

Asemanrannan asemakaava

Työ-nro 2515

Kulttuuriympäristöanalyysi ja asemakaavan maisema- ja kulttuuriympäristövaikutusten arviointi

13.4.2016

7.9.2016



Sisällys

1.	Johdanto.....	3
2.	Kuvaus	4
2.1	Alueen historiallinen kehitys.....	4
2.2	Alueen luonne sekä maisemalliset ja kulttuurihistorialliset ominaispiirteet.....	6
2.2.1	Valtakunnallisesti arvokas maisema-alue ja selvitysalueen sijainti maisemarakenteessa...	7
2.2.2	Muinaisjäännökset, Varikonniemi ja Varikonniemensuo	9
2.2.3	Rautatieympäristö, valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö.....	11
2.2.4	Teollisuusperinne ja puolustusvoimien varikko	15
2.2.5	Kaupungistuminen	19
2.2.6	Kansallinen kaupunkipuisto	20
2.2.7	Yhteenvedo alueen historiallisesta kehityksestä, luonteesta ja ominaispiirteistä	23
3.	Tulkinta	24
3.1	Varikonniemen ja Varikonniemensuon muinaismuistoalueet	24
3.2	Rautatieympäristö	25
3.3	Teollisuusperintö	25
4.	Arvottaminen ja toteutus.....	27
4.1	Linnan maisema ja Varikonniemi.....	27
4.2	Rakennettu kulttuuriympäristö	28
4.3	Kansallinen kaupunkipuisto	31
5.	Maisemallisten ja kulttuuriperintöön kohdistuvien vaikutusten arviointi	35
5.1	Maisemalliset vaikutukset	35
5.2	Vaikutukset muinaisjäännöksiin.....	39
5.3	Vaikutukset kulttuuriperintöön ja rakennettuun kulttuuriympäristöön	39
5.4	Vaikutukset kansalliseen kaupunkipuistoon.....	42
6.	Yhteenvedo	44

1. Johdanto

Asemanrannan kaava-alueella sijaitsee rautatieaseman valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö ja Varikonniemen muinaismuistoalue, osa kaava-alueesta kuuluu kansalliseen kaupunkipuistoon sekä Vanajaveden ja Aulangon valtakunnallisesti arvokkaaseen maisema-alueeseen. Näiden maisemallisten ja kulttuurihistoriallisten erityisten arvojen vuoksi asemakaavan yhteydessä on laadittu erillinen kulttuuriympäristöanalyysi ja kaavan maisema- ja kulttuuriympäristövaikutusten arviointi. On kuitenkin huomattava, että vaikutukset kulttuuriperintöön ja maisemaan on vain yksi osa maankäyttö- ja rakennuslain mukaista kaavan vaikutusten arviointia, joka esitetään kokonaisuudessaan Asemanrannan asemakaavan kaavaselostuksessa. Raportin lähtökohtana on aiemmin laadituissa inventoinneissa tunnistetut ja merkittäviksi määritetyt kulttuuriperintökohteet ja maisema-alueet. Lisäksi raportin laadintaan on vaikuttanut viranomaisyhteistyössä esille nostetut asiat. Osallispalautetta kaavatyön aikana on saatu vain niukasti.

Tämän raportin laadinnassa on sovellettu pohjoismaisten kulttuuriympäristön asiantuntijaviranomaisten ja muutamien kuntien yhteishankkeen tuloksena syntynyttä ns. DIVE-menetelmää (Museoviraston opas, 2013). DIVE-menetelmä opastaa inventoimaan kulttuuriympäristöä, ymmärtämään sen merkitystä ja suunnittelemaan sen tulevaisuutta. DIVE on lyhenne englanninkielien sanoista Describe (kuvata), Interpret (tulkita), Value (arvottaa) ja Enable (toteuttaa). Analyysin tavoitteena on tehdä näkyväksi alueella olevat historialliset arvot ja ominaispiirteet. Merkitykselliset arvot ja ominaispiirteet huomioidaan alueen suunnittelussa. Lisäksi arvioidaan alueen ominaispiirteiden historiallista luettavuutta ja muutoksensietokykyä.

DIVE-oppaan mukaisesti kohteessa vaikuttavien muutosvoimien ja jatkuvuuden välistä dynamiikkaa tarkastellaan neljän kysymyksen kautta:

- *Mitä ympäristön nykytila kertoo historiallisesta kehityksestä ja sen luonteesta?*
- *Miksi tietyillä elementeillä ja ominaispiirteillä on erityistä yhteiskunnallista merkitystä?*
- *Mitkä alueelliset ominaispiirteet ovat erityisen merkityksellisiä, voiko niitä kehittää ja kuinka paljon niitä voi muuttaa?*
- *Miten kulttuuriympäristön keskeisiä ominaispiirteitä ja resursseja voi vaalia ja kehittää?*

Kulttuuriympäristöön syntyy jatkuvasti uusia kerroksia. Uusien kerrostumien soveltuminen osaksi olemassa olevaa kulttuuriympäristöä arvioidaan kaavoituksen yhteydessä ja uusi rakentaminen sopeutetaan ympäristöönsä suunnittelun keinoin (kaavamääräyksiin ja erillisin rakentamistapaohjein). Osa rakennetun kulttuuriympäristön elementeistä ovat säilyttämisen arvoisia ja ne huomioidaan kaavoituksessa suojeltavina rakennuksina ja säilytettävänä rakenteina tai alueina. Alueen kaavoittamisella mahdollistetaan yhdyskuntarakenteen laajentaminen laajan työmarkkina-alueen keskiössä, keskustan palveluiden ja joukkoliikenneyhteyksien äärellä. Suojeluarvojen lisäksi alueella on kehittämispotentiaalia ja mahdollisuuksia nykyistä tehokkaampaan käyttöön. Alueen kulttuuriperintö ja maisemallinen sijainti ymmärretään alueen vahvuudeksi, jota tulee vaalia. Historian tuntemuksen tulee olla lähtökohtana aluetta kehitettäessä, jotta rautatieympäristön perinteistä ilmettä ja siihen liittyvää puistokulttuuria voidaan vaalia. Kaavassa edellytetään puistoinventoinnin ja rautatieympäristön alueen historiallisen kehityksen selvityksen laatimista alueen toteutussuunnittelun pohjaksi.

2. Kuvaus

Mitä ympäristön nykytila kertoo historiallisesta kehityksestä ja sen luonteesta?

Tässä luvussa kuvataan alueen historiallisen kehityksen päävaiheet, alueen historiallinen luonne ja ominaispiirteet.

Asemanrannan asemakaavoitettava alue kuuluu osin valtakunnallisesti arvokkaaseen Vanajaveden laakson ja Aulangon maisemaan. Valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet ovat todistusaineisto kulttuurimme kehityksestä, maamme asuttamisesta sekä ihmisen ja luonnon välisestä suhteesta. Varikonniemen muinaismuistoalue, rautakautinen asuinpaikka, kuuluu osaksi Hämeen linnan maisemaa ja se on suojeltu muinaismuistolailalla (295/1963). Selvitysalueella on nähtävissä alueen pitkstä historiasta ja maankäytön kehityksestä kertovia elementtejä ja rakennuskantaa: muinaisjäännösalue, rautatieympäristö, sahan ympäristö, puolustusvoimien varikon raunioita ja Mensan teollisuusympäristö. 1800-luvun lopulta alkaen maankäytön kehitys on perustunut rautatieyhteyteen. Kansallinen kaupunkipuisto yhdistää nämä elementit elämykselliseksi ja virkistykseksi kaupunkitilaksi, jolla on myös vahvaa matkailullista merkitystä.

2.1 Alueen historiallinen kehitys

Alueen historiallisen kehityksen perustietojen avulla ymmärretään, miten luonnon ja ihmisen vuorovaikutus on muokannut ympäristöä, maisemaa ja yhteisöä.

Taulukko 1 Yhteenveto alueen kehityshistoriasta ja vaiheista nuorimmasta vanhimpaan eri mittakaavatasoilla.

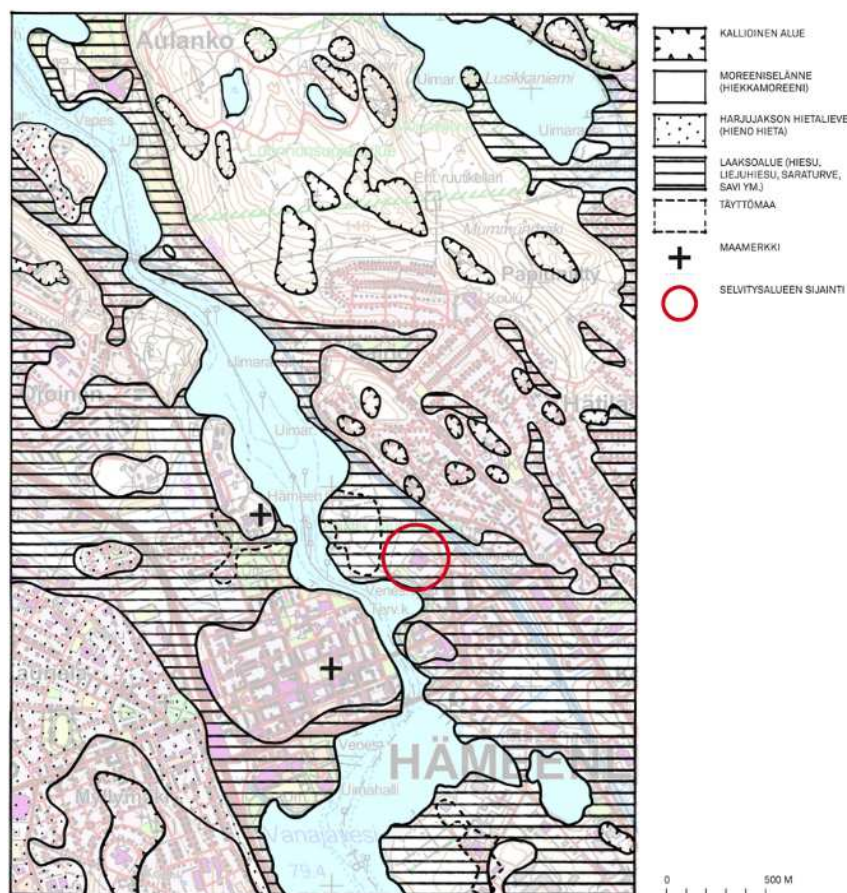
Ajallinen ulottuvuus – TULEVAISUUS			
Tavoitteena keskustaminen palveluiden ja asumisen alue Suomen kasvukäytävällä			
Alueellinen ulottuvuus - Yhteiskunta, maisema, rakennettu ympäristö			
Laajempi asiayhteys	Aluetaso	Paikallinen taso	Asemakaavataso
Asumisen mahdollistaminen Suomen kasvukäytävän keskiössä, laajat työmarkkinat saavutettavissa junalla	Asemanranta palvelee myös muulta tulevia, palveluiden lisääminen tavoitteena paitsi asukkaille myös junalla matkustaville	Potentiaalihin hyödyntäminen junayhteyksien äärellä Keskustan laajentaminen asemanrantaan, asumismahdollisuuksien tarjoaminen lähellä keskustan monipuolisia palveluita Asemanrannan yhdistäminen muihin merkittäviin alueisiin ja kohteisiin kuten Aulangolle, Verkatehtaalalle, Visamäkeen, Hämeen linnalle, julkisen liikenteen yhteyksien optimointi	Merkittävien olemassa olevien rakennusten käyttömahdollisuuksien parantaminen säilymisen varmistamiseksi Tiivistä kaupunkia, uudisrakentaminen ulkoasultaan alueen rakennusperinteeseen soveltuvaa Puistojen ja virkistysmahdollisuuksien kehittäminen Uudisrakentamisen ketjutalot ja aukiolle sijoittuva maamerkki jatkavat Kiistan alueen rakennusten muodostamaa muurimaista rakennetta, jonka päätteissä on korkeammat rakennukset maamerkkeinä
Ajallinen ulottuvuus – NYKYISYYS			
"Uinuva alue"			
Mensalla lähinnä pienyritystoimintaa, harrastustiloja ja kirpputori, sahan rakennukset varastoina, rautatieympäristössä käyttämättömiä rakennuksia, ympärillä virkistysaluetta, suosittu rantareitti			
Alueellinen ulottuvuus - Yhteiskunta, maisema, rakennettu ympäristö			
Laajempi asiayhteys	Aluetaso	Paikallinen taso	Asemakaavataso
Työmatkapendelöinti näkyvä osa asemaseudun elämää, paikan valtakunnallinen merkittävyys vähentynyt	Asema palvelee seudullista joukkoliikennettä	Uusimpia elementtejä ympäristössä muuttamat asuintalot 1970-1990 ja Hotelli Vaakuna toteuttaminen Kansallinen kaupunkipuisto perustettu 2001 (ensimmäinen Suomessa)	Rakennukset vajaakäytöllä ja osin tyhjiillään, Mensan tehtaalla monimuotoisia toimintoja yrityksiä ja harrastustiloja, teollisuushistoria vielä näkyvissä Rautatieaseman ympäristö ja Varikonniemi sekä ranta-alueet osaksi kansallista kaupunkipuistoa

Ajallinen ulottuvuus - JÄLLEENRAKENNUSKAUSI, AUTOISTUMINEN JA TEOLLISUUS <i>Elintarviketeollisuus, Kiistan alueen rakentuminen</i>			
Alueellinen ulottuvuus - Yhteiskunta, maisema, rakennettu ympäristö			
Laajempi asiayhteys	Aluetaso	Paikallinen taso	Asemakaavataso
Elintarviketeollisuuden tuotteita kotikäyttöön, naiset yhä enemmän työelämään	Sotien jälkeen Varikon merkitys väheni	Kiistan alueen rakentuminen asumiseen kertoo kaupungin kasvusta heti sotien jälkeen, ns. umpikorttelit, suurtorttelit, jotka kuvaavat 1910-luvulle tyypillistä kaupunkirakennetta (asemakaava v. 1917), kivijalassa liiketiloja, Viipurintien kulmassa 8-kerroksinen pistetalo maamerkinä	Mensan tehtaaseen useita eri aikoina toteutettuja laajennuksia Rautatieaseman aukion jäsentely autoliikenteelle
Ajallinen ulottuvuus - TEOLLISTUMINEN, SOTA-AIKA <i>Saha 1873-1950, elintarviketehdas 1926, Puolustusvoimien varikko 1939 (1942-44) - 1982</i>			
Alueellinen ulottuvuus - Yhteiskunta, maisema, rakennettu ympäristö			
Laajempi asiayhteys,	Aluetaso	Paikallinen taso	Asemakaavataso
Ratayhteys mahdollisti sisävesikuljetusten yhdistämisen radan välityksellä Helsinkiin Hämeenlinna merkittävä kasarmi- ja hallintokaupunki	Ratayhteys mahdollisti sahateollisuuden kuljetukset	Varikon sijainti perustui rataan, säilytetehdas tuotti puolustusvoimille ruokaa, ainoa lähialueella säilyneistä teollisuusrakennuksista	Sahan rakennukset Varikonniemelle, puiden varastointialueita Varikon rakennukset (11 kpl) uusien pistoraiteiden varten, sahan toimintamahdollisuuksien heikkeneminen
Ajallinen ulottuvuus - RAUTATIEN RAKENTAMINEN <i>Helsingistä Hämeenlinna (liikenne 1862), Rata Tampereelle 1876</i>			
Alueellinen ulottuvuus - Yhteiskunta, maisema, rakennettu ympäristö			
Laajempi asiayhteys	Aluetaso	Paikallinen taso	Asemakaavataso
Ratayhteys mahdollisti sisävesikuljetusten yhdistämisen radan välityksellä Helsinkiin		1858 Albert Edelfeltin kaupunkisuunnitelma Vanajan itärannalle	Vielä 1868 alue oli lähinnä peltoa ja niittyä, muutamia latoja Rautatieaseman ja radan varren muiden rautatieympäristön rakennusten ja puistojen rakentuminen, pienimittakaavaista ympäristöä, rakennukset hajallaan
Ajallinen ulottuvuus - TALONPOIKAISUUS, HÄTILÄN SOTILASVIRKATALO 1600-LUVUN JÄLKIPUOLISKOLLA <i>(Hätilästä vuokratila 1830-luvun lopulla)</i>			
Alueellinen ulottuvuus - Yhteiskunta, maisema, rakennettu ympäristö			
Laajempi asiayhteys	Aluetaso	Paikallinen taso	Asemakaavataso
Päätie Hämeen linnalta sillalla yli Hätilänniemeen	Osa Hämeen talonpoikaishistoriaa, Hätilästä tuli Mustialan aputila.	Kaupungin siirto 1700-luvun lopulla linnan pohjoispuolelta Niementaustanmäelle vaikutti siihen, että Viipurintie siirtyi nykyiselle paikalleen eikä kulje Varikonniemen kautta	Asemakaavan uudisrakentamiseen tavoiteltu alue rakentamatonta niittyä
HÄTILÄN LATOKARTANO <i>Kruunun mallitila 1500-luvun jälkipuoliskolla</i>			
Alueellinen ulottuvuus - Yhteiskunta, maisema, rakennettu ympäristö			
Laajempi asiayhteys	Aluetaso	Paikallinen taso	Asemakaavataso
		Muita Hämeen linnan taloutta varten perustettuja mallitiloja olivat Ojoisten ja Saaristen latokartanot	Alueella niittyä
RAUTAKAUSI <i>500 eaa. – 1300 jaa., löydöt noin 700 jaa.</i>			
Alueellinen ulottuvuus - Yhteiskunta, maisema, rakennettu ympäristö			
Laajempi asiayhteys	Aluetaso	Paikallinen taso	Asemakaavataso
Rautakautinen asuinpaikka, kauppapaikka, merkitystä Suomen asutushistorian kannalta	Hämeessä rikas historia, Hämeenlinna Suomen ensimmäinen sisämaakaupunki	Hämeen linna Vanajan vastarannalla 1200-luvulta	Varikonniemen muinaisjäännösalue osana kansallista kaupunkipuistoa
PRONSSIKAUSI <i>Tehty kalastuslaitteeseen liittyviä löytöjä ajalta 900 eaa.(koekaivaukset v. 2015)</i>			
Alueellinen ulottuvuus - Yhteiskunta, maisema, rakennettu ympäristö			
Laajempi asiayhteys	Aluetaso	Paikallinen taso	Asemakaavataso
Tulkinta kesken			Kaavaan määräys, jolla varmistetaan muinaisjäännösselvitykset ennen kaavan toteuttamista

2.2 Alueen luonne sekä maisemalliset ja kulttuurihistorialliset ominaispiirteet

Vanajaveden laakso on asutukseltaan vanhimpia ja kulttuurillisesti arvokkaimpia Keski-Hämeen viljely- ja järvimaisemia, jolle komeat harjuselänteet ja vesistöt luovat jylhät puitteet. Huomattava osa Suomen rautakautisesta asutuksesta on sijainnut Vanajaveden laaksossa, jossa ovat yhdistyneet edulliset ilmasto-olot, viljava maaperä sekä vesireittien tarjoamat hyvät kulkuyhteydet (*Valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet, Kanta-Hämeen päivitetty inventointi, 2011*). Alueen arvo perustuu kauniin maiseman lisäksi ainutlaatuisiin kulttuurihistoriallisiin kohteisiin, joita ovat mm. vanhat linnat ja linnoitukset. Hämeen linnan maisemaan liittyvät Aulangon rantanäkymät puistoineen, puukujineen sekä linnavuori näkötorneineen. Uudisrakentamiseen tavoiteltu alue on ollut alavaa ja tulvaherkkää, joten se on aikanaan jäänyt maankäytön ulkopuolelle ja ollut pitkään avointa niittyä.

