kahden kerroksen korkuisia.



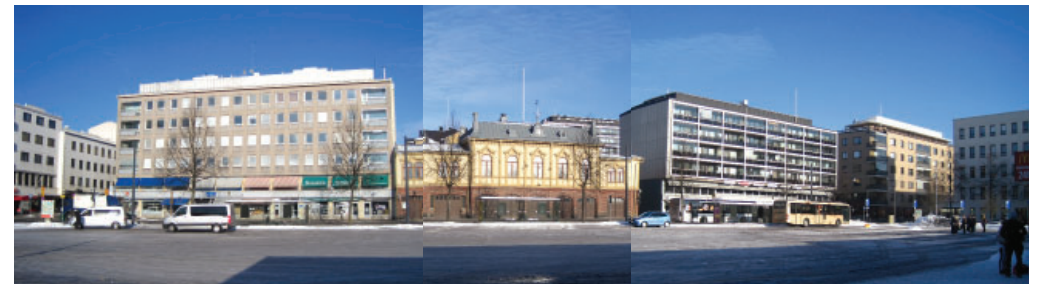
olla kohtuullinen suhteessa parvekkeen lattiapinta-alaan. Tavoitteena on, että Paasikiventien puoleisissa parvekejulkisivuissa käytetään materiaalina samaa perforoitua metallia kuin jalustassa, mutta harsomaisena. Parvekkeiden aukotukset suunnitellaan pystysuuntaisiksi ja parvekkeiden julkisivuista muodostetaan kahden kerroksen korkuisia aukotuksia Paasikiventien puolella kilpailuehdotuksen tapaan, jolloin ne kaventavat rakennusmassoista saatavaa vaikutelmaa. Maasta asti tuettuja koko rakennuksen korkuisia parveketorneja ei sallita.

**Aukotukset** sijoitellaan pääasiassa tasarytmisesti ja rakennuksissa käytetään samanmuotoisia, pääasiassa pystysuuntaisia ikkunoita (korkeus enemmän kuin leveys), jotta niistä muodostuu yhtenäiset, harmoniset ja yksinkertaiset julkisivut taustaksi monimuotoiselle linja-autoasemalle ja rantatorin näkymiin. Aukotusten rytmi voi vaihtua kesken julkisivun esim. asuntotyyppien vaihtuessa. Autotallien ovien tulee väritykseltään ja profiloinniltaan sopeutua muuhun julkisivuun, jotta ne eivät hallitse sisäänkäyntipihan näkymiä.

**Jalustan** yläreunan korkeusasema on sama koko matkan Paasikiventien puolella. Jalustan materiaalina käytetään vaaleahkoa graafista betonia ja osittain myös perforoitua metallilevyä. Jalustan julkisivua tulee rytmittää ja elävöittää etenkin Paasikiventien puolella aukotuksin, viherrakentein (esim. paahdetta ja katupölyä kestäville köynnöksillä), valaistuksella ja ympäristötaiteen keinoin. Jalustan julkisivu valaistaan takaa niin, että valo ohjataan myös alaspäin. Tämä antaa koko asuntorakennuskokonaisuudelle kevyen, leijuvan ilmeen pimeään aikaan. Aukoista eteenpäin näkyvä valo muodostaa suunnitelman mukaan esittäviä tai abstrakteja kuvioita, joita voi tutkia kauempaa kadun toiselta puolen tai aivan vierestä kulkevalta kevyen liikenteen väylältä. Tämäkin valaistusratkaisu voidaan toteuttaa pelimäisenä interaktiivisen ohjauksen kera (kaikki ikäryhmät voivat kokea valaistuksen ohjaamisen jännittävänä).

**Asuinrakennusten sisäänkäynnit** on toteutettava Paasikiventien puolella syvennyksiin liikenneturvallisuussyistä. Rungosta irrallisia pilareita ei sallita sisäänkäyntien yhteydessä. Sisäänkäyntien ja porrashuoneiden viihtyisyyteen, valoisuuteen ja materiaalivalintoihin on kiinnitettävä erityistä huomiota.

