

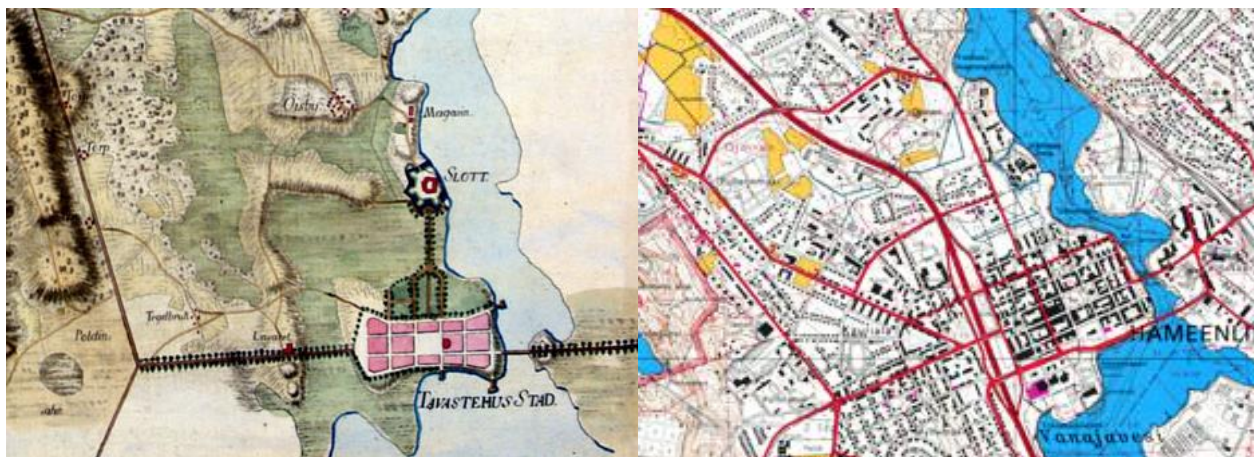
Hämeenlinnan kaupunki

HÄMEENLINNAN RAKENNUSHISTORIALLINEN SELVITYS

Kaupunkisuunnittelu ja -rakentaminen keskustassa ja Keinusaassa 1778–2014

2504

A: ESIPUHE



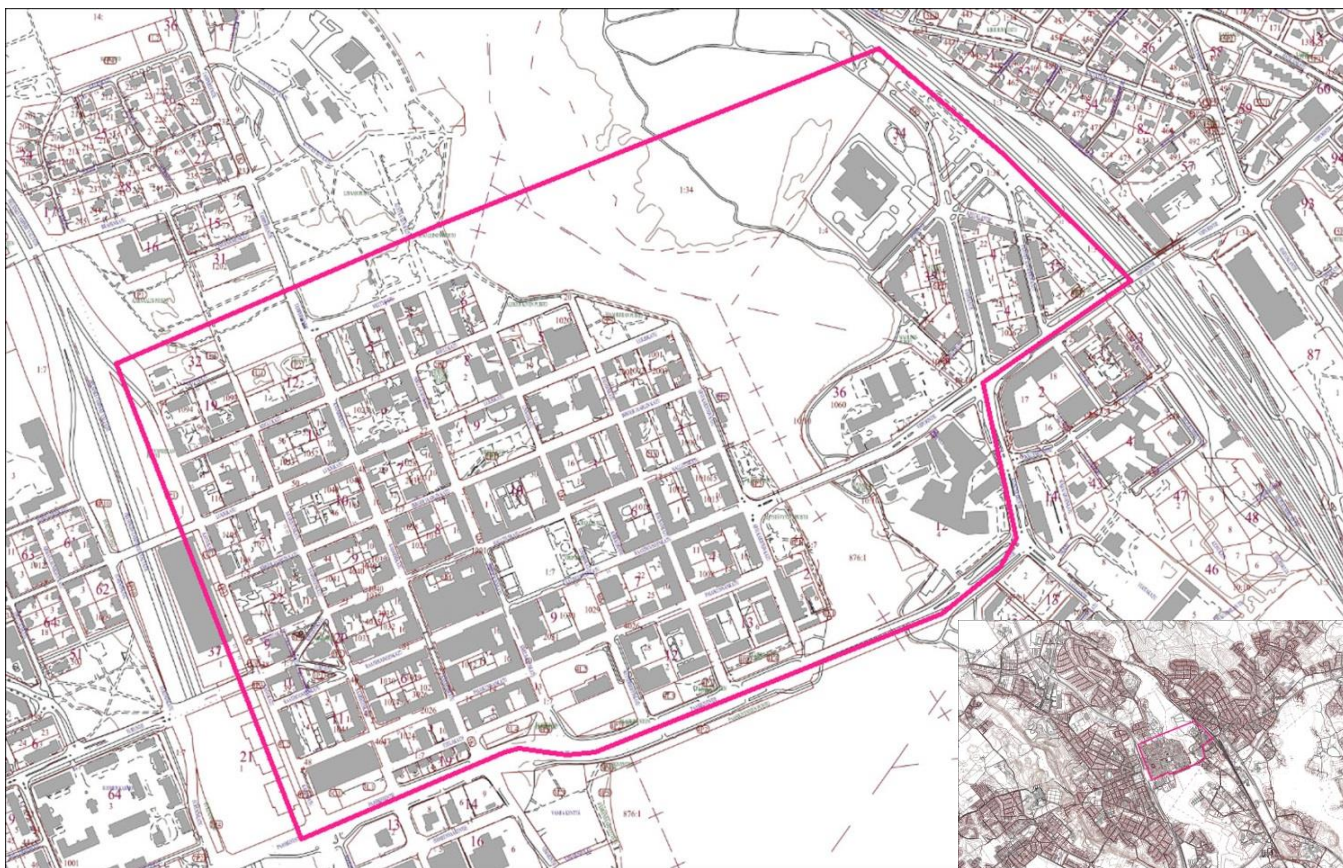


24.06.2014

Johdanto

Hämeenlinnan keskustan rakennushistoriallinen selvitys laadittiin keväällä 2014. Työn tekivät Kulttuuriympäristöpalvelut Heiskanen & Luoto Oy:n tutkijat Jari Heiskanen (FM), Anna Lyyra-Seppänen (FM) ja Kalle Luoto (FM). Selvitys on tehty tulevan keskustan yleissuunnitelman taustaselvitykseksi. Työn tilaaja on Hämeenlinnan kaupunki. Aluerajaus kattaa Hämeenlinnan historiallisen ruutukaavakeskustan sekä itäpuolelle sijoittuvat Keinusaaren ja Kiistalan alueen aina rautatiehen saakka. Ajallisesti työ kattaa 230 vuoden kehityksen.

Tarkastelualueen rajausta ja asemaa kaupunkirakenteessa



Pohjakartta: Hämeenlinnan kaupunki

Tarkastelualue on kaupunkihistoriallisesti merkittävä kokonaisuus, joka sijoittuu Hämeen linnan ohella keskeiselle paikalle Vanajaveden historiallista asutuslaaksoa. Pietari Brahen 1640-luvulla Hämeen linnan yhteyteen perustama ja 1770-luvulla nykyiselle paikalle siirretty kaupunki ylennettiin tällöin läänin pääkaupungiksi. Keskustaan on laadittu asemakaavat vuosina 1778, 1794, 1826, 1832, 1845 ja 1887. Näissä kaavoissa keskusta sai nykyiset historialliset rajansa ja rakenteensa. Kruunulle kuuluneen Keinusaaren itäpuolelle sijoittuva Kiistalan alue kaavoitettiin ja liitettiin kaupunkiin 1910-luvulla, jolloin 1862 rakennetusta rautatiestä ja asemasta tuli vähitellen kiinteä osa kaupunkia. Keskustan nykymaiseman rakennuskannan osalta keskeisiä ovat vuoden 1959 asemakaava sekä yleiskaavat 1957, 1971 ja 1992.

24.06.2014

Tarkastelualueella on merkittäviä, kaupunkihistoriaan liittyviä valtakunnallisia ja maakunnallisia arvoja, jotka keskittyvät ennen sotia tai heti sodan jälkeen rakennettuihin ympäristöihin. Aikaisempia inventointeja ovat mm. valtakunnallisia inventointeja ja arvoja edustava RKY-2010 –luettelo, maakunnallisia Rakennettu Häme –teos sekä paikallisia Kyliä ja kortteleita –teos.

Tässä työssä tarkastelun kohteena ovat kulttuuriympäristön paikalliset lähtökohdat, kaupungin perustaminen, rakentuminen ja kehitys 1770-luvulta aina nykypäiviin saakka. Päätepisteenä on 1990-luvun alku, jolloin 1960-luvulla alkanut voimakas ja näkyvä kaupunkikuvan muutos katkesi lamavuosiin. Tarkasteluajanjaksolla Hämeenlinna kasvoi Ruotsin kuninkaan ja läänin residenssikaupungista ja matalasta puutalokaupungista nykyiseksi kerrostalojen hallitsemaksi maisemaksi. Kaupunkikuvan voimakkaasta uudistumisesta ja autoistumisesta huolimatta kaupungissa on edelleen erotettavissa eri ajanjaksoihin ja kaupunkirakentamisen historiallisiin muutoksiin liittyviä ajallisia kerrostumia.

Työn tavoitteena on kartoittaa kaupunkirakenteen kulttuurihistoriallisia ja ajallisia ominaispiirteitä, sen pitkän tarinan suuria linjoja. Selvityksessä kulttuuriympäristöä tarkastellaan laajana, ajallisia kerrostumia ja ilmiöitä sisältävänä kokonaisuutena. Tarkastelukohteena ovat kaupunki ja siitä kertovat ympäristöt, eivät yksittäiset rakennukset. Esiin on nostettu Hämeenlinnan historiallisia ominaispiirteitä ja kaupungin tarinaa kertovia ympäristöjä. Lista ei ole kattava. Tuotettu aineisto toimii lähtökohtana arvioitaessa keskustan tiivistämisen vaikutuksia, kulttuuriympäristön kehittämismahdollisuuksia ja muutoksenkestävyyttä. Työkaluiksi on kehitetty aluekortit, tarkennettu rakennusikäkartta, historiallisen maiseman kehitystä ja suhdetta nykymaisemaan esittelevä karttasarja. Tätä työtä tarkempaa tarkastelutasoa edustaa työkaluista korttelikortti, josta laadittiin tilaajalle esimerkki.

Kaupunki on kronologinen kertomus, visuaalinen historiankirja, jonka tarinaa kertovat rakennusten ohella kadut, korttelit, puistot ja torit. Historiallinen kaupunki on maaseudusta erottuva selkeäraja-alue, liikenteen, kaupan ja hallinnon keskus. Vähäväkisessä ja maatalousvaltaisessa Suomessa kaupungistuminen tapahtui varsin myöhään, vasta sotien ja jälleenrakennuskauden jälkeen. Hämeenlinnan aikanaan merkittäviin ja edustaviin asemakaavoihin on 1770-luvulta aina 2000-luvulle saakka ladattu aikakausien tavoitteita, jotka ovat toteutuneet vaihtelevasti.

Kokonaisraportin osat, osat A-E

Hämeenlinnan rakennushistoriallinen selvitys koostuu eri osa-alueista. Keskeiset osat raporttia ovat tarkastelualueen historiaa, rakennuskantaa ja muutoksia esittelevä yleisesitys, osa B. Aluekorteissa, osa C, on esitelty ja rajattu kartoilla nykyisen kaupunkirakenteen asemakaavoituksen ja rakentamisen historiallisia ominaispiirteitä, ilmiöitä ja kerrostumia 1770-luvulta aina nykypäiviin saakka. Pienempiä työkaluja, edellisiä osia tukevaa taustamateriaalia edustaa osa E, nykyisen kaupunkimaiseman ajallista luonnetta ja muutoksia kuvaava rakennusikäkartta, sekä kaupunkirakenteen historiallista sijoittumista, muutoksia ja rajoja kuvaava karttasarja. Työstä on laadittu yhteenveto, osa D, jossa on yleiskuvauksen tiivistelmä taulukkomuodossa ja työn johtopäätökset.

Hämeenlinnan rakennushistoriallinen selvitys

Kaupunkisuunnittelu ja –rakentaminen keskustassa ja Keinusaareissa 1778-2014

A: Esipuhe

B: Yleisesitys, Hämeenlinnan keskustan vaiheita ja ympäristöjä

C: Aluekortit H,A,K -kortit

D: Rakennusikäkartta ja ruutukaavan kehitys 1778–1887

E: Yhteenveto ja johtopäätökset

Osa B: Yleisesitys

Hämeenlinnan kaupunkihistorian yleisesitys kertoo kaupungin suunnittelun ja rakentamisen muutoksista ja keskeisistä ilmiöistä 1770-luvulta nykypäivään karttojen ja valokuvien avulla. Kronologisesti etenevä yleisesitys toimii aluekorttien ja analyysien tausta-aineistona, se esittelee aikakausien lähtökohtia ja niistä kertovia ympäristöjä ja ajan edustavia rakennuskohteita.

Osa C: Aluekortit

H – kortit: Asemakaavoituksen ja kaupunkirakenteen historiallisia piirteitä, kartat H1-H3

A – kortit: Aluekokonaisuuksia eri aikakausilta, kartat A1-A10

K – kortit: Katunäkymät, kartat K1-K3

Aluekortteja on kolmen tyyppisiä, historiallisen kaupunkikuvan suuria linjoja ja lähtökohtia edustavat H – kortit, rajatumpaa, kaupunkikehityksen ajallisia rakennusvaiheita edustavat A – kortit sekä pienempiä katunäkymiä edustavat K - kortit. Valitut alueet ovat edustavia esimerkkejä hyvin säilyneistä ja historiallista tarinaa kertovista kaupunkimaisemista. Alueiden valinnassa tavoitteena on ollut kaupungin rakentumisen ajallinen kattavuus niin, että kaupungin ympäristöissä näkyvä tarina kerrotaan 1770-luvulta 1980-luvulle. Valintakriteerinä on ollut myös ympäristön koko, valitut kohteet käsittävät useita rakennuksia ja ympäristöjä, ja ovat vähintään korttelin laajuisia. Aluekortit perustuvat aikaisempiin inventointeihin ja tässä työssä tehtyihin maastohavaintoihin. Aluekortit toimivat lähtökohtana varsinaisiin yleis- ja asemakaavatason inventointeihin.

Aluekorteissa on kartta- ja kuva-aineiston ohella kuvattu lyhyesti alueen historia ja keskeiset piirteet. Alueen rakentumisen taustalla olevat ilmiöt on tuotu esiin. Kortissa on annettu alueen luonteeseen ja ominaispiirteisiin pohjautuvat toimenpidesuositukset sekä arvioitu alueen herkkyyttä ja muutoksensietokykyä.

Herkkyyttä ja muutoksensietokykyä on arvioitu neliportaisella luokittelulla:

Ei kestä muutoksia kulttuuriympäristön muuttumatta merkittävästi

Kestää huonosti, muutoksissa huomioitava historiallinen luonne ja ajallinen kerroksellisuus

Kestää jonkin verran muutoksia, kulttuuriympäristön luonne ja ominaispiirteet huomioitava

Kestää muutoksia, kulttuuriympäristön luonne ja ominaispiirteet huomioitava

Osa D: Rakennusikäkartta ja Ruutukaavan kehitys 1778–1887

Rakennusikäkartan lähtökohtana on käytetty taulukkomuotoisen Rakennus- ja huoneistorekisterin antamia tietoja. Nämä tiedot ovat varsinkin vanhemmassa rakennuskannassa usein harhaanjohtavia. Rakennuksen rakennusvuodeksi on kirjattu esim. sen perusparannusvuosi. Rakennusikäkarttaa on korjattu inventointien, kirjallisuuden ja maastohavaintojen pohjalta paremmin kaupungin ikärakennetta kuvaavaksi. Koska tämän työn tarkastelutaso ei ole rakennustasolla, on kartassa edelleen virheitä. Selkeitä virheitä on erityisesti teollisuusalueilla, joissa tekniikan jatkuva kehitys ja toiminnan laajentuminen on tuonut muutoksia rakennuksiin. Keinusaaren tehdasrakennuksissa on kymmeniä rakennusvaiheita, joiden esittäminen tässä työssä ei ollut mahdollista. Tehdasta rakennettiin ja laajennettiin 1890-luvulta 1960-luvulle, jonka jälkeen muuttunut käyttö on tuonut edelleen lisää rakennusvaiheita.

Ruutukaavan kehitys 1778–1887 on karttasarja, jossa Hämeenlinnan historialliset, vuosina 1778, 1831, 1832, 1845, 1887/1892 laaditut kartat on digitoitu ja asemoitu nykykartan päälle. Karttasarja esittää ruutukaavan kehityksen ja muutokset sekä nykyisen kaupunkirajan ja kortteleiden historiallisen luonteen.

Osa E: Yhteenveto ja johtopäätökset

Sisältää yleisesityksen ja aluekorttien tiivistelmän taulukko- ja tekstimuotoisena. Johtopäätöksissä on tuotu esiin yleisiä toimenpideohjeita ja näkökulmia Hämeenlinnan kulttuuriympäristön historialliseen luonteen huomioimiseen.

Hämeenlinnan kaupunki

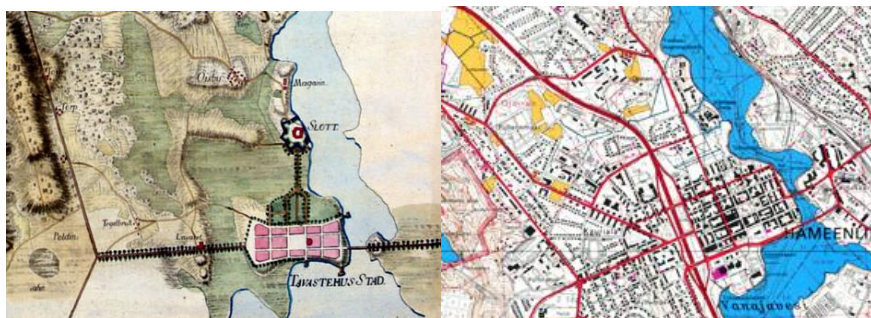
HÄMEENLINNAN RAKENNUSHISTORIALLINEN SELVITYS

Kaupunkisuunnittelu ja -rakentaminen keskustassa ja Keinusaassa 1778–2014

2504

OSA B: YLEISESITYS

HÄMEENLINNAN KESKUSTAN VAIHEITA JA YMPÄRISTÖJÄ



24.06.2014



SISÄLLYSLUETTELO

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

HÄMEENLINNAN KAUPUNKI HÄMEENLINNAN KESKUSTAN VAIHEITA JA YMPÄRISTÖJÄ

1 Johdanto

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

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



Kaupungin uusi sijoituspaikka merkittiin Saaristen latokartanon maille.