Asemanrannan asemakaava-alue vaikutusalueineen on historiallisesti hyvin monikerroksista käsittäen Varikonniemen myöhäiselle rautakaudelle ja varhaiskeskiajalle ajoittuvan asuinpaikan, keskiaikaisen linnanmiljöön, rautatieaseman valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön (valtakunnan ensimmäinen radan pääteasema puistoineen), sahan ja Mensan teollisuusrakentamisen, matkustajakoti Vanajan sekä Kiistalan alueen jälleenrakennuskauden asuinrakentamisen. Lisäksi Varikonniemessä on jäljellä entisen puolustusvoimien varikon perustuksia. Lähialueella on Hämeenlinnan lääninsairaalan, kruununmakasiinien ja Verkatehtaan valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö (Museovirasto, RKY-inventointi 2009). Kansallinen kaupunkipuisto nivoo yhteen Vanajan itärannalla merkittäviä rakennettuja kulttuuriympäristöjä Aulangolta Verkatehtaalalle asti.

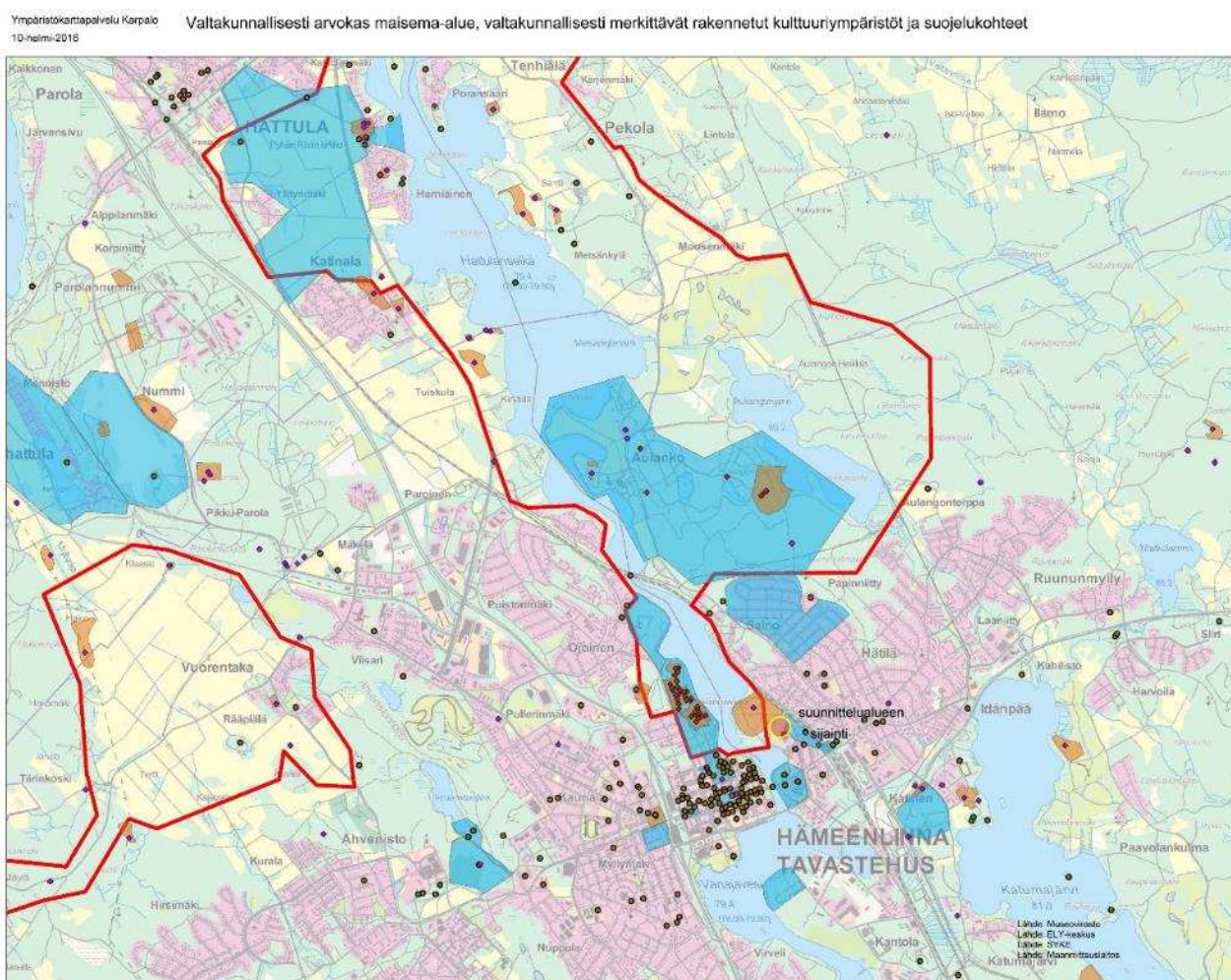


Kuva 1. Alueen sijainti maisemarakenteessa (Kuva: Serum Arkkitehdit Oy, 2015).

2.2.1 Valtakunnallisesti arvokas maisema-alue ja selvitysalueen sijainti maisemarakenteessa

Suunnittelualue kuuluu osittain Vanajavedenlaakson ja Aulangon valtakunnallisesti arvokkaaseen maisema-alueeseen (laajuus yhteensä 7100 ha) ja Vanajaveden laakson kansallismaisemaan. Nykyiset arvokkaat maisema-alueet on valittu valtioneuvoston periaatepäätöksellä 1995. Valtakunnallisesti arvokkaissa maisema-alueissa ja sitä koskevassa periaatepäätöksessä painotetaan maaseutumaiseman hoitoa. Inventointi on Kanta-Hämeen osalta päivitetty 2011, mutta varsinainen periaatepäätös on tarkoitus uusida vuoden 2016 aikana. Maankäyttö- ja rakennuslaissa olevat valtakunnalliset alueiden-käyttötavoitteet edellyttävät, että arvokkaat maisema-alueet otetaan huomioon alueiden käytössä. Suunnittelussa kiinnitetään huomiota maiseman ominaispiirteisiin, kokonaiskuvaan ja identiteettiin. Täydennysrakentaminen sopeutetaan sijainniltaan, mittakaavaltaan ja rakennustavaltaan maisemaan kestävästi.

Vanajaveden laakson maisema-alue sijaitsee Riihimäen seudulta Janakkalan, Hämeenlinnan ja Hattulan kautta Valkeakoskelle ulottuvan Vanajaveden reitin ympärillä. Vanajaveden laakso on yksi maamme 27 kansallismaisemasta. Kansallismaisemille ei ole määritelty tarkkoja rajoja, eikä niillä siten ole esimerkiksi lailla määriteltyä roolia kaavoituksessa.



Kuva 2. Vanajaveden laakson ja Aulangon valtakunnallisesti arvokas maisema-alueen rajausta punaisella viivalla, muinaismuistoalueet ruskeina alueina ja valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt sinisinä alueina sekä rakennuskannan inventoidut kohteet ruskeilla pisteillä. (Kartta myös liitteenä A3-koossa. Lähde: Ympäristökarttapalvelu Karpalo, 10.2.2016.)

Suunnittelualue sijaitsee maisemallisesti matalalla maastokohdalla Hätilän ja Aulangon harjun muodostaman selänteen ja Vanajaveden välissä (kuva edellisellä sivulla). Alue on ollut alavaa ja tulvaherkkää, joten se on aikanaan jäänyt maankäytön ulkopuolelle ja ollut pitkään avointa niittyä. Vanajaveden laakson ja Aulangon maisema-alueella yhtyvät monipuolisesti kulttuuriin, vesistöihin ja geologisiin erityispiirteisiin liittyvät maisemaelementit. Maisemakokonaisuuden eteläosan maisemakuva on historiallisesti hyvin monikerroksista, näin on myös nyt asemakaavoitettavalla Asemanrannan alueella.

Maakunnallisessa selvityksessä suunnittelualue kuuluu osittain Vanajaveden laakson esihistoriallisesti merkittävään kulttuuriympäristöön Linnan maisemaan. Linnan maisemakokonaisuuteen suunnittelualueelta kuuluvat Varikonniemen muinaismuistoalue ja sahan ympäristö, rautatieympäristön rakennuskanta rataa asti, Saarioisten (Mensan) tehdasalue, Kiistalan alue Viipurintiehen asti sekä läänin sairaalan, kruununmakasiinien ja Verkatehtaan alueet.

Maiseman luonne ja tärkeimmät maisemalliset piirteet:

- Hämeen linnan maisemalla symboliarvoa ainutlaatuisena ja harvinaisena keskiaikaisen linnan maisemana
- maisemarakenteessa kapea vesistö, jota harjuselänteet reunustavat
- kulttuuriympäristön kerroksellisuus rautakaudesta (uusimman tiedon mukaan pronssikaudesta) nykypäivään



Kuva 3. Ote Vanajaveden laakson perusselvitysten kartasta, Linnan maisema (rajaus punaisella). Arvokas rakennettu kulttuuriympäristö on osoitettu punaisella viivoituksella, esihistoriallinen muinaisjäännös kohde nro 23 ja arvokkaat luontokohteet vihreällä umpiympyrällä. (Vanajaveden laakson maisema, esihistoria, rakennettu kulttuuriympäristö ja luonto. Alueelliset ympäristöjulkaisut nro 245. Hämeen ympäristökeskus, 2001. Marja Mikkola, Heli Jutila, Lauri Putkonen ja Sirkka-Liisa Seppälä.)

2.2.2 Muinaisjäännökset, Varikonniemi ja Varikonniemensuo

Varikonniemen muinaisjäännösalue on merkittävä muinaisjäännösalue Vanajan rantojen lukuisten rautakautisten kalmistojen ja linnavuorten ketjussa.

Varikonniemi on myöhäiselle rautakaudelle ja varhaiskeskiajalle ajoittuva asuinpaikka (muinaisjäännösrekisterinnumero 109010023, pinta-ala noin 5 ha). Alueen moderni maankäyttö on ollut kohtuullisen voimakasta alkaen 1800-luvun lopulta, jolloin alueelle perustettiin Hämeenlinnan höyrysaha. – Alueen lähistöltä on myös löydetty muutamia esihistoriallisia irtolöytöjä. (*Kulttuuriympäristöpalvelut Heiskanen & Luoto Oy, Kalle Luoto. Hämeenlinna, Asemanseutu, arkkitehtikutsukilpailun alueen arkeologinen esiselvitys, 27.2.2015.*)

Ensimmäinen muinaislöytö Varikonniemeltä on saharakennuksen viereisen piha-alueen eteläosasta löytynyt ja vuonna 1895 Kansallismuseoon tullut ns. Linnaniemen hopea-äärre (KM 3090: 1 – 7), jota on pidetty kätkölöytönä. Muinaistieteellisen toimikunnan edustaja A.O. Heikel teki paikalle tarkastuskäynnin, jolloin hänelle luovutettiin hopea-äärteen lisäksi jo aiemmin, noin vuonna 1890 löytyneet hopeakoristeinen rautakirves (KM 3090: 8) ja keihäänkärki (KM 3090: 9). (*Kulttuuriympäristöpalvelut Heiskanen & Luoto Oy, Kalle Luoto. Hämeenlinna, Asemanseutu, arkkitehtikutsukilpailun alueen arkeologinen esiselvitys, 27.2.2015.*)

Muita alueelta tehtyjä löytöjä ovat ihmisluut, ruumisarkkia muistuttavat jäännökset, lasihelmi, sulanutta lasia, ihmisen hampaita, luita ja palanutta savea, miekankatkelma, pyöreä kupurasolki.

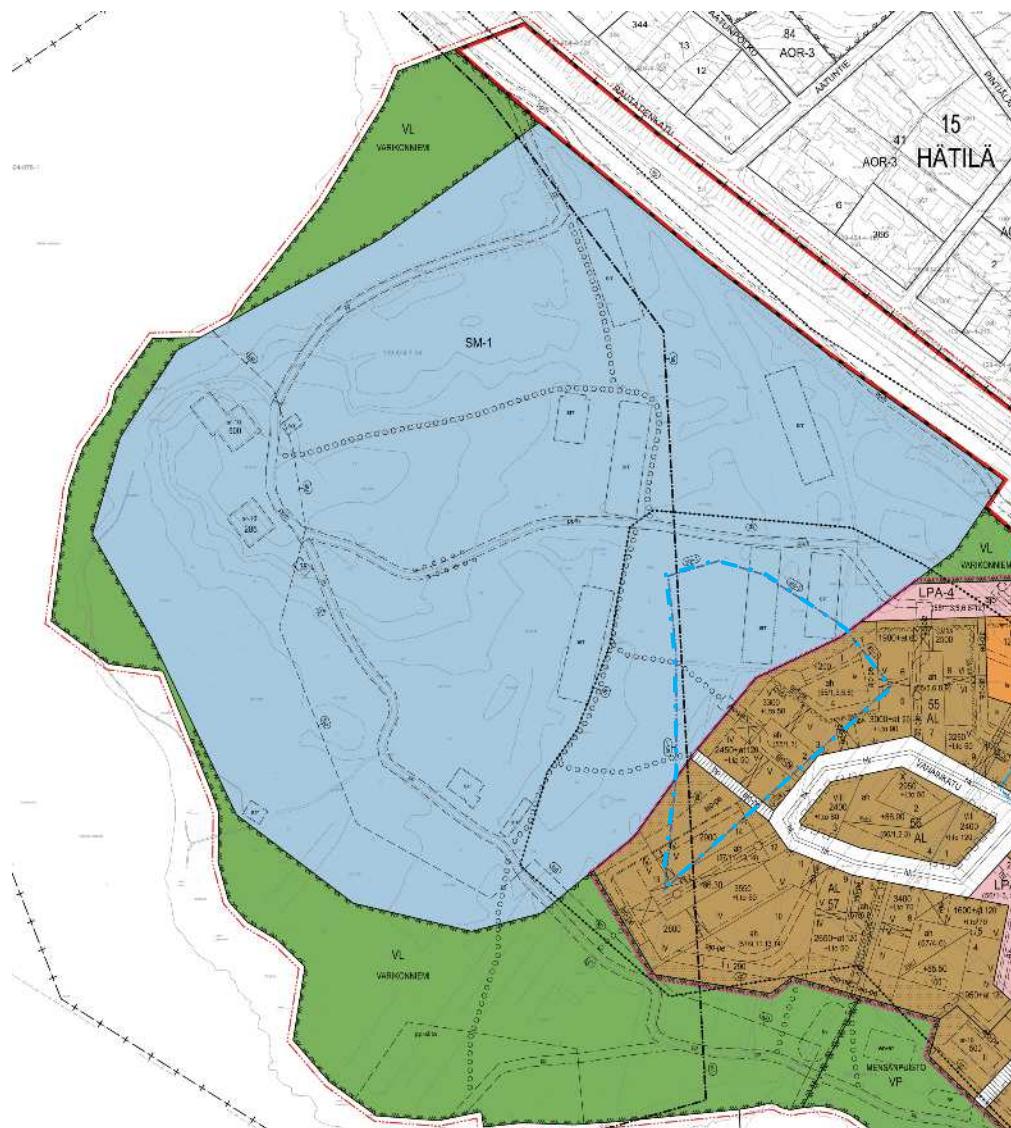
Alueeseen kohdistuneiden maankäyttöpaineiden ja sieltä tehtyjen löytöjen vuoksi alueella tehtiin 1986 koekaivaus (Schulz & Schulz 1986), jonka aikana niemen länsi- ja keskiosaan avattiin viisi koeojaa, tehtiin fosfaattikartoitus ja kaivettiin koekuoppia. Tehtyjen rautakautiseen ja varhaiskeskiaikaiseen asutukseen liittyvien löytöjen vuoksi alueen tutkimuksia jatkettiin tulevina vuosina (1987–1990, 1992–1993). – Vuosina 1986–1990 ja 1992–1993 suoritettujen tutkimusten mukaan Varikonniemellä sijaitsee laaja myöhäisrautakautinen ja varhaiskeskiaikainen asuinpaikka, josta vain pieni osa on tutkittu tasokaivauksin. Kaivauksissa saatu esineistö on varsin monipuolinen ja runsas. Korujen lisäksi paikalta on löydetty myös aseita, kuten 1800-luvun lopulla löytyneet hopeakoristeinen tappara ja keihäänkärki. Kaivauksissa löydettiin myös käsitöihin (tekstiilityöt, metallinvalu ja -työstö) liittyvää aineistoa. Keskusalueelta on löydetty poikkeuksellisen runsaasti kiinteitä rakenteita (mm. 40 paalunjälkeä, 18 tulisijaa, 7 kiiveystä), ja ainakin yhden 1100-luvulle ajoittuvan paalurakenteisen rakennuksen ja 1300-luvun alkupuolelle ajoittuvan lamasalvosrakenteisen asuinrakennuksen jäännökset.

Asuinpaikan sijainti linnaa vastapäätä ja aivan rannassa (muinaisjäännösrekisterin mukaan 80 – 85 m mpy), on poikkeuksellinen. Kulttuurikerroksen ja kohonneiden fosforiarvojen raja, joka samalla on koko muinaisjäännöksen raja, kulkee 81 ja 82 metrin korkeuskäyrän tuntumassa. Pääosin asutus näyttää kuitenkin sijaitsevan 82 metrin korkeuskäyrän yläpuolisella alueella. Lähistön muut rautakautiset asuinpaikat sijaitsevat korkeammalla, turvallisesti Vanajaveden muinaisen tulvarajan yläpuolella. Asuinpaikkaan kuuluu lisäksi sen pohjoisreunalla sijaitseva ja satama-altaaksi tulkittu alue. (Schulz Eeva-Liisa 1992; muinaisjäännösrekisteri). 1980- ja 90-lukujen kaivaustutkimusten jälkeen Varikonniemellä on tehty kaksi arkeologista toimenpidettä, molemmat maakaapelikaivantojen valvontoja. (*Kulttuuriympäristöpalvelut Heiskanen & Luoto Oy, Kalle Luoto. Hämeenlinna, Asemanseutu, arkkitehtikutsukilpailun alueen arkeologinen esiselvitys, 27.2.2015.*)

Uudisrakentamiseen tavoiteltu alue sijoittuu Varikonniemen muinaisjäännösalueen välittömään läheisyyteen. Muinaisjäännösrekisterin mukaisessa muinaisjäännösalueen rajauksessa (1997) on muinaisjäännöksen 1980-90 -luvulla tehtyjen kaivauksissa löydetyn ydinalueen lisäksi noin 100 m leveä vyöhyke muinaisjäännösaluetta.

Vahvistetussa yleiskaavassa vuodelta 1992 muinaisjäännösalueeksi on osoitettu vain ydinalue ja yleiskaavaa voidaan tältä osin pitää vanhentuneena.