*Kuvat: Korttelin ympäristössä on nähtävissä monentyyppisiä parvekkeita eri aikakausille tyypilliseen tapaan toteutettuina. Sibeliuksenkadun ja Palokunnankadun kulmassa sijaitsevassa Etelä-Hämeen Osuusliikkeen funktionalistisessa 1930-luvun asuin-liikerakennuksessa ja aukion koilliskulmassa sijaitsevassa As Oy Jyrkäkulmassa (1950) on kulmaan sijoitetut parvekkeet. Palokunnantalon vasemmalla puolella olevassa asuin-liikerakennuksessa on sisäänvedetyt parvekkeet. Palokunnantalon oikealla puolella olevassa Keskustalossa on 1960-luvulle tyypillisesti koko julkisivun kattava parvekejulkisivu. Torin länsireunaa hallitsee 1971 valmistunut Asunto Oy Hällätorni, jossa on kapeat ulokeparvekkeet.*



### 3.4 Räystäslinja

Uudisrakennusten kattotasanteet on suunniteltava niin, että ne muodostavat yhdessä erityisen räystäslinjan Rantatorin ja Paasikiventien suuntaan. Kaavassa on annettu räystäälle likimääräiset korkeusasemat tietyissä kohdissa. Rakennuksessa ei saa olla merkittävästi ulkonevia räystäitä, jotka heikentäisivät rakennusmassojen veistoksellisuutta. **Räystäslinjan muoto on oleellinen**, korttelille identiteettiä luova osa kokonaissuunnitelmaa ja se korostaa korttelin keskeistä asemaa kaupungin eteläisellä julkisivulla ja osana erityistä historiallista akselia. Räystäslinja syntyy varsinaisen vesikaton ohi jatkuvista julkisivuista ja näiden rakenteiden yläreunan kaltevuuden muutoksista. Kattotasanteella julkisivulinjat toimivat oleskelupihojen suojaseinäinä. Julkisivuprojektioissa vesikaton ohi nousevat julkisivupinnat peittävät näkyvistä katolla sijaitsevat IV-konehuoneet ja hissitornirakenteet. Nämä rakenteet eivät saa nousta räystäslinjan yläpuolelle katutasosta katsoen. Kattokerrosten mahdollisten aukotusten tulee olla harkittuja ja liian ohuita seinäosia (ns. otsia) tulee välttää räystään ja välipohjan välillä (aukko jätettävä pois tällaisissa kohdissa).

### 3.5 Pelastusreitit, väestösuojat ja jätehuolto

Pelastusreitit ja pelastusajoneuvojen pystytyskohdat on sovittava erikseen kaupungin kaupunkirakennepalveluiden infran suunnittelun ja kunnossapidon kanssa silloin, kun ne sijoittuvat katualueelle. Kaava mahdollistaa myös ajoyhteyden toteuttamisen korttelin läpi. Pelastautuminen parvekeluukkujen kautta on myös mahdollista.

Linja-autoasemarakennuksessa on oma väestönsuoja kellarikerroksessa. Uudisrakentamisen toteutuksessa on huomioitava sen toimivuus tai korvattava se uudella väestönsuojalla. Uudisrakennusten väestönsuojatilat sijoitetaan joko maantasokerrokseen tai maan alle.

Jätehuolto toteutetaan korttelin sisäosiin siten, ettei jätehuoltoa varten tarvittavat rakenteet ja varusteet heikennä kaupunkikuvaa. Jätehuolto ei saa myöskään hallita sisäänkäyntien näkymiä. Tarvittaessa jätehuoltoa varten tulee toteuttaa jätehuone.



Julkisivu Paasikiventien suuntaan. Kuva: Arkkitehtipalvelu Lahti, Tuomas Helin, 2019.

Räystään linjakuus ja sen tuoma keveä vaikutelma rikkoo massojen monotonisuuden, kun näkyvä räystäslinja on monimuotoinen ja veistoksellinen. Uudisrakennusten kerrosmäärän vaihtelu tekee rakennusmassoista ja räystäslinjasta mielenkiintoisempia.



Pelastautuminen tapahtuu pääasiassa korttelialueen ulkokehältä.  
Kuva: Hämeenlinnan kaupunki, 2019.



## 4 Pihat

Kaavassa on annettu yleismääräyksiä pihasuunnitelmista (4§). Yleismääräyksen mukaisesti piha-alueet on rakennettava yhtenäisiksi tonteilla, jotka rajautuvat toisiinsa. Pihojen suunnittelussa on huomioitava tieliikennemelun torjunta. Kaavassa on annettu yleismääräyksiä leikki- ja oleskelupihojen meluntorjunnasta ja rakennuslupavaiheessa laadittavasta meluntorjuntasuunnitelmasta.