Saaristen latokartanon 1770-luvun maisema nykymaisemassa



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

2 Puukaupunki (1770- I – 1860-I)

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

2.1 Ensimmäinen asemakaava 1778

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

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

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



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

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

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

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

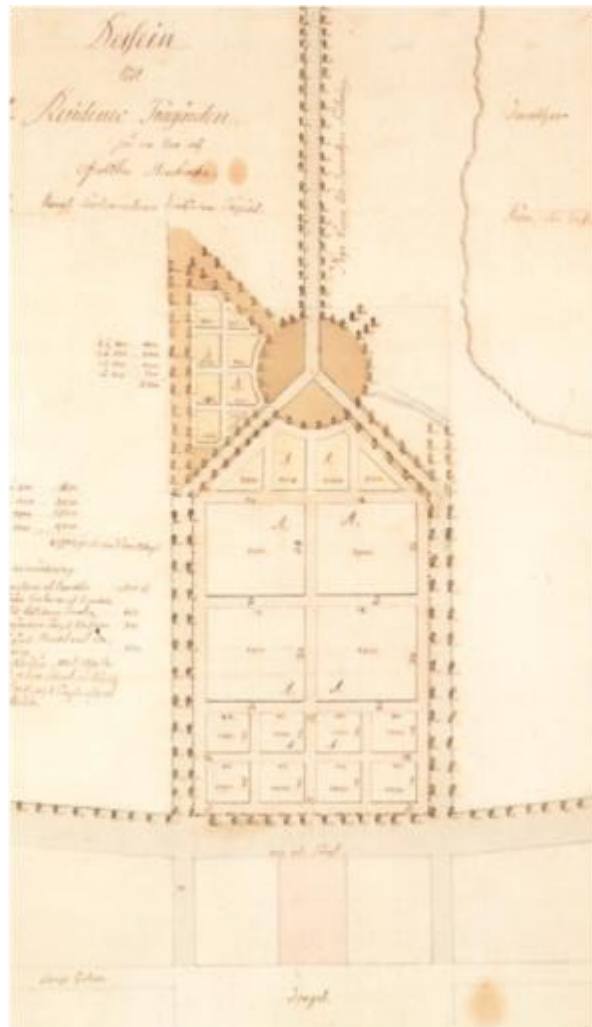
Kaavaan merkittiin kirkon ja hallintorakennusten paikat torin ympärille. Hämeenlinnan kirkko valmistui kaavan mukaiselle paikalle vuonna 1789. Kirkon suunnitelti Kustaa III:n hoviarkkitehti, ranskalainen Louis Jean Desperes. Alun perin pyörökirkoksi rakennettu, antiikin temppelistä vaikutteita saanut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



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

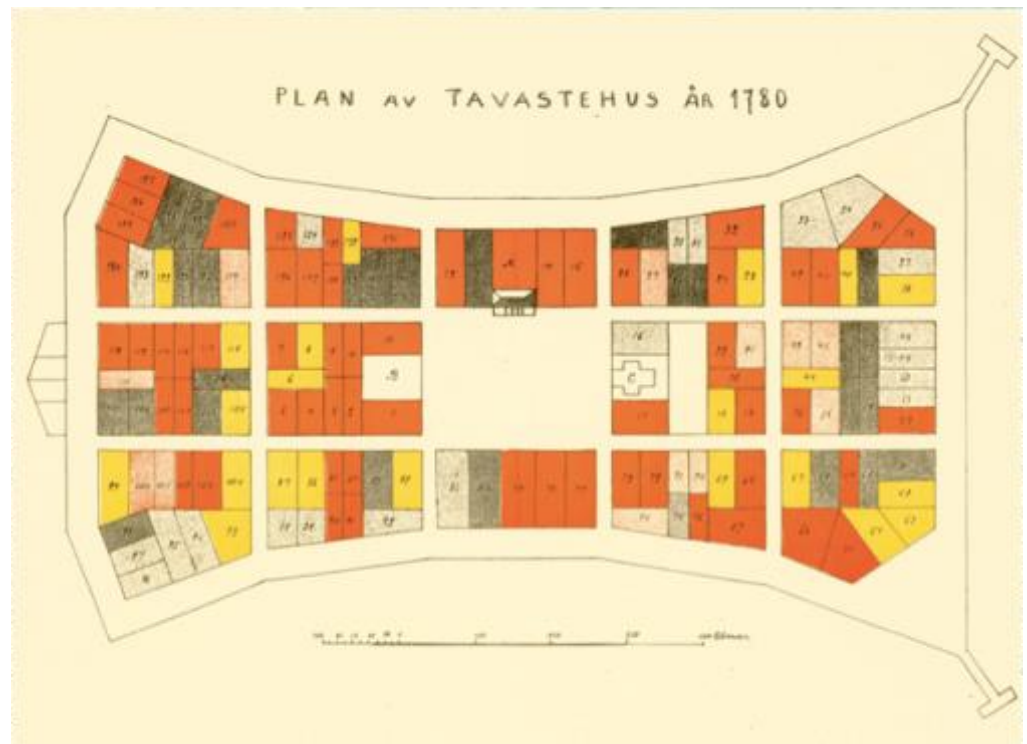
Myös maaherrantalo merkittiin ensimmäisessä kaavassa nykyiselle paikalleen. Vuonna 1779 käyttöön otettu rakennus noudatti residentsseille tyypillisesti kartanoarkkitehtuurin perinteitä. Kaksikerroksinen, mansardikattoinen virkatalo oli näyttävä maamerkki torin laidassa, ja sen sisäänkäyntiä korosti korkea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

24.06.2014



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

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



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

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

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

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

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

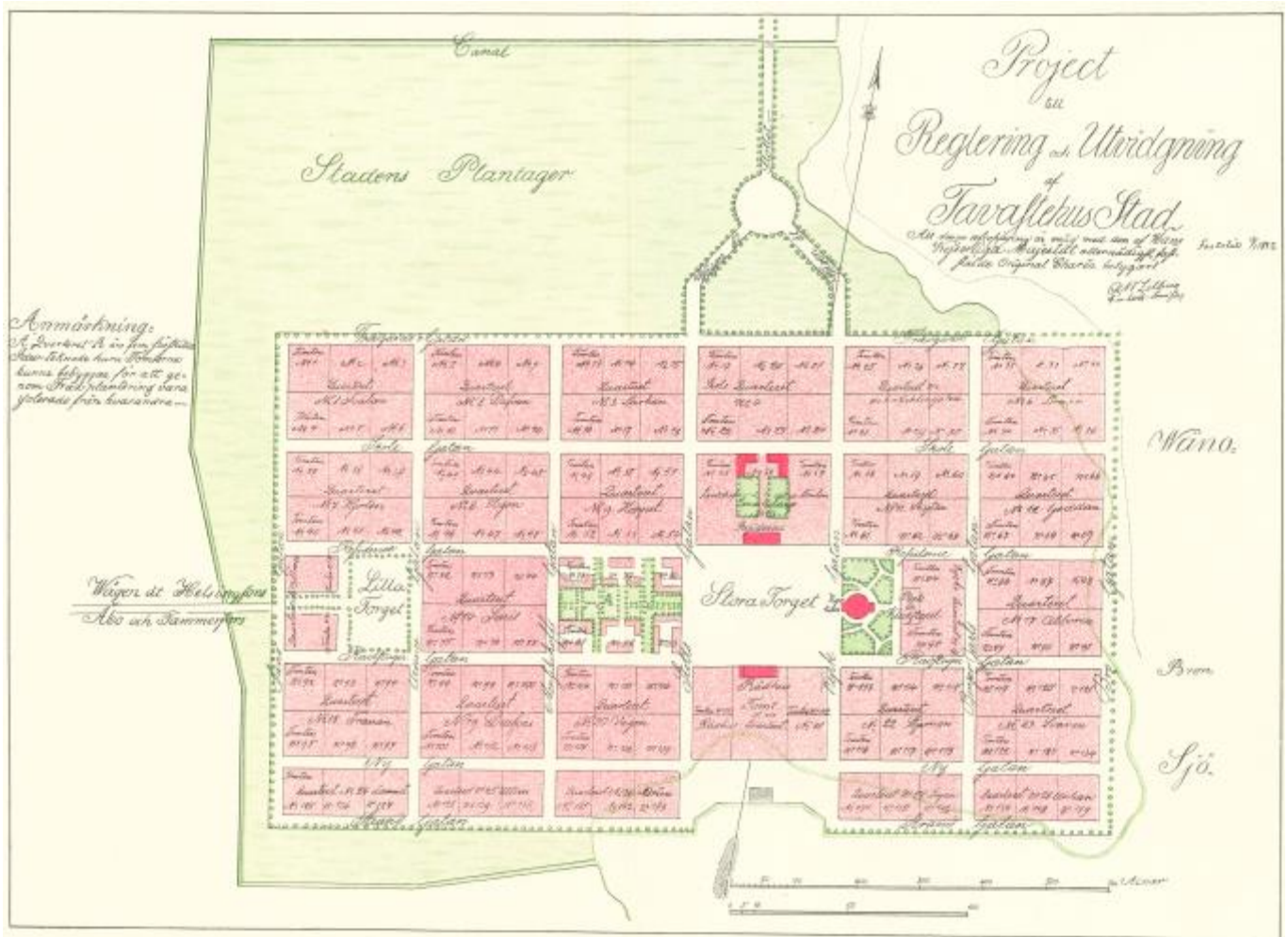
2.2 Empiren kaupunkikuva 1832

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

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

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

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



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

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

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



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

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



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

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

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

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



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

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



Triviaalikoulun monumentaalinen empirerakennus hallitsee näkymää Itsenäisyydenpuiston laidalla.

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

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



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

2.2.1 Puistojen läpimurto

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

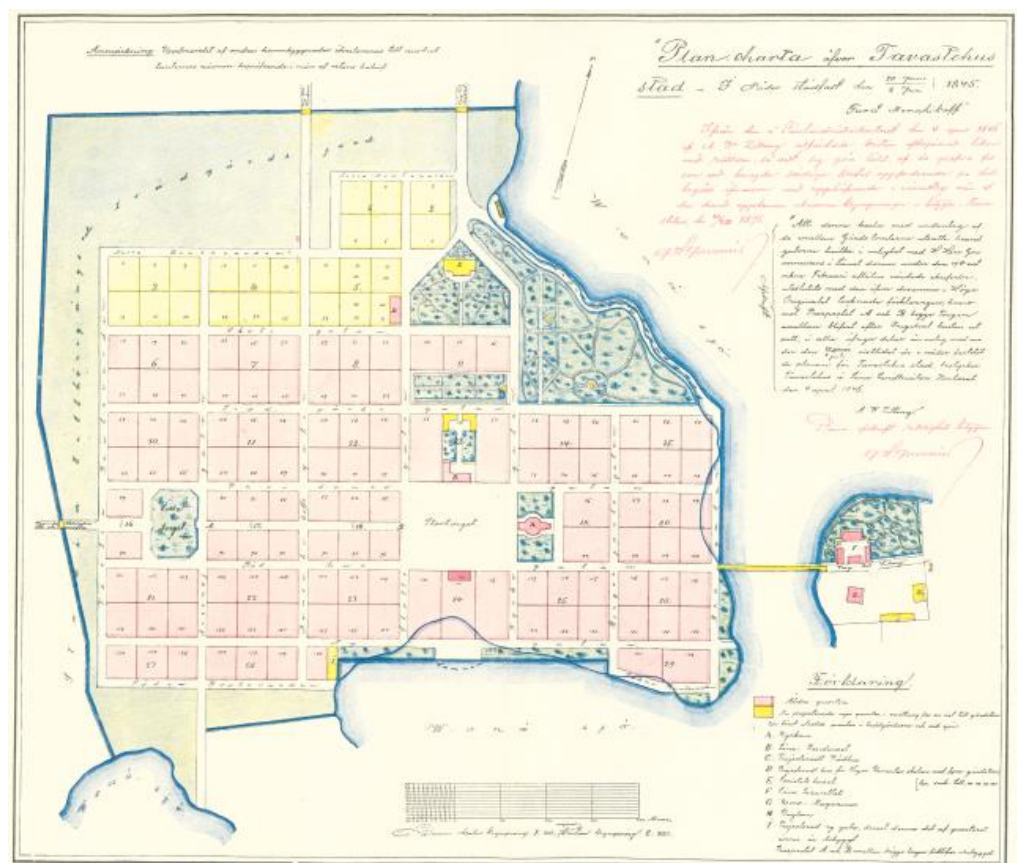
Koilliskulmassa oli toiminut Uschakoffin puutarha jo ennen kaupungin paloa porvariston maksullisena virkistyspuistona. Aluetta ei ollut ehditty rakentaa Engelin kaavan mukaisiksi asuintonteiksi, ja nyt tontit palautettiin puistoksi. Seurapuiston länsiosaan, nykyisen Keskuskoulun paikalle varattiin tontti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

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

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

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

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

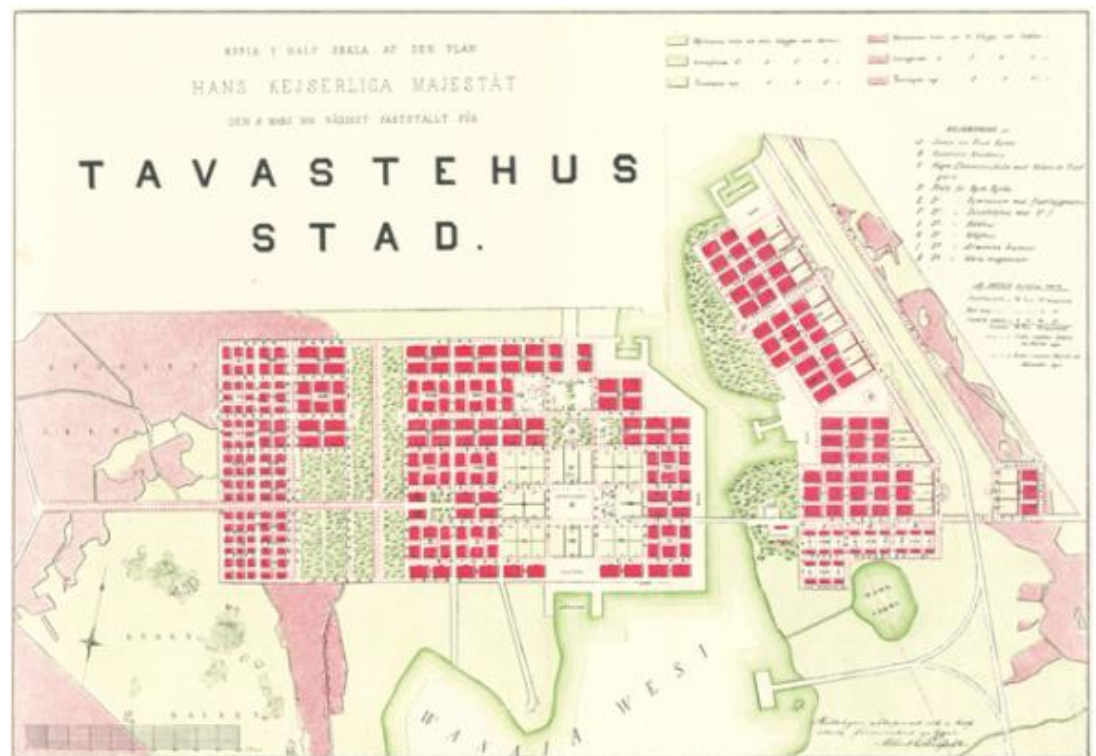


Kartta: Asemakaava 1845. Koilliskulman puisto on suunniteltu ajan hengessä englantilaistyyppiseksi. Puistoista on säilynyt nykyinen Sibeliuksenpuisto sekä osa koillispuistoa. Uutta oli myös yritys puhkaista torin länsipuolen korttelien keskelle katu, jolloin Turuntie olisi jatkunut symmetrisesti torille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

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

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

Asemakaavasuunnitelma 1858



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

NÄKYVYYS NYKYMAISEMASSA

1832–1860-l.

Pikkutori, Rantatori

Sibeliuspuisto ja osa kaupunginpuistoa

Lääninhallitus

Lääninsairaala

Triviaalikoulu

Kruununmakasiini

Raatihuoneenkatu pää- ja kauppakatuna

Empirekauden puutalot

AJANJAKSO ALUEKORTEISSA

H1 Ruutukaavakorttelit ja kaupunkiraja

A1 Hämeenlinnan torimaisema

A2 Pikkutorin ympäristö

A3 Keinusaari

A4 Lyseo ja puutalokorttelit

K2 Saaristenkatu

Kaupunkimaisema 1800-luvun jälkipuoliskolla



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

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

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

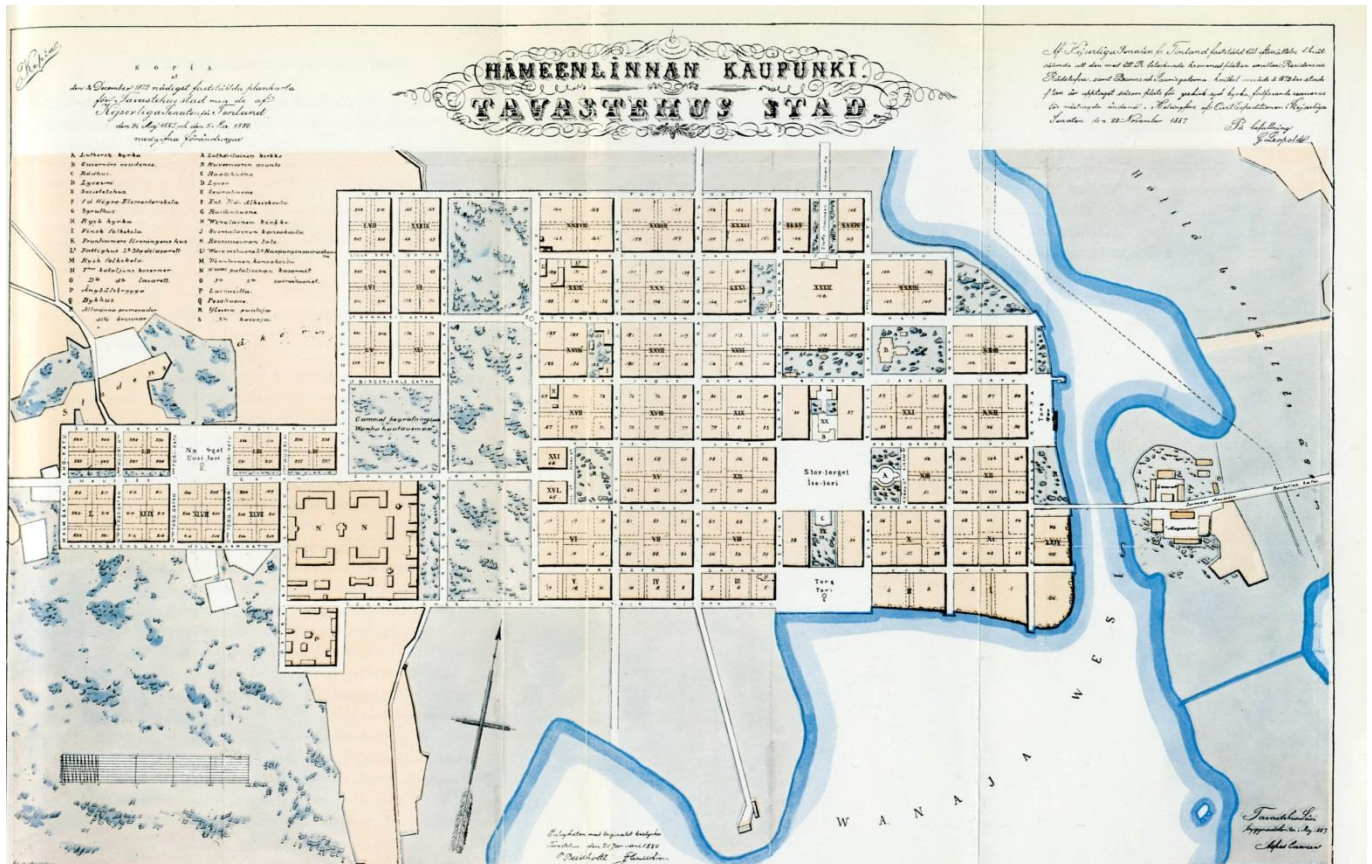
3.1 Vuosisadan vaihteen muuttuva kaupunki (1870- 1910-luku)

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

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

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

Asemakaava 1887



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

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

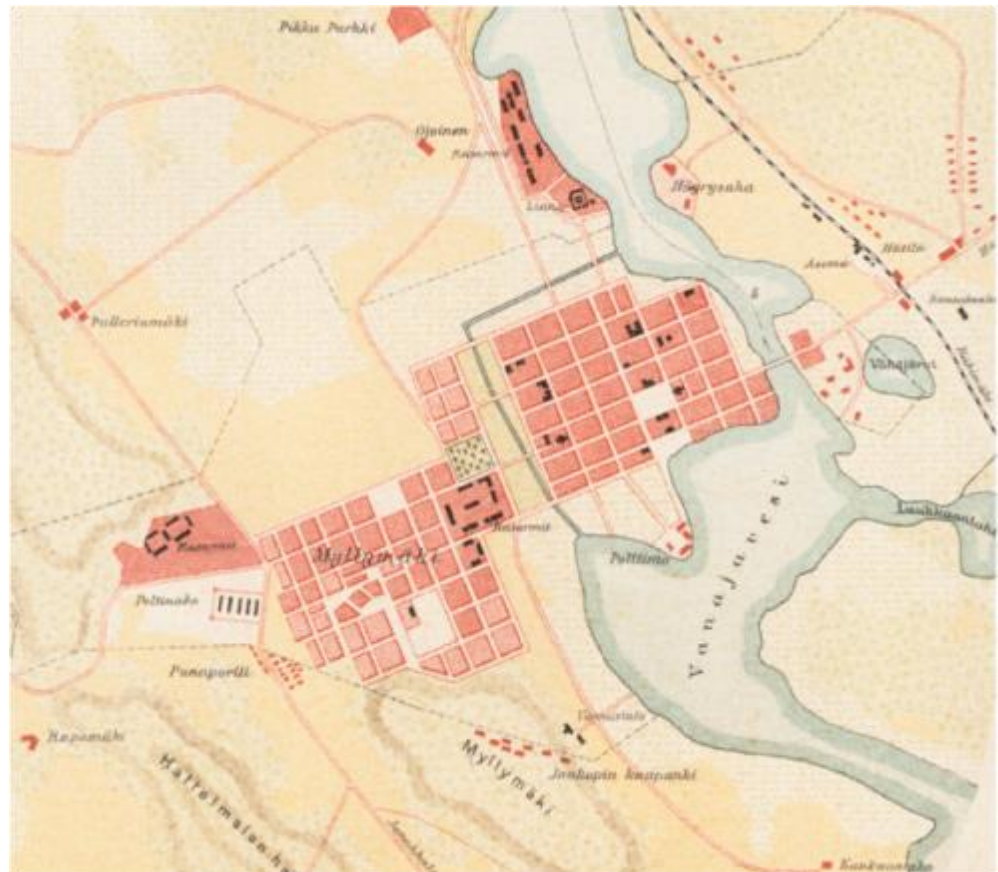
Puutalojen julkisivuja myös ajanmukaistettiin. Empirekauden vakaa juhlallisuus ja vaakalinjat saivat väistyä, ja uusrenessanssin runsasmuotoinen koristeellisuus tuli tilalle. Usein muutos toteutettiin ikkunankehysten vaihtamalla, aukotuksen jäädessä entiselleen.