Asemakaavassa osoitetaan muinaisjäännösrekisterin mukainen muinaismuisto aluevarausmerkinnällä muinaismuistoalueeksi (SM-1). Lisäksi asemakaavaehdotukseen on osoitettu osa-alue sm-1 sekä Museoviraston muinaisjäännöslain 13 §:n mukaisessa neuvottelussa edellyttämä kaavamääräys vuoden 2015 koekaivauksissa tehdyn puupaalulöydön (arviolta 900 eaa.) johdosta. Mm. ikäeron vuoksi kyseessä on Varikonniemensuoksi nimetty aivan eri muinaisjäännös, kuin mitä Varikonniemen alueelta on aikaisemmin löydetty. On todennäköistä, että tähän löytöön kuuluvat rakenteet sijainnevat parinkymmenen metrin etäisyydellä nyt löydetystä puupaaluista. Löytöjen maanpinnan korkeustaso on noin 81 m mpy, mikä voisi olla oleellisin löytökorkeus, jossa rakenteita voitaisiin havaita. (*Kulttuuriympäristöpalvelut Heiskanen & Luoto, arkeologi Kalle Luoto. Lisäselvitys arkeologisessa koetutkimuksessa löydetystä puupaaluista, 2016.*) Osa-alueella sm-1 edellytetään tehtäväksi arkeologisia kaivaustutkimuksia, ennen kuin asemakaavaa voidaan siltä osin toteuttaa (kaavaselostuksen liitteenä on muistio muinaismuistolain 13 §:n mukaisesta viranomaisneuvottelusta).



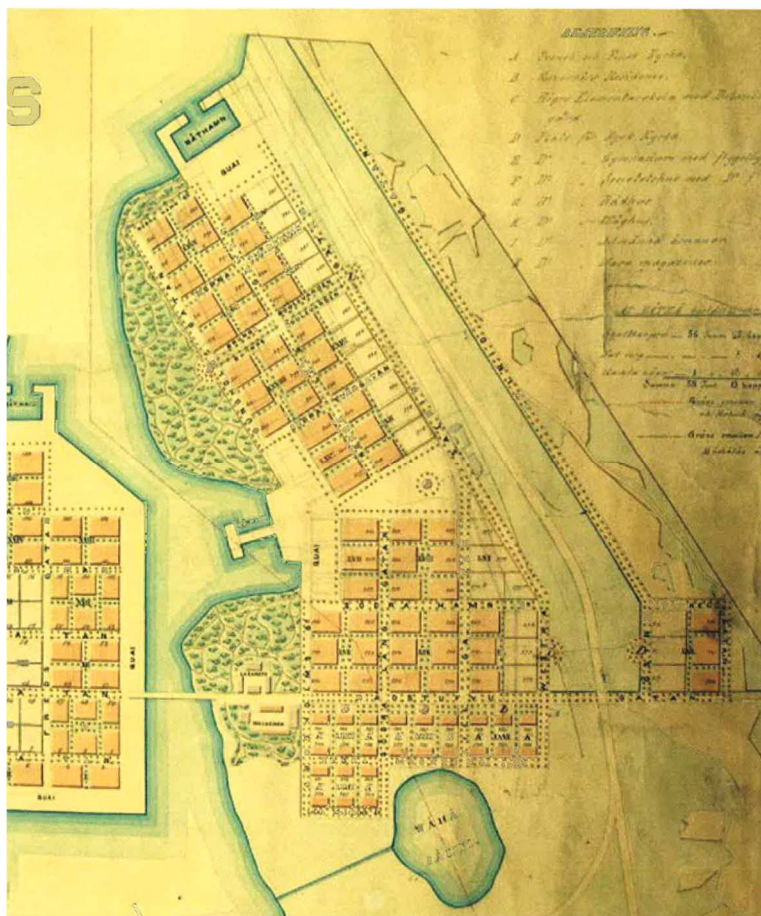
Kuva 4. Ote asemakaavasta 7.9.2016, Varikonniemen muinaisjäännösalue SM-1 (sininen aluevaraus) ja uuden puupaalulöydön vuoksi rajattu osa-alue sm-1 (sinisellä viivalla), joka ulottuu osittain muinaismuistoalueelle (SM-1) ja osittain AL-korttelialueille (ruskeat aluevaraukset).

Muinaismuiston luonne ja tärkeimmät piirteet:

- maisemallisesti merkittävä alue osana Linnan maisemaa ja valtakunnallisesti arvokasta Vanajaveden ja Aulangon maisema-aluetta
- rautakautinen asuinpaikka keskiaikaista linnaa vastapäätä Vanajan itärannalla
- asuinpaikan sijainti poikkeuksellinen aivan rannassa ja matalalla maastokohdalla
- viheralue, jossa sahan entisiä rakennuksia ja varikon raunioita

2.2.3 Rautatieympäristö, valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö

Valtakunnallisesti merkittävissä rakennetuissa kulttuuriympäristöissä alueiden käytön on sovellettava niiden historialliseen kehitykseen. Historian tuntemuksen tulee olla lähtökohtana aluetta kehitettäessä, jotta rautatieympäristön perinteistä ilmettä ja siihen liittyvää puistokulttuuria voidaan vaalia. Hämeenlinnan rautatieasema ympäristöineen on valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä. Se on ensimmäisen radan pääteasemana merkittävä ja sen ominaispiirteisiin kuuluu aseman läheiset puistot. Radan liikenne alkoi vuonna 1862. Sitä ennen Carl Albert Edelfelt teki kaupunkisuunnitelman rautatieympäristön käytöstä 1859 (kuva alla). Siinä ruutukaava-alue sijoittui Hätilänniemeen, radan, Viipurintien ja vesistön väliin. Suunnitelmassa oli kaksi satamaa toinen nykyisen Vaakunan rannan kohdalla ja toinen pohjoisessa lähellä rataa. Rautatien linjaus ja aseman sijoituspaikka ovat olleet lähtökohtana alkuperäisen asemakaavan muotokielelle.



Kuva 5. Lääninarkkitehti C.A. Edelfeltin kaava 1858, joka sisälsi ajatuksen ruutukaavakeskustan laajentamisesta Vanajaveden itäpuolelle Keinusaareen ja ja Varikonniemeen. Suunnitelmista luovuttiin seuraavissa kaavoissa. (Kuva: Mensan tehdaskiinteistö Hämeenlinnassa, rakennushistoriallinen selvitys, raportti 30.5.2007. Tmi Lauri Putkonen. Alkuperäinen Hämeenlinnan kaupunginarkistossa.)

Ratayhteys mahdollisti sisävesikuljetusten yhdistämisen radan välityksellä Helsinkiin. Rata mahdollisti myös teollisuusrakentamisen nyt kaavoitettavalle alueelle, ensin sahan sijoittumisen Varikonniemeen 1873, Oy Sotilassäilyke Ab:n perustamisen 1926 (muuttui Mensa Oy:ksi 1927) ja puolustusvoimien elintarvikevarikon perustamisen 1939 (rakentaminen 1942-44). Rataosuus Tampereelle valmistui 1876. Radan läheisyys on vaikuttanut merkittävästi alueen käyttöön, sen johdosta alueelle on aikanaan sijoittunut saha, Mensan säilyketehtas ja puolustusvoimien varikko.

C.A. Edelfeltin suunnittelema vanha rautatieasema raunioitui 1918 sodassa. Uusi asemarakennus valmistui 1921 ja se edustaa harvinaista 1920-luvun barokkivaikutteista klassismia (arkkitehti Thure Hällströmin suunnittelema). Lisäksi rautatieympäristön rakennuskantaan kuuluvat punatiilinen veturitalli ja harvinainen puinen vaunuvaja 1870-luvulta, punatiilinen pieni varastorakennus, punatiilinen makasiinirakennus aseman eteläpuolella sekä 1860-luvun punatiilinen korkea makasiinirakennus radan itäpuolella. Asemarakennusta on laajennettu 1960-luvulla. Rautatieasemaa on laajennettu 1960-luvulla kaakkoon. Rakennuskanta on säilynyt hyvin, mutta osa rakennuksista on käyttämättömänä. Asema-aukiota reunustavat lehmuskujat. Myös asemarakennuksen etelä- ja pohjoispuolella pitkähköt lehmuskujat reunustavat puistossa kulkevia kävelyteitä.

Hämeenlinnan rautatieasema (kohde id: 200338) kuuluu vuonna 1998 allekirjoitettuun valtakunnallisia rautatieasema-alueita koskevaan menettelytapasopimukseen (Rautatiesopimus), jonka osapuolina olivat ympäristöministeriö, Museovirasto, Ratahallintokeskus, VR-Yhtymä Oy, Valtion kiinteistölaitos (nykyinen Senaatti-kiinteistöt) ja Metsäntutkimuslaitos. Osapuolet ovat sitoutuneet sopimuksella sopimuksessa mainittujen kohteiden säilyttämiseen ja suojelemiseen. Rautatiesopimuksen mukaan suojeltujen kohteiden säilyttäminen ja suojeleminen sekä suojelusta luopuminen ratkaistaan siinä yhteydessä, kun alueen tai sen rakennusten kehittämisen ja käytön suunnitteleminen tai luovuttaminen on ajankohtaista.

Rautatiesopimukseen liittyvät rakennukset ja rakennelmat

303892	Asemarakennus	Rautatiesopimus 1998 (Hyväksytty)
309371	Sauna	Viranomaistoiminta (Hyväksytty)
307579	Tavaramakasiini	Rautatiesopimus 1998 (Hyväksytty)
304591	Vaunuvaja	Rautatiesopimus 1998 (Ei määritelty)
308057	Veturitalli	Viranomaistoiminta (Hyväksytty)



Kuva 6. Hämeenlinnan rautatieasema, 1921. Tiilinen asemarakennus on harvinaista 1920-luvun barokkivaikutteista klassismia edustavaa tyyppiä.



Kuva 7. Veturitalli.



Kuva 8. Vaunuvaja.



Kuva 9. Varasto-/saunarakennus.



Kuva 10. Rautatieympäristön eteläosaa.



Kuva 11. Alikulku.



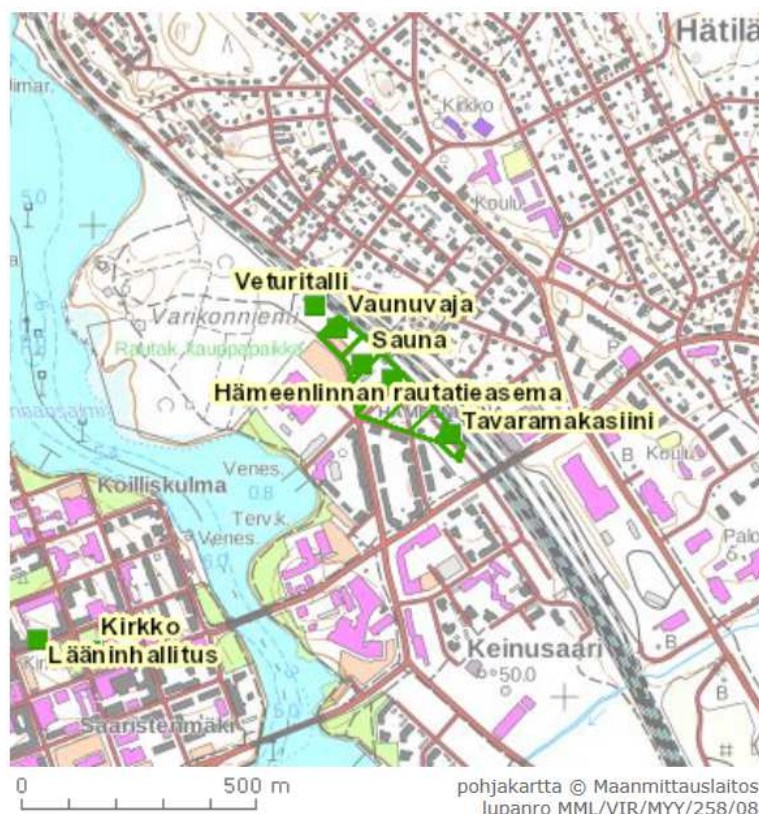
Kuva 12. Asema-aukio aseman pääovilta kuvattuna.



Kuva 13. Havainnekuva rautatieympäristön nykytilanteesta. Valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö on osoitettu sinisellä pistekatkoviivalla (Museovirasto, RKY, 2009).



Kuva 14. Osa valtakunnallisesti merkittävästä rakennetusta kulttuuriympäristöstä on pysäköinti- ja varastointikäytössä (yksityisten omistuksessa keltaisen makasiinin läheistä P-aluetta lukuun ottamatta). Erityistä valtakunnallista arvoa on rautatieympäristöön kuuluvilla rakennuksilla kokonaisuutena sekä niitä yhdistävillä asemapuistoilla.



Kuva 15. Kartta Museoviraston kulttuuriympäristö rekisteriportaalista: Hämeenlinnan rautatieasema, Rautatiesopimus 1998. Rautatiesopimuksen aluerajaus poikkeaa valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön aluerajauksesta.

Kohteen luonne ja tärkeimmät ominaispiirteet:

- Suomen ensimmäisen radan pääteasema
- punatiilinen asemarakennus harvinaista 1920-luvun barokkivaikutteista klassismia
- kokonaisuuteen kuuluu lisäksi asema-aukio, puistot lehmuskujineen sekä veturitalli, puurakenteinen vaunuvaja, pieni punatiilinen varasto, punatiilliset makasiinit radan molemmin puolin sekä asuinrakennus puiston laidalla
- merkittävä sisäänkäynti kaupunkiin, merkittävä näkymäakseli asemarakennuksen pääsisäänkäynniltä keskustaan (puiden lehvästöjen peitossa)

2.2.4 Teollisuusperinne ja puolustusvoimien varikko

Edelfeltin laatimasta kaupunkisuunnitelmasta huolimatta kaupunki alkoi kasvaa länteen ja radan varteen sijoittui teollisuutta sekä varastoja. Alueesta kaavailtiin laajempaa teollisuusaluetta, mutta suunnitelmat eivät toteutuneet ennen kuin teollisuustoiminta alkoi keskittyä radan sijasta enemmän autoliikenteen varaan. Puolustusvoimien varikko esti myös teollisuuden laajenemisen. Mensa ja sahan rakennukset ovat osa laajempaa Vanajaveden rantojen punatiilisten teollisuusrakennusten ketjua.



Kuva 16. Sahan teollisuusrakennusten perintöä on jäljellä Vanajan rannassa suunnittelualueen luoteisosassa, puolustusvoimien varikon rakennusten rauniot sijaitsevat Varikonniemen keskiosassa ja Mensan teollisuusrakennusten alue rajautuu rautatieympäristöön.

Saha

Höyrysaha aloitti toimintansa syksyllä 1873. Vanajavesi mahdollisti tukkien uittamisen sahalle. Alueella toimi 1800-luvun lopulla myös tuulimylly ja höyläämö. Saha yhdistettiin etelän suunnasta pistoraiteella päärataan. Höyrysaha paloi historiansa aikana kolmeen kertaan. Teollisuus- ja varastoalueiden lisäksi sahaan kuului isännöitsijän asunto, puutarha ja työväenasuntoja (Hätilän puolella). 1880-luvulla alueella sahan rakennusten lisäksi alueella oli edelleen vain peltoa ja niittyä.

Höyrysahan toimintaa vaikeutti Varikon toteuttaminen 1942 alkaen. Sahan siirryttyä OKT:n hallintaan sahaustoiminta siirrettiin Kantolaan. Hätilänniemessä toimi vielä sodan jälkeen vientihöyläämö ja talotehdas, joiden toiminta päättyi 1950, kun valtio lunasti myös sahan puoliskon varikkotoimintaan. Alue on luonteeltaan entistä teollisuusaluetta, joka on otettu virkistyskäyttöön. Koska alue kuuluu muinaismuistoalueeseen, ei sen säilyminen ole uhattuna.

Alueella on säilynyt

- vuonna 1926 rakennettu, 3-osainen punatiilinen rakennus, johon kuuluu alueen maamerkki, sahan piippu
- vuonna 1911 rakennettu mansardikattoinen punatiilinen rakennus, jonka päädyssä on iso kaari-ikkuna
- puurakenteinen varistorakennuksen perustus
- pieni, puurakenteinen aitta
- erillään muista punatiilisen sahan rakennuksen perustus (rakennus palanut joskus), ilmeisesti rakennettu samoihin aikoihin muiden isompien punatiilisten rakennusten kanssa

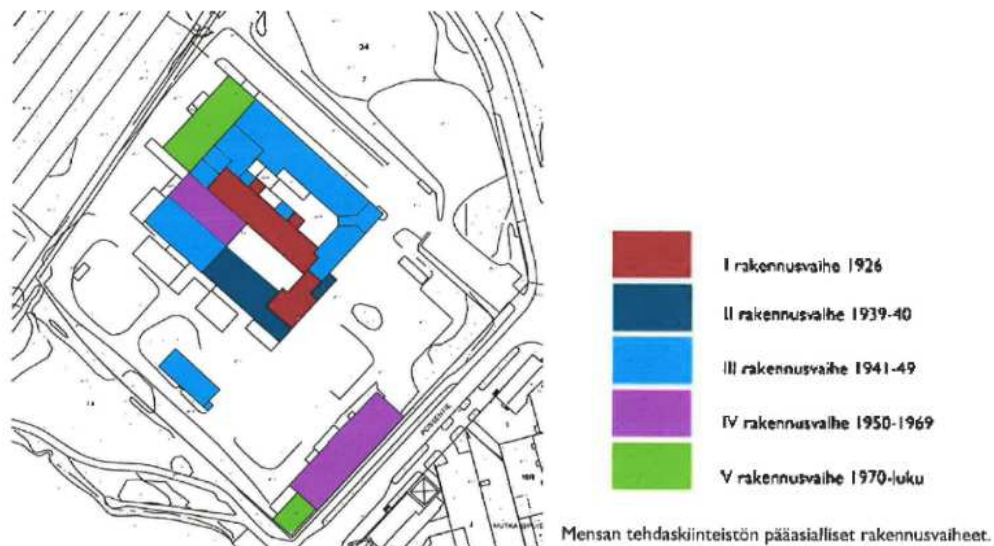
Kohteen luonne ja tärkeimmät ominaispiirteet:

- luonteeltaan viheraluetta, jossa jäljellä sahan rakennuksia
- muistuma teollistumisen alkua ajoista, maamerkinä piippu
- sijainti Vanajan rannalla ja ratayhteys mahdollisti kuljetukset vesitse ja rautateitse

Elintarviketeollisuus

Oy Sotilassäilyke perustettiin 1926 turvaamaan armeijan muonitusta. Mensan punatiiliset teollisuusrakennukset toteutettiin 1920-luvun lopulla ja niitä laajennettiin sotien alla ja useaan otteeseen elintarviketeollisuuden aikana, jota kesti aina 1990-luvun lopulle asti. Mensan (Saarioisten tontin) omistaa edelleenkin yksityinen maanomistaja.