AL-korttelialueen pohjoisreunan jalankulkualueet on suunniteltava ja toteutettava yhtenäisiksi Rantatorin aukion kanssa. Aukion tai yleiselle jalankululle varattujen alueiden suuntaan sijoittuvat autopaikat tulee rajata jalankulkualueista selkeästi ja kaupunkikuvallisesti korkealaatuisesti. Kaikki rakentamattomaksi jäävät tontin osat on toteutettava kaupunkikuvallisesti korkealaatuisesti ensisijaisesti asumisen viihtyisyyden, jalankulun ja pyöräilyn ehdoilla. Asuinrakennusten tonteilla pysäköintiin tai ajoyhteyksiin varattavat alueet on toteutettava esimerkiksi nurmikivin. Maantasopihoille on toteutettava istutuksia. Esimerkiksi muurien yhteyteen sijoitettavilla köynnöskasveilla saadaan vihreyttä korttelialueen sisälle myös maantasoa korkeammalle. Tiiviissä rakenteessa erityistä huomiota on kiinnitettävä hulevesien hallinta ja lumitilojen suunnitteluun tai vaihtoehtoisesti kulkuväylien sulanapitoon.

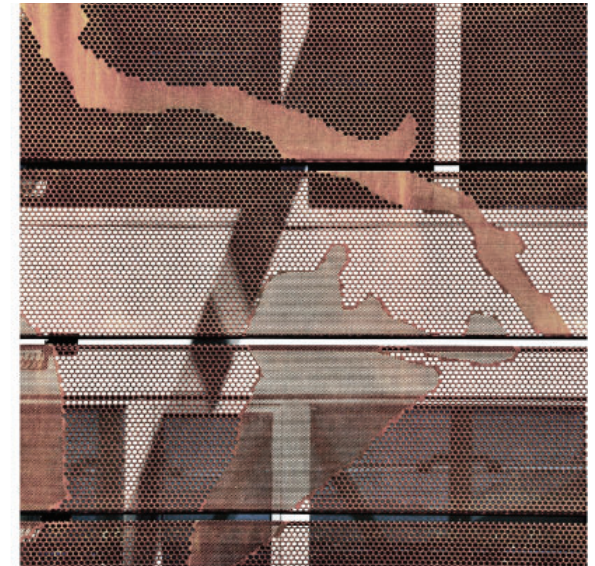
Asumiseen liittyvät pihat sijoitetaan pääosin rakennusten kattotasanteille. Lisäksi on mahdollista sijoittaa oleskelua mahdollisen pihakannen päälle tai maantasoon melumuurien suojaamina. Kerrostalojen katoille osoitetut leikki- ja oleskelualueet on määrätty asemakaavassa ehdottomasti toteutettavaksi (le-k). Kattopihatason yhteyteen voidaan toteuttaa myös asukkaiden yhteistiloja.

Ulko-oleskelutilat toteutetaan korkeatasoisina kaupunkipihoina käyttäen hyödyksi erilaisia pintamateriaaleja, kasvilaatikoita, kalusteratkaisuja ja pergolarakenteita. Pyykinkuivaus, tomutus tai muut huoltotoiminnot on rajattava istutuksiin/istutuslaatikoin oleskelualueista. Erityistä huomiota on kiinnitettävä pihojen viihtyisyyteen, kodikkuutta luovaan materiaalintuntuun, miellyttävään mittakaavaan, oleskelualueiden suojaamiseen tuulisuudelta sekä turvallisuuteen ja siihen, ettei pihojen käytöstä aiheudu vaaraa kadulla liikkuville. Myös lintujen pesintää on pyrittävä estämään rakenteellisin ratkaisuin.

### Pihasuunnitelmassa on esitettävä

- ulko-oleskelu ja leikkipaikat
- jalankulkualueet
- pyörävarastot ja -pysäköinti
- korkeusasemat
- istutukset ja pintamateriaalit
- pysäköinti
- pihatoiminnot (pyykin kuivaus, tomutus, lipputanko yms.)
- hulevesien käsittely ja lumitilat
- valaistus
- jätehuolto
- väestönsuojat, pelastuspaikat ja -tiet

Kaavaratkaisu edellyttää kiinteistöjen välisiä yhteisiä järjestelyjä pihojen ja autopaikkojen järjestämiseksi.