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

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

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

Kaupunkikartta 1910



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

3.1.1 Julkisia ja kaupallisia tiloja

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



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

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

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

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

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

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



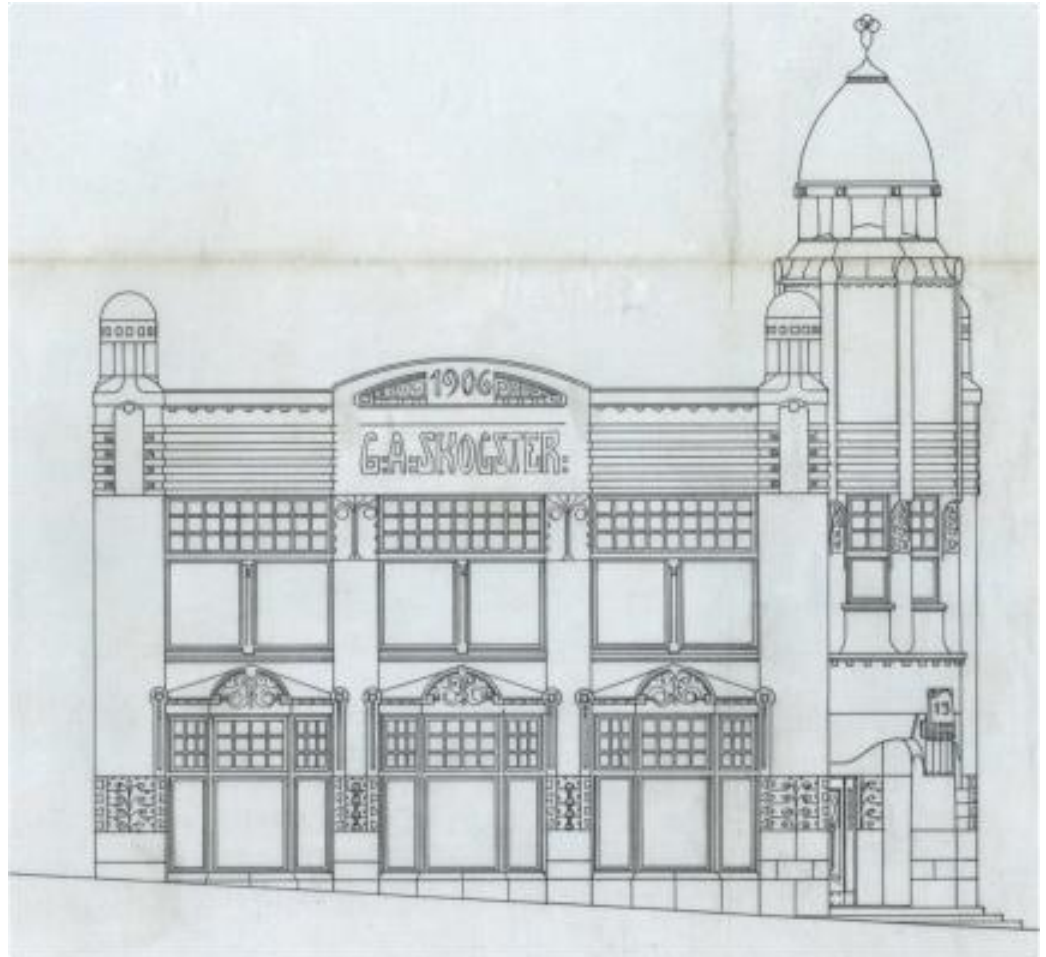
Torin lounaiskulma. Raatihuoneen vieressä Hämeenlinnan Suomalaisen Säästöpankin, Hämeen Vakuutuksen ja Kansallis-osakepankin rakennuttamat toimitalot.

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

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

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

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



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



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



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

3.1.2 Teollisuusmiljööt

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

NÄKYVYYS NYKYMAISEMASSA

1870-l. – 1910-l.

Rautatieasema

Raatihuone ja Palokunnantalo

Lyseo ja Wetterhoff

Ent. Varuskuntakirkko ja Pikkutorin sommittelu

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

Kansallis-Osake-Pankki, Vanha Suomalainen Säästöpankki

Oluttehdas ja Verkatehdas

Schmausserin ja Pinellan huvilat

Pitkäsillan itäinen pääty

Rantapuisto

AJANJAKO ALUEKORTEILLA

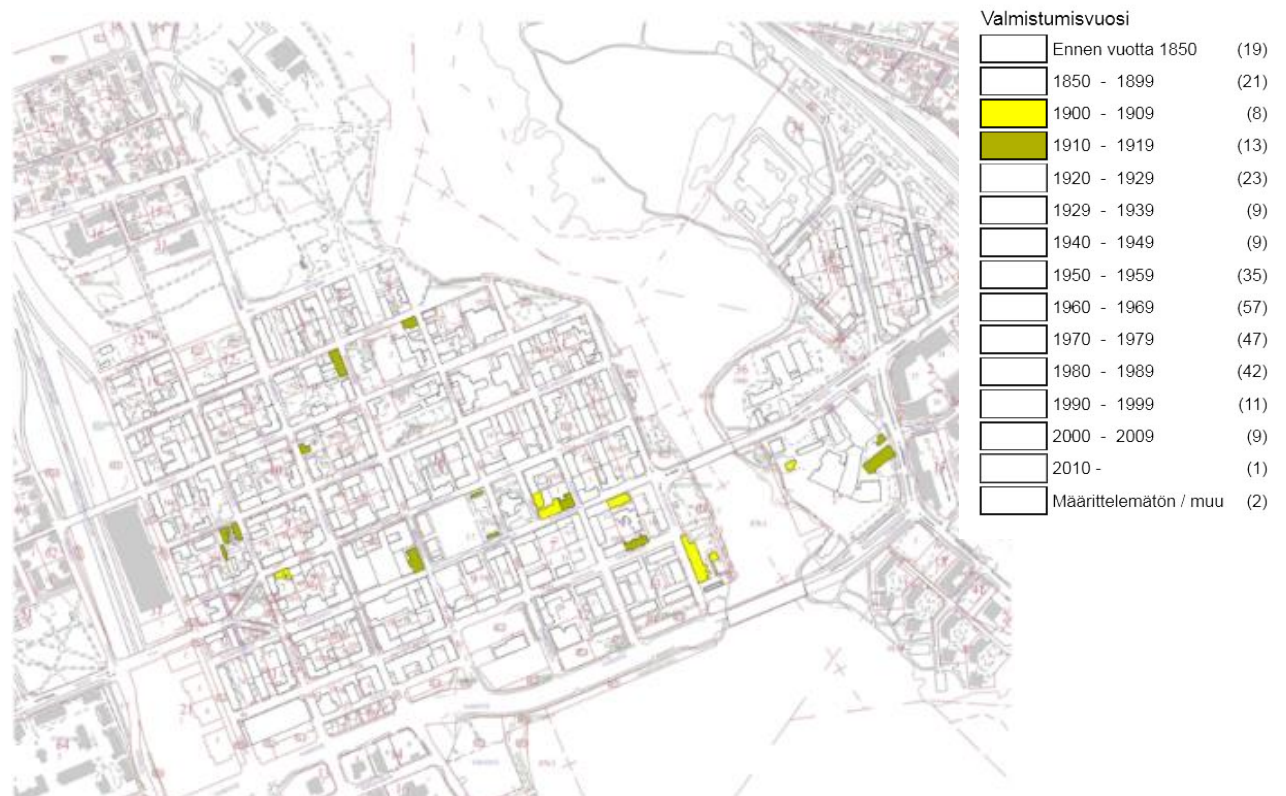
A3 Keinusaari

K2 Saaristenkatu

Ajanjakson nykypäiviin säilynyttä rakennuskantaa rakennusvuosien mukaan



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



Ote rakennusikäkartasta: vuosina 1900–1919 rakennetut kohteet.

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

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

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

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



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

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

24.06.2014



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

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



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

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

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



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

3.2.1 Liikenteen uusi ympäristö

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

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

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

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

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



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

3.2.2 Asuin- ja liikerakentamista 1950-luvulla

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

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

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

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

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

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

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



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

24.06.2014



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

NÄKYVYYS NYKYMAISEMASSA

1920-l. – 1950-l.

Suomalaisen Säästöpankin talo

Kariston kustannusliikkeen talo

Hämeen Suoja

Eteläkadun villat

Hämeen Vakuutuksen talo

EHO:n talo

Wetterhoffin laajennus

Linja-autoasema

Postitalo

Kauppahalli

As Oy Jyrkäkulma

As Oy Hämeentori

Uppsala-talo

50-luvun asuinkerrostalot II kaupunginosassa

AJANJAKSO ALUEKORTEILLA

A5 Kaupunkivillat

A6 Kivikaupungin synty

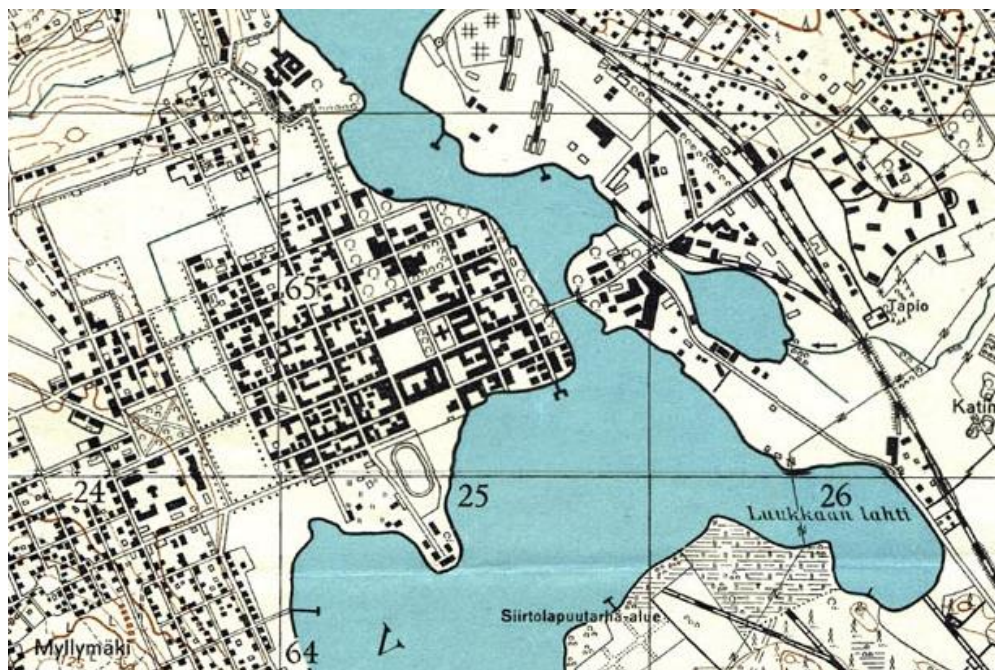
A7 Kiistan suurkortteli

Kaupunkimaisema 1930-luvulla



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

kaupunkimaisema 1946



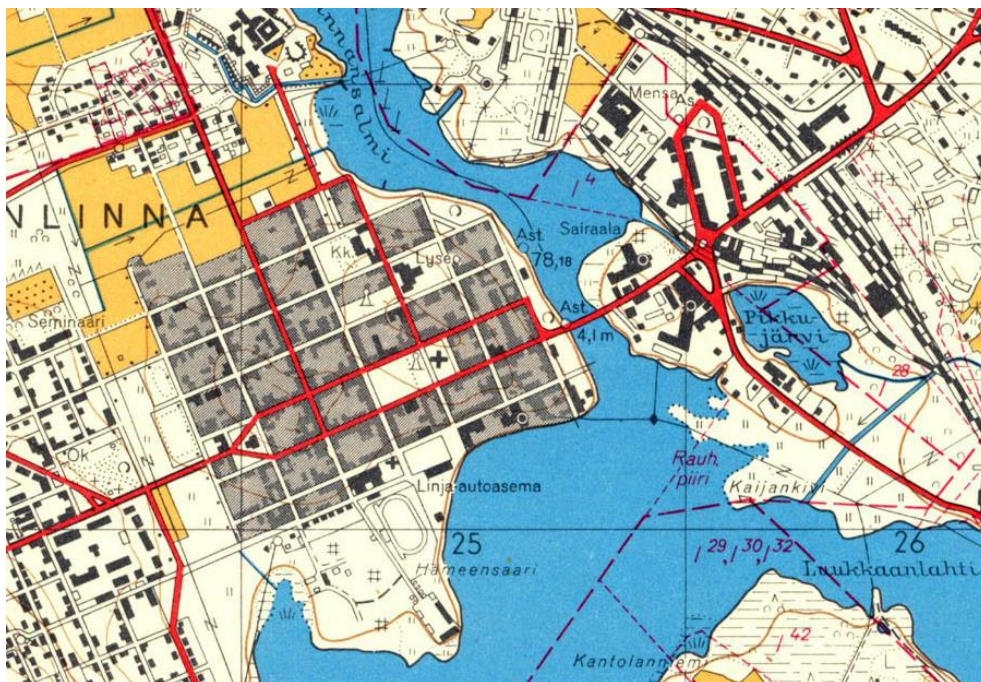
Kartta: Topografinen kartta 1946. Kaupunkikuvan muutos näkyy sodan jälkeisessä kartassa. Toriympäristön kortteleissa mittakaava on kasvanut ja rakennukset muodostavat yhtenäisiä katumaisemia. Laitakaupungin korttelit ovat vielä pienipiirteisempiä ja rikkonaisempia. Kiistanaloinen alue pistoraiteineen erottaa rautatieaseman kaupungista.

Ajanjakson nykypäiviin säilynyttä rakennuskantaa rakennusvuosien mukaan



Ote rakennusikäkartasta: vuosina 1920-1959 rakennetut kohteet.

Kaupunkimaisema 1961



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

4 Moderni elementtikaupunki – rakentaminen 1960-luvulta 1980-luvulle

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

4.1 Ensimmäinen yleiskaava ja uusi asemakaava

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

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



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

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

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



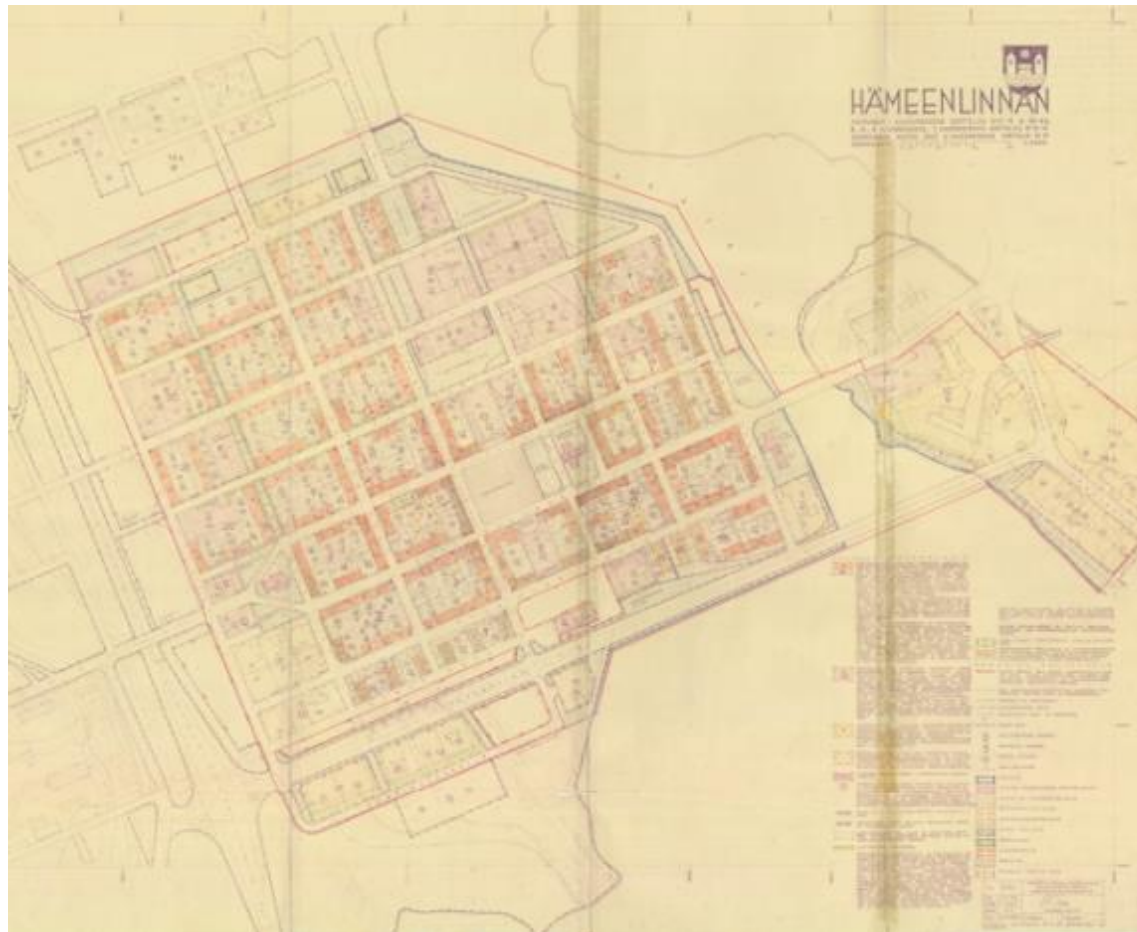
Kartta: Ote yleiskaavasta 1957. Liikerakennukset keskitettiin torin ympäristöön ja kaupungin eteläosaan. Funktionalismin ja hajakeskityksen hengessä alueiden käyttö asumiseen, kauppaan, teollisuuteen ja julkiseen rakentamiseen on selkeästi eriytetty. Pääosin jako noudatti kuitenkin kaupungin historiallista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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

4.2 Kiivaasti uudistuva kauppa- ja asuinkeskusta

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

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

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

24.06.2014



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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.2.1 Autojen maisema

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

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



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

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



1970-luvun kerrostalokortteleihin rakennettiin pysäköintitasot täyttämään lain vaatimat pysäköintisuositukset.

NÄKYVYYS NYKYMAISEMASSA

1960-l. – 1980-l.