Alueella on useita rakennuksia, joissa on ollut tuotanto-, varasto- ja henkilöstötiloja. Mensan päärakennus (vanhin osa v. 1926) on kaksikerroksinen punatiilinen rakennus, jota on laajennettu useaan eri otteeseen ja eri materiaaleista (puu, pelti ja tiili) rakennetuilla siipiosilla. Rakennuksen piippu ja länsikulmassa sijaitseva parveke ovat alueen maamerkkejä. Lisäksi rannan suuntaisesti rakennettiin jatkosodan aikaan punatiilinen autotalli-/pesularakennus, joka on myöhemmin korotettu kahdessa vaiheessa kaksikerroksiseksi (piirustukset Bryggman 1947 ja Sahlberg 1949), kun sen yläkertaan suunniteltiin asuntoja. Possentien varressa on 1-kerroksinen, betonirakenteinen tuotanto-/varastorakennus (1958), jonka rannan puoleisessa päädyssä on peltirakenteinen lisäosa (kaarihalli 1970-luvulta). Sen takana (Possentieltä katsoen) on korkeampi, muurattu, pohjamuodoltaan neliönmuotoinen torni (ilmeisesti siilo tai muuntamo, ei ole mainittu rakennushistoriallisessa selvityksessä).



Kuva 17. Mensan (Saarioisten) alueen pääasialliset rakennusvaiheet (Mensan tehdaskiinteistö Hämeenlinnassa, Tmi Lauri Putkonen, 2007).



Kuva 18. Mensa.



Kuva 19. Mensan lisärakennus.



Kuva 20. Autokorjaamo-/pesula-/asuinrakennus.

Kohteen luonne ja tärkeimmät ominaispiirteet:

- monessa eri vaiheessa toteutettu teollisuusympäristö, toiminnallisesti yhteys puolustusvoimien varikon alueeseen
- pienyritysten ja harrastustoimintojen aluetta, ns. väliaikaistoimintojen käytössä odottanut uudisrakentamista
- kaupunkikuvallisesti tärkeimmät punatiiliset julkisivut kaakkoon ja koilliseen, piippu ja itäkulman parveke alueen maamerkinä
- kulttuuriympäristön kerroksellisuus rautakaudesta (uusimman tiedon mukaan pronssikaudesta) nykypäivään

Varikko

Vuonna 1939 tehtiin päätös elintarvikevarikon perustamisesta aseman läheisyyteen. Elintarvikevarikon erotti Mensan tehtaasta kapea peltokaistale. Elintarvikevarikko toteutettiin 1942-44 ja samalla toteutettiin radan pistoraiteet pohjoisen suunnasta kohti Vanajaa. Alue käsitti yhteensä 11 suurta, puista/harmaata tiilistä varastorakennusta ja muutamia pienempiä rakennuksia. Varastoalue rajattiin korkealla piikkilanka-aidalla.



Kuva 21. Puolustusvoimien varikon raunioita.

Varikko toimi alueella aina vuoteen 1982 asti. Rakennuksia purettiin 1980-luvun loppupuolella. Kaupungin omistukseen alue siirtyi 1986. Viimeinen varikon rakennuksista paloi 1990-luvulla.

Kohteen luonne ja tärkeimmät ominaispiirteet:

- muistuma sota-ajasta ja puolustusvoimien läsnäolosta alueella
- liittyy toiminallisesti Mensan tehtaaseen
- luonteeltaan viheraluetta, jolla runsaasti varikon rakennusten raunioita, tuovat elämyksellisen lisän kansalliseen kaupunkipuistoon

2.2.5 Kaupungistuminen

Kiistalan alueen asemakaava laadittiin 1917 aikansa suurkortteli-ihanteiden mukaisesti. Paavo Cajanderintien ja Hämeentien välinen kortteli on maakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö. Arkkitehtitoimisto Jung & Bomanssonin laatima asemakaava hyväksyttiin valtuustossa 1913 ja vahvistettiin 1917. Asemakaava toteutui vasta sotien jälkeen jälleenrakennuskaudella. Asemakaavassa osoitettiin asuntokortteleita säteittäisesti asemalta lähtevien katujen varsille. Asemakaavaa muutettiin 1918 (Birger Brunila). Sittemminkin Kiistalan alueelle on laadittu useita asemakaavan muutoksia, joilla on mahdollistettu mm. uusien asuinkerrostalojen ja Hotelli Vaakunan toteuttaminen. Kiistalan kaavaratkaisussa on korttelien kulmia korostettu muuta rakentamista korkeammilla rakennuksilla. Hämeentien itä laidalla kasvaa kookkaat katupuut.



Kuva 22. Kiistalan alue kaakosta kuvattuna (Lentokuva Vallas, 2013). Hämeentien varrella korttelin kulmissa näkyy muuta rakentamista korkeammat, 8-kerroksiset maamerkkirakennukset.

Suunnittelualueen reunalla sijaitsee matkustajakoti Vanaja eli entinen Rautatiehotelli, jonka rakennutti vuonna 1928 asunto-osakeyhtiö Posse. Possen omistivat Hämeenlinnan pormestari August Kaulén, maanmittausinsinööri Leonard Sara ja varatuomari Yrjö Sandelin. Kiinteistön toisessa kerroksessa oli alun perin kolmen perheen asunnot. Ensimmäisessä kerroksessa oli hotelli- ja ravintolatilat. Talossa asui 1930-luvulla mm. arkkitehti Harry W. Schreck. Nykyisin rakennuksessa on 12 asuinhuoneistoa, kun hotelli- ja ravintolatilat on muutettu asunnoiksi. Ulkoasultaan klassistinen matkustajakoti Vanaja on säilynyt lähes ennallaan. Ullakon kattoikkunat on vesikatkon uusimisen yhteydessä siirretty pihan puolelle.

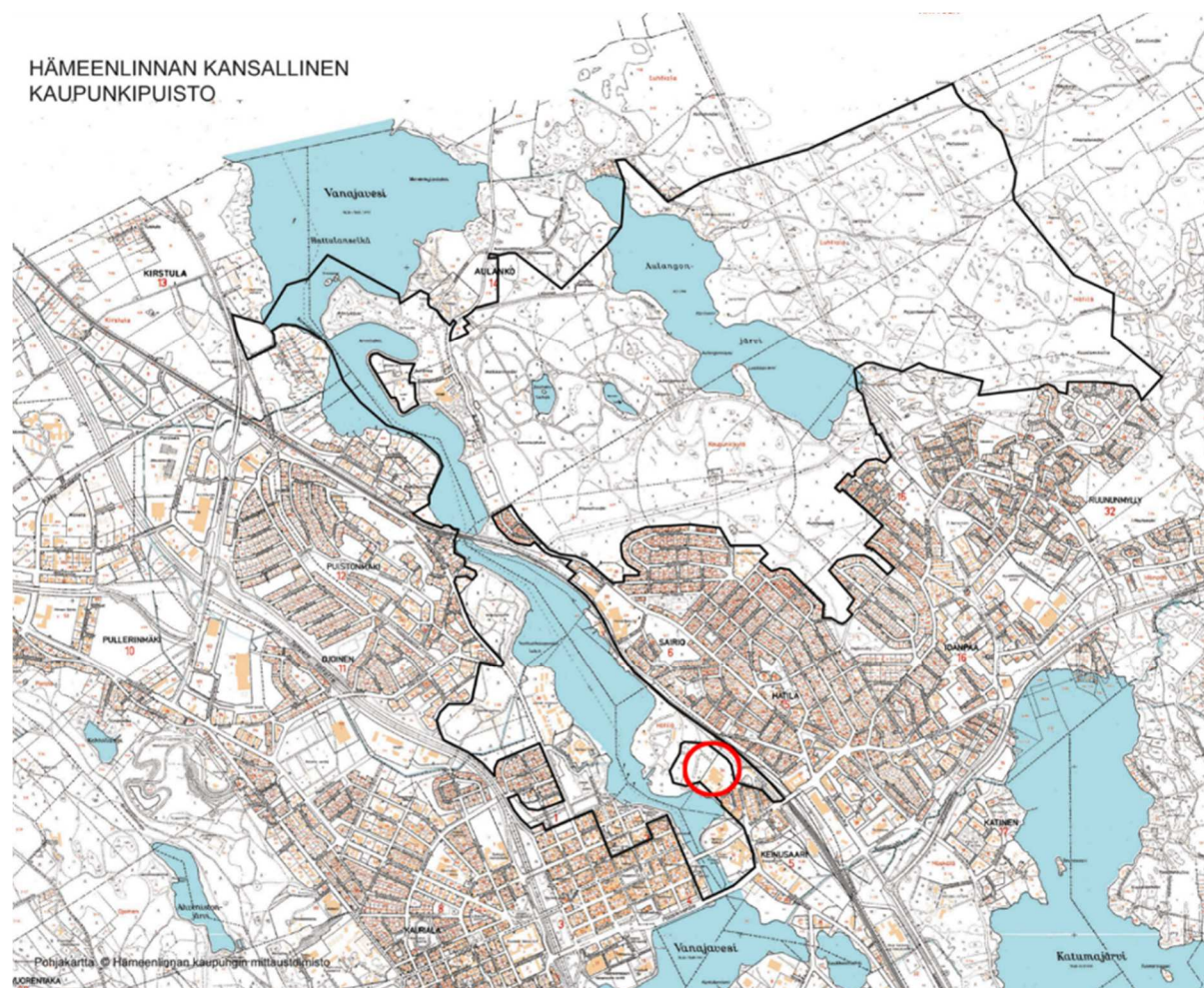
(Lähde: Arvo Hanninen, Hämeenlinnan Lydia, haettu 30.10.2015: <http://lydia.hameenlinna.fi/exhibits/show/rakennukset/item/393>)

Kohteen luonne ja tärkeimmät ominaispiirteet:

- Hämeentien ja Paavo Cajanderin kadun välinen kortteli maakunnallisesti arvokasta rakennettua kulttuuriympäristöä
- 1940-luvun asuntorakentamista
- Hämeentie 2 kulmarakennus kaupunginosan maamerkki Viipurintien ja Hämeentien risteyksessä

2.2.6 Kansallinen kaupunkipuisto

Kansallisen kaupunkipuiston periaatteet edistävät maiseman ja kansallisen kulttuuriperinnön säilyttämistä ja niiden huomioon ottamista maankäytön suunnittelussa. Tavoitteet edistävät arvokkaiden rakennettujen ympäristöjen, puisto- ja luonnonkohteiden, luonnon monimuotoisuuden ja yhtenäisen viheraluekokonaisuuden säilymistä ja kehittymistä.



Kuva 23. Hämeenlinnan kansallisen kaupunkipuiston rajausta vuoden 2001 perustamispäätöksen mukaan. Kansallisen kaupunkipuiston maapinta-ala on 738 ha ja alue on yli 6 km pitkä ja leveimmillään noin 5 km:n levyinen. Uudisrakentamisen likimääräinen sijainti on esitetty kartalla punaisella ympyrällä.

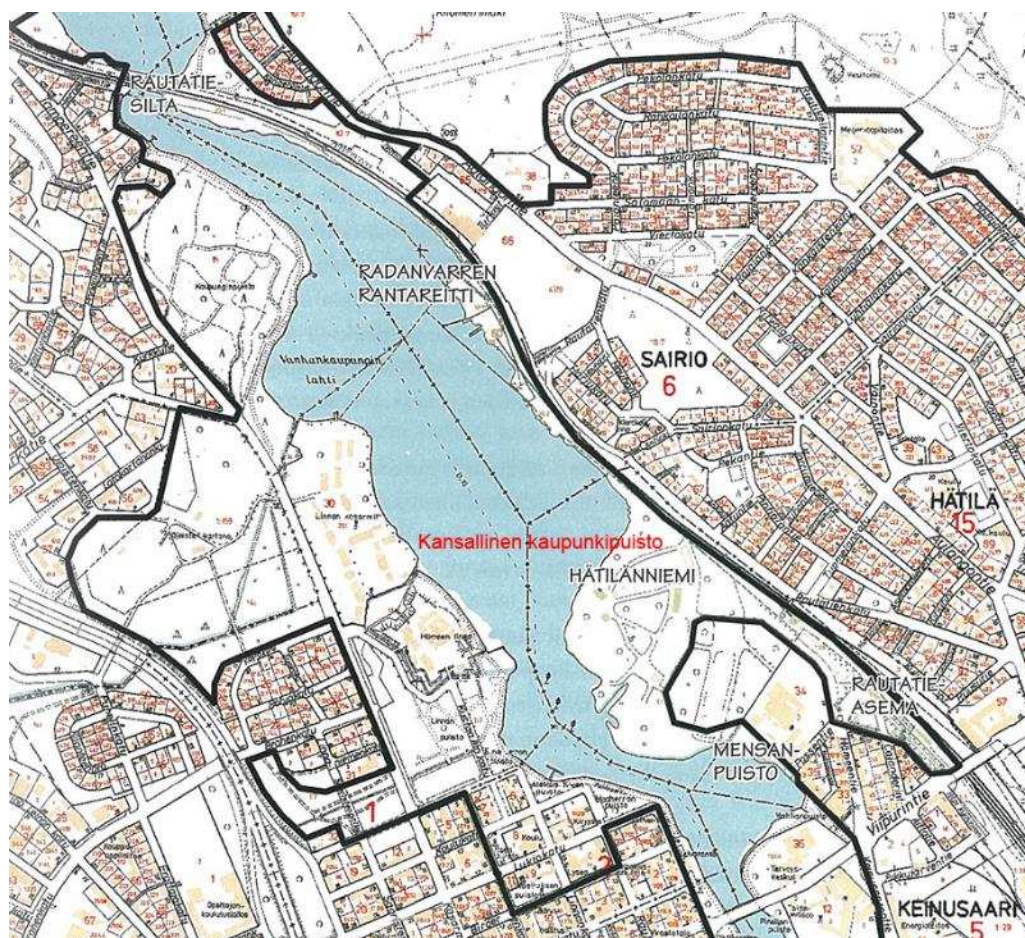
Hämeenlinnan kansallinen kaupunkipuisto on Suomen ensimmäinen kansallinen kaupunkipuisto (perustettu 2001) ja koko maailmassa toinen kansallinen kaupunkipuisto. Hämeenlinnan kansallinen kaupunkipuisto on kansallisesti ja myös kansainvälisesti merkittävä kokonaisuus historiallisen vesireitin varrelle rakentuneita puistoja, rakennettuja kulttuuriympäristöjä, virkistys- ja luonnonsuojelualueita sekä kaupunkimetsiä. Puisto jäsentää kaupunkirakennetta, turvaa arvokkaiden ympäristöjen säilymistä ja korostaa Hämeenlinnan roolia hyvänä asumiskaupunkina ja matkailukohteena. Varhaisimmat puistot perustettiin Hämeenlinnaan 1800-luvun alkupuolella, mutta eräänlainen puistosuunnitelma linnan ja kaupungin välille sisältyi jo Axel von Arbinin asemakaavaan vuodelta 1777.

Kansallisen kaupunkipuiston rajausta on laadittu kartalle mittakaavassa 1:10 000. Karttarajausta käytetään maankäytön suunnittelussa toimintaa ohjaavana konkreettisena elementtinä, mutta rajausta tulee nähdä myös suuntaa-antavana. Tärkeintä on niiden erityisten arvojen säilyminen, minkä vuoksi alue on otettu mukaan kansalliseen kaupunkipuistoon. Osa suunnittelualueesta kuuluu kansallisen kaupunkipuiston, Vanajaveden itärannalla sijaitsevaan Asemanseudun ja radanvarsialueiden aluekokonaisuuteen. Aluekokonaisuuteen kuuluu

- Hätilänniemi (Varikonniemi), rautakautinen asuinpaikka, aistittavissa jatkumo esihistorialliselta ajalta nykypäivään (yhdyskuntarakenteen ympäröimä), kaupunkilaisten vehreä ulkoilukohde, erilaisia raunioita (saha, varikko), monimuotoinen luonto

- rautatieasema ulkorakennuksineen ja ympäristöineen, valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö Suomen ensimmäisenä pääteasemana ja siihen liittyvät puistot, merkitystä kansalliselle kaupunkipuistolle myös saavutettavuuden näkökulmasta
- entisen Mensan tehdaskiinteistön ja Vanajaveden välinen Mensanpuisto, osa rantareittiä
- radan varren kapea rantakaistale rautatiesillalle (suunnittelualueen ulkopuolella), toteutettu rantareitti, jolta on näkymät Aulangolle ja Hämeen linnalle, rautatiesillalta kaupunkipuisto jatkuu laajalle Aulangon osa-alueelle, rautatiesilta toimii myös Vanajaveden itä- ja länsipuolisten rantareittejä yhdistävänä elementtinä

Tällä kansallisen kaupunkipuiston osa-alueella on aistittavissa asutuksen jatkuminen esihistorialliselta ajalta alkaen ja myös teollistumisen kehitysvaiheet. Alueiden liittäminen kaupunkipuistoon ei sulje pois kaupunkirakenteen kehittämishankkeita, mutta hankkeilta edellytetään erityisen huolellista ja pitkäjänteistä suunnittelua.



Kuva 24. Kansallisen kaupunkipuiston osa-alue: Asemanseutu ja radanvarsialueet.

Alueen luonne ja tärkeimmät ominaispiirteet:

- muinaisjäännösalueen, rakennetun kulttuuriympäristön ja luonnonympäristön muodostama kokonaisuus
- kansallinen kaupunkipuisto kokoaa yhteen eri aikoina rakentuneet kulttuuriympäristöt
- luonteeltaan pääasiassa luonnonympäristöltään monimuotoista viheraluetta, jossa jäljellä sahan rakennuksia ja varikon raunioita
- merkittävä sisäänkäynti kansalliseen kaupunkipuistoon ja kaupunkiin

2.2.7 Yhteenvedo alueen historiallisesta kehityksestä, luonteesta ja ominaispiirteistä

Alueella on nähtävissä monipuolisesti sen kehityshistorian eri vaiheet. Ainoastaan maatalouden ajalta ei ole nähtävissä kerrostumaa, koska aiemmin niittynä olleet alueet ovat pusikoituneet. Alueen luonne muuttuu eri osissa suunnittelualueutta kehityshistorian vaiheiden mukaisesti ja kansallinen kaupunkipuisto nivoo yhteen eri-ikäisiä osa-alueita ja rakennettuja kulttuuriympäristöjä. Rakentamiseen tavoiteltu alue on luonteeltaan osin punatiilistä, entistä teollisuusympäristöä ja osin virkistyskäytössä olevaa, asemakaavoittamatonta viheraluetta, jolla on varikon raunioita. Länsi-pohjoissektorilla uudisrakentamiseen tavoiteltu alue rajautuu Varikonniemen muinaismuistoalueeseen, jolla sijaitsee punatiilisiä, entisiä sahan rakennuksia. Itä-pohjoissektorilla uudisrakentaminen rajautuu pienipiirteiseen ja väljään rautatieympäristöön, johon kuuluu valtakunnallisesti katsoen laajat puistoalueet. Etelässä uudisrakentamiseen tavoiteltu alue rajautuu Mensanpuistoon, joka on pääosin luonnontilaisena hoidettua aluetta. Maisemallisesti uudisrakentamiseen tavoiteltu alue sijoittuu alavalle maastokohdalle Varikonniemen puuston suojiin.



Kuva 25. Suunnittelualueen sijainti suhteessa ympäristöön ja alueella nähtävissä olevat eriluonteiset osakokonaisuudet (taustalla Microsoft BingMaps ilmakuva).