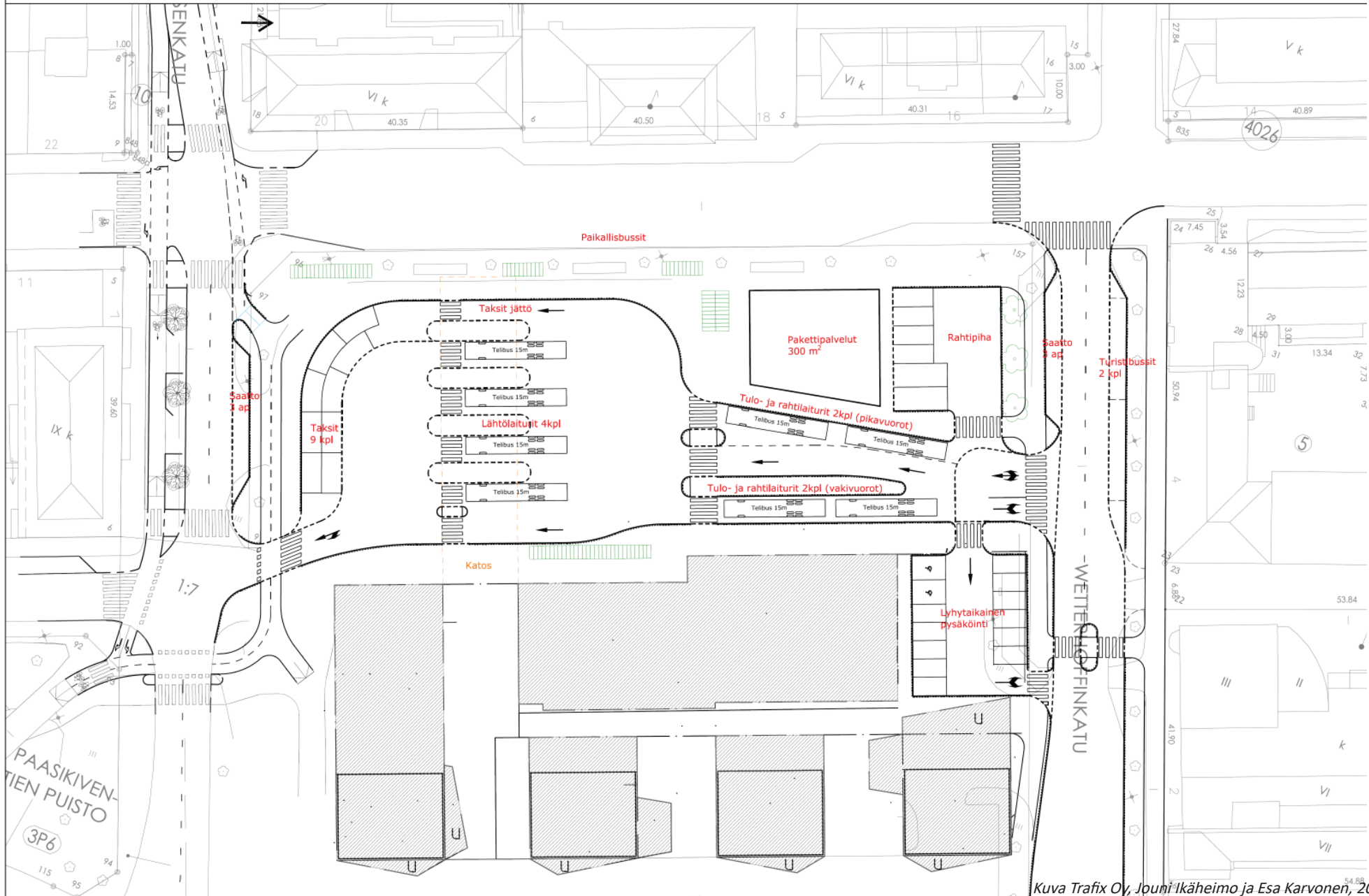


Kuvat kilpailuehdotuksesta "Lohkot", Arkkitehtipalvelu Lahti, Pasi Widgren ja Tuomas Helin, 2017.

# VE 4B Läpiajolaiturit

A3  
1:500

trafix



Kuva Trafex Oy, Jouni Ikäheimo ja Esa Karvonen, 2018.



## 5 Liikenne, kadut ja Rantatori

### 5.1 Liikenne

Kaavassa osoitettu katualue mahdollistaa Paasikiventien uuden linjauksen toteuttamisen. Kortteli on mahdollista toteuttaa myös ilman Paasikiventien siirtoa. Uudisrakentamisen korttelialueelle liitytään Wetterhoffinkadulta ja/tai Sibeliuksenkadulta. Liittymien sijoitteluun vaikuttaa jatkossa vielä Wetterhoffinkadun ja Sibeliuksenkadun liikennejärjestelyiden muutokset. Mikäli hotelli toteutuu Sibeliuksenkadun puoleiselle tontille (14-6) on sen saatto- ja huoltoliikenne sovittava muuhun liikenteeseen – suunnittelussa on huomioitava mahdollinen Sibeliuksenkadun pääpyöräreitti, Eteläkadun liittymä, mahdollinen uuden Paasikiventien alikulun varaus Sibeliuksenkadun päässä ja linja-autoaseman aukion bussiliikenne.