Keskustalo

Kaupungintalo Kastelli (entinen Säästöpankki)

Tavaratalot Sokos ja entinen Centrum

Raatihuoneenkadun ja Hallituskadun liikerakennukset

Asuinkerrostalot Arvi Kariston kadulla ja Kaivokadulla

Kaakkoiskulman kerrostalokorttelit

Terveyskeskuksen lisärakennus

Kaupunginkirjasto

Kauppakeskus Tavastila

Moottoritie ja sen ylittävät sillat

Viipurintien silta

Paasikiventien silta

AJANJAKSO ALUEKORTEISSA

A1 Hämeenlinnan torimaisema

A8 Avokortteli

A9 Kerrostalokortteli

A10 Asuin- ja liikekeskuskortteli

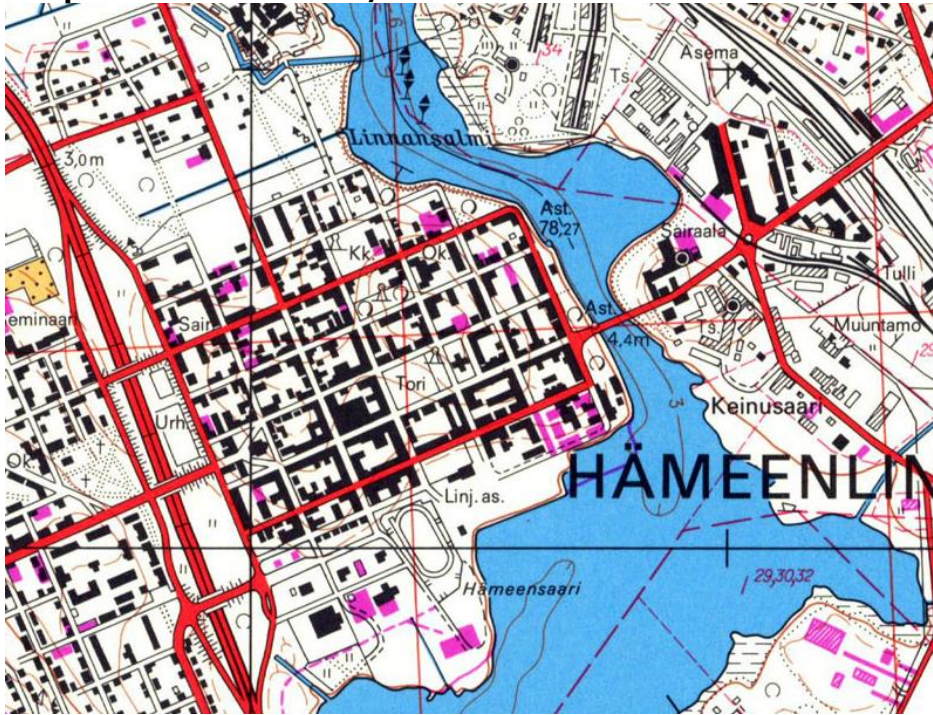
K1 Raatihuoneenkatu

Ajanjakson nykypäiviin säilynyttä rakennuskantaa rakennusvuosien mukaan



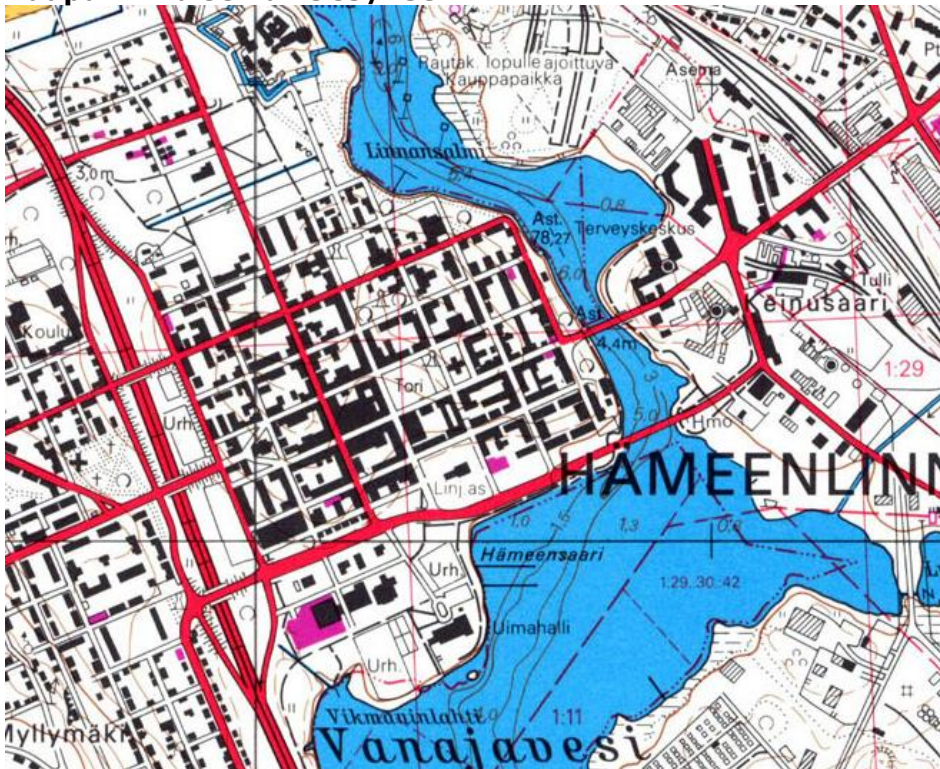
Ote rakennusikäkartasta: vuosina 1960–1989 rakennetut kohteet. Nykyisestä rakennuskannasta noin puolet on rakennettu tällä ajanjaksolla. Korkeat rakennusmassat tai koko tontin täyttävä rakentaminen hallitsevat suurelta osin nykyistä kaupunkikuvaa.

Kaupunkimaisema 1976/1982



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

Kaupunkimaisema 1989/1992



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

4.2.2 Modernismista postmodernismiin

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

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

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

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



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

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

24.06.2014

NÄKYVYYS NYKYMAISEMASSA

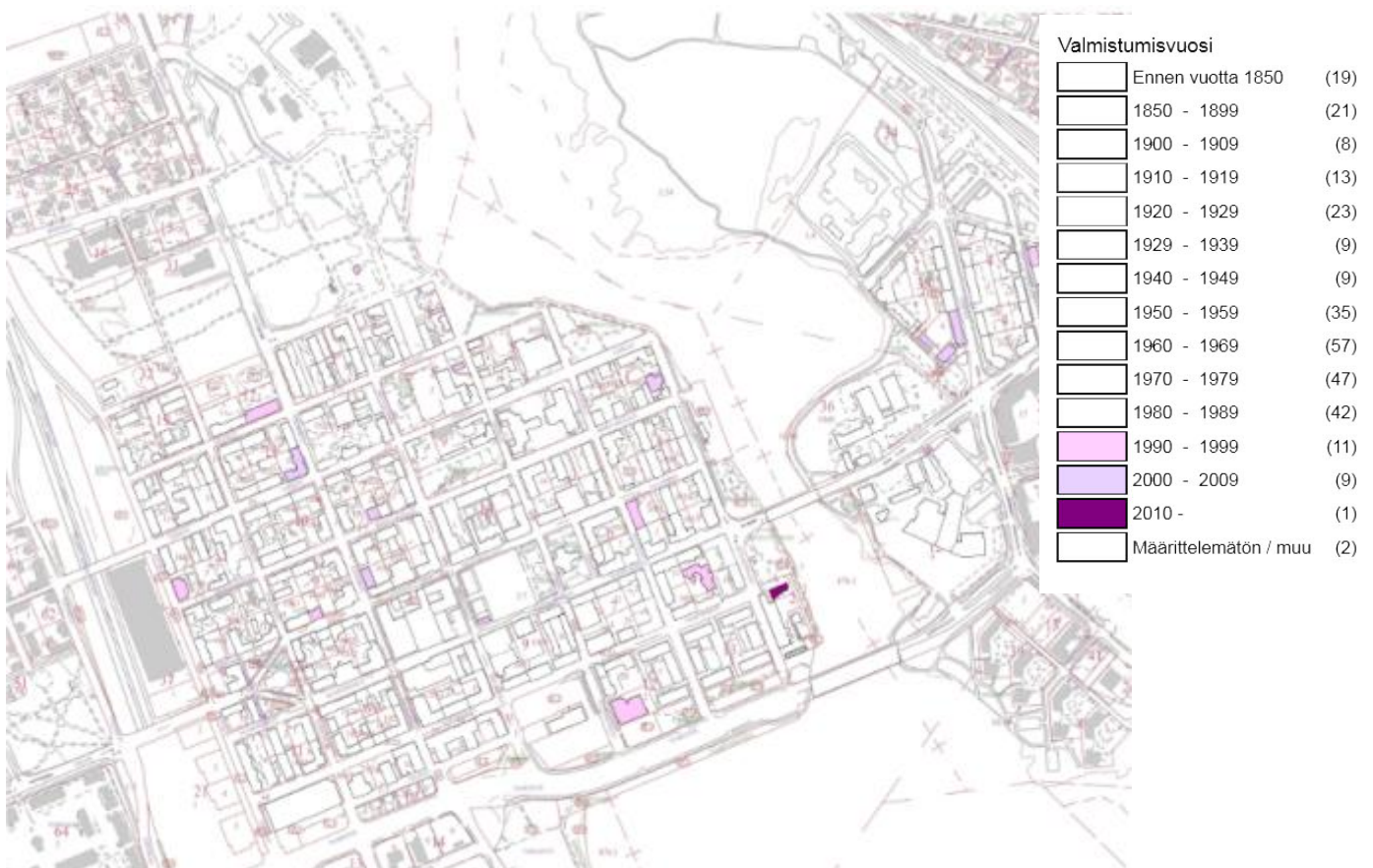
1990-l.

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

AJANJAKSO ALUEKORTEISSA

A3 Keinusaari

Ajanjakson nykypäiviin säilynyttä rakennuskantaa rakennusvuosien mukaan



Ote rakennusikäkartasta: vuosina 1990–2014 rakennetut kohteet.

4.2.3 Kaupunkitilan uudet mahdollisuudet

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

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

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

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

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

Liitteet/raportin muut osat

Osa A: Johdanto

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

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

Osa E Yhteenveto ja johtopäätökset, taulukko T1

Lähteet:

Kirjallisuus:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Lindeqvist K.O., Hämeenlinnan historia 2

Lindeqvist K.O., Hämeenlinnan historia 3

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

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

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

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

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

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

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

Urbes Finlandiae, Suomen kaupunkien historiallinen kartasto.

Kaavat:

Hämeenlinnan asemakaava 1778, Axel Magnus Von Arbin

Hämeenlinna, asemakaavan laajennukset 1794, 1826

Hämeenlinnan asemakaava 1832, C.L. Engel

Hämeenlinnan asemakaava 1845, Carl Gustafsson/intendenttikonttori

Hämeenlinnan asemakaava 1887, Alfred Caween

Kiistalan asemakaava 1917, Jung & Bomansson

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

Hämeenlinnan asemakaava 1959

Hämeenlinnan yleiskaava 1971

Hämeenlinnan yleiskaava 1992

Historialliset kartat:

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

Topografinen kartta, 2131 09 Hämeenlinna 1947, MML

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

Selvitykset:

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

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

Hämeenlinnan vanha panimo. Panimotontin historiaa. KSOY Arkkitehtuuria 2009.

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

Keinusaari II -alueen rakennushistoriaselvitys. Tmi Lauri Putkonen 2009.

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

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



Hämeenlinnan kaupunki

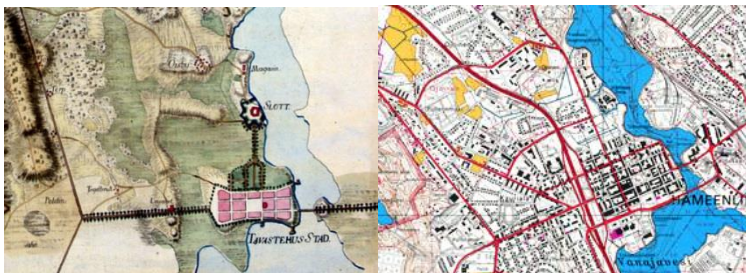
HÄMEENLINNAN RAKENNUSHISTORIALLINEN SELVITYS

Kaupunkisuunnittelu ja -rakentaminen keskustassa ja Keinusaassa 1778–2014

2504

C: ALUEKORTIT

Hämeenlinnan historiallisen kaupunkirakenteen runko, rajat, kerrostumia ja näkymiä

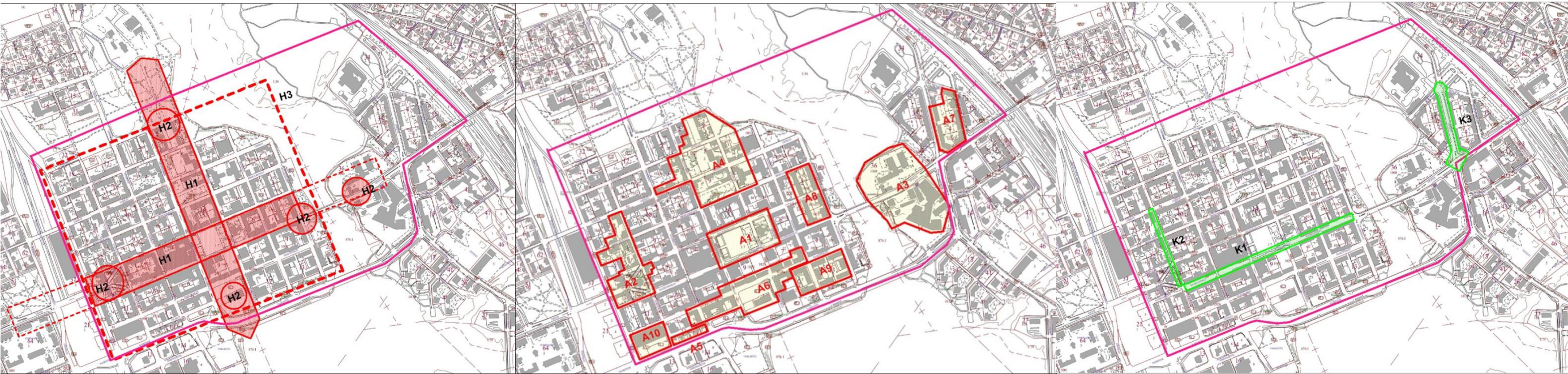




Hämeenlinnan historiallisen kaupunkirakenteen runko, rajat, kerrostumia ja näkymiä

Alue	Aikakausi	Ilmiöt
H – kortit: Asemakaavoituksen ja kaupunkirakenteen historiallisia piirteitä		
1. Kaupunkiakselit 2. Ruutukaavakorttelit ja kaupunkiraja 3. Portit kaupunkiin	1778- 1778, <u>1832–1887</u> , 1919 1778–1840-l	kaupunkirakenne, julkiset ja kaupan tilat, yhteys ympäristöön ruutukaavan kehitys kaupungin vanhimmat sisäänkäynnit
A – kortit: Kaupungin rakentamisen ajallisia kerrostumia		
1. Hämeenlinnan torimaisema 2. Pikkutorin ympäristö 3. Keinusaari 4. Lyseo ja puutalokorttelit 5. Kaupunkivillat 6. Kivikaupungin synty 7. Kiistan suurkortteli 8. Avokorttelit 9. Kerrostalokorttelit 10. Asuin- ja liikekortteli	1778–1960-l <u>1831 - 1924</u> , 1951 1830- 1920- 1960- 2010-l 1832-1938 1919-1922 1920-1955 1910/ 1940- ja 1950-l 1950-l 1970-l 1980-l	1. asemakaava, hallinnon ja liike-elämän kerrostumat empire, puutalot, julkinen rakentaminen julkinen rakentaminen asemakaava, puurakentaminen, julkinen rakentaminen historiallisen puurakentamisen päätepiste kiveä ja korkeutta, katu- ja kaupunkikuvan muutos, käsityö asemakaava ja rakentaminen, käsityö teollisen rakentamisen alku, lamellitalot, autoilu, kaupan muutos kortteli ja aluerakentaminen, teollinen rakentaminen kortteli ja aluerakentaminen, kaupan muutos, teollinen rakentaminen
K – kortit: Katunäkymät		
1. Raatihuoneenkatu 2. Saaristenkatu 3. Hämeentie	1778–1987 1832–1906 1910-l	pääkatu, kaupan ja hallinnon kerrostumat asemakaava, puutalot kaupunki-rautatieasema, asemakaava, kerrostalomuurit, aukiot

Kartat: H-, A- ja K- korttien alueet sekä tarkastelualueen rajaus



H1-H3

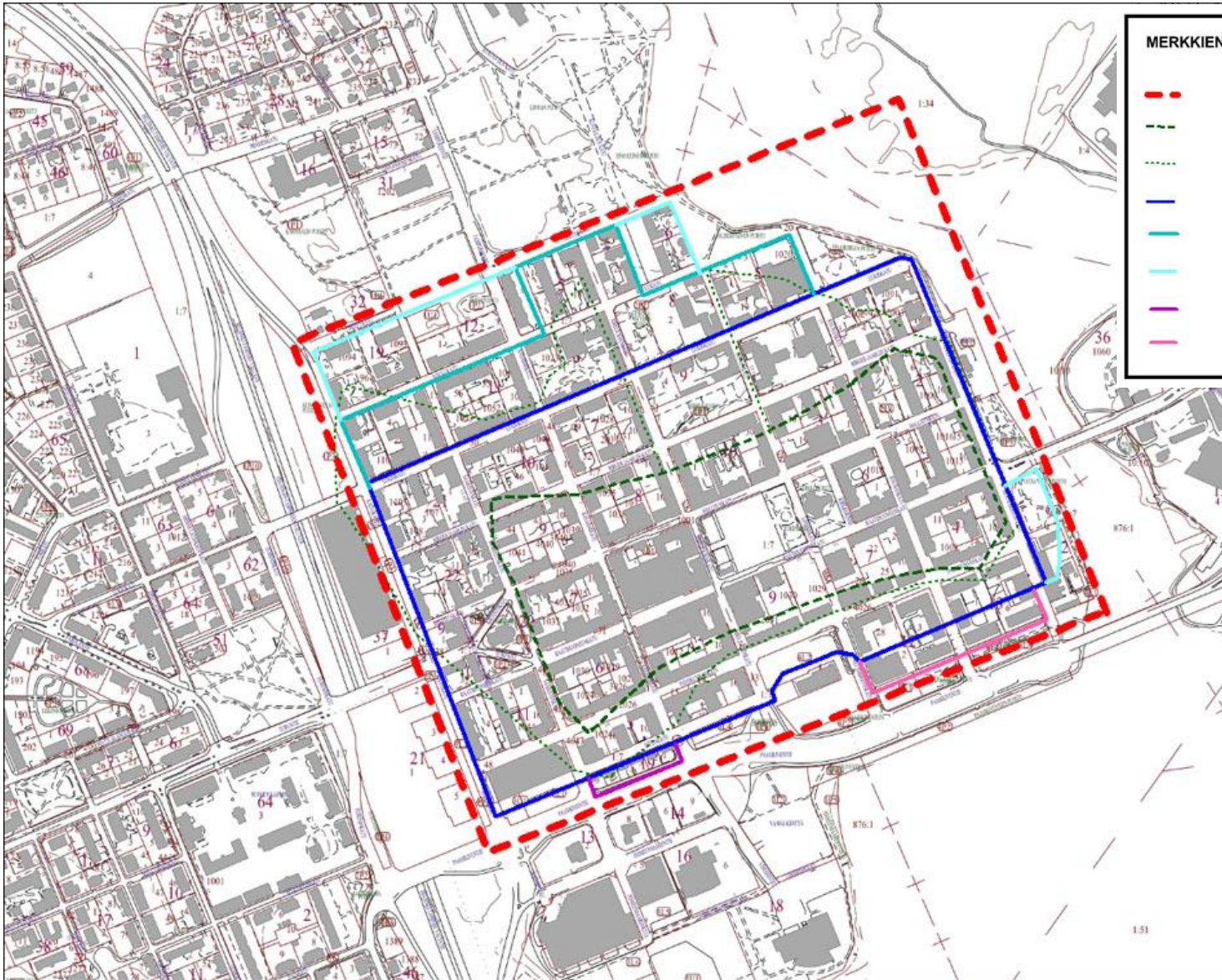
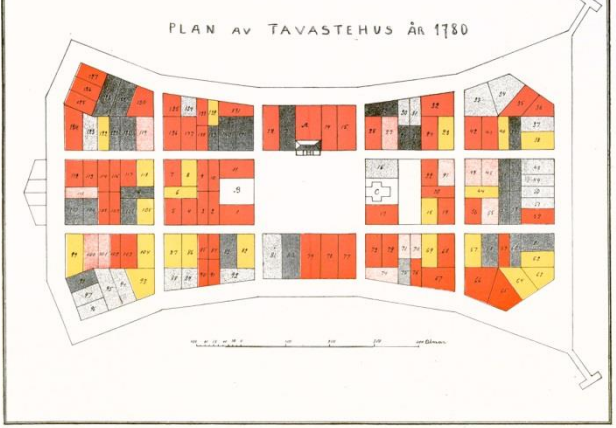
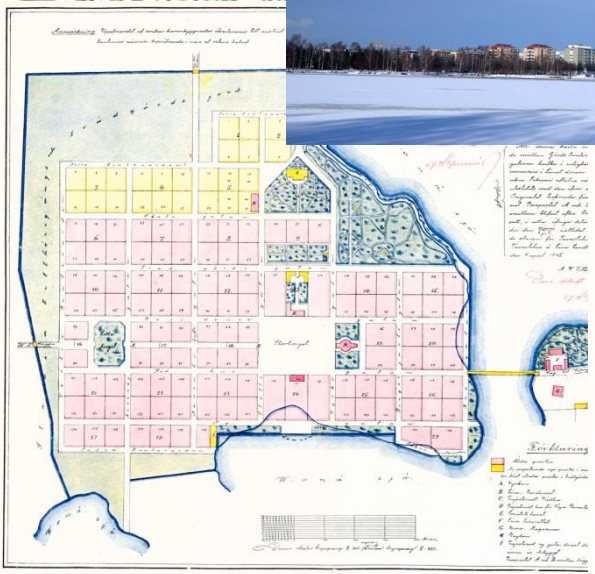
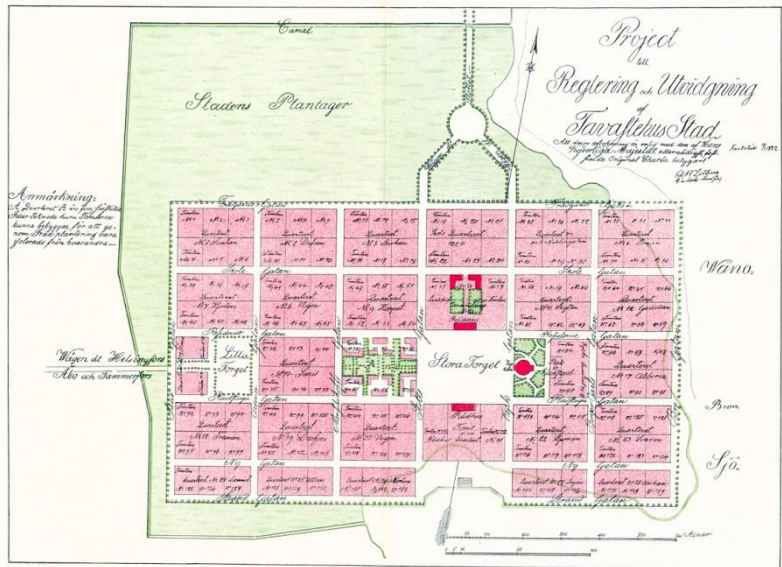
A1-A10