3. Tulkinta

Miksi tietyillä elementeillä ja ominaispiirteillä on erityistä yhteiskunnallista merkitystä?

Tulkinta on kulttuuriympäristön elementtien ja ominaispiirteiden historiallisen merkityssisällön määrittelyä sekä ympäristön ja sen eriaikaisten osien luettavuuden, alkuperäisyyden, säilyneisyyden ja nykytilan arviointia.

Autenttisuudella tarkoitetaan elementtien alkuperäisyyttä suhteessa eri rakennusvaiheisiin ja eri aikoina vallinneisiin tilanteisiin. Integriteetti kuvaa rakennuksen käytön tai teollisen tuotannon jatkuvuutta, kohteiden fyysistä koskemattomuutta tai toiminnallisten ja rakenteellisten ominaispiirteiden säilyneisyyttä esim. suhteessa alkuperäiseen kaupunkikuvaan.

Mikäli rautatietä ei 1860-luvulla olisi rakennettu nykyiselle paikalleen, olisi selvitysalueen kehityshistoria merkittävästi erilainen, sillä alueen maankäyttö liittyy kaikissa tätä myöhemmissä vaiheissa rataan. Rata on toteutettu teknisten vaatimusten vuoksi suhteelliseen tasaiseen maastokohtaan selänteen reunalle siten, että vesistöylitykset ovat mahdollisimman lyhyitä. Asema sijaitsee Viipurintien pohjoispuolella todennäköisesti myös siksi, että tällä puolella Viipurintietä maaperäolosuhteet ovat olleet paremmat kuin Keinusaaren eteläosissa. Rata mahdollisti alueen käytön teolliseen toimintaan. Saha käytti myös vesistöä kuljetusreittinä. Varikon ja säilyketehtaan perustaminen vaikutti sahaustoiminnan siirtymiseen Kantolaan.

Koska asemakaavoitettavan alueen rakennuskanta ei ole alkuperäisessä käytössä ja alue sijaitsee keskustan läheisyydessä, kohdistuu siihen maankäytön tehostamisen painetta. Alueella olevat merkittävät arvot on mahdollista säilyttää maankäytön tehostamisesta huolimatta. Maisemallisesti ja kulttuurihistoriallisesti merkittävä ympäristö ja luonnonläheisyys ovat tärkeä osa viihtyisyyttä ja alueen vetovoimaa. Omaleimainen rakennettu ympäristö luo alueelle vahvan identiteetin, johon asukkaiden on helppo juurtua.

Historiallinen merkityssisältö:

- (Hämeen linna ja) Varikonniemen muinaismuistoalue, rautakautinen asuinpaikka, merkittävä osa Vanajaveden laakson esihistoriallisten muinaisjäännösten ketjua
- Hämeenlinnan aseman erityismerkitys pääradan ensimmäisen rautatien pääteasema ulkorakennuksineen, puistoineen ja aukiosommitelmineen
- saha – teollistumisen ajan maamerkki
- Mensa (Saarioisten elintarviketehtas) ja säilyketehtaan toimintaankin liittynyt puolustusvoimien varikko edustavat punatiilistä radan varren ja Vanajanrantojen teollisuusperinnettä, varikon perustuksilla merkitystä kansallisen kaupunkipuiston elämyksellisenä osana

3.1 Varikonniemen ja Varikonniemensuon muinaismuistoalueet

Varikonniemen muinaismuistoalue ei ole säilynyt koskemattomana, vaan alueella on ollut sahan ja puolustusvoimien varikon maankäyttöä radan rakentamisen jälkeen. Varikonniemen muinaisjäännösalue ja keskiaikaisen linnan maisema ovat sittemmin tietoisuuden / suojelutarpeiden lisääntyessä rajoittaneet alueen maankäyttöä ja rakentamista. Alue on muinaismuistolailla rauhoitettu. Laajat viheralueet on syntynyt alueen käyttämättömyyden kautta, kun luonto vallannut alueen. Viime vuosikymmenten aikana tapahtunut maisemallinen muutos on merkittävä avoimesta Vanajaveden rantamaisemasta puustoiseksi kaupunkimetsäksi.

Varikonniemensuon muinaismuistoaluetta tutkitaan vielä tarkemmin arkeologisin kaivauksin ennen kaavan toteuttamista. Se voidaan poistaa ja dokumentoida rakentamiseen tarkoitettujen korttelialueiden ja katujen osalta, joten siitä ei tule jäämään alueelle esihistoriallista kerrostumaa.

Löytyneet muinaisjäännökset ja siten varhainen historiallinen kehitys vaikuttanut siihen, että alue jää päättävän kadun varaan, eikä ajoneuvoliikenteen yhteyksiä ole rakennettu alueen läpi. 1700-luvulla oli lyhyt ajanjakso, jolloin Hämeen linnalta oli siltayhteys Hätilänniemeen (nyk. Varikonniemi). Sen jälkeen kaupunki on siirretty Niementaustanmäelle ja Viipurintie toteutettu nykyiselle paikalleen.

3.2 Rautatieympäristö

Rautatieympäristön rakennuskanta on hyvin säilynyttä suhteessa alkuperäiseen kaupunkikuvaan. Rautatieympäristö on pienipiirteistä ja väljästi rakennettua, eikä siihen ole noin puolentoista vuosisadan aikana kohdistunut rakentamispaineita. Kulttuurihistorialliseen ympäristöön on myöhemmin toteutettu ainoastaan alikulkuun liittyvät katosrakenteet (1990-lukua), laiturit ja radan sähköistykseen liittyvä tekniikka. Rautatieympäristön autenttisuutta on heikentänyt ajoneuvoliikenteeseen liittyvät tarpeet, kuten asema-aukion, pysäköintialueiden ja katutilojen laajeneminen ja laaja-alainen asfaltointi. Rakennuksia on vajaakäytöllä, kun mm. rautatieliikenteeseen liittynyt tavaraliikenne toimii suoraan tehtaalta ilman välivarastoita, kaluston huolto on keskitettyä ja matkustajapalvelut ovat siirtyneet verkkoon ja automaatteihin. Makasiinialueet ja veturitalli kuuluvat ratapiha-alueina rautatieympäristöön, mutta ne eivät ole perinteisestikään samankaltaisia edustusalueita kuin aseman lähiympäristö puistoineen ja aukioineen.

Rautatieasema on säilyttänyt statuksensa alueen maamerkkinä. Asemalta on kaupunkirakennustaiteeseen liittyvä näkymääkseli kirkolle keskustaan. Aseman puistot ovat hyvin säilyneet lähes alkuperäisessä ulkoasussaan, vaikka niiden hoito voisi olla nykyistä säntillisempää (esim. puistokäytävien kanttaukset ja puiden tyvet eivät ole huoliteltuja, mikä vaikuttaa pitkien puistokäytävien yleisilmeen siisteyteen). Puistot ovat myös hyvin vähällä käytöllä. Viipurintien rautatiesillan (kuivan sillan) rakentaminen radan yli on vaikuttanut siihen, ettei rautatieympäristö liity etelässä luontevalla tavalla muuhun yhdyskuntarakenteeseen, vaan Viipurintien sillan penkereet katkaisevat visuaalisen ja toiminnallisen yhteyden Viipurintien eteläpuolisille alueille.

3.3 Teollisuusperintö

Aikanaan sisämaan suurimman sahan rakennukset sijaitsevat alueen korkeimmalla kohdalla Varikonniemessä vesistön välittömässä läheisyydessä. Säilyneet rakennukset ovat alkuperäisessä kunnossa, mutta varastokäytössä ja rapistuneet. Osa sahan rakennuksista on tuhoutunut, eikä alueella ole enää tunnistettavissa sahan toimintaan liittynyttä toiminnallista kokonaisuutta. Varikon toteuttaminen esti sahan laajentamisen ja sahaustoiminta siirtyi Kantolaan.

Puolustusvoimien varikon rakennukset rakennettiin pistoraiteiden varrelle, Mensan säilyketehtaan (alkuperäinen nimi Oy Sotilassäilyke) lähelle, ratateknisistä syistä suhteellisen tasaiselle maastokohdalle. Rakennukset ovat tuhoutuneet, mutta osittain säilyneet perustukset ilmentävät toisen maailman sodan aikaista kehitysvaihetta, puolustusvoimien historiaa Hämeenlinnassa ja Hämeenlinnan strategista merkitystä puolustusvoimien toiminnassa. Puolustusvoimat ovat toimineet myös radan itäpuolella Aulangontien varressa, jossa on ollut valtion pukutehdas ja makasiini. Ne on myyty sittemmin yksityiselle. Varikon raunioilla on elämyksellistä merkitystä osana kansallista kaupunkipuistoa.

Mensa edustaa pitkän ajan kuluessa rakentunutta teollisuusympäristöä. Vanhimmat osat on rakennettu punatiilestä klassismin ja funktionalismin hengessä. Myöhemmin

rakennuskantaa on laajennettu tuotannollisten tarpeiden mukaan ilman suurempia arkkitehtonisia tai kaupunkikuvallisia tavoitteita. Teollisen toiminnan siirryttyä Valkeakoskelle Mensan (Saarioisten) rakennukset ovat olleet pienyritysten ja harrastustoiminnan käytössä. Näin yleinen kehityssuunta tuotannon keskittämisestä harvoihin isoihin yksiköihin näkyy alueella rakennusten käytössä. Rakennukset ovat säilyneet ulkoasultaan melko hyvin alkuperäisessä asussaan, mutta vaativat täydellistä peruskorjausta.



Kuva 26. suunnittelualueella säilytettävät rakennukset ja rakenteet osoitettu sinisellä. Myös muinaismuistoalueen ja valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön rajaukset sinisellä viivalla.



Kuva 27. Sama kuva kuin yllä, mutta kuvaan on lisätty tavoitellun uudisrakentamisen viitesuunnitelma.

4. Arvottaminen ja toteutus

Mitkä alueelliset ominaispiirteet ovat erityisen merkityksellisiä, voiko niitä kehittää ja kuinka paljon niitä voi muuttaa? Miten kulttuuriympäristön keskeisiä ominaispiirteitä ja resursseja voi vaalia ja kehittää?

Arvojen säilyttämisen ja alueen kehittämismahdollisuuksien määrittelemiseksi arvioidaan alueen kehittämispotentiaalia, haavoittuvuutta ja muutoksensietokykyä suhteessa kulttuurihistoriallisiin ja maisemallisiin arvoihin.

Kokonaisuutena tulkiten asemakaavan mahdollistama uudisrakentaminen ei heikennä alueella olevia maisemallisia tai kulttuurihistoriallisia arvoja, vaikka rakentaminen tulee sijoittumaan valtakunnallisesti arvokkaan maisema-alueen, muinaisjäännösalueen ja valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön reunalle. Alueella olevat historialliset kerrokset ovat edelleenkin luettavissa ja uudisrakentaminen tuo oman lisänsä alueen kerroksellisuuteen. Alueella on valtakunnallisesti ja paikallisesti merkittäviä kulttuuriympäristö- ja maisema-arvoja, mutta samalla myös paljon hyödyntämätöntä potentiaalia.

4.1 Linnan maisema ja Varikonniemi

Hämeen linnan maisema on ainutlaatuinen ja harvinainen, mutta mittakaavansa ja maisemallisen sijaintinsa vuoksi se kestää jonkin verran muutoksia, mutta maisema-arvot on huomioitava suunnittelussa. Aivan linnan lähiympäristö kestää huonosti muutoksia. Linna on itsessään niin vaikuttava maisemaelementti, ettei sen voimaa ja maisemallista asemaa pystytä tavanomaisella rakentamisella heikentämään. Uudisrakentaminen sijoittuu noin 600 metrin etäisyydelle linnasta Vanajan vastarannalle. Uudisrakentaminen ei riko maiseman sietokyvyn rajoja. Linnan maiseman säilyttämiseksi ennallaan Varikonniemeä edellytetään hoidettavan puustoisena, jotta linnan maisemassa säilyisi maisemallinen suojapuusto. Linnalla on identiteettiarvoa koko kaupungille ja Vanajaveden maisemalle, sillä on merkitystä sekä kulttuurihistoriallisena että maisemamatkailukohteena. Yhdessä Varikonniemen kanssa ne muodostavat ainutlaatuisen luonto- ja kulttuuriympäristökokonaisuuden, jota tulee vaalia.

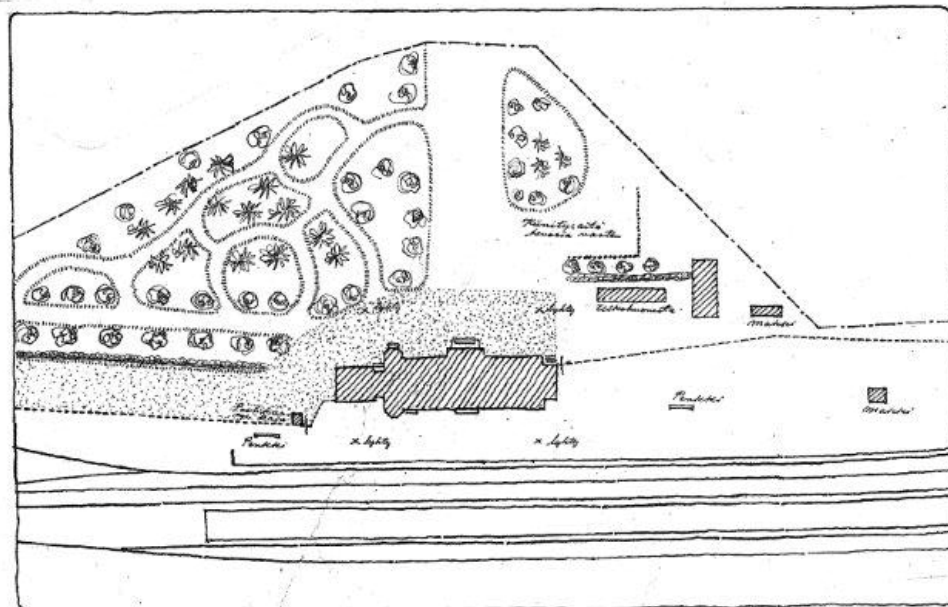
Uudisrakentaminen tulee rajautumaan muinaisjäännösalueeseen, jonka ydinalue (rautakautinen asuinpaikka) on noin 80 metrin etäisyydellä uudisrakentamisen korttelialueista. Varikonniemi on muinaisjäännösalueena haavoittuva, eikä sinne kohdisteta merkittäviä muutoksia. Alue ei ole koskematon, vaan sinne on aiemmin kohdistunut maankäyttöä, viimeksi 1940-luvulla. Alueen asukasmäärän lisääntyessä virkistysalueiden käyttö lisääntyy, joten käyttäjämäärien kasvun voidaan kokea vähentävän muinaisjäännösalueen elämyksellisyyttä rauhallisena keitaana. Varikonniemen muinaismuistoalueelle on tarpeen toteuttaa ulkoilupolkuja uusilta korttelialueilta nykyiseen ulkoilureitistöön, jotta muinaismuistoalueella liikkumista voidaan ohjata. Tulevaisuuden tavoitteena on toteuttaa kevyen liikenteen silta Lukiokadun päästä Varikonniemeen, mikä helpottaisi myös Linnan ja Varikonniemen historiallisen ympäristön kokemista kävellen. Varikon ja sahan rakennusten rauniot pääosin säilytetään elämyksellisenä osana kansallista kaupunkipuistoa, muistumana Varikon ja jatkosodan ajasta.

4.2 Rakennettu kulttuuriympäristö

Asemaympäristössä muutoksille herkimpiä alueita ovat aseman ympäristö puistoineen ja aukioineen. Nykytilassaan asema-aukio kuitenkin kestää muutoksia ja jopa kaipaa toiminnallista ja laadullista kehittämistä. Aukion suunnitteluun tulisi erityisesti panostaa, sillä se on yksi merkittävimmistä kaupungin sisääntuloista. Asemapuistot kokoavat asemaympäristön hieman hajallaan olevan rakennuskannan yhdeksi kokonaisuudeksi. Asemanpuistojen ja asema-aukion toteutussuunnittelun lähtökohdaksi on laadittava kaavassa annetun yleismääräyksen mukaisesti puistoinventointi ja asemaympäristön historiallisen kehityksen selvitys. Siinä on tavoitteena antaa ohjeita rautatieympäristön jatkosuunnitteluun ja puistojen hoitoon. Asemapuistoissa merkittävimpiä ja näkyvimpiä elementtejä ovat radan suuntaiset puukujanteet, niihin liittyvät hiekkapintaiset puistotiet ja eduspuistossa tärkeimpiä puistoteitä reunustavat puurivit. Puukujanteet ja -rivit edellytetään kaavamääräyksellä säilytettäväksi. Lisäksi pitkän aikavälin tavoitteena on saada kaikki rautatieympäristöön kuuluvat rakennukset aktiiviseen käyttöön. Osa niistä on valtion toimesta jo myyty yksityisille.

Asemarakennus on asema-aukion dominantti ja arkkitehtuuriltaan niin vaikuttava, ettei sen maamerkkiasemaa kyetä asemakaavan mukaisella asuinrakentamisella horjuttamaan. Aukio antaa tilaa asemalle ja aukiolla on kehittämispotentiaalia pysäköinnin poistuessa keskeiseltä paikalta. Asemakaavassa osoitettu ns. maamerkkirakennus (8-kerroksinen pistetalo) asema-aukion kulmalla jatkaa Kiistalan alueen rakentamistapaa, jossa kortteleiden kulmissa on muuta rakentamista korkeampia pistetaloja. Maamerkkirakennus rajaa asema-aukiota nykyistä selkeämmin yhdessä Hämeentie 12:ssa sijaitsevan 8-kerroksisen kerrostalon (1970-lukua) kanssa. Ratkaisu täydentää aukion symmetrisyyttä, vaikka kokonaisuus ei ole täydellisen symmetrinen, eikä vanhojen karttojen perusteella ole täysin symmetrinen ollut aikaisemminkaan. Radan alikulun ja siihen liittyvien kevyen liikenteen yhteyksien ja laiturille johtavien portaikkojen toteuttaminen on ollut suurin muutos rautatieympäristössä viime vuosikymmeninä.