Pysäköinti järjestetään osittain tontilla ja osin autopaikkoja on hankittava muualta yleisestä pysäköintilaitoksesta. Hotellin asiakkaiden pysäköintipaikat voidaan hankkia yleisestä pysäköintilaitoksesta. Lisäksi korttelialueelle voidaan sijoittaa maantasopysäköintiä linja-autoaseman itäpäätyyn ja Rantatorille rahtiliikennettä varten (p). Saattoliikenteelle tulee järjestää autopaikkoja lyhytaikaista pysäköintiä varten katujen varsille lähelle linja-autoasemaa. Pitkäaikainen liityntäpysäköinti järjestetään Hämeensaaressa ja pitkällä tähtäimellä pysäköintilaitoksissa.

Aukion suunnittelussa tulee huomioida linja-auto- ja taksiliikenteen sujuvuus, kävelyn ja pyöräilyn turvallisuus ja viihtyvyys sekä rahtiliikenne. Alue toteutetaan täysin esteettömästi jalankulun turvallisuutta korostaen. Aukion suunnittelussa tulee huomioida turvalliset ja sujuvat yhteydet keskustan pääpyöräreiteille ja järjestää vähintään 100 polkupyöräpaikkaa aukiolle tai muille julkisessa käytössä oleville alueille linja-autoaseman lähellä. Lisäksi on kiinnitettävä huomiota jalankulkureittien järjestämiseen keskeisten palvelujen, saattoliikenteen ja liityntäpysäköinnin suuntaan.

Auto- ja polkupyöräpaikoituksessa noudatetaan keskustan pysäköintiohjelman mukaisia normeja ja pysäköintiohjelmassa annettuja mahdollisia helpotuksia pysäköinnin järjestämisessä (esim. yhteiskäyttöautot, vapaaksiostomahdollisuus, vuorottaiskäytöstä saatava helpotus).

Pysäköintinormit:

- 1 autopaikka/120 k-m2 asumista
- 1 autopaikka/ 70 k-m2 liike-, toimisto- tai muuta näihin verrattavaa palvelutilaa
- 1 pyöräpaikka/40 k-m2 asumista
- 1 pyöräpaikka/ liike- ja toimistorakentamisen 100 k-m2 kohti

Uuden linja-autoaseman liikennejärjestelyt ja uudisrakentaminen toteutetaan erikseen hyväksyttävän liikenteenohjaus- ja rakennussuunnitelmien mukaisesti. Kaavaprosessin aikana aukion suunnittelusta kuitenkin tutkittiin useita vaihtoehtoja, joista toimivimmaksi liikennöitsijöiden näkökulmasta on arvioitu vaihtoehto 4B (laadittu ehdotusvaiheessa huhti-toukokuussa 2018, kuva edellisellä sivulla). Kaavatyön aikana laaditussa linja-autoaseman aukion liikennesuunnitelmassa (pvm 27.11.2017) on määritelty linja-autoaseman aukion suunnittelun esteettömyyden periaatteet.

#### ***Liikennesuunnitelma, vaihtoehto 4B (kuva edellisellä sivulla):***

- bussi- ja taksiliikenteen kiertosuunta aukiolla vastapäivään
- läpiajettavat tulolaiturit aukiolle saavuttaessa (rahdin ja matkustajien purku)
- läpiajettavat lähtölaiturit
- pääpyöräreitti Sibeliuksenkadun varressa
- saattoliikennepaikkoja Sibeliuksenkadun varressa ja muilla kadunvarsipysäköintipaikoilla
- turistibussien pysäköinti Wetterhoffinkadun varressa nykyisellä paikallaan
- bussien taukopysäköinti Hämeensaaressa
- pitkäaikainen liityntäpysäköinti Hämeensaaressa tai pitkällä tähtäimellä pysäköintilaitoksissa

## 5.2 Kadut

Paasikiventiestä on tavoitteena suunnitella kaupunkibulevardi. Myös Sibeliuksenkadun, Wetterhoffinkadun ja Palokunnankadun varteen voidaan istuttaa mahdollisuuksien mukaan puurivejä ja säilyttää olemassa olevia puurivejä. Katutilojen suunnitteluun vaikuttaa merkittävästi keskustan liikennejärjestelmäratkaisut kuten pääpyöräreittien sijoittuminen ja yksi-/kaksisuuntaisuus, keskitetty pysäköintiratkaisu ja siihen liittyvät ajoyhteydet sekä Paasikiventien linjauksen muuttaminen / säilyttäminen ennallaan ja siihen liittyvä alikulkuratkaisu.