K1-K3

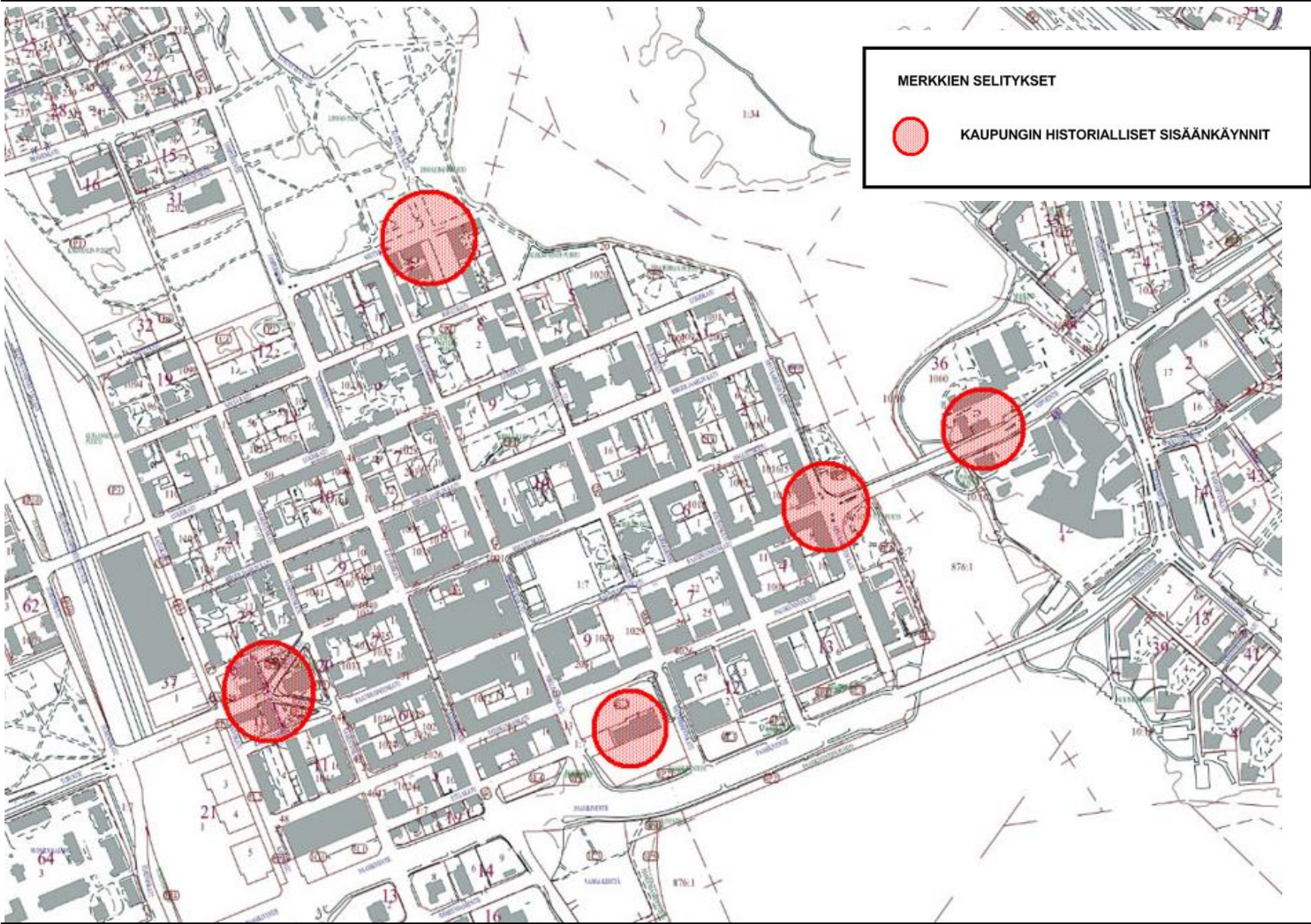


H1	KAUPUNKIAKSELIT	1778 - 1980-luku
MERKKIEN SELITYKSET LINNAN VALLIT KAUPUNKIAKSELIT JULKISET RAKENNUKSET JULKISEN RAKENTAMISEN ALUEITA PUISTOALUEET TORIT MAANTIET, TURUN- JA VIIPURINTIE		
HISTORIA	KUVAUS	MERKITYS
Kaupunki siirrettiin linnan eteläpuolelle 1778. Asemakaavan lähtökohtana käytettiin maastoa, Saaristen latokartanon peltuja ja Hämeen linnaa, josta johdettiin ensimmäisessä asemakaavassa kolminkertainen puukuja. Linnan bastionit määrittivät kaupungin korttelileveyden. Linnalta tulevaa akselia leikkaa Turun tie, joka sai myös kolminkertaisen puukujanteen. Itäpuolella linja jatkui yhtenäisenä Viipurintienä, kun kaupungin silta valmistui 1794. Näiden kaupunkia leikkaavien akseleiden risteykseen sijoittuu Hämeenlinnan tori. Pohjoisen akselin varrelle keskittyivät puistot, mm. Maaherranpuisto sekä julkinen rakentaminen ja hallinto. Länsisuuntainen akseli, joka palveli myös kaupungin läpikulkuliikennettä, jäi kaupan alueeksi. Akselin päädyissä sijaitsivat aina 1800-luvun alkupuolelle toimineet itäinen ja läntinen tulliportti.	Kaupunkia halkoo kaksi akselia, joiden lähtökohtina ovat 1770-luvun tielinja (Turuntie) ja Hämeenlinnan vallitukset. Julkinen rakentaminen, liikenne, kauppa, aukiot ja puistot ovat keskittyneet akseleiden varrelle 1770-luvulta aina nykypäiviin saakka. Kiintopisteitä ovat linna, Hämeenlinnan tori, Rantatori ja Pikkutori. Akselit yhdistävät eriluonteisia aukioita. Akseleiden yhteyteen rakennettiin koulut, kirkot, maaherran residenssi ja puutarha sekä kaupungin raatihuone. Ruutukaavan ulkopuolella, akseleiden jatkeena ovat entiset hautausmaa, lääninsairaala, viljamakasiinit ja kasarmit.	Ilmiöt: 1700 – luvun klassinen kaupunkisuunnittelu, symmetria ja edustavuus, yhteys linnaan, kaupunkirakenne, puistot, julkinen rakentaminen, asemakaavoitus, kaupunkirakenteen kerrostumat 1778–1985 . Toimenpidesuosituks: Akseleiden ja niitä rajaavien kortteleiden historiallinen ja kerroksellinen luonne kaupan, julkisen rakentamisen, puistojen ja torien ympäristönä tulee huomioida kaupunkisuunnittelussa. Niiden hyödyntäminen matkailupotentiaalina, (esim. kaupunkipolku), Hämeen linna – tori – Rantatori. Onko Engelinrannassa 2000-luvun jatko? Herkkyys ja muutoksensietokyky: Kestää jonkin verran muutoksia, kulttuuriympäristön luonne ja ominaispiirteet huomioitava.

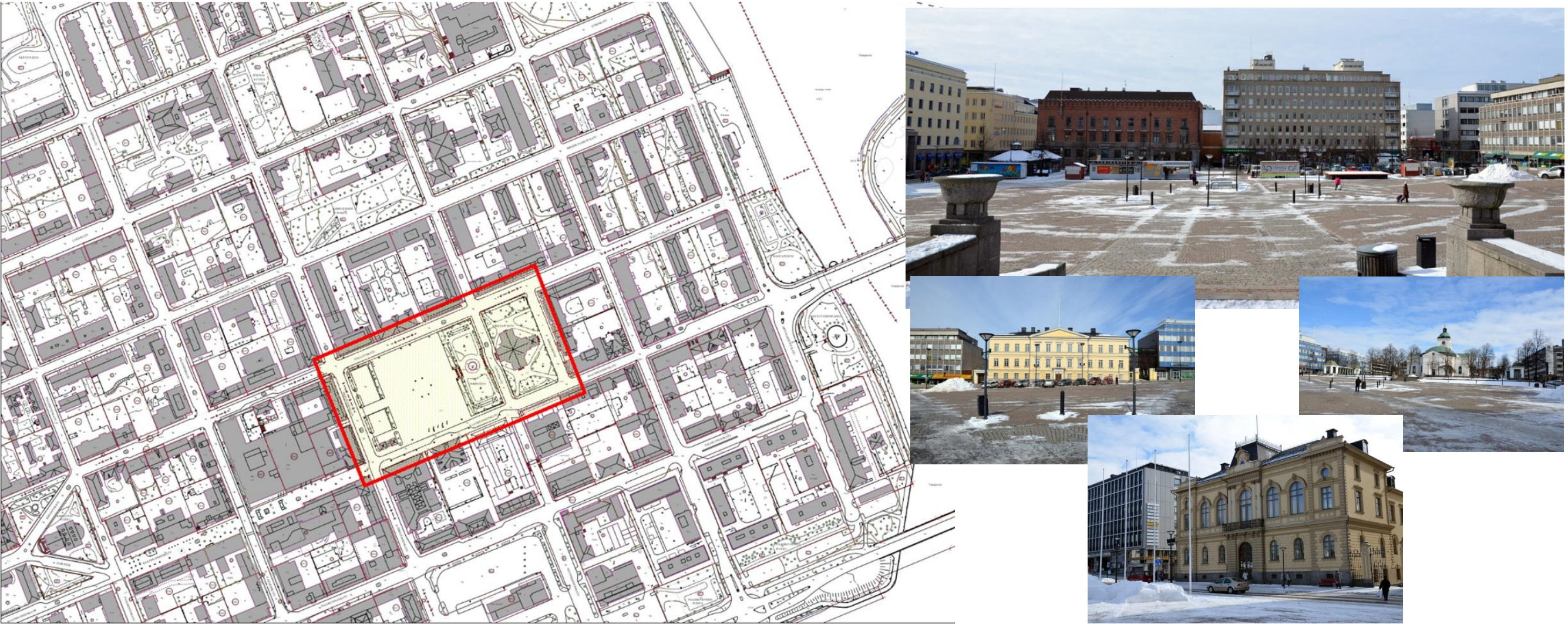


H2	RUUTUKAAVAKORTTELIT JA KAUPUNKIRAJA	1778, 1832–1919
 MERKKIEN SELITYKSET --- RUUTUKAAVAKORTTELEIDEN RAJA (H2) --- 1778 ASEMAKAAVAN KAUPUNKIRAJA --- 1831 KAUPUNKIKORTTELEIDEN RAJA — 1832 ASEMAKAAVAN KAUPUNKIRAJA — 1845 ASEMAKAAVAN UUDET KORTTELIT — 1887 ASEMAKAAVAN UUDET KORTTELIT — 1910-LUVUN KORTTELI — 1970-LUVUN KORTTELILAAJENNUS  HISTORIA Hämeenlinnan nykyinen ruutukaava-alue on muodostunut vuosina 1778, 1832, 1845 ja 1887 vahvistetuissa asemakaavoissa, joista hallitseva on vuoden 1832 Engelin laatima kaava. Sen jälkeen kortteliraja on muuttunut pohjoisreunalla 1840- ja 1880-luvuilla sekä vähäisessä määrin eteläreunalla 1910- ja 1970-luvuilla. Hämeenlinnan uutta kaupunkia rajasivat 1778 Vanajaveden ohella kosteat ja alavat niittyalueet, jotka ovat rajanneet keskustan kasvua aina 2010-luvulle saakka. Niittyalueille rakennettu Moottoritie tuli kaupungin länsirajaksi 1960-luvulla ja Paasikiventie etelärajaksi 1980-luvulla KUVAUS Hämeenlinnan ruutukaava-alueella on selkeät rajat. Pohjoisessa rajana on linnanpuisto, idässä Vanajavesi, lännessä entiseen niittynotkelmaan rakennettu moottoritie ja etelässä rannan täyttömaalle rakennettu Paasikiventie. Rajapintaa vahvistivat edelleen sodan jälkeisinä vuosikymmeninä rakennetut reuna-alueiden massiiviset ja muurimaiset kerrostalokorttelit. Kaupunkikuvaa hallitseva korkeusasema vakiintui tällöin 6-7 kerrokseen, kirkon jäädessä edelleen kaukomaiseman kiintopisteeksi. MERKITYS Ilmiöt: Kaupunki ja luonnonolosuhteet, kaupunkialueen historiallinen topografia ja saarimaisuus, kaupunki selkeästi maaseutuun rajautuvana rakenteena. 1800-luvun ruutukaavakorttelit hallitsevana rakenteena. Toimenpidesuosituks: Kaupungin keskustan ruutukaava-alueen selkeät, luonnonolosuhteisiin, topografiaan ja historialliseen asemakaavoitukseen perustuvat rajat tulisi säilyttää. Kirkon asema kaupunkikuvan lakipisteenä säilytettävä. Herkkyys ja muutoksensietokyky: Kaupungin rajat/reunat kestävät muutoksia huonosti. Herkkyys tulisi huomioida myös korkeussuunnassa.		



H3	PORTIT KAUPUNKIIN	1778–1840-luku
		
HISTORIA	KUVAUS	MERKITYS
Läntinen portti: Vanha tulliportti Turun maantieltä kaupunkialueelle, Pikkutori, ortodoksinen varuskuntakirkko, joka myöhemmin muutettiin kirjastoksi. Itäinen portti 1: Keinusaari, Kruunun vahva läsnäolo, vanha tulliportti Viipurintieltä kaupunkialueelle, kaupungin puolustusvarustukset, lääninsairaala, viljamakasiinit. Itäinen portti 2: Kariston kulma, Viipurintien ja ruutukaupungin liittymäkohta. Pohjoinen portti: Linnapuisto, Linnalle vievän puistokäytävän ja ruutuasemakaavan liittymäkohta. Eteläinen portti: Rantatori ja linja-autoasema, hitaasti toteutunut, osa kaupungin torikauppaa, kehitys vesiliikenteestä autoliikenteeseen.	Historialliset sisäänkäynnit ruutukaupunkiin. Portteihin liittyvät historialliset kaupunkiakselit, ruutukaavan rajat, rakennuskantaa, liikennereitit, maisemallisia kiintopisteitä, kaupunkihistoriallisia ympäristöjä ja useita julkisia rakennuksia.	Ilmiöt: Kaupungin historialliset rajat ja pääsisäänkäynnit, kaupungin julkinen rakentaminen. Kaupunkiakselit, kts. H1. Toimenpidesuosituks: Säilyttäminen ja vahvistaminen. Herkkyys ja muutoksensietokyky: Kestää muutoksia, kulttuuriympäristön luonne ja ominaispiirteet huomioitava.



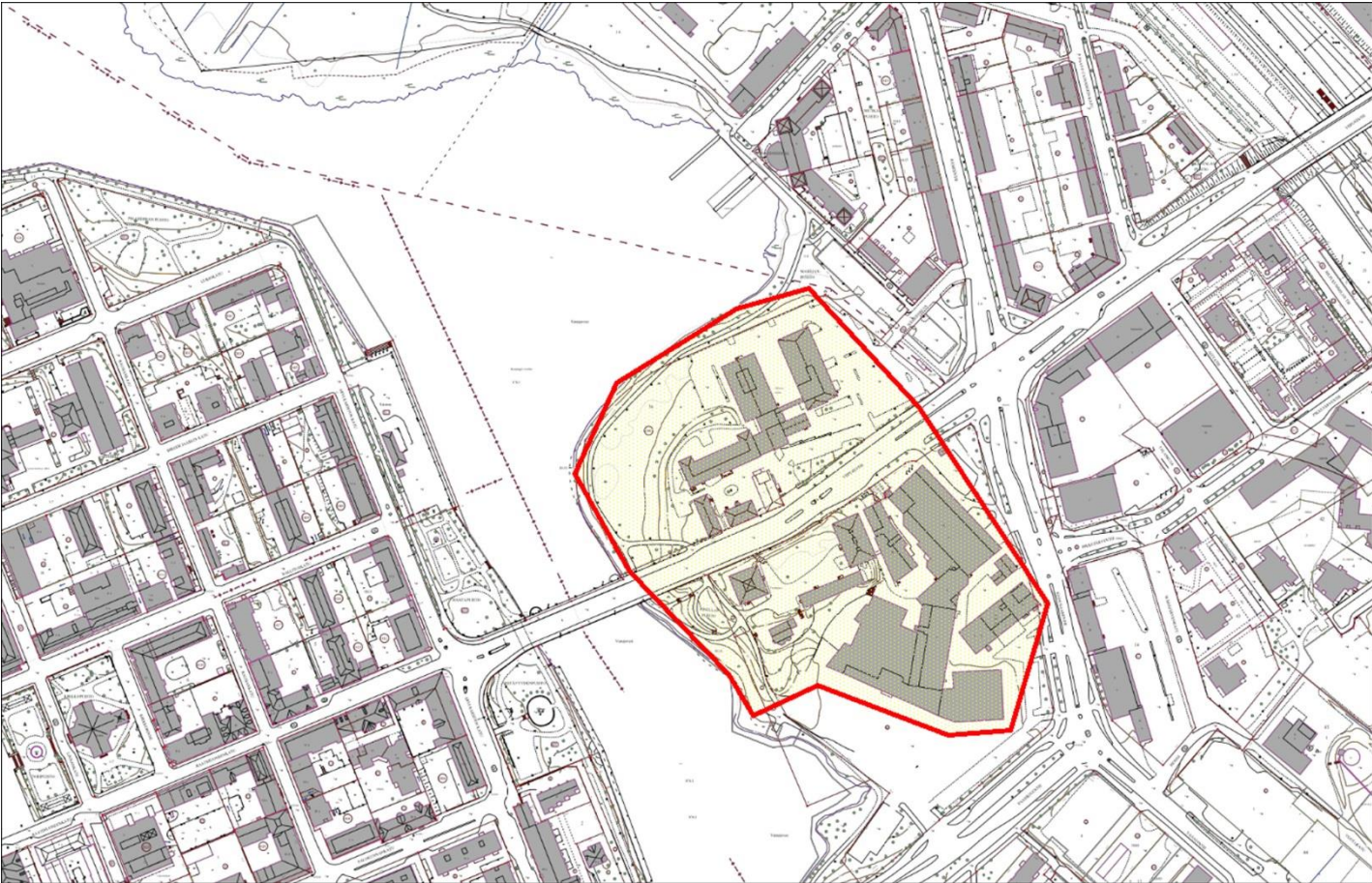
A1	HÄMEENLINNAN TORIMAISEMA	1778–1960-I
		
HISTORIA	KUVAUS	MERKITYS
Vuoden 1778 asemakaava edusti kustavilaista kaupunkisuunnittelua. Hämeenlinna oli läänin pääkaupunkina vuosina 1775–2009. Torin ympärille varattiin tontit kirkolle sekä valtion- ja kaupunginhallinnon rakennuksille. Kirkon hallitseva asema torimaisemassa vahvistui 1830-luvulla, kun kirkko erotettiin korttelista ja se sai oman puiston. Kirkon ja torin yhdistävä toripuisto ja paviljongit rakennettiin 1910. Torin ympärille keskittyivät myös liikerakennukset, erityisesti pankki- ja vakuutustoiminta rakensi 1900-luvulla torin ympäristöön useita asuin- ja liikerakennuksia.	Hämeenlinnan torimaiseman kiintopisteitä ovat kirkon 1798 ohella hallinnon rakennukset, maaherran talo 1837, raatihuone 1884 ja kaupungin virastotalo 1968. Hallintorakentamisen ohella toriympäristöä rajaavat muurimaisena rakenteena vuosina 1902–1971 valmistuneet liike- ja asuintalot, joista pankki- ja vakuutuslaitosten rakennukset muodostavat pääosan.	Ilmiöt: Residenssikaupungin piirteet, edustuksellisuus, maallisen ja hengellisen hallinnon sekä liike-elämän maisema, kaupunkikerrostumia 1779–1970, käyttöhistorian jatkuvuus, puistoarkkitehtuuri, kirkko- ja toripuisto. Toimenpidesuosituks: Kirkon hallitseva asema tulisi säilyttää, kuten myös ympäröivän rakennuskannan muurimaisuus ja yhtenäinen korkeusasema. Toriaukion avoin tila, symmetria ja näkymät säilytettävä. Herkkyys ja muutoksensietokyky: Kestää huonosti, muutoksissa huomioitava historiallinen luonne ja ajallinen kerroksellisuus.