Hämeenlinnan asematalo

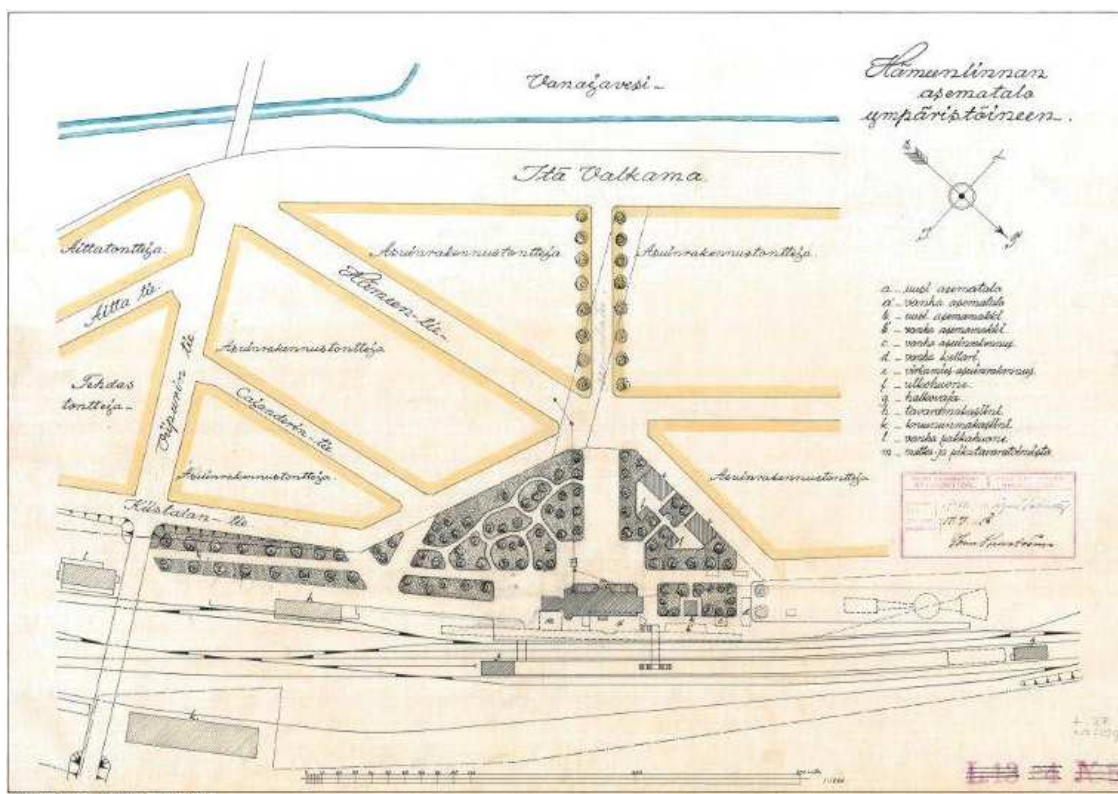


4. TAVASTEHD. STATIONPLAN 1919.

L. 274
N:o 220 f

L. 13 14 N. 6

Kuva 28. Hämeenlinnan asematalo, suunnitelma 1918 tai 1919.



Kuva 29. Hämeenlinnan asematalo ympäristöineen (uusi asematalo) 17.7.1918. Ympäri on hahmoteltu asuinrakennusten tontteja (paksut keltaiset viivat kortteleiden rajoja). Kuvassa näkyy Possentien varren puukujanne aseman keskusakselilla. Kuvan mukaan uusi asemarakennus on sijoitettu kauemmaksi radasta kuin mitä vanha on sijainnut. Asema-aukion on huomattavasti nykyistä suppeampi.



Kuva 30. Kiistalan kaupunginosan asemakaavan muutospiirustus vuodelta 1920. Kiistalaan on kaavailtu jopa kymmenkerroksista rakentamista ja Hämeentien ja asema-aukion liittymään yhdeksänkerroksista.

Keltaisen vaunuvajan edustalla oleva pysäköintialue voidaan erottaa muista liikennealueista esim. leikatulla orapihlaja-aidalla, jolloin liikennealueet tulee rajatuksi kävelyyn tarkoitetuista alueista. Rautatieympäristön valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön (RKY, 2009, Museovirasto) kuuluu myös Saarioisten kiinteistön alueella sijaitseva nykyinen junamatkustajille tarkoitettu pysäköintialue, jota kaupunki tällä hetkellä vuokraa. Tältä osin RKY-alueen rajausta on erikoinen, sillä pysäköintialueella ei ole historiallista tai toiminnallista yhteyttä rautatieympäristöön, eikä sillä ole tunnistettavissa valtakunnallisesti merkittäviä rakennetun kulttuuriympäristön arvoja. Pysäköintialue on ilmeisesti otettu RKY-alueen rajaukseen mukaan ikään kuin suoja-alueena, jolla alueen käytön ja rakentamisen sopeutumiseen valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön tulee kiinnittää erityistä huomiota. Liityntäpysäköintiliikenteen ratkaisut on sovittava valtakunnallisesti arvokkaaseen kulttuuriympäristöön hienovaraisesti. Pysäköintilaitos tulee suunnitella niin korkeatasoisesti, että siitä tulee merkittävä uusi kerrostuma valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön ja lisäarvo matkustajaliikenteen toiminnalliseen ympäristöön. Rakentamistapaa on ohjattu kaavassa annetuilla yleismääräyksillä. Erityistä huomiota on kiinnitettävä rakennuksen massoitteeluun, mittakaavaan ja materiaalivalintoihin sekä viherrakentamisen ratkaisuihin. Mahdolliset myöhemmät lisäpysäköintitarpeet ratkaistaan Viipurintien sillan eteläpuolella (laskelmat paikkamääristä liitetään kaavaselostukseen). Aseman eteläpuolella on laajasti asfaltoitua aluetta, jota käytetään pysäköintiin sekä läpiajoon Pikkujärventielle ja rataa liittyvänä huoltotienä. Alueella on muutospotentiaalia liikenteellisesti, liikennealueita voitaisiin erottaa pysäköintialueista istutuksin esim. leikatuilla orapihlaja-aidoilla. Mahdolliset rautatieympäristöön sijoitettavat pyöräkatokset ja asemalaitureiden katokset on suunniteltava kevyiksi ja läpinäkyviksi jo toteutettujen kevyen liikenteen alikulkujen tapaan.

Sahan alue kestää jonkin verran muutoksia, mutta asemakaavassa ei ole osoitettu alueelle muinaisjäännösalueesta johtuen lisärakentamisoikeutta. Rakennukset ovat

varastointikäytössä ja alueella olisikin kehittämispotentiaalia virkistyskäytön näkökulmasta. Rakennusten ja alueen käytön on sovellettava muinaisjäännösalueen ja kansallisen kaupunkipuiston luonteeseen.

Varikon rauniot ovat lisäarvo virkistysalueelle. Mensan jäljelle jäävä osa tuo lisäarvoa uudisrakennusalueelle alueen toiminnallisena, asuinkortteleita julkisempaan ytimenä. Varikon ja Mensan alue kestää muutoksia. Mensan rakennukset ovat syntyneet vaiheittain teollisuuden tarpeiden mukaan, nuorimmat vaiheet ilman erityisiä arkkitehtonisia tavoitteita eikä sen rakennettuun ympäristöön ei kuulu pihatiloja, joilla olisi historiallista tai kaupunkikuvallista merkitystä. Tavoitteena on rakentamistapaohjein, mm. materiaalivalinnoilla punatiili, teräs, puu, vahvistaa alueen teollisen rakennusperinnön tunnelmaa.

4.3 Kansallinen kaupunkipuisto

Kansallisen kaupunkipuiston rajaukseen suunnittelualueelta kuuluvat

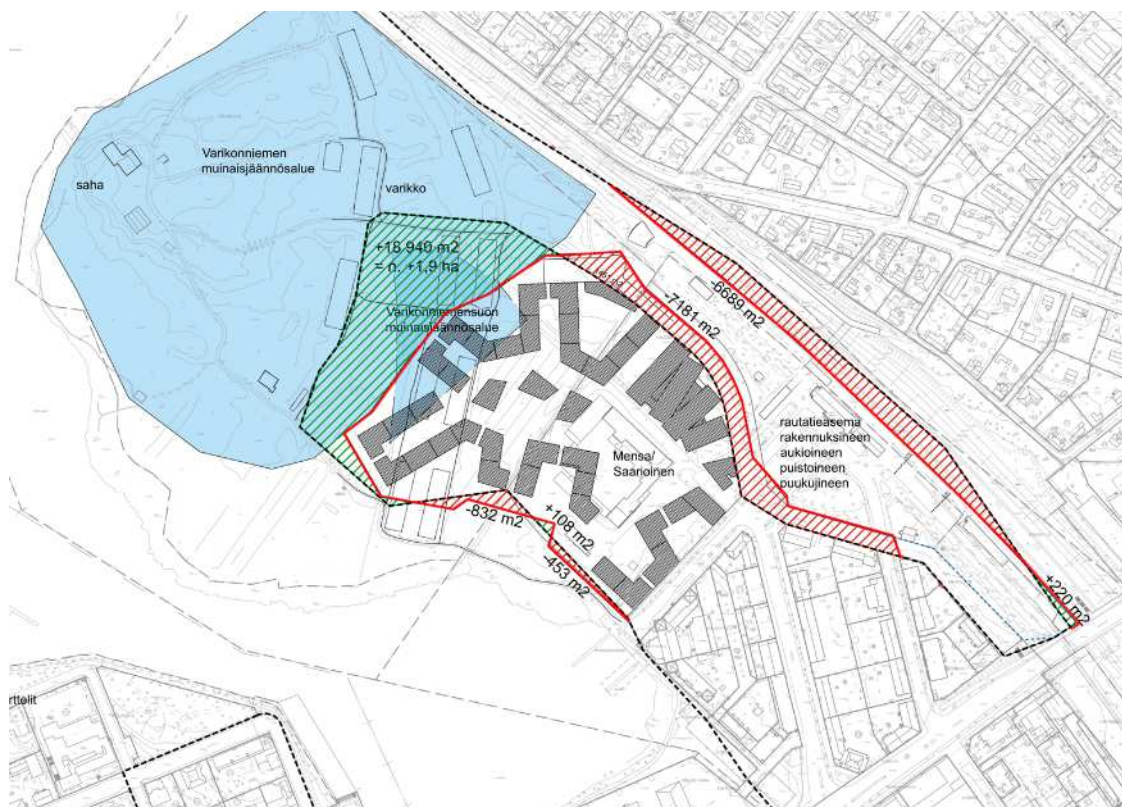
- Varikonniemi (muinaisjäännösalueen ydinalueen osalta kuten se on ollut myös yleiskaavassa kansallista kaupunkipuistoa perustettaessa),
- rautatieympäristön valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö (pysäköintialuetta lukuun ottamatta),
- Mensan puisto ja siihen liittyvät ranta-alueet.

Kansallisen kaupunkipuiston rajauksessa on huomioitu yhdyskuntarakenteen laajentaminen, mutta rajausta on tehty suurpiirteisesti (mittakaavaan 1:10 000). Näin ollen aluetta yksityiskohtaisemmin suunniteltaessa voidaan kaupungin hakemuksesta rajoja muuttaa niin, että liikennealueita poistetaan rajauksesta ja kaupunkipuistoa laajennetaan muualla. Muuttamisprosessissa sovelletaan maankäyttö- ja rakennuslain 69 §:n mukaista menettelyä. Tärkeintä on kansallisen kaupunkipuiston erityisten arvojen säilyttäminen. Ongelmana on, ettei erityisiä arvoja ole määritelty kansallisen kaupunkipuiston perustamisvaiheen jälkeen vuonna 2002 laaditussa hoito- ja käyttösuunnitelmassa yksityiskohtaisesti, vaan siinä on keskitytty toimenpide-tavoitteisiin ja alueen kuvaukseen.

Ympäristöministeriön näkökulmasta liikennealueiden määrää ei tulisi lisätä kansallisen kaupunkipuiston alueella ja läpiajoliikennettä ei tulisi osoittaa kansalliseen kaupunkipuistoon. Kaupungin näkökulmasta kansalliseen kaupunkipuistoon voitaisiin liittää muinaisjäännösalue kokonaisuudessaan ja nyt kaavan toteutusta varten välttämättömät liikennealueet voitaisiin rajata kaupunkipuiston ulkopuolelle. Pikkujärventien katualue ei muuta nykytilannetta, sillä ajoyhteys on jo olemassa. Alueen fyysistä ympäristöä voitaisiin istutuksin parantaa visuaalisesti ja liikenteen ohjaamiseksi. Pikkujärventien varren pysäköinnin vuoksi pyöräily on liikenneturvallisuuden näkökulmasta sijoitettava puiston, nykyisin varsin vähäisessä käytössä olevalle, hiekkakäytävälle, mikä voidaan yhdistää Pikkujärventien ajoneuvoliikenteen alueeseen nykyistä paremmin Viipurintien sillan kupeessa. Kävely- ja pyöräily-yhteyksien jatkuvuudesta kohti etelää ja Kantolaa esitetään havainnekuva kaavaselostuksessa.

Ehdotetut rajauserämuutokset eivät ole kansallisen kaupunkipuiston kokonaisuutta ajatellen merkittäviä, koska kyse on pääasiassa jo olemassa olevista liikennealueista (Hämeentie, Kiistalantie ja rata-alue). Nykyisen Hämeentien päätteessä kyse on kaupunkirakenteen eheyttämiseen tähtäävän asemakaavan edellyttämästä muutoksesta, jossa nykyistä tavanomaista nuorta puustoa kasvavaa viheraluetta muutetaan noin 1400 m² laajuudelta liikennealueeksi (kaavassa katualuetta ja LPA-4 aluetta). Rata-alueen osalta kaupunkipuiston rajauksen muutos ei ole välttämätön, mutta se on nyt uudessa rajausehdotuksessa kuitenkin huomioitu, koska rata-alueella ei sinänsä ole kansalliseen kaupunkipuistoon liittyviä maisema-arvoja, historiallisia ominaispiirteitä tai

kaupunkikuvallisia, sosiaalisia, virkistysellisiä tai muita erityisiä arvoja. Uusien korttelialueiden eteläreunalla kyse on kaupunkipuiston rajauksen muutoksesta suunniteltua korttelirakennetta mukailevaksi. Tältä osin kaupunkipuiston reuna on luonteeltaan tavanomaista nuorta kaupunkimetsää kasvavaa viheraluetta, joten rajauksen muutoksella muutamalla metrillä, ei ole kansallisen kaupunkipuiston kokonaisuuden kannalta merkitystä. Suurin merkitys rajauksen muutoksessa on kansallisen kaupunkipuiston laajentamisella siten, että Varikonniemen muinaismuistoalue saadaan kokonaisuudessaan osaksi kansallista kaupunkipuistoa. Kansallisen kaupunkipuiston rajauksen muuttamisesta on laadittu erillinen hakemus Ympäristöministeriölle ja siihen liittyvä perustelut sisältä selostus.



Kuva 31. Kansallisen kaupunkipuiston voimassa oleva rajausta mustalla katkoviivalla ja uusi ehdotus kaupunkipuiston rajaukseksi punaisella. Rajausmuutoksesta tehdään erillinen hakemus Ympäristöministeriöön ja sen liitteeksi perustelut sisältävä selostus. Rajaus varmistuu vasta MRL:n 69 §:n mukaisella muutosprosessilla.

Kansallisen kaupunkipuiston kokonaisuutta ajatellen rajausmuutos ei heikentäisi kansallisen kaupunkipuiston kulttuuri- tai luonnonmaiseman kauneutta, luonnon monimuotoisuutta, historiallisia ominaispiirteitä tai siihen liittyviä kaupunkikuvallisia, sosiaalisia, virkistysellisiä tai muita erityisiä arvoja (MRL 68 §):

- kulttuurimaiseman arvot liittyvät linnan maisemaan ja rautatieaseman valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun ympäristöön, eikä rajausmuutoksella vaikuteta näiden arvojen säilymiseen,
- luonnonmaiseman tai luonnon monimuotoisuuden osalta rajausmuutosalueella ei ole erityisiä arvoja, vaan viheralue jatkuu samanluonteisena laajemmalla alueella (menetetään vähäinen määrä tavanomaista nuorta kaupunkimetsää),
- kaupunkipuiston alueella ei menetetä historiallisia ominaispiirteitä tai kaupunkikuvallisia arvoja, kun kyse on liikennealueiden ja viheralueen rajaamisesta kaupunkipuiston ulkopuolelle,
- Varikonniemen historiallisten ominaispiirteiden huomioiminen osana kansallista kaupunkipuistoa paranee, kun Varikonniemen muinaismuistoalue

otetaan kokonaisuudessaan mukaan kansalliseen kaupunkipuistoon (rajausta laajennetaan tältä osin),

- virkistysellisten arvojen osalta viheralueen menetys ei ole merkittävä, kun menetettävää pinta-alaa verrataan Varikonniemen viheraluekokonaisuuteen, menetettävällä viheralueen osalla ei ole erityisiä virkistysellisiä arvoja, kun kevyen liikenteen reittien ja ulkoilureittien jatkuvuudesta huolehditaan kaupunkipuiston rajausmuutoksesta huolimatta.

Kansallisen kaupunkipuiston laajentaminen etelään on todennäköisintä ensin keskustan etelä laidalla ja vasta myöhemmin Kantolan suunnassa, jos/kun alueen maankäytön muutos on ajankohtaista.

Kansallista kaupunkipuistoa perustettaessa ympäristöministeriö on arvioinut kohteena olevaa aluetta neljän arviointikriteerin avulla, joita ovat sisältö, kaupunkikeskeisyys, laajuus ja eheys sekä ekologisuus ja jatkuvuus:

- **Sisältö:** kaupunkiluonnon monimuotoisuuden säilyttämisen kannalta tärkeitä luonnonalueita, kansallisen historian tai kaupungin omien kehitysvaiheiden kannalta merkittäviä kulttuuriympäristöjä rakennuksineen, puistoarkkitehtonisesti tai esteettisesti merkittäviä puistoja ja viheralueita
- **Kaupunkikeskeisyys:** täytyy olla osa kaupunkirakennetta eli alkaa ydinkeskustasta tai heti sen läheisyydestä
- **Laajuus ja eheys:** puisto- ja viherympäristönä riittävän laaja ja häiriötön, viher- ja sinirakenteeltaan niin yhtenäinen, että kaupunkipuistoa pitkin on mahdollisuus siirtyä kaupunginosasta toiseen
- **Ekologisuus ja jatkuvuus:** alueelle muodostuu laajiston siirtymisen ja vuorovaikutuksen mahdollistavia ekologisia käytäviä, alue on jatkuva eli liittyy välittömästi ilman selvää rajaa kaupungin ulkopuolisiin luonnonalueisiin tai sitä ympäröivään maaseutuun

Asemanrannan asemakaavan suhde edellä mainittuihin kriteereihin:

- vaalitaan **kaupunkiluonnon monimuotoisuuden** säilyttämisen kannalta tärkeitä alueita, vaikka osa luonnonympäristöstä muuttuu rakennetuksi ympäristöksi ja viheralueen määrä vähenee
- vaalitaan **valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä** rakennuksineen, puistoineen ja aukioineen, mutta samalla mahdollistetaan asemaympäristön toiminnallinen kehittäminen (rakennukset osoitettu palvelujen alueiksi) ja huomioidaan mm. pendelöintiin liittyvän pysäköinnin tarpeet
- rautatieasema on merkittävä **saavutettavuustekijä** kansalliselle kaupunkipuistolle ja asemaympäristön kasvava käyttö mahdollistaa myös alueiden arkkitehtonisen ja esteettisen kehittämisen ja luo painetta sille (esim. liikennealueiden rajaaminen istutuksin, asema-aukion kehittäminen sisääntuloaukiona, näkymäakselin avaaminen Vanajan ja keskustan suuntaan, kävely- ja pyöräily-yhteyksien parantaminen)
- **Varikonniemen muinaisjäännösalue** on mahdollista liittää kokonaisuudessaan kansalliseen kaupunkipuistoon kaupunkipuiston rajausmuutoksessa
- Varikonniemi on nykyisellään uinuva alue ja sen käyttö tulee asemakaavan toteuttamisen myötä kasvamaan merkittävästi, joten osa käyttäjistä todennäköisesti kokee alueen virkistysarvojen heikentyvän käyttäjämäärän lisääntyessä
- uudisrakentamisella tavoitellaan keskustamaista asumisen ja palvelujen aluetta, mikä edellyttää rakenteellista pysäköintiratkaisua ja siten riittävää rakentamisen tehokkuutta, jotta turvataan taloudellinen toteutettavuus (maantasopysäköintikentät tekisivät alueesta väljän ja lähiömäisen)

- asemakaava mahdollistaa **palveluiden saatavuuden** kansallisen kaupunkipuiston välittömässä läheisyydessä, kansallisella kaupunkipuistolla on vahva matkailullinen merkitys Hämeenlinnassa

Haavoittuvuus:

- Varikonniemen muinaisjäännösalueen ydinalue, muullakin alueella arkeologista potentiaalia
- Varikonniemellä merkitystä osana linnan maisemaa ja sen maisemallisena suojavyöhykkeenä
- Rautatieasema aukioineen, puistoineen ja puukujineen haavoittuvia, mutta makasiinien ympäristöt kestävät enemmän muutoksia

Kehittämispotentiaali:

- varikon raunioiden säilyttäminen elämyksellisenä osana kansallista kaupunkipuistoa
- asema-aukion muuttaminen täysin liikenteen hallitsemasta tilasta viihtyisämmäksi kaupungin sisään tuloksi
- liikenne- ja pysäköintialueiden rajaaminen istutuksin
- kevyen liikenteen yhteyksien kehittäminen alueelta Aulangon, keskustan, Verkatehtaan ja Kantolan tapahtumapuiston suuntaan, pitkän ajan tavoitteena saada kevyen liikenteen silta Lukiokadun päästä Varikonniemeen
- palveluiden lisääminen kansallisen kaupunkipuiston ja rantareitin yhteyteen
- ympäristön laadukkaampi hoito, kun alue muuttuu kaupunkikeskustaksi
- paljon mahdollisuuksia ympäristötaiteelle (mm. pysäköintilaitokseen, puistoihin, aukioon, järveen, kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiin liittyen)

5. Maisemallisten ja kulttuuriperintöön kohdistuvien vaikutusten arviointi

Vaikutusten arvioinnin lähtökohtana ovat valtakunnallisesti arvokas maisema-alue, muinaismuistot, valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt, alueen teollinen rakennusperintö sekä kansallinen kaupunkipuisto.