Väliaikaisesti Paasikiventien laajaan katutilaan voidaan toteuttaa pysäköintialuetta, jos Paasikiventien siirtoa ei toteuteta lähivuosina ja jos alueelle saadaan kulku järjestettyä. Tätä pysäköintialuetta on jäsenneltävä ja se on rajattava asumisesta puurivein. Pysäköintipaikkojen on sijoitettava vähintään 8 metrin päästä asuinrakennusten seinästä.

## 5.3 Rantatori

Rantatorin ympäristö on rakennuskannaltaan ajallisesti kerroksellista, jota voidaan pitää Hämeenlinnan keskustalle tyypillisenä. Palokunnantalo v. 1893 edustaa keskustan historiallisen akselin julkista rakentamista. Torin itälaitaa hallitsevat Wetterhoffin kotiteollisuusopiston rakennukset (1930-lukua) ja 1990-luvun alun Wetteri (entinen koulurakennus). Aukion avoin luonne tulee säilyttää, joten aukiolle sijoitettavien rakennusten ja katosrakenteiden tulee olla selkeälinjaisia, ilmavia ja keveitä ja niiden tulee olla keskenään yhteneväistä muotokieltä. Katosten mittakaava on sovittava ympäristön mittakaavaan, jottei niistä tule aukiota hallitsevia elementtejä. Uusi linja-autoasemaviljonki suunnitellaan pääosin lasiseinäisenä moneen suuntaan avautuvana rakennuksena, jonka näkösuojaa vaativat tilat kuten sosiaalitilat, wc:t ja varastotilat, pyritään keskittämään yhteen kohtaan.

Jotta aukiosta muodostuisi näyttävä näitä eri aikoina rakennettuja rakennuksia yhdistävä kaupunkitila, tulee aukion pintamateriaalina käyttää jalankulkuympäristön osalta pääosin luonnonkiveä. Myös liikenneauleiden reunakivet ja aukiolle sijoittuvat suojatiet ovat luonnonkivistä. Pintamateriaalin valinnalla vaikutetaan siihen, tuleeko aukiosta luonteeltaan liikennealue vai toriaukio.



Kuva: Arkkitehtipalvelu Lahti, Tuomas Helin, 2019.

Kadun kalusteet ja varusteet tulee olla moderneja ja selkeälinjaisia. Rahtipiha on rajattava Palokunnankadun ja Wetterhoffinkadun suuntaan näkösuojaa luovilla seinillä (voi olla myös ritilää/rimoitusta). Seiniin voi liittyä myös viherrakenteita.

Aukion valaistukseen tulee kiinnittää erityistä huomiota. Valaistuksella on mahdollista nostaa esiin merkittäviä rakennuksia kuten Palokunnantaloa tai linja-autoasemaa. Aukion suunnittelu ja liikenteenohjaussuunnitelma tulee tehdä yhtäaikaaisesti siten, että liikennemerkkien ja muiden liikenteenohjauksen kannalta tärkeiden rakenteiden ja maalausten sijoittelu voidaan huomioida osana aukion muuta suunnittelua. Mahdollisuuksien mukaan liikennemerkkejä voidaan kiinnittää myös rakennuksiin, katoksiin tai valaisinpylväisiin.

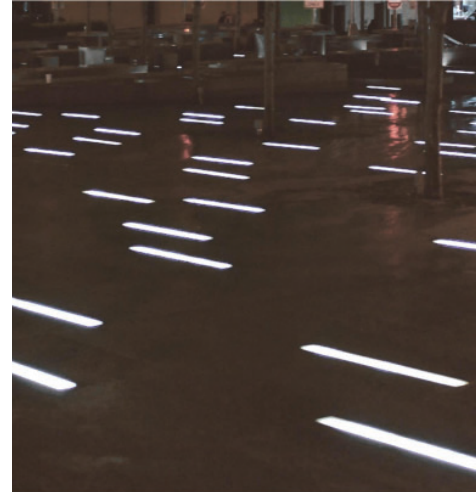


## 5.4 Ympäristötaide ja valaistus

Ympäristötaide on suunniteltava osana kokonaisuutta, yhtäaikaaisesti rakennussuunnitelmien kanssa, jotta **taide integroituu osaksi rakennusten arkkitehtonisia ja rakenteellisia aiheita**. Taiteen sijoittelussa huomioitava katselusuunnat julkisista ulkotiloista ja taiteen asema osana kaupunkikuvaa. Ympäristötaide yhdistää uusien rakennusten arkkitehtuurin ja julkisen tilan integroituen vahvasti rakennettuun ympäristöön ja kaupunkitilaan. Ympäristötaiteen elementeistä tulee muodostaa riittävän tiivis ja selkeästi hahmotettava kokonaisuus, ettei siitä muodostu erillisiä, hajanaisia elementtejä pitkin aukiota.