A2		PIKKUTORIN YMPÄRISTÖ	1831–1924, 1951
HISTORIA	KUVAUS	MERKITYS	
Pikkutorin paikalla oli ensimmäisessä kaavassa uuden Turuntien päätepisteenä läntisen tullirakennuksen tontti, joka sijaitsi silloisten kaupunkikortteleiden ulkopuolella. Kaupunkia laajennettiin 1790- ja 1820-luvulla länsipuolelle, jolloin kortteleihin tulivat ensimmäiset tontit. Nykyinen korttelirakenne on v. 1832, jolloin C.L Engel laati tulipalossa tuhoutuneelle kaupungille uuden, suoraviivaisen ruutukaavan. Tullitontti laajeni tällöin Pikkutoriksi, jolla käytiin mm. hevos- ja heinäkauppaa (Hevostori). Tulli ja Pikkutori muodostivat läntisen pääportin kaupunkiin, torin ympäristöön rakennettiin palon jälkeen edustavia empiretaloja ja lukuisia koulurakennuksia. Venäläisen sotaväen käyttöön tarkoitettu ortodoksikirkko valmistui Pikkutorille 1900, ja se muutettiin 1920-luvulla kaupungin kirjastoksi. Torin puistomainen luonne periytyy empirekaudelta, nykyiset diagonaalikadut rakennettiin 1900-luvun alkupuolella ja 1950-luvulla.	Pikkutorin ympäristössä, Saaristenkadun varren kortteleissa on säilynyt 1830 – luvun palon jälkeen rakennettuja koulu- ja asuintaloja. Kortteleissa julkista rakentamista edustavat mm. suomalainen tyttökoulu 1830-l/1906, Rouvasväen seuran kansakoulu, lastenkoti 1877, Hämeenlinnan kansakoulu 1881, ent. venäläinen kansakoulu 1899, ortodoksikirkko 1900, muutettu pääkirjastoksi 1924, ja Uppsala-talo 1951. Alueella on säilynyt kaupunkikuvallisesti keskeisellä paikalla 1830- ja 1920-lukujen välillä rakennettuja puu- ja kivirakenteisia rakennuksia.	Ilmiöt: kaupunkikuva 1832–1924, empire, koulu- ja muu julkinen rakentaminen, asemakaavoitus, puisto- ja torialueet, Läntinen portti, kts. kortti H3. Toimenpidesuosituks: Liikennejärjestelyillä ja puiston kehittämisellä on mahdollista nostaa Pikkutorin virkistys- ja kaupunkikuvallista arvoa, esim. Raatihuoneenkadun kävelykadun ulottaminen Pikkutorille saakka. Herkkyys ja muutoksensietokyky: Ei kestä muutoksia kulttuuriympäristön muuttumatta merkittävästi.	

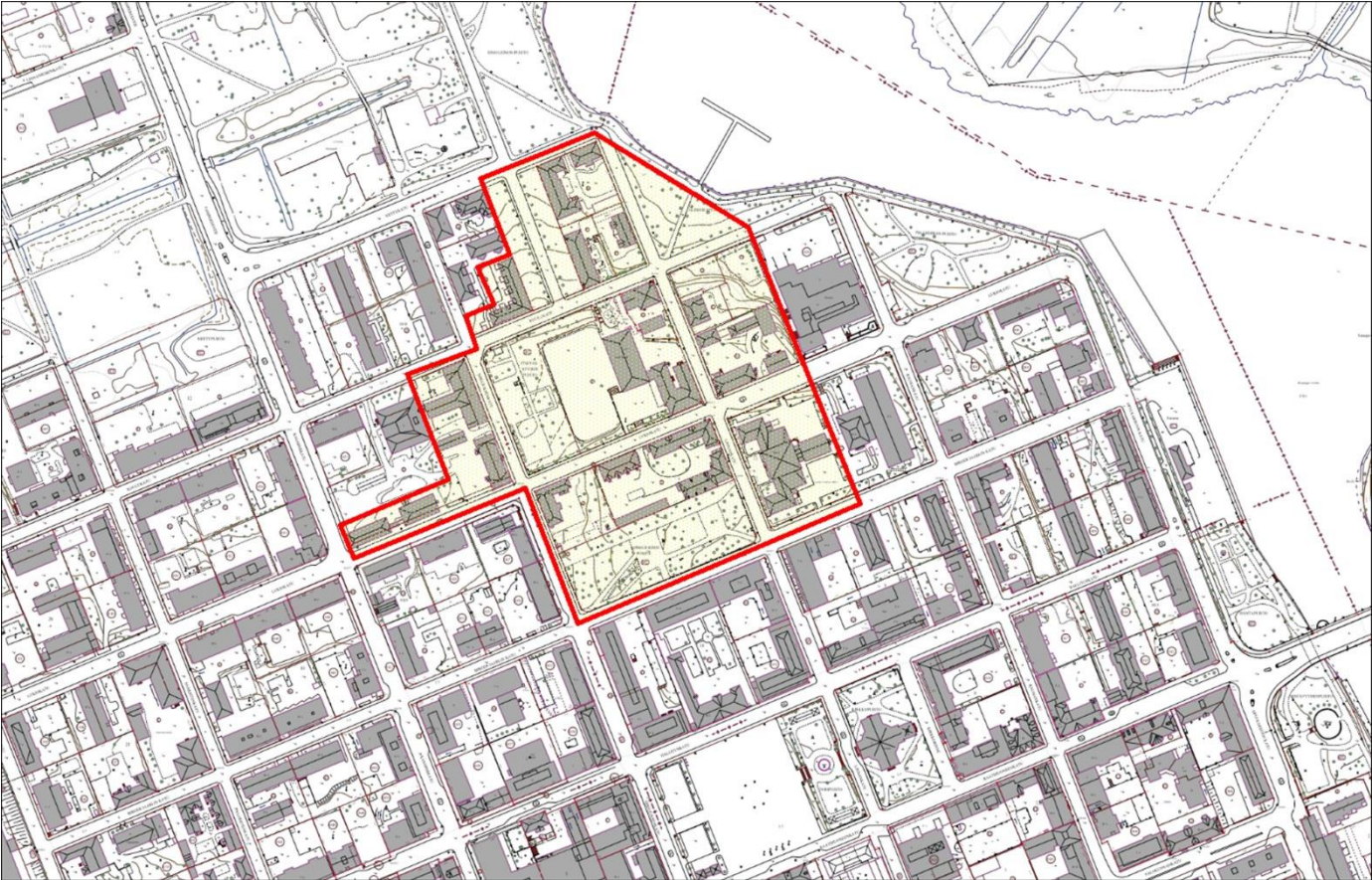


A3	KEINUSAARI	1790- 1830- 1920- 1960- 2010-I
----	------------	--------------------------------

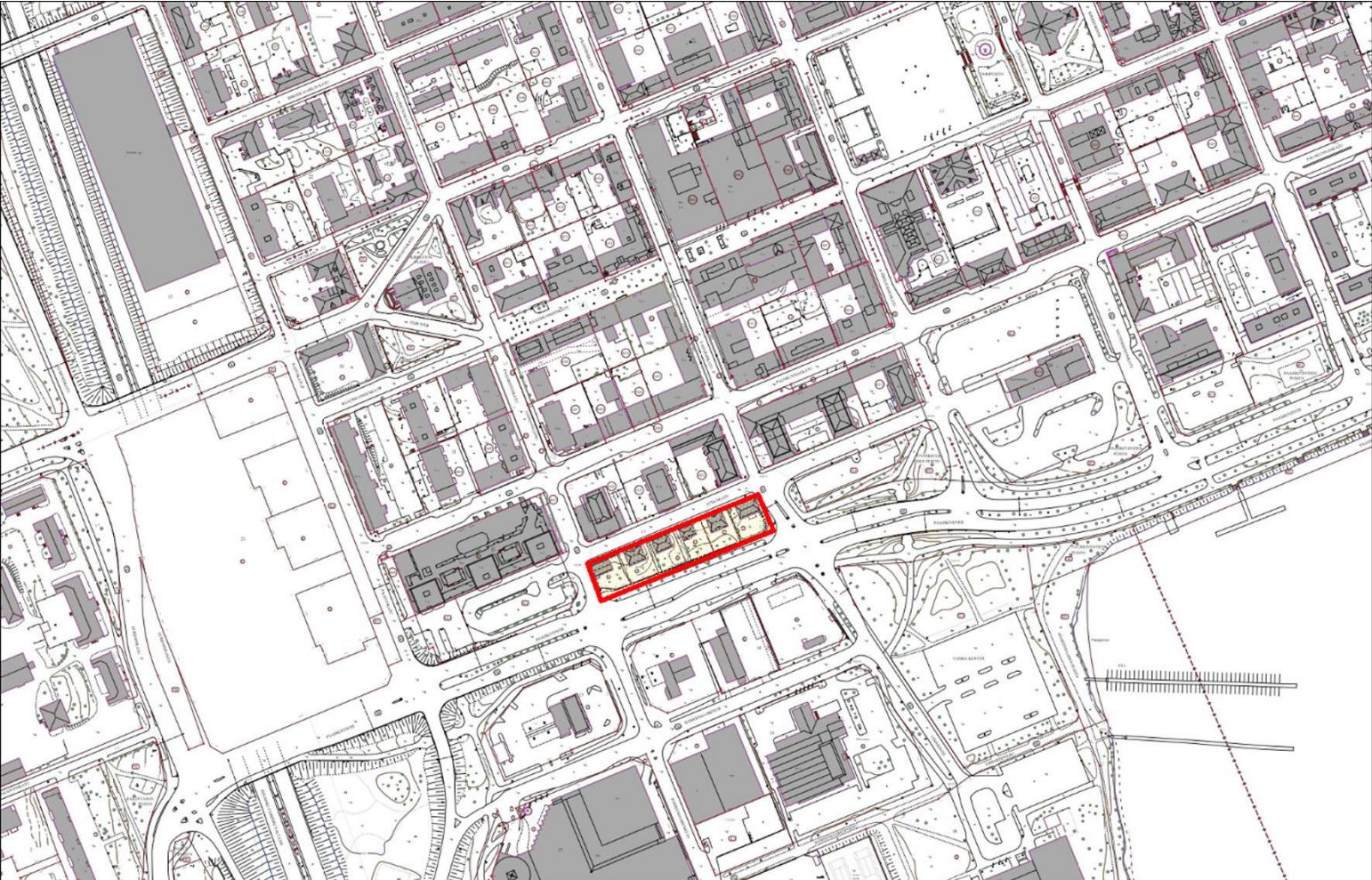


HISTORIA	KUVAUS	MERKITYS
Hätälän virkatalon maihin kuulunutta Keinusaarta leimaa kruunun ja teollisuuden historia. Ruutukaavan ja Vanajaveden itäpuolella sekä Viipurintien varrella ollut mäki muodosti 1790-luvulla hyvä tulliportin, johon keskitettiin 1840-luvulla mm. kruunun makasiinit ja lääninsairaala. Ilmeisesti Suomen sodan yhteydessä alueelle rakennettiin vallirakenteita. Julkisen rakentamisen luonnetta jatkoivat 1900-luvun vaihteessa perustetut Hämeenlinnan verkatehdas, Hämeenlinnan nahkatehdas sekä rantaan perustettu Pinellan puisto. Julkinen toiminta on jatkunut nykypäiviin saakka, lääninsairaalasta on tullut terveyskeskus, makasiineissa toimii taidemuseo ja tehdasrakennuksissa on kaupungin kulttuuripalveluita.	Keinusaaren rapatut ja puhtaaksimuuratut tiilirakennukset muodostavat merkittävän osan Hämeenlinnan kaupungin hallinto-, sosiaali- ja teollisuushistoriaa. Historiallisen ruutukaavan rajalle, päätien varteen rakennetut lääninsairaala ja makasiinit ovat tunnistettavia 1800-luvun hallintokaupungin rakennustyyppejä. Keinusaarella ovat vastakkain selkeä suunnitelmallisuus, kruunun/valtion/kaupungin mukaan rakennettu ja laajennettu sairaala-alue sekä vastapainona prosessien ja toiminnan laajentumisen vaikutuksesta rakentunut monipolvinen teollisuuskokonaisuus. Lääninsairaala valmistui 1840-luvulla C. L. Engelin piirustuksin. Myöhemmin rakennusryhmää on laajennettu 1880-, 1920-, 1960- ja 1980-luvuilla. Kruunun makasiinit rakennettiin 1830-luvulla ja muutettiin 1950-luvulla taidemuseoksi. Verka – ja nahkatehtaiden rakentaminen alkoi 1890-luvulla, ja niitä on laajennettu useassa vaiheessa, aina tehtaiden sulkemiseen, vuoteen 1963 asti. Teollisuuskäytön jälkeen alueelle on rakennettu lisätiloja kulttuuripalveluiden käyttöön. Kokonaisuuteen kuuluvat teollisuusrakennusten ohella tehtaan isännöitsijöiden asuinrakennukset.	Ilmiöt: Itäinen portti, kts. kortti H3, residenssikaupungin piirteet, Rakennuskerrostumat 1830- luvulta 2000-luvulle, hallinto- ja teollisuusarkkitehtuuri, makasiini- ja teollisuusrakennusten muutos kulttuurirakennuksiksi. Toimenpidesuosituks: Alueen pitkä historia ja kerrostumat julkisen rakentamisen ja käytön alueena tulee huomioida. Herkkyys ja muutoksensietokyky: Kestää muutoksia, kulttuuriympäristön luonne ja ominaispiirteet huomioitava.

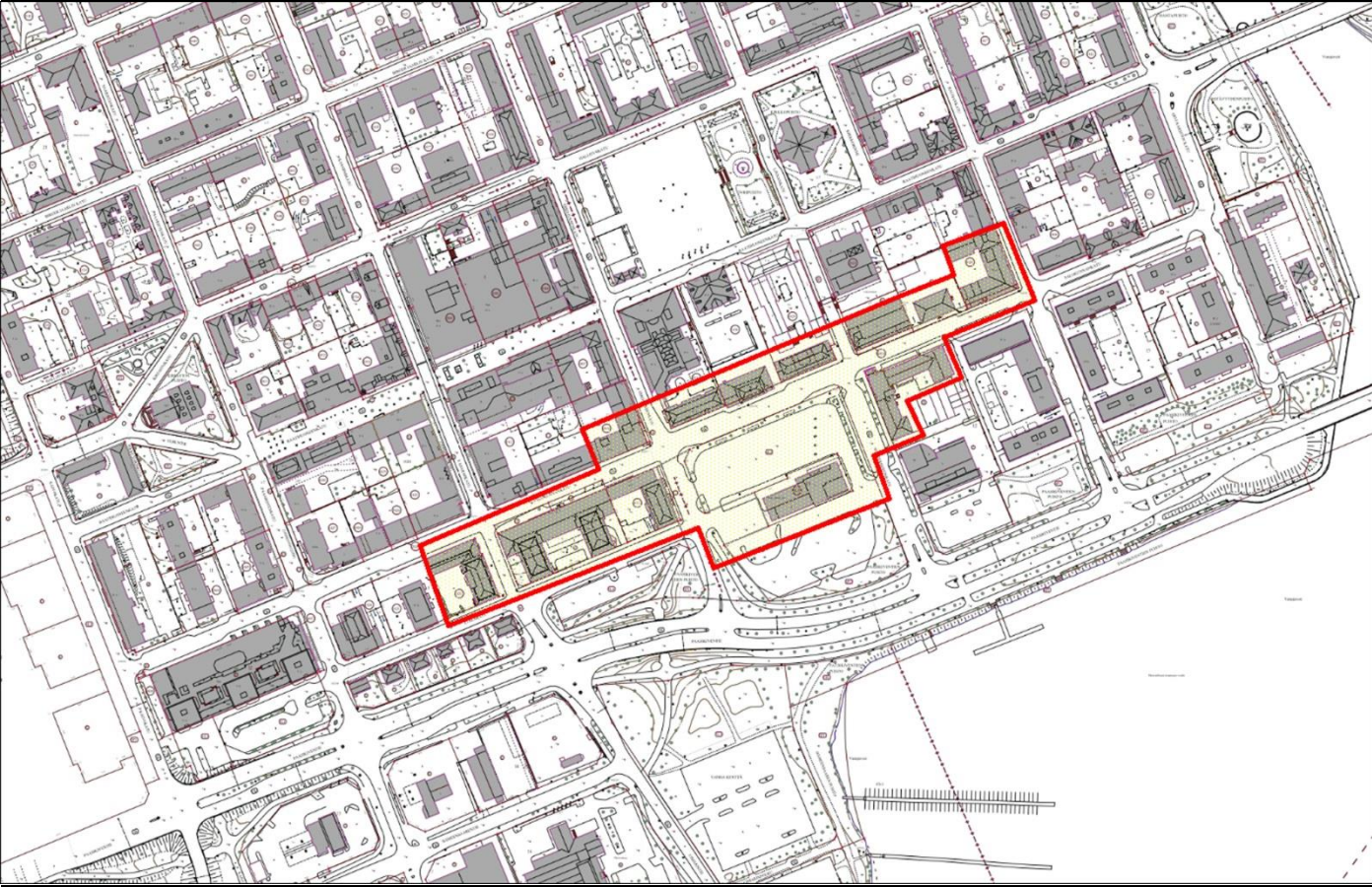


A4		LYSEO JA PUUTALOKORTTELIT	1832–1938
			
HISTORIA		KUVAUS	MERKITYS
Ensimmäisessä asemakaavassa (1778) linnalle johtavat korttelit olivat osa leveää puistoakselia, johon maaherra de Bruce perusti 1780-luvulla maaherran puutarhan, joka myöhemmin muuttui porvareiden seurapuistoksi ja edelleen yleiseksi puistoksi. Maaherran puiston molemmiin puoliin kaavoitettiin 1790- ja 1820-luvulla ensimmäisen asemakaavan laajennuskortteleita. Tulipalon jälkeen Engelin laatimassa kaavassa puistoakseli lyheni, kun uusi ruutukaava laajeni pohjoiseen. Seuraavissa kaavoissa, 1845 ja 1887, kaupunki laajeni pohjoiseen ja puistoakseli supistui, säilyttäen kuitenkin kartalla kaupunkia ja linnaa yhdistävän luonteensa. Puistoakselin yhteyteen sijoittui 1800-luvulla ja myöhemmin sen julkista luonnetta vahvistavia julkisia rakennuksia, mm. kouluja, seurahuone, palokunta, kunnallinen kylpylaitos ja maanmittaushallitus. Erityisesti lyseo oli pitkään matalassa ja puurakenteisessa kaupunkikuvassa alueen maamerkki.		Alue on säilyttänyt vanhan, matalan puukaupungin luonteen, jonka katumaisemissa on useita kivirakenteisia julkisia rakennuksia. Julkisia rakennuksia yhdistävät historialliset puistoalueet, mm. Sibeliuksen puisto, Rantapuisto, Linnanpuisto ja Itsenäisyydenpuisto. Alue on kaupunkikuvallisesti merkittävä, siihen liittyy asuinhistoriallisesti ja arkkitehtonisesti arvokkaita koulu- ja julkisia rakennuksia. Arkkitehtuuriltaan korttelit ovat edustava leikkaus 1830-luvulta 1930-luvulle, edustettuina ovat empiren lisäksi kertaustyyli, jugend ja funktionalismi. Kortteleissa julkista rakentamista edustavat 1700- ja 1800-luvun puistojen ohella Triviaalikoulu 1846, Hämeenlinnan lyseo 1888, Maanmittauskonttori 1911, Kunnallinen kylpylaitos 1912, muuntajarakennus 1935 ja Keskuskoulu 1938.	Ilmiöt: Asuin- ja sivistysmiljö, puu- ja kivirakentaminen, kaupunkikuvan muutokset, asemakaava-, koulu- ja puistoarkkitehtuuri 1770-luvulta 1930-luvulle. kts. kortti H1. Toimenpidesuosituks: säilyttäminen ja vahvistaminen. Herkkyys ja muutoksensietokyky: Kestää huonosti, muutoksissa alueen historiallinen luonne, puistotila ja yhteys kaupunkiakseliin huomioitava. Herkkyys koskee myös alueen rajapintoja.