5.1 Maisemalliset vaikutukset

Uudisrakentamisen määrä ja mittakaava eivät ole niin merkittäviä, että ne muuttaisivat Vanajaveden valtakunnallisesti arvokkaan maiseman maisemarakennetta tai maiseman luonnetta tai ylittäisivät maiseman sietokykyä. Uudisrakentaminen tulee muodostamaan kaupunkirakenteen uuden reunan Varikonniemen muinaisjäännösalueeseen rajautuen ja maisemarakenteessa rakennetun alueen raja noudattelee Vanajan vastarannalla sijaitsevan ruutukaavakeskustan yhdyskuntarakenteen rajausta. Varikonniemen muinaisjäännösalue hahmottuu edelleen muutosten jälkeen osaksi Linnan maisemaa. Uudisrakentaminen tulee sijoittumaan noin 600 m etäisyydelle linnasta ja uudisrakentamisen ja linnan väliin jää Varikonniemen viheralueet. Puustoisuus suojaa linnan maisemaa merkittävilta muutoksilta. Kaavoitettujen korttelialueiden ympäristössä kasvaa runsaasti yli 20 metristä puustoa, useita jopa 24-26 metrisiä rauduskoivuja. Kahdeksankerroksisen asuinrakennuksen korkeus on noin 25,5 m ja kymmenkerroksisen noin 31,5 m. Kaavan toteuttamisella ei vaaranneta linnan maiseman symboli-/identiteettiarvoa. Linnan maisema-arvojen säilyminen on kaupungin etu, paitsi viihtyvyyden ja esteettisyyden ja kaupungin identiteetin, myös taloudellisten arvojen vuoksi matkailuelinkeinojen kautta.



Kuva 32. Maisemallinen vaikutusalue osoitettu kuvassa keltaisella katkoviivalla. Rajaus perustuu maastossa tehtyihin arvioihin mahdollisista näkymäsuunnista.

Maisemakuva tulee muuttumaan erityisesti lähietäisyydeltä tarkasteltuna kun nyt väljästi ja matalasti rakennettu alue muuttuu kerrostalovaltaiseksi alueeksi. Alue tulee myös siistiytymään, kun vaihteittain rakentuneita teollisuushalleja puretaan ja asumisen myötä alueen hoito ja ylläpito lisääntyy. Alue sijaitsee maisemarakenteessa alavalla ja melko tasaisella paikalla, mikä osaltaan helpottaa rakentamisen sopeutumista maisemaan. Rakennettavuudeltaan parhaimmat paikat lähiympäristössä on jo rakennettu (esim. saha kalliopohjalle Hätilänniemen kärkeen ja Kiistalan alue Viipurintien kupeeseen). Maisemaltaan alue on ollut melko avointa, mutta on 1900-luvun lopulta alkaen pusikoitunut alueen käytön vähentyessä (sahan toiminta loppui 1950, varikko purettiin 1980-luvulla).

Kaavan yhteydessä on laadittu luonnosvaiheessa erillinen maisemaselvitys (Serum Arkkitehdit Oy, 2015), jossa kaavan vaikutukset lähimaisemaan on esitetty erillisellä kartalla.

Lisäksi kaavan maisemallisten vaikutusten arvioinnin tueksi on laadittu havainnekuvat Viipurintien sillalta, keskustan puolelta satamasta, Linnanpuistosta ja linnan valleilta (Serum Arkkitehdit Oy, 2015). Kaikki havainnekuvat on laadittu aikana, jolloin puut olivat lehdettömiä. Havainnekuviissa uudisrakentaminen on kuvattu valkoisella, vaikka tosiasiaissa rakentamistapaohjeissa päämateriaaliksi määritellään punatiili. Todellisuudessa uudisrakentaminen ei tule näkymään maisemassa niin hyvin kuin laadituissa havainnekuviissa. Rakentaminen tulee muuttamaan maisemaa eniten Vanajan vastarannalta, keskustan puolelta satamasta tarkasteltuna. Näkymä muuttuu nykyistä kaupunkimaisemmaksi. Hätilän suunnasta näkymiä peittää molemmin puolin rataa oleva kasvillisuus, etenkin kookas lehmusrivi asemanpuistossa ja isot koivut sen luoteispuolella. Korkeimmat asuinrakennukset sijoittuvat alueen keskelle, mikä vähentää niiden maisemavaikutuksia aluetta ulkopuolelta tarkasteltaessa. Vanainkadun keskelle sijoittuvan korttelialueen rakennusten ylimmät kerrokset on myös edellytetty yleismääräyksellä porrastettavaksi keveämmän yleisilmeen saavuttamiseksi.

Uudisrakentamista ei voida pitää maisemavauriona, sillä se ei uhkaa sijainnillaan, mittakaavallaan tai rakentamistavallaan valtakunnallisesti arvokkaan maiseman erityisiä arvoja, vaan jatkaa luontevasti Kiistalan alueen yhdyskuntarakennetta luoteeseen. Maisemaan sopeuttaminen huomioidaan kaavan yhteydessä laadittavissa rakentamistapaohjeissa mm. materiaalivalinnoissa.



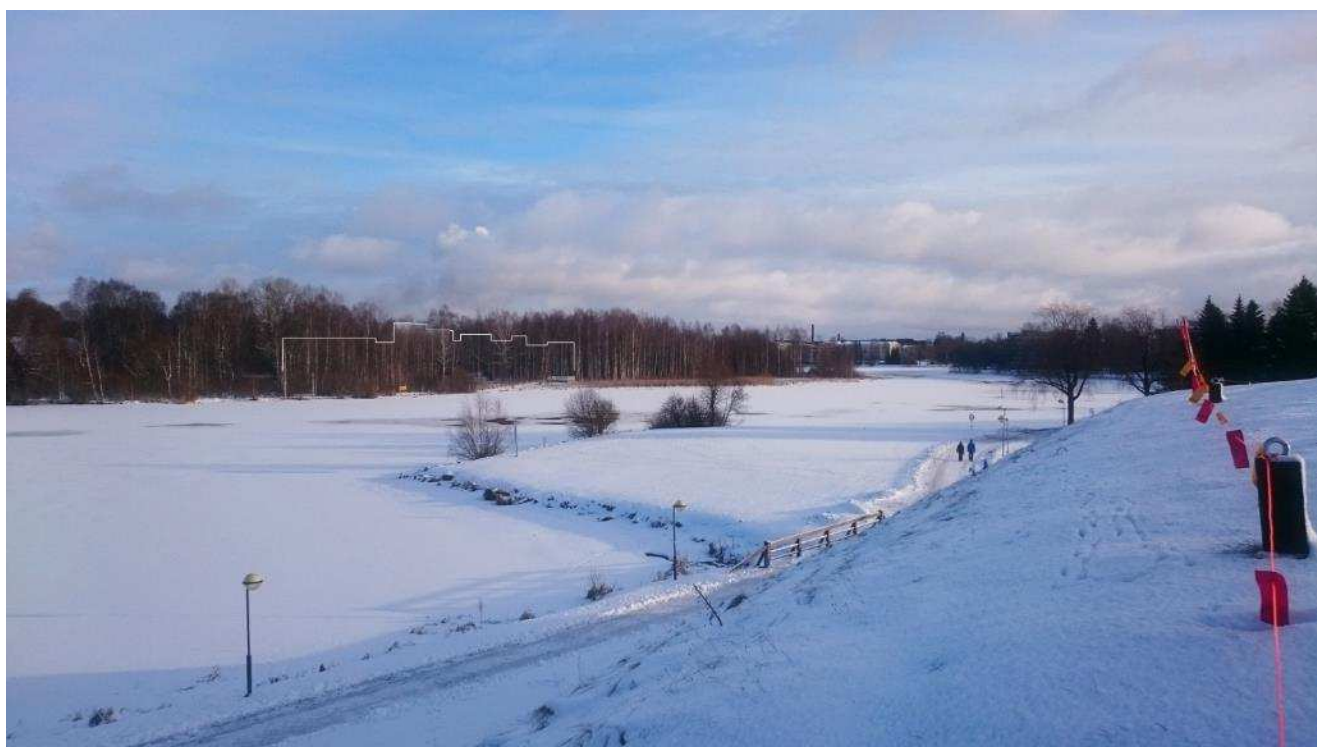
Kuva 33. Panoraama suunnittelualueelle satamasta Vanajan vastarannalta (Serum Arkkitehdit Oy, 2015).



Kuva 34. Suurennos panoraamakuvasta (edellinen kuva yllä) sataman suunnasta (Serum Arkkitehdit Oy, 2015). Näkymä muuttuu viheralueesta kaupungiksi, vaikka rantapuusto pehmentää rakentamisen sopeutumista maisemaan.



Kuva 35. Näkymä suunnittelualueelle Linnanpuistosta (Serum Arkkitehdit Oy, 2015). Ei merkittäviä maisemavaikutuksia.



Kuva 36. Näkymä suunnittelualueelle linnan valleilta (näköyksen katselukorkeus noin +90,50 mpy), uudisrakentamisen sijainti osoitettu valkoisella viivalla (Serum Arkkitehdit Oy, 2016). Ei merkittäviä maisemavaikutuksia.



Kuva 37. Näkymä suunnittelualueelle linnan valleilta, tarkastelupisteen katselukorkeus noin +90.50 mpy (vertaa edellä yllä olevaan kuvaan, niin huomaat, missä kohtaa uudisrakentaminen näkyy) (Serum Arkkitehdit Oy, 2016).



Kuva 38. Näkymä suunnittelualueelle Viipurintien sillalta, selkeimmin alueelle tulee näkymään muutaman metrin ennen näköalatasannetta keskustasta päin tultaessa (Serum Arkkitehdit Oy, 2016). Näkymä muuttuu nykyistä kaupunkimaisemmaksi. Uudisrakentamisella ei ole merkittävää vaikutusta Aulangon selänteen silhuettiin.

5.2 Vaikutukset muinaisjäänneksiin

Muinaisjäänneksien edustavat alueella ympäristön vanhinta kerrostumaa. Ne ovat muinaismuistolain (295/63) nojalla rauhoitettuja, joten kaavatilanteesta huolimatta ne on huomioitava alueiden käytössä ja alueelle kohdistuvissa toimenpiteissä. Kohteiden merkitseminen kaavaan on tärkeää, koska se edesauttaa niiden suojelua, kun tieto välittyy alueen suunnittelijoille ja viranomaisille. Museoviranomaisen erityisen merkittäviksi arvioimista kohteista, kuten Varikonniemi, käytetään pääkäyttötarkoituksimerkintää SM, muinaismuistoalue. Kaavamääräykset edellyttävät Varikonniemensuon ja pelastustien osalta Varikonniemen muinaismuistoalueella tehtäväksi arkeologisia tutkimuksia ennen kaavan toteuttamista. Näin varmistetaan siitä, että Varikonniemensuon muinaisjäänne tulee riittävällä tarkkuudella tutkituksi ennen sen poistamista. Tässä kohtaa Museovirasto on arvioinut, että muinaismuistolain mukainen suojelu voidaan lakkauttaa riittävien kaivaustutkimusten jälkeen (muinaismuistolain 13 §:n mukaisen neuvottelun muistio on kaavaselostuksen liitteenä). Mikäli Varikonniemen muinaismuistoalueelle halutaan toteuttaa esim. uusia ulkoilureittejä, on niistä ja kaikista SM-1-aluetta koskevista tai siihen liittyvistä suunnitelmista pyydettävä Museoviraston lausunto annetun kaavamääräyksen mukaisesti. Kaavatyö ja edelleen tehtävät jatkotutkimukset edistävät muinaisjäänneksen selvitystilannetta, ilman maankäyttöpainetta selvitysten laatiminen olisi epätodennäköistä, joten kaavatyöllä on välillinen vaikutus siihen, että tieto kiinteistä muinaisjäänneksistä tulee lisääntymään.

Uusien korttelialueiden työmaa-aika koetaan uhaksi Varikonniemen muinaismuistoalueelle. Siksi kaavamääräyksellä edellytetään Varikonniemen muinaismuistoalueen rajalla kortteleissa 55 ja 57 työmaan suunnittelussa muinaismuistolain tarkoittaman alueen erottamista riittävillä aidoilla työmaa-alueesta. Muinaismuistoalueen käyttäminen työmaan varastointiin, kulkuun yms. on kielletty uhkasakon nojalla. Aidan suunnittelusta ja maastoon sijoittamisesta sovitaan Museoviraston kanssa.

Alueen asemakaava mahdollistaa noin 1200 asukkaan sijoittumisen Asemanrantaan. Tämä lisää muinaisjäännealueen käyttöä virkistysalueena. Alueen läpi kulkee jo nykyiselläänkin noin 200 000 ihmistä vuosittain kansallisen kaupunkipuiston rantareitillä, joten kaava-alueen aiheuttama muutos (+0,6 %) ei ole tähän määrään suhteutettuna merkittävä.

5.3 Vaikutukset kulttuuriperintöön ja rakennettuun kulttuuriympäristöön

Hämeenlinnan rautatieasema kuuluu vuonna 1998 allekirjoitettuun valtakunnallisia rautatieasema-alueita koskevaan menettelytapasopimukseen (Rautatiesopimus), jonka osapuolina olivat ympäristöministeriö, Museovirasto, Ratahallintokeskus, VR-Yhtymä Oy, Valtion kiinteistölaitos (nykyinen Senaatti-kiinteistöt) ja Metsäntutkimuslaitos. Sopimuksen mukaan kohteiden säilyttäminen ja suojelu sekä suojelusta luopuminen ratkaistaan siinä yhteydessä, kun alueen tai sen rakennusten kehittämisen ja käytön suunnitteleminen tai luovuttaminen on ajankohtaista. Hämeenlinnan rautatieympäristön osalta suojelu tapahtuu nyt laadittavalla asemakaavalla. Rautatieympäristö on nykyisellään asemakaavoittamattomalla alueella.

Lisäksi kaavassa edellytetään laadittavaksi puistoinventointi ja alueen historiallisen kehityksen selvitys, joka toimii jatkosuunnittelun perusteena. Tämän vuoksi kaavaan liittyvässä rakentamistapaohjeessa ei ole annettu yksityiskohtaisia ohjeita rautatieympäristön suunnitteluun. Jotta rautatieympäristön valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön identiteettiä voitaisiin vahvistaa, tulee materiaalivalinnat ja muut ratkaisut tehdä historiaan perustuen. Jotta asema-alueen jatkosuunnitteluun on riittävän yksityiskohtaista tietoa, tulee nykytila inventoida ja

tutustua alueen historiaan esimerkiksi vanhojen karttojen, asemapiirrosten, valokuvien ja muiden dokumenttien pohjalta. Puistoinventointi ja alueen historiallisen kehityksen selvitys laaditaan asemakaavatyön jälkeen. Rautatieaseman RKY-alueen (Museovirasto, 2009) merkittävimmät ominaispiirteet kuten rakennukset, puistot lehmuskujineen ja asema-aukio on kaavassa osoitettu säilytettäväksi. Kaavoituksella turvataan kulttuurihistoriallisten arvojen säilymistä sekä muutosten sovittamista ympäristöön kaavamääräyksin ja kaavan yhteydessä laadittavin erillisin rakentamistapaohjein. Kaavamääräyksissä (sr-10 ja sk-1) edellytetään muutoksista neuvottelemista Museoviraston kanssa.

Rautatieympäristön rakennusten aktiivinen käyttö olisi parasta rakennussuojelua. Kaavan toteuttaminen parantaa rakennuskannan arvojen säilyttämismahdollisuuksia, sillä asukasluvun kasvaessa palveluiden kysyntä kasvaa ja olemassa oleviinkin rakennuksiin voidaan sijoittaa alueella tarvittavia palveluita. Hoidettuina rakennukset lisäävät ympäristön ajallista kerroksellisuutta, viihtyvyttä ja houkuttelevuutta ja rautatieympäristö kokonaisuutena luo alueelle vahvan omaleimaisen identiteetin. Kaava ei mahdollista rautatieympäristöön sellaisia muutoksia, jotka heikentäisivät valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön historiallisen kehityksen luettavuutta tai monimuotoisuutta.



Kuva 39. Uudisrakentaminen muodostaa selkeän uuden rajauksen valtakunnallisesti merkittävälle rautatieympäristölle. Kaavaratkaisu on kaupunkikuvallisesti jäntevä ja verrattavissa Kiistalan alueen rakentamistapaan (Serum Arkkitehdit Oy, 2016).