Aukion yhtenäisyyteen voidaan vaikuttaa valitsemalla kadun **kalusteet ja varusteet yhteneväisiksi** eri puolilla aukiota. Kilpailuehdotuksessa ”Lohkot” esitettiin aukiolle sijoitettavaksi perforoidusta metallilevystä valmistettuja penkkejä, jolloin rakennuksissa käytetty materiaali toistuisi aukiolla. Penkit toistaa lohkare-/kuutiomuodollaan ympäröivää arkkitehtuuria ja lohkareiden koko ja sijoituskulma vaihtelevat. Kalusteet palvelevat myös linja-automatkestajia. Penkkien sisäpuolelle sijoitetaan valaisin, joka luo kiinnostavan ja vaihtelevan valon ja varjon leikin katukiviin ja koko aukiolle. Kuution päällimmäinen sivu on umpinainen, jotta valo ohjautuu vain alas ja sivuille. Metallilevyn aukotus ja tiheys voi vaihdella penkkiryhmittäin luoden näin aukealle erilaisia tunnelmia.

**Valaistus** on suunniteltava harkiten korkeatasoisena kokonaisuutena huomioiden kulkuväylien valaistustarpeet, mahdolliset julkisten rakennusten erikoisvalaistukset ja uudisrakennusten julkisivuvalaistukset (mm. jalusta) sekä pääsisäänkäyntien korostamisen. Rakennusten valaistuksen suunnittelussa tulee huomioida rakennusten välinen hierarkia sekä yksityisten ja julkisten tilojen hierarkia. Kilpailuehdotuksessa esitettiin aukiolle myös katukivien lomaan maantasoon upotettavia valaisimia, jotka ohjaavat kulkua ja korostavat rakennusten pääsisäänkäyntejä valaisinten muodostamilla rykelmillä ns. valotihentymillä. Valoja sijoitetaan myös käytävään vanhan linja-autoaseman ja asuntojen sisäänkäyntien väliin samoin kuin aukiolle kulkureittien varsille.



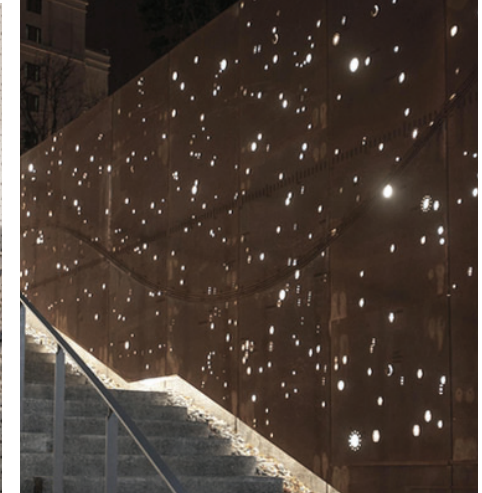
Valaistus katukiveykseen upotettuna



Linja-autoaseman aukeaa rajaavat kuution muotoiset perforoidusta metallilevystä valmistetut penkit



Graafinen betoni mahdollistaa kuva-aiheita esim. muureihin tai ulkoseiniin. Graafista betonia ei tule käyttää koko julkisivun mitalla. Parhaiten se soveltuu esim. sisäänkäyntisyvennyksiin.



Autohallin julkisivuun tontiluovutuskilpailussa esitetty perforoitu metallilevy ja valaistus.

Kuvat kilpailuehdotuksesta ”Lohkot”, Arkkitehtipalvelu Lahti, Pasi Widgren ja Tuomas Helin, 2017. Tontinluovutuskilpailun voittaneessa ehdotuksessa tietyt elementit aukiolla kuuluvat korttelin rakennuttajan toteutettaviksi. Nämä elementit on suunniteltava yhteistyössä kaupungin kanssa Rantatorin aukion suunnittelun yhteydessä.