A5	KAUPUNKIVILLAT	1919-1922
		
HISTORIA	KUVAUS	ARVOT
Hämeenlinnan keskustan ruutukaavaa laajennettiin viimeisen kerran 1920-luvulla, kun kaupungin lounaiskulmalle muodostettiin Eteläisen Niittykadun varrelle puolikaskortteli. Kuudelle tontille rakennettiin 1919–1922 puiset pientalot, ns. kaupunkivillat. Rakennukset suunnittelivat K.B. Koskinen ja E.K. Ansas (Eteläkatu 9)	Eteläkadun varrella on puolikas kortteli, jonka kuudessa puolitoistakerroksisessa, mansardikattoisessa puutalossa näkyy väistyvän jugendin ja alkavan klassismin vaikutus.	Ilmiöt: Kaupunkikuva, ruutukaava, kaupunkiraja, puurakentaminen. Yhtenäinen, 1910- ja 1920-luvun vaihteessa kaavoitettu ja rakennettu puutalokortteli edustaa historiallisen puukaupungin rakentamisen päätepistettä. Kokonaisuudella on näkyvä asema 1950-luvun jälkeen syntyneessä kerrostalokortteleiden ja liikenteen pääväylien yhteydessä. Toimenpidesuositukset: Kokonaisuuden säilyttäminen, inventointi. Korttelin näkyvä asema maisemassa säilytettävä ja vahvistettava. Herkkyys ja muutoksensietokyky: Ei kestä muutoksia kulttuuriympäristön muuttumatta merkittävästi.

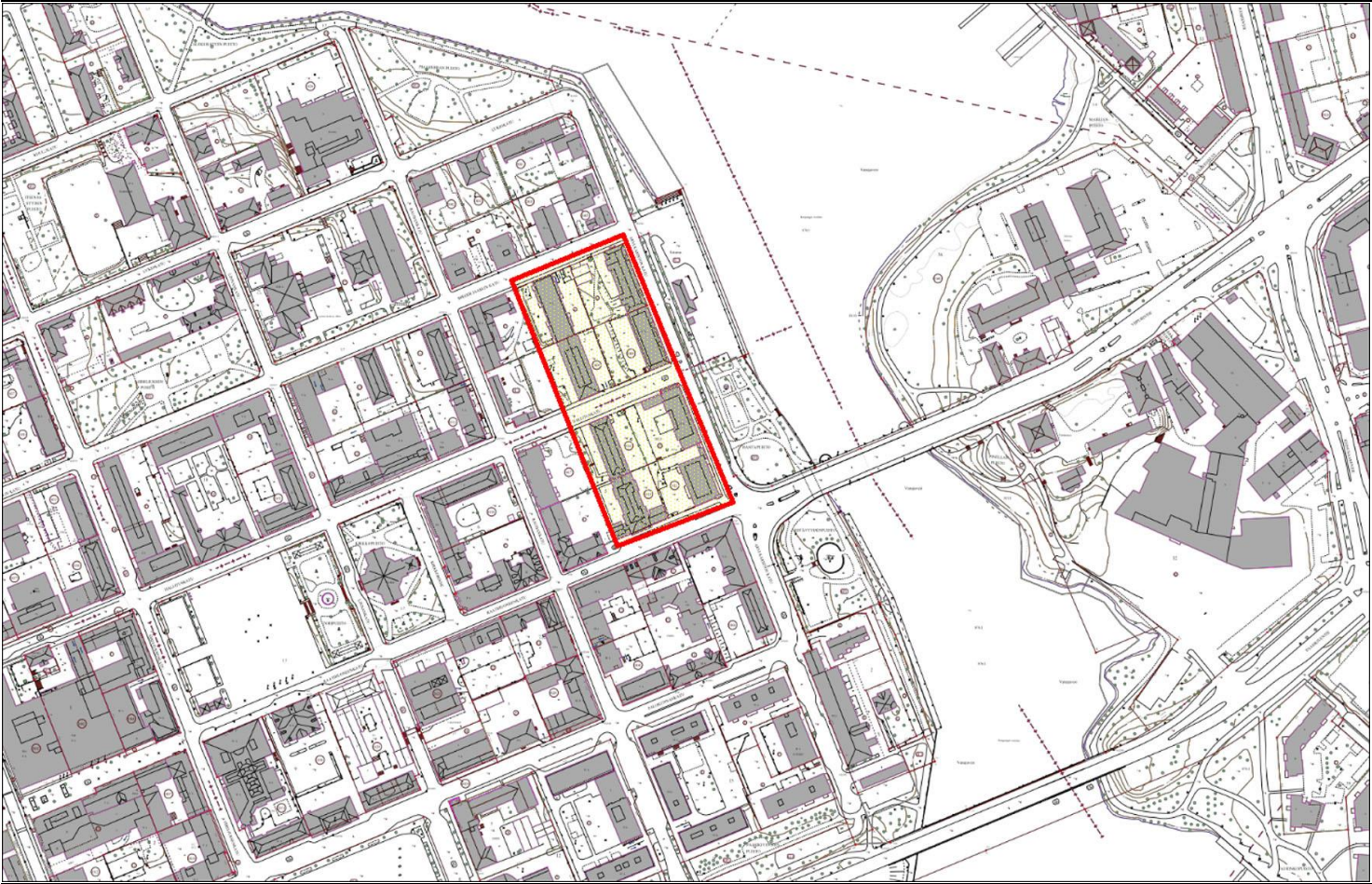


A6	KIVIKAUPUNGIN SYNTY	1920–1955
		
HISTORIA	KUVAUS	MERKITYS
Palokunnankadun varrella olevat korttelit ja Rantatori kaavoitettiin 1832 Engelin laatimassa uudessa ruutukaava-asetuksessa. Tällöin Rantatori ja ympäristö olivat vielä osin vesistöä. Rantatori muodostui 1800-luvun jälkipuoliskolla, jolloin sen varrelle sijoituivat Wetterhoffin koulu, ortodoksinen kirkko ja kaupankäyntiin liittyvät kylmähallit. Alueen kortteleissa kivirakentaminen alkoi yleistyä 1920-luvulla, jolloin myös tavoitteena oli yhtenäinen kaupunkikuva. 1920-luvulta alkaen rantakortteleihin sijoituivat mm. suojeluskuntatalo, posti, linja-autoasema ja kauppahalli. Kaupungin sosiaalista rakentamista edustaa As. Oy Paavonkulma. Ennen kehäväylän, Paasikiventien, valmistumista Palokunnankatu muodosti Raatihuoneenkadun ohella keskeisen liikenneväylän, mikä näkyy sen varrelle keskittyneissä liike- ja palvelurakennuksissa.	Rantatorin ja Palokunnan kadun ympäristö muodostavat yhtenäisen, pääosin 1920- ja 1950-lukujen välillä rakentuneen kaupunkikuvan, johon liittyy yksittäisiä vanhempia ja nuorempia rakennuskohteita. Rakennuskantaan kuuluu monipuolisesti ja arkkitehtuuriltaan edustavia asuin-, liike-, palvelu- ja sivistysrakennuksia. Alue on kertova esimerkki 1950-luvulle saakka jatkuneesta käsityövaltaisesta rakentamisesta, jonka ominaispiirteitä ovat harjakatot, rapaut pinnat ja aukkojulkisivut. Muurimaisten neli- ja viisikerroksisten kerrostalojen ohella alueella on aikakauden loppupuolella rakennettu postin talo, jossa yhdistyvät ajalle tyypillisesti pistetalot ja matala liiketilasiipi. Kortteleiden julkista ja julkisluonteista rakentamista edustavat Wetterhoffin kotiteollisuusopisto 1883/1933, Palokunnan talo 1893, As. Oy Paavonkulma 1929, Hämeen suoja 1930, Etelä-Hämeen osuuskaupan talo 1941, Postitalo 1952, ent. Kauppahallin talo 1956 ja Linja-autoasema 1958. Alue rajautuu kaakkois- ja lounaiskulmien entisiin rantakortteleihin, joissa aikaisemmin toimivat 1900-luvun alkupuolella rakennetuissa tiilirakennuksissa mm. nahkatehdas, meijeri ja sähkölaitos.	Ilmiöt: Kaupunkikuvan, arkkitehtuurin, kivirakentamisen ja kaupan kehitys 1920-luvulta 1950-luvulle. Käsityöstä ja niukasta klassismista kohti rationalismia ja teollista modernismia. Asemakaavoitus, tori- ja liikennehistoria. Julkinen rakentaminen ja kaupunkiakselit/portit H1,H3. Toimenpidesuosituks: Palokunnankadun pitkä näkymä ja Rantatorin aukioluonne säilytettävä. Herkkyys ja muutoksensietokyky: Kestää jonkin verran muutoksia, kulttuuriympäristön luonne ja ominaispiirteet huomioitava.

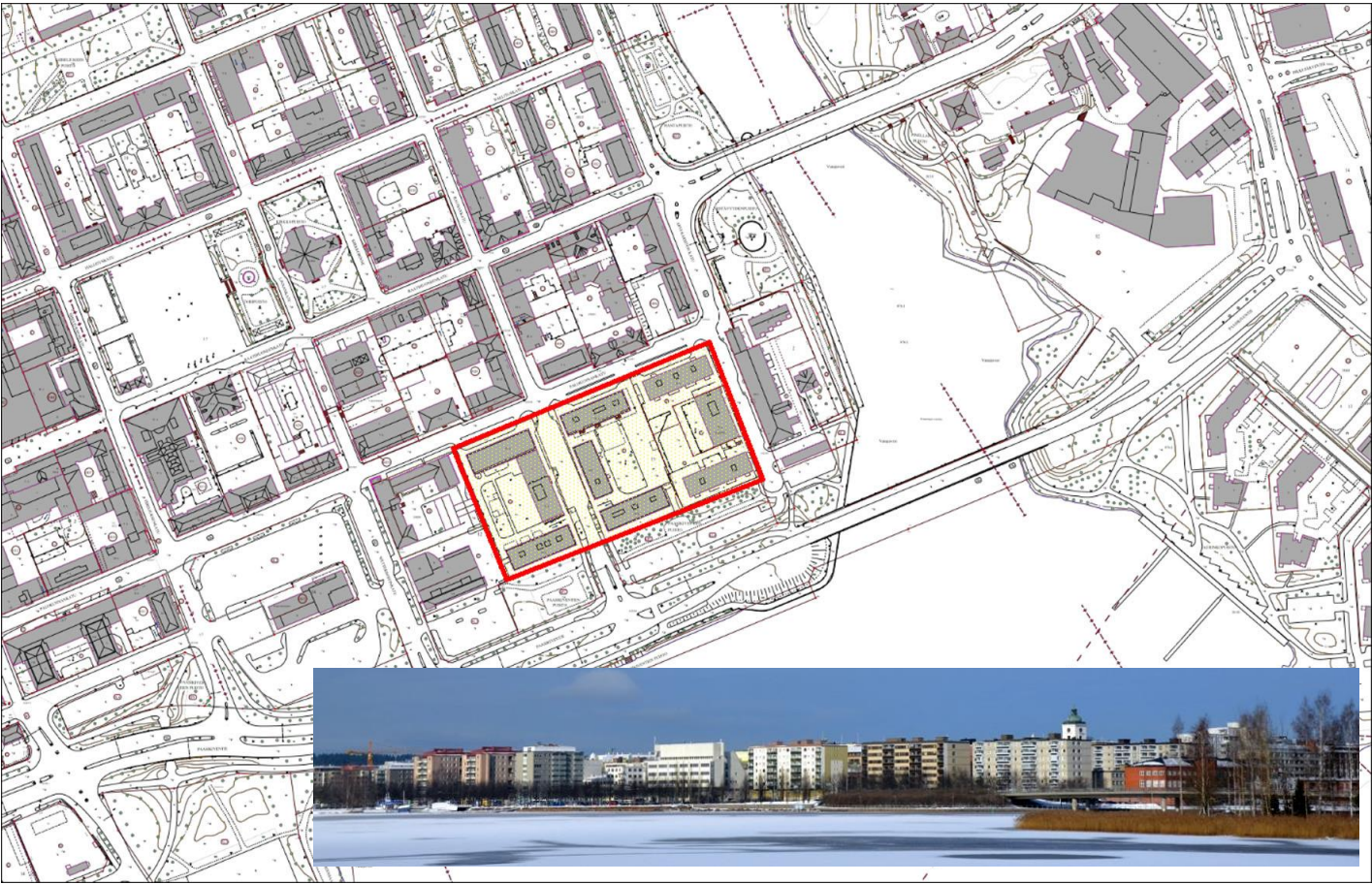


A7	KIISTALAN SUURKORTTELI	1940–1950-LUKU	
HISTORIA	KUVAUS	MERKITYS	
Kortteli perustuu arkkitehtitoimisto Jung & Bomanssonin laatimaan ja vuonna 1917 vahvistettuun Kiistalan asemakaavaan. Kaavassa puolisuunnikkaan muotoinen kortteli muodosti ajan hengen mukaisesti suurkorttelin, jossa katutilaa rajaavat rakennukset, ja korttelin keskelle jää yhtenäinen piha-alue. Kortteli rakentui hitaasti, varsinainen rakentaminen toteutui 1940- ja 1950-luvuilla. Korttelin luoteiskulma rakennettiin 1970- ja 1980-luvuilla, jolloin niiden paikalta purettiin ennen sotia rakennetut rakennukset.	Korttelirakenteeltaan 1910-luvun suurkortteli on rakennettu 1940- ja 1950-luvuilla. Tonttien viisikerroksiset, rapatut, satulakattoiset ja aukkojulkisivulla varustetut kerrostalot sijoittuvat kiinni katutilaan, muodostaen näin yhtenäisen, muurimaisen katumaiseman. Hämeentien ja Viipurintien puolella rakennusten kivijalassa on liiketiloja. Korttelin etelänurkkaa, Viipurintien aukioon liittyvää osaa, on korostettu 8-kerroksisella rakennuksella. Korttelin keskelle jää vihreä oleskeluun ja paikoitukseen tarkoitettu avonainen alue. Korttelin luoteiskärjen kaksi tonttia elementtikerrostaloineen ja parkkitaloineen rakennettiin 1970- ja 1980-luvulla. Erityisesti aseman aukiota hallitseva kulmarakennus rikkoo korttelin rakennetta ja katumaisemaa.	Ilmiöt: kaupunkisuunnittelu 1910-l suurkortteli/ 1940- ja 1950-l kivirakentaminen, jälleenrakennuskausi, kaupunkikuvan kiintopisteet. Kts. kortti K3. Toimenpidesuositukset: Korttelin ja rakennusten ominaispiirteet ja yhtenäinen mittakaava huomioitava. Herkkyys ja muutoksensietokyky: Ei kestä muutoksia kulttuuriympäristön muuttumatta merkittävästi.	

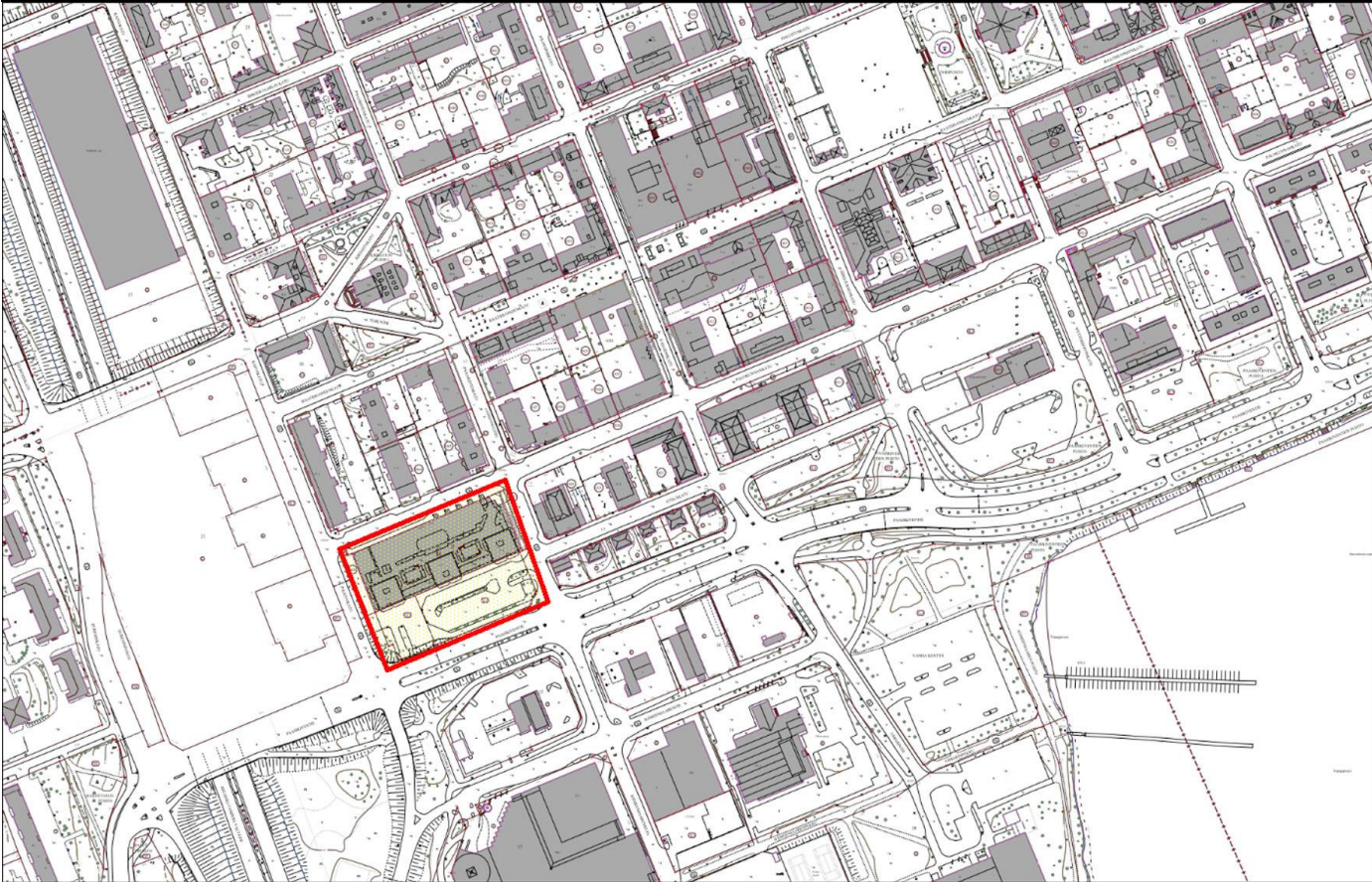
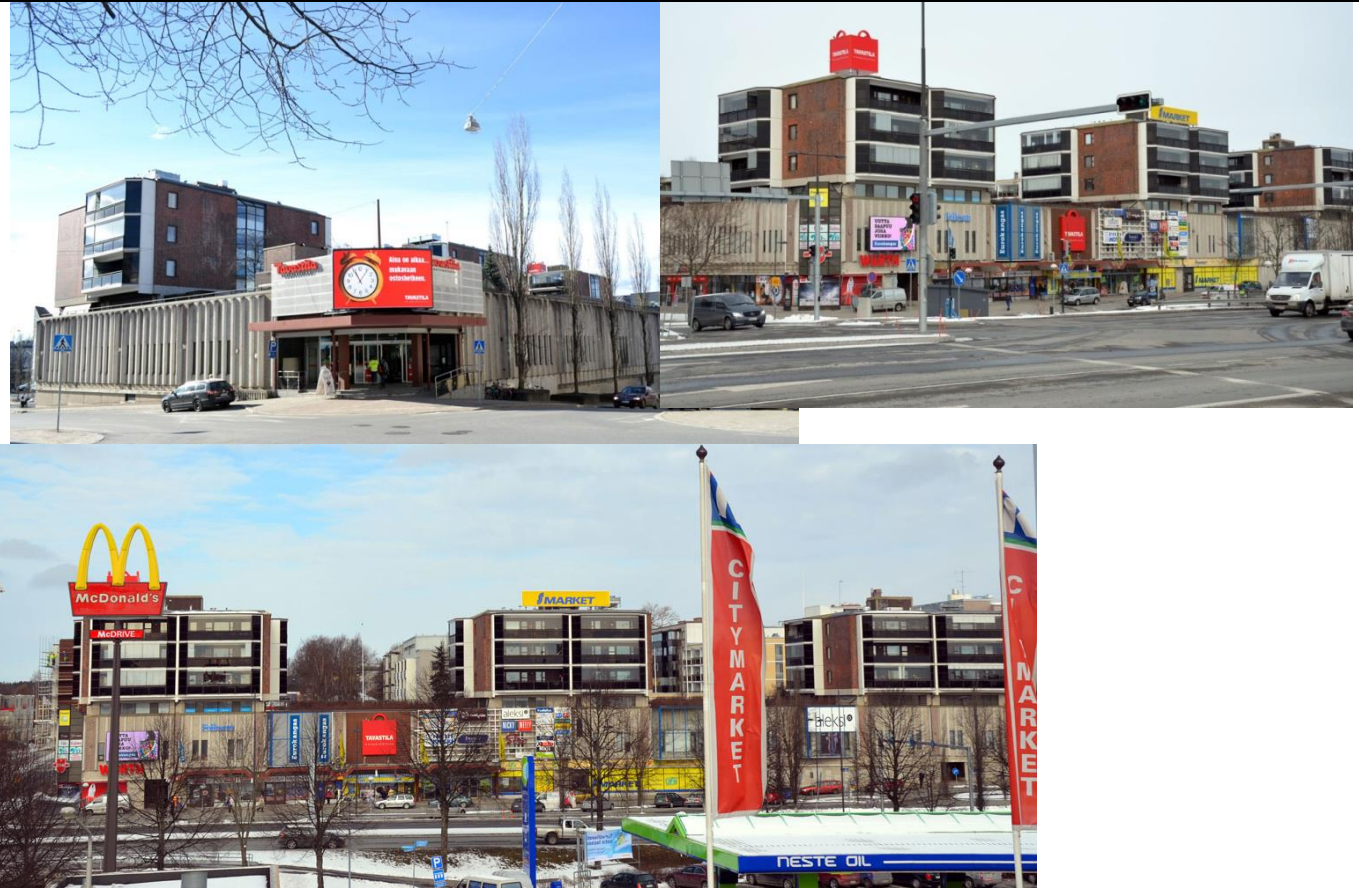