Valtakunnallisesti arvokkaan rakennetun kulttuuriympäristön alueella muutokset liittyvät liikennealueisiin, kuten pysäköintiin ja pyöräpysäköintiin, ja niiden rajaamiseen puistoista tai kävelyn ja pyöräilyn yhteyksistä. Lisäksi nykyiselle pysäköintialueelle on tarkoitus toteuttaa pysäköintilaitos ja asema-aukion reunaan kahdeksankerroksinen asuin-liikerakennus (ns. maamerkkirakennus). RKY-alueen rajaaminen on pysäköintialueen osalta erikoinen (kuva 13, sivulla 14), koska alueella ei ole historiallista yhteyttä rautatieympäristöön eikä sillä alueella ole myöskään säilytettävää rakennettua kulttuuriympäristöä. Mittakaavallisesti pysäköintilaitos ja kahdeksankerroksinen asuin-liiketalo muuttavat tällä osalla RKY- alueen tilannetta, kun rautatieympäristö puistoineen tulee rajautumaan uudisrakennuksiin. Viitesuunnitelma kuitenkin osoittaa, että pysäköintilaitoksen massoittelun ja julkisivujen jäsentelyn avulla laitos on sovitettavissa ympäristöön ja tätä ohjataan kaavassa annetuin yleismääräyksin. Lisäksi kaavassa annetun yleismääräyksen (2 § Korttelialueet) mukaisesti RKY-alueelle tai

kansalliseen kaupunkipuistoon tai näihin rajautuvien kortteleiden uudisrakentaminen ja alueiden käyttö on sopeutettava olemassa olevaan rakennuskantaan ja ympäristöön sopivaksi rakennusten massoitellulla, materiaalivalinnoilla ja julkisivujen jäsentelyllä sekä viherrakentamisen ratkaisuilla. Myöskään nykyisen maantasopysäköintialueen ei voida arvioida olevan valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön arvojen mukainen. Kuten Museoviraston lausunnosta ja kaavaehdotuksesta saaduista kahdesta muistutuksesta käy ilmi, rakentamisen massoitelu ja 8-10-kerroksisten rakennusten korkeus sekä pysäköintilaitos voidaan kokea uhkana valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön arvojen säilymiselle. Kaavatyön aikana tehtyihin selvityksiin ja havainnekuviin perustuen kaavaratkaisun ei voida pitää olevan olennaisesti ristiriidassa RKY-alueen arvojen tai valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden kanssa. Lisäksi korttelin kulmaa korostava rakentamistapa liittyy Kiistalan rakentamistapaan. Asemakaava tähtää valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaisesti yhdyskuntarakenteen eheyttämiseen joukko-liikenneyhteyksien äärellä. Kaavaratkaisun suhdetta valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin käsitellään kaavaselostuksessa.

Kaavassa varaudutaan kiertoliittymän tilatarpeeseen Hämeentien ja asema-aukion liittymän katutilan osalta. Liittymästä poistuu ajoneuvoliikenteen yhteys Kiistalantielle ja Mensan nykyiselle pysäköintialueelle, joten siltä osin ajoneuvoliikenteen tilatarve vähenee.

Asemakaavoituksen pohjaksi järjestettiin arkkitehtikutsukilpailu 2014, jonka ehdotukset ovat kaavan vaihtoehtotarkasteluja. Rakentamistehokkuudelta erilaisia vaihtoehtoja ei ole esitetty, koska alueesta tavoitellaan keskustamaista ympäristöä, mikä edellyttää rakenteellista pysäköintiä ja sen toteuttaminen taloudellisesti kestävästi vaatii riittävää rakentamistehokkuutta. Arkkitehtikilpailun voittaneessa ehdotuksessa kulttuuriympäristön arvot oli kilpailuehdotuksista parhaalla tavalla huomioitu. Ehdotusta on kaavatyön aikana muokattu vielä RKY-alueen ja kansallisen kaupunkipuiston arvot paremmin huomioivaksi. Kahdeksankerroksisen maamerkkirakennuksen sijoittaminen asema-aukion reunalle on Museoviraston näkökulmasta ristiriitainen ratkaisu RKY-alueen ominaisluonteen kanssa. Maamerkkirakennuksen mahdollinen siirtäminen lähemmäksi Mensaa symmetriseksi vastinpariksi olemassa olevalle betonielementtikerrostalolle tutkittiin, mutta ratkaisu ei vakuuttanut kaupunkikuvallisesti eikä liikenteellisesti. Siirtomahdollisuutta on havainnollistettu kaavaselostuksessa.



Kuva 40. Näkymä asema-aukiolta Mensan suuntaan (Serum Arkkitehdit Oy, 2016).

5.4 Vaikutukset kansalliseen kaupunkipuistoon

Asemakaavan toteuttaminen ei ole ristiriidassa kansallisen kaupunkipuiston hoito- ja käyttöohjeen tavoitteiden kanssa. Ympäristöministeriön 2003 vahvistamassa kansallisen kaupunkipuiston hoito- ja käyttösuunnitelmassa mainitut tavoitteet on pitkälti toteutettu.

Hämeenlinnan kansallisen kaupunkipuiston hoito- ja käyttösuunnitelmassa ei ole eritelty alueen erityisiä arvoja. Maankäyttö- ja rakennuslain 68 §:n mukaisesti kansallisten kaupunkipuistojen erityiset arvot koskevat alueen kulttuuri- ja luonnonmaiseman kauneutta, luonnon monimuotoisuutta, historiallisia ominaispiirteitä tai siihen liittyviä kaupunkikuvallisia, sosiaalisia, virkistysellisiä tai muita erityisiä arvoja, joiden säilyttämiseksi ja hoitamiseksi voidaan perustaa kansallinen kaupunkipuisto. Asemakaavan toteuttaminen muuttaa ympäristöä kansallisen kaupunkipuiston rajalla Hämeentien eteläreunalla, jonne nykyisen pysäköintialueen kohdalle rakennetaan pysäköintilaitos ja sen luoteispuolelle mahdollistetaan asuin-, liike- ja toimistorakennusten sekä yhden palvelurakennuksen (esim. päiväkotia) rakentaminen.

Rautatieaseman valtakunnallisesti merkittävät rakennetun kulttuuriympäristön arvot säilytetään. Asemakaavalla edellytetään alueen historiallisten ominaispiirteiden säilyttämistä suojelumerkinnöin. Lisäksi kaupunkipuiston rajausta ehdotetaan muutettavaksi siten, että Varikonniemen muinaismuistoalue liitettäisiin kansalliseen kaupunkipuistoon kokonaisuudessaan, jolloin alueen ominaispiirteet huomioitaisiin paremmin osana kansallista kaupunkipuistoa.

Viheralueen määrä vähenee nykyisestä, kun aluetta rakennetaan, mikä voidaan kokea menetyksenä, mutta kokonaispinta-alaan verrattuna viheralueiden määrän vähenee vain vähän kansallisen kaupunkipuiston alueella. Kokonaisuudessaankin asemakaavan toteutuessa rakentaminen vähentää nykyisin vielä rakentamatonta viheraluetta noin 3 ha. Virkistyskäyttöön jää edelleen noin 18 ha virkistys- ja muinaismuistoalueita. Viheralueen menetys ei vaaranna luonnon monimuotoisuutta eikä luonnonmaiseman arvoja, sillä muutos koskee vähäistä määrää tavanomaista nuorta kaupunkimetsää. Virkistysellisiä arvoja huolehditaan osoittamalla kaavassa kevyen liikenteen yhteydet ja ulkoilureitit.

Asemakaavan laadinnassa huomioidaan valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön säilyttäminen suojelemalla alueella olevat rakennukset sekä osoittamalla merkittävät puurivit ja aseman puistot säilytettäväksi. Lisäksi aseman aukio osoitetaan kaavassa aukion merkinnällä, jolloin se säilyy rakentamattomana maisematilana. Lisäksi asemakaavassa edellytetään sahan ja varikon rakennusten raunioita säilytettäväksi, sillä ne koetaan olevan elämyksellinen osa kansallista kaupunkipuistoa. Ne myös jatkavat Hämeenlinnassa olevaa rauniopuistojen perinnettä. Sahan olemassa olevat rakennukset suojellaan asemakaavalla. Asemakaavalla turvataan kansallisen kaupunkipuiston virkistyskäytön yhteydet osoittamalla nykyiset pyöräily ja kävelyreitit asemakaavassa alueelta Aulangon suuntaan ja etelään. Kävely ja pyöräily-yhteyksiä parannetaan myös keskustan suuntaan. Pyöräilyn laatuikävä tulee sijoittumaan todennäköisimmin Possentien varteen. Radan suuntaisesti tarvitaan myös pyöräily-yhteys asemalta etelään.

Koska asemakaavoituksella lisätään asutusta kansallisen kaupunkipuiston tuntumaan, lisää se mahdollisuuksia parantaa palveluita kansallisen kaupunkipuiston alueella tai välittömässä läheisyydessä. Kansallisen kaupunkipuiston alueelle osoitetaan kaavassa myös venevalkama/venesataman aluetta (LV), jonka kehittäminen edellyttää yksityiskohtaisempaa suunnittelua.

Uudisrakentaminen mahdollistaa myös ympäristön parantamistoimenpiteet, kuten asema-aukion kehittämisen ja liikennealueiden rajaamisen istutuksin. Liikennealueet

lisääntyvät kansallisen kaupunkipuiston rajauksen alueella, mutta muutokset tapahtuvat puiston reuna-alueilla. Kansallisen kaupunkipuiston arvojen säilyminen ja alueen edelleen kehittäminen on kaupungin etu, sillä näillä on selvästi taloudellista hyötyä mm. matkailuelinkeinojen kautta.

MRL:n 71 §:n mukaan Kansallinen kaupunkipuisto voidaan myös lakkauttaa tai sen rajausta muuttaa, jos alueen arvo on olennaisesti vähentynyt tai jos yleisen edun kannalta erittäin tärkeän hankkeen tai suunnitelman toteuttaminen sitä edellyttää. Hämeenlinnan kaupunki katsoo, että yhdyskuntarakenteen eheyttäminen ja laajentaminen Suomen kasvukäytävän keskiössä, olemassa olevan yhdyskuntarakenteen reunalla joukkoliikenteen äärellä ja keskustan palveluiden lähellä on yleisen edun kannalta tärkeä hanke, jonka vuoksi kansallisen kaupunkipuiston rajausta on tarpeen tarkistaa. Muutosprosessissa sovelletaan MRL:n 69 §:n mukaista menettelyä.

6. Yhteenveto

Kaavoituksen avulla ohjataan maisemallisesti ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaiden alueiden käyttöä ja sovitetaan ympäristöllisiä näkökulmia yhteen muiden intressien kanssa. Kaavan vaikutusten arviointi esitetään kokonaisuudessaan kaavaselostuksessa, jota tämä raportti täydentää maisema- ja kulttuuriympäristöarvojen osalta.

Alueen historiallisten kerrostumien luettavuus ja todistusvoimaisuus säilyy yhdyskuntarakenteen laajentamisesta huolimatta. Asemakaavan mahdollistama uudisrakentaminen ei heikennä valtakunnallisesti arvokkaan maisema-alueen erityisiä arvoja eikä vaaranna Hämeen linnan asemaa maiseman identiteetin luojana tai maisemanähtävyytenä. Varikonniemen hoidossa huomioidaan puuston säilyttäminen maisemallisena suojapuustona.

Suunnittelualan luoteisosa on arkeologisesti potentiaalista aluetta, mikä edellyttää kaavaan erityistä selvitysaluumerkintää. Tällä alueella on tehtävä arkeologisia tutkimuksia ennen asemakaavan toteuttamista. Tutkimusten jälkeen Varikonniemensuon muinaismuisto voidaan poistaa. Museovirasto arvioi tutkimusten riittävyyden. Koska uudisrakentamiseen tarkoitetut korttelialueet rajautuvat suoraan muinaismuistoalueeseen, edellytetään kaavamääräyksellä muinaisjäännöksen suojelun vuoksi muinaismuistoalueen (SM-1) rajalla työmaan suunnittelussa muinaismuistolain tarkoittaman alueen erottamista riittäväillä aidoilla työmaa-alueesta. SM-1-alueen käyttäminen työmaan varastointiin, kulkuun yms. on kielletty uhkasakon nojalla. Aidan suunnittelusta ja maastoon sijoittamisesta sovitaan Museoviraston kanssa.

Uudisrakentamisen määrä, mittakaava ja rakennusten sijoittelu on ympäristöön soveltuvaa. Alue on tiivis ja urbaani, mutta kuitenkin ihmisen mittakaavan huomioiva. Massiivisempi uudisrakentaminen soveltuu toteutettavaksi pitkällä tähtäimellä Viipurintien sillan eteläpuolisille alueilla Harvialantien ja radan väliselle alueelle.

Uudisrakentamisesta pysäköintilaitos ja 8-kerroksinen asuin-liikerakennus sijoittuvat rautatieaseman valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön. Sk-1 -aluetta koskevista suunnitelmista ja toimenpiteistä on pyydetty Museoviraston lausunto. Kaavassa annetaan yleismääräyksiä koskien uudisrakentamisen sopeuttamisesta valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön ja kansalliseen kaupunkipuistoon. Uudisrakentaminen luo rakennetulle kulttuuriympäristölle uudet rajaelementit ja vahvistaa rautatieympäristön kaupunkimaista luonnetta nykyisestä. Rautatieympäristön alueen rajautuminen nykyistä selvemmin vahvistaa sen intensiteettiä ja uudisrakentaminen nostaa vanhan rakennuskannan ja puistot nykyistä paremmin esille ympäristön siistiyydessä.

Kuten Museoviraston lausunnosta ja kahdesta kaavaehdotuksesta saadusta muistutuksesta käy ilmi, rakentamisen massoittelu ja 8-10-kerroksisten rakennusten korkeus sekä pysäköintilaitos voidaan kokea uhkana valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön arvojen säilymiselle. Kaavatyön aikana tehtyihin selvityksiin ja havainnekuviin perustuen kaavaratkaisun ei voida pitää olevan olennaisesti ristiriidassa RKY-alueen arvojen tai valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden kanssa. Asemarakennus on asema-aukion dominantti ja arkkitehtuuriltaan niin vaikuttava, ettei sen maamerkkiasemaa kyetä asemakaavan mukaisella asuinrakentamisella horjuttamaan. Mittakaavallisesti pysäköintilaitos ja kahdeksankerroksinen asuin-liiketalo muuttavat nykyisen pysäköintialueen osalta RKY-alueen tilannetta, kun pienipiirteinen rautatieympäristö puistoineen tulee rajautumaan uudisrakennuksiin. Viitesuunnitelma kuitenkin osoittaa, että pysäköintilaitoksen massoittelun ja julkisivujen jäsentelyn avulla pysäköintilaitos on sovittavissa ympäristöön ja tätä ohjataan kaavassa annetuin yleismääräyksiin. Kahdeksankerroksinen maamerkkirakennus Hämeentien päätteellä ja asema-aukion reunalla jäsentää kaupunkirakennetta ja kaupunkikuvaa ja jatkaa Kiistan alueen rakentamistapaa, jossa kortteleiden kulmissa on muuta korttelirakennetta korkeampia

rakennuksia. Maamerkkirakennus on vastinpari Kiistalantien ja Hämeentien kulmauksen 8-kerroksiselle asuinrakennukselle. Ratkaisu täydentää aukion symmetrisyyttä, vaikka kokonaisuus ei ole täydellisen symmetrinen, eikä vanhojen karttojen perusteella ole täysin symmetrinen ollut aikaisemminkaan. Maamerkkirakennuksen sijoituspaikka ei tässäkään mielessä riko olemassa olevaa kaupunkitilaa tai rautatieympäristön kokonaissommitelmaa, joka on vuosien saatossa osittain hämärtnyt myös laajojen liikennealueiden takia.

Rautatieympäristön merkitystä kaupungin sisäänntuloporttina ja alueen kulttuuriympäristöarvoja voidaan vahvistaa aukion yksityiskohtaisemmalla suunnittelulla. Jatkosuunnittelun pohjaksi laaditaan rautatieympäristön puistoinventointi ja historiallisen kehityksen selvitys. Historian tuntemuksen tulee olla lähtökohtana aluetta kehitettäessä, jotta rautatieympäristön perinteistä ilmettä ja siihen liittyvää puistokulttuuria voidaan vaalia.

Pysäköintilaitoksen toteuttaminen vähentää avointen maantasopysäköintialueiden määrää, jolloin pysäköidyt autot eivät enää hallitse asemaympäristöä nykyiseen tapaan. Alueella halutaan välttää lähiömäisiä ratkaisuja. Pysäköintilaitos sijoittuu valtakunnallisesti merkittävän kulttuuriympäristön sellaiseen kohtaan, missä ei ole todennettavissa valtakunnallisesti merkittäviä rakennetun kulttuuriympäristön arvoja. Pysäköintilaitoksen rakentamistapaa ohjataan kaavassa annetuin yleismääräyksiin.

Uudisrakentamisen on oltava suunnittelun ja toteutuksen laadulta korkeatasoista, jotta kaupunkikuvan olemassa olevat arvot eivät latistu ja alueesta muodostuu merkittävä sisäänntulo kaupunkiin. Uudisrakentamisen toteutukseen ammennetaan vaikutteita teollisuusrakentamisen perinteestä, jolloin uudisalueellekin muodostuu vahva identiteetti. Mensan rakennuksista säilytetään kaupunkikuvallisesti merkittävimmät ja alueelle identiteettiä luovat osat. Mensan alue supistuu, mutta se säilyttää edelleen keskeisen asemansa alueella. Uudisrakentamisen myötä alue muuttuu keskustan uinuvasta reuna-alueesta kaupunkimaisemmaksi ja tulee siten paremmin hoidetuksi. Myös rakennusten käytön jatkuminen tulee paremmin turvatuksi, kun aluetta voidaan rakentamalla tiivistää ja palveluiden tarvetta siten kasvattaa. Asemakaavalla suojellaan rautatieympäristön rakennukset (sr-10) ja puistot (/s) sekä osoitetaan lehmuskujat säilytettäväksi. Kaavan toteuttamisen jälkeenkin rautatieasema puistoinen erottuu arkkitehtuurin, puistojen ja aukoiden ansiosta idyllisenä muista kehityskäytävän varren asemanseuduista.

Alueella on runsaasti potentiaalia ympäristötaiteen toteuttamiseen mm. asema-aukiolla, Mensan aukiolla, Mensan puistossa, Varikonniemen sahan alueella, pysäköintilaitoksessa tai kävely- ja pyöräilyreiteillä.

Kansallisen kaupunkipuiston alueelle osoitetaan vähän uutta pysäköintialuetta ja Pikkujärventien katualue hidaskatuna. Kaupungin tavoitteena on supistaa kaupunkipuiston rajausta liikennealueiden osalta ja laajentaa sitä kattamaan Varikonniemen muinaisjäännösalue kokonaan. Kansallisen kaupunkipuiston laajentamisen rajauserämuutoksessa sovelletaan MRL:n § 69 mukaista menettelyä ja muutoshakemus pyritään käsittelemään asemakaavan hyväksymiskäsittelyn yhteydessä. Esitetyt vähäiset liikenteelliset muutokset eivät heikennä kansallisen kaupunkipuiston kokonaisuuden kulttuurihistoriallisia, virkistysellisiä tai matkailullisia arvoja, sillä erityiset kulttuurihistorialliset arvot liittyvät rautatieympäristön osalta asemaan, asema-aukioon ja aseman puistoihin sekä Varikonniemen muinaismuistoalueeseen. Maantasopysäköintialueiden rajaaminen muista liikennealueista istutuksin, parantaa fyysistä ympäristöä ja liikenneturvallisuutta, kun liikkuminen alueella on ohjatumpaa.