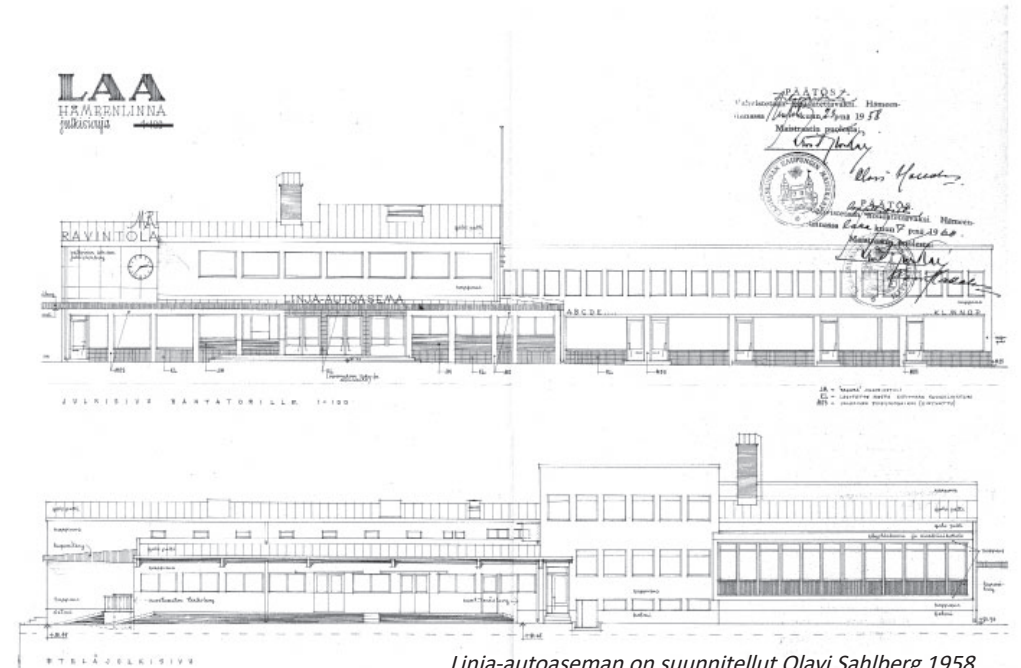
## 6 Linja-autoaseman suojelunäkökulman toteutuminen

Hämeenlinnan linja-autoasema on jälleenrakennuskauden hyvin säilynyt liikennetalo. Rakennuksen ulkoarkkitehtuuri ja keskeiset sisätilat ovat materiaaleiltaan alkuperäiset. Erityisesti keskushalli vaihtelevine pintamateriaaleineen edustaa 50-luvun julkista rakentamista parhaimmillaan.

Vanha linja-autoasema suojellaan ja säilytetään kokonaisuudessaan. Rakennuksen muutoksista on neuvoteltava museoviranomaisen kanssa. Linja-autoaseman korjaaminen tehdään hienovaraisesti ja maltillisesti, koska rakennus on säilyttänyt suhteellisen hyvin rakentamisaikaisen ilmeensä. Tärkeää on, että tiloille löydetään sellaiset käyttötarkoitukset, ettei ajauduta rakennuksen ylikorjaamiseen. Täydennysrakentaminen lisää myös nykyisen linja-autoaseman liiketilojen kysyntää. Osa rakennuksesta voidaan hyödyntää asuinrakennusten yhteistiloiksi. Yhteistilat sijoittuvat rakennuksen taustapuolelle ja ylempiin kerroksiin.

Tärkeää on, että 1950-luvun lopun rakennukselle tyypilliset materiaalivalinnat ja detaljit säilytetään ja tarvittaessa korvataan vastaavilla. Mikäli ulkokatoksia joudutaan uusimaan, ne on toteutettava ulokkeina alkuperäisten katosten tapaan.

Uudet rakennusmassat ovat irrallaan vanhasta rakennuksesta, jolloin rakenteiden osalta suojelulle ei tule ongelmia. Uudet massat tulevat vanhan rakennuksen ympärille siten, että vanhan rakennuksen identiteetti säilyy ja vahvistuu. Aukion ympäristörakentamisella on myös suuri vaikutus linja-autoaseman asemaan/näkyvyyteen kaupunkikuvassa. Uudisrakentamisella ja aukion rakentamisella se nostetaan esille kaupunkikuvassa.



Linja-autoaseman on suunnitellut Olavi Sahlberg 1958.



Kuva kilpailuehdotuksesta "Lohkot", Arkkitehtipalvelu Lahti, Pasi Widgren ja Tuomas Helin, 2017.