A8		AVOKORTTELI	1950-LUKU
			
HISTORIA		KUVAUS	MERKITYS
Vanajaveden rannan korttelit kaavoitettiin jo 1778 ja nykyisen muotonsa ne saivat v. 1832 ruutukaavassa. Kortteleiden rakennukset säästyivät 1831 kaupunkipalossa. Pohjoispuolisessa korttelissa sijaitsi Hämeenlinnan kaupunkiseurakunnan pappila. Korttelin matala ja tiivis puurakentaminen korvautui korttelin rantatonttien osalta vuosina 1952–1974 korkeilla lamellikerrostaloriveillä, jotka muodostivat funkkishenkisen avokorttelin. Korttelirakenteen vahvisti edelleen Olli Kivisen yleiskaava 1957. Kaakkoiskulman tontti uusiutui viimeisenä, vuonna 1989.		Rakennustapa, materiaalit ja korttelirakenne uudistuivat sodan jälkeen, mikä on hyvin nähtävissä kahdessa itäpuolen ruutukaavakorttelissa, jossa neljä kuusikerroksista, etelä-pohjoissuuntaista lamellikerrostaloa muodostavat kaksi muurimaista riviä. Kerrostalot valmistuivat vuosina 1952, 1954, 1958, 1959, 1960, 1974 sekä 1989. Ominaispiirteiltään 1950-luvun rakennukset edustavat murrosaikaa. Perinteisen rappauspinnan ohella uutta aikaa enteilevät nauhajulkisivut ja julkisivulevyt. Liiketilat sijoituivat pohjakerrokseen tai matalaan siipiosaan. Autopysäköinnin järjestäminen loi korttelin sisänäkymään eri korkeustasoja. Rakennusmassaa on myös siirretty irti katutilasta, jolloin tilaa on saatu pysäköintipaikoille. Liikesiivet ja pysäköintitilat kytkeytyvät selkeästi kerrostaloihin, muodostaen ajalle tyypillisen horisontaalisen ja vertikaalisen rakenteen. Rannassa on kaupunginarkkitehti Olavi Sahlbergin 1950-luvulla suunnittelema satamarakennus.	Ilmiöt: Kaupunkikuvan muutos 1950-luvulla, uudistuva korttelirakenne, kaupan ja autoliikenteen rakenteiden muutos ja yhteensovittaminen, kaupungin itäinen, korkeusasemaltaan yhtenäinen julkisivu. Toimenpidesuosituks: Avokorttelirakenne sekä pihan jäsentely säilytettävä. Herkkyys ja muutoksensietokyky: Kestää jonkin verran muutoksia, kulttuuriympäristön luonne ja ominaispiirteet huomioitava.



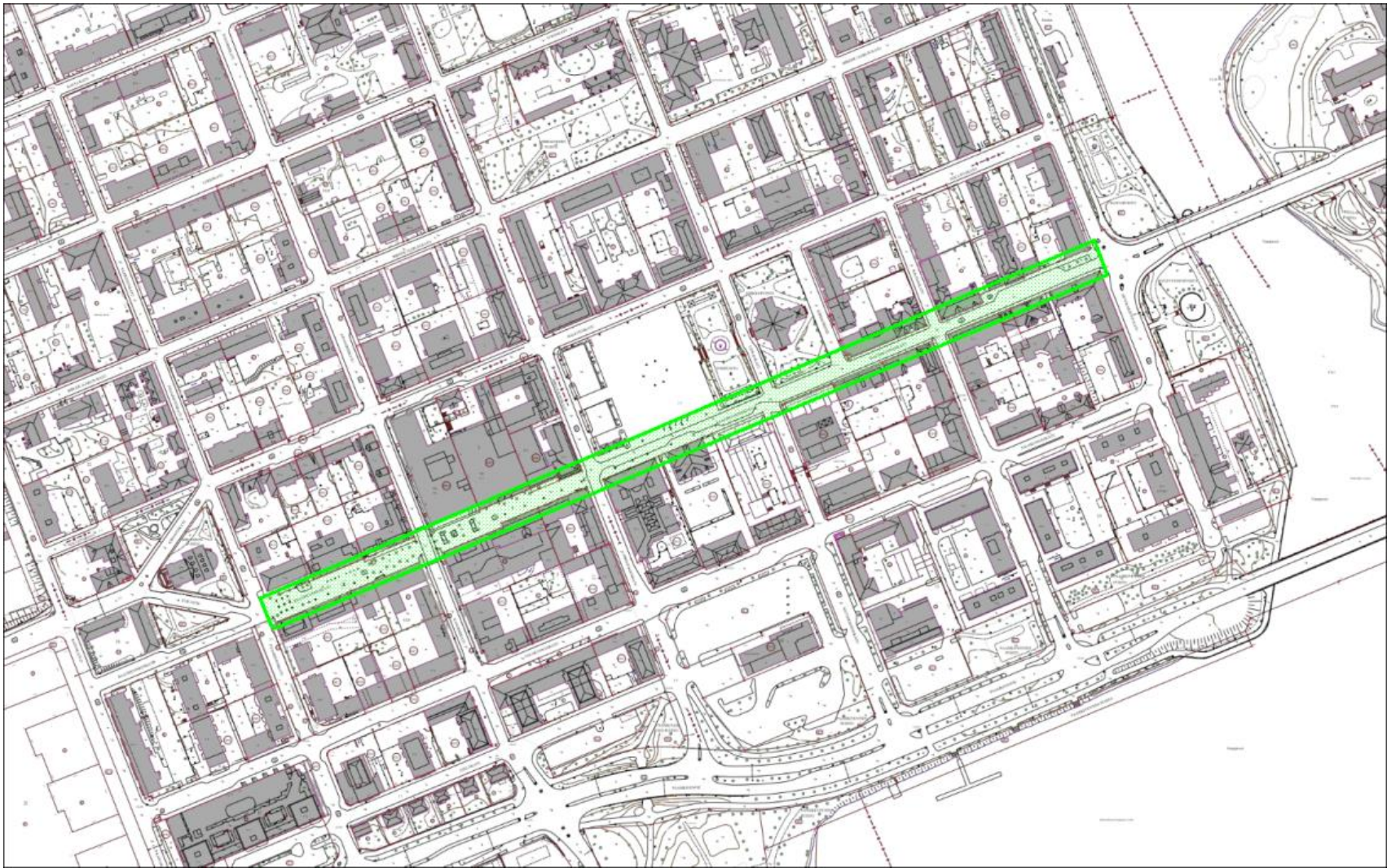
A9	ELEMENTTIKERROSTALOT	1970-luku
 		
HISTORIA Korttelit ovat rakentuneet, kun kaupungin etelärantaa on täytetty. Ainoastaan alueen pohjoisreuna näkyy vuoden 1832 asemakaavassa puolikaskorttelina. Eteläreuna muodostui vasta 1970-luvulla, kun rantaa täytettiin Paasikiventien ja Hopeaseppien sillan rakentamiseksi. Palokunnankadun varressa, kortteleiden länsiosassa, toimi Hämeenlinnan osuusmeijeri 1920-luvulta 1970-luvulle. Korttelin itäreunalla oli Hämeen sähkön toimitiloja ja asuntoja 1900-luvun alussa. Korttelin kaakkoiskulmalla, Arvi Kariston kadun jatkeena oli kaupungin uimalaitos 1900-luvun vaihteesta aina 1950-luvulle. Kortteleiden teollisuus siirsi toimintansa kaupungin ulkopuolelle 1970-luvulla, jolloin korttelit vapautuivat asuinkäyttöön. Kortteleiden kuusi korkeaa asuinkerrostaloa ja poikkikatujen kolme matalampaa liike- ja asuinkerrostaloa valmistuivat vuosina 1974–1981.	KUVAUS Kortteli on rakennettu yhtenäiseksi kokonaisuudeksi, jossa pitkien sivujen korkeat (6-7 krs.) ja poikkikatujen matalammat (3. krs.) rakennusmassat rajaavat korttelin keskelle jäävää suojaisaa pihaa, jossa kävely- ja autoliikenne on eroteltu osin eri tasoihin. Arkkitehtuuri on muodoiltaan suorakaiteista ja pelkistettyä. Laatikkomainen käsittelytapa viittaa rakennusajan tehostuneen aluerakentamisen periaatteisiin. Tasakattoiset kerrostalot on toteutettu elementtitekniikalla, julkisivuna on käytetty pesubetonilla ja klinkkereillä pinnoitettuja ruutuelementtejä. Korkeassa osassa on asuntoja, poikkikatujen mataliin osiin on rakennettu toimistotiloja. Kortteleissa on kolme asunto-osakeyhtiötä, jotka valmistuivat vuosina 1974 ja 1981.	MERKITYS Ilmiöt: 1970-luvun aluerakentaminen, elementtitekniikka, tehokkuuden ja autoilun mittakaava, kaupunkikortteli ja -kaupunkikuva, kaupungin eteläinen julkisivu. Toimenpidesuositukset: Selkeä korttelirakenne, toimintojen erottelu ja ajan materiaaleihin perustuvat ominaispiirteet säilytettävä. Herkkyyks ja muutoksensietokyky: Kestää jonkin verran muutoksia, kulttuuriympäristön luonne ja ominaispiirteet huomioitava.



A10		ASUIN- JA LIIKEKORTTELI	1980-LUKU
			
HISTORIA		KUVAUS	MERKITYS
Kaupungin lounaiskulman muodostanut puolikaskortteli muodostettiin 1832 Engelin laatimassa ruutukaavassa. Korttelissa toimi mm. nahkureita, joiden toiminta kasvoi teollisuudeksi 1880-luvulla. Tehdasrakennukset rakennettiin vuosien 1888 ja 1930-luvun välillä. Hämeenlinnan Nahkatehdas Oy:n toiminta päättyi korttelissa 1980-luvulla, jolloin tehdas siirrettiin Kaurialaan. Teollisuusrakennusten suunniteltu suojelu ei toteutunut, vaan kortteli saneerattiin asuin- ja liikekortteliksi. Rakennustöistä vastasi Rakennusliike Kummila Oy. Koko korttelin käsittävässä rakennuksessa toimi aluksi Citymarket, nykyisin tiloissa on kauppakeskus Tavastila.		Koko korttelin käsittävä rakennuskokonaisuus muodostuu katutasen kaksikerroksisesta liike- ja pysäköintitiloista, joiden yläpuolelle kohoaa kolme 3 -kerroksista asuintornia. Julkisivumateriaaleina on käytetty pesubetonielementtejä, terästä, punatiiltä, klinkkeriä ja lasia. Katutasen julkisivut ovat pohjoispuolelta umpinaiset. Eteläistä pääjulkisivua hallitsevat kirjavat mainostaulut. Korttelin eteläosassa on avoin pysäköintialue. Asuintornien oleskelupihat ja viheralueet ovat liikeosan katolla. Korttelin ympäristö edustaa samaa aikakautta, eteläpuolella ovat Paasikiventie, automarket ja huoltoasemia. Pohjois- ja itäpuolella on kerrostalokortteleita.	Ilmiöt: Suurimittakaavainen asuin- ja liikerakentaminen 1980-luvulla, ruutukaavan reuna-alue, urbaani monitoimirakennus, asumisen, liiketilojen ja pysäköinnin yhdistäminen, kattorakentaminen, kaupungin eteläinen julkisivu. Toimenpidesuositukset: korttelirakenne säilytettävä. Herkkyys ja muutoksensietokyky: Kestää muutoksia, kulttuuriympäristön luonne ja ominaispiirteet huomioitava.

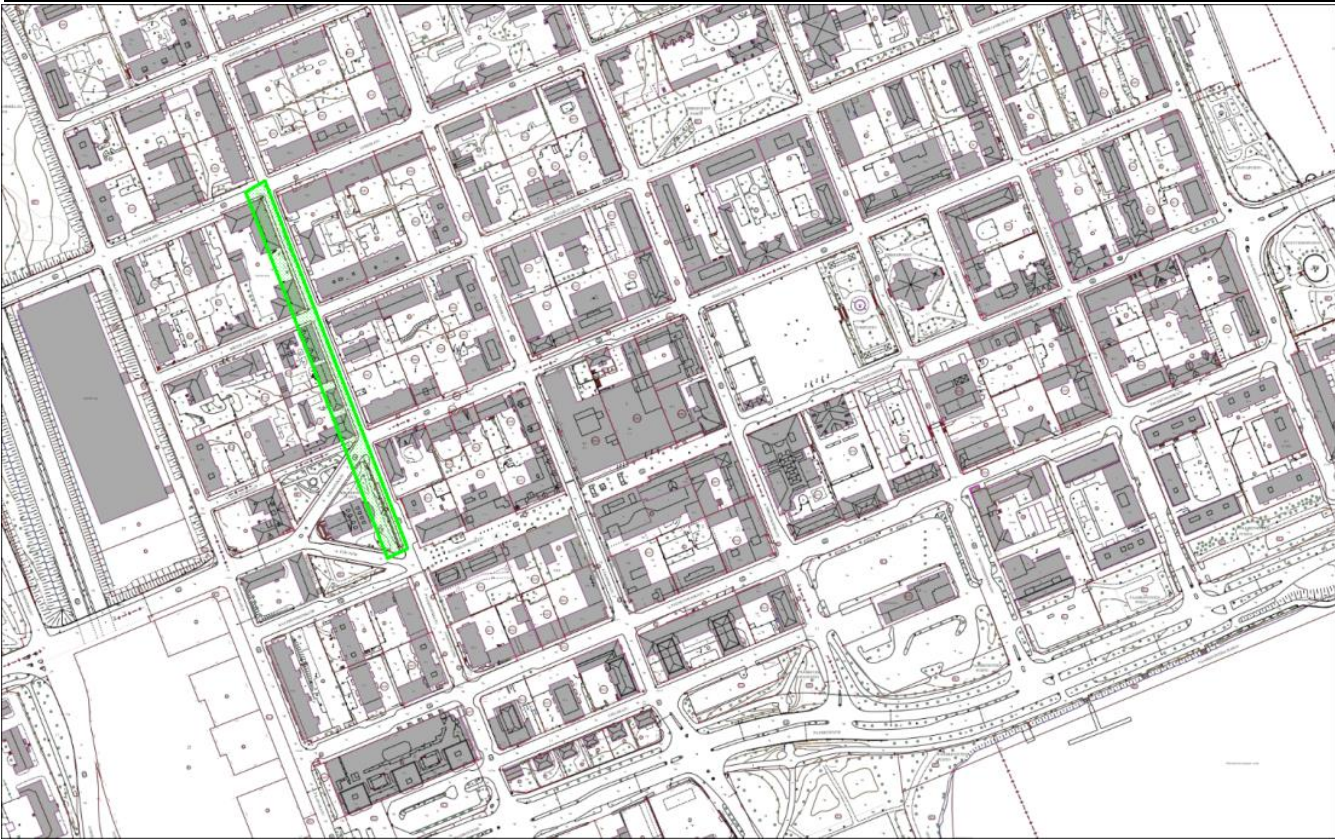


K1	RAATIHUONEENKATU	1788–1987
----	------------------	-----------

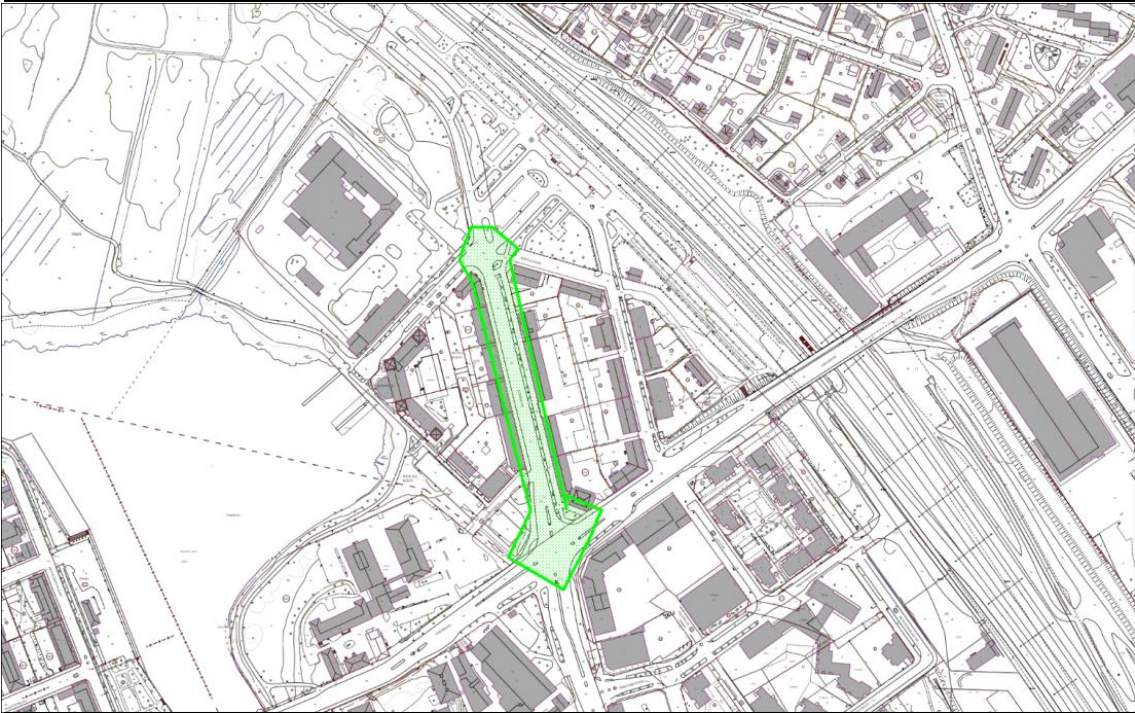


HISTORIA	KUVAUS	MERKITYS
Hallituskadun ohella Raatihuoneenkatu on toinen v.1778 asemakaavasta saakka samalla paikalla ollut katu Hämeenlinnassa. Ensimmäisessä kaavassa Raatihuoneenkatu oli Kuninkaankatu ja Hallituskatu Kuningattarenkatu. Raatihuoneen katu yhdisti kaupunkiin tulevat Turuntien ja Viipurintien ja toimi kaupungin keskeisenä läpikulku- ja pääkatuna aina 1980-luvulle saakka, jolloin Paasikiventie valmistui. Hämeenlinnan toria sivuavan Raatihuoneenkadun varren kortteleihin keskittyivät kaupungin hallinto ja tärkeimmät liiketilat, mm. useita tavarataloja, pankkeja ja elokuvateattereita aina 1970-luvun alkuun saakka. Kadun länsipää muutettiin kävelykaduksi 1988 kun Paasikiventie oli valmistunut.	Hämeenlinnan kaupungin historiallisen pääkadun varrelle ovat keskittyneet kaupungin keskeiset liike- ja hallintorakennukset. Rakennuskanta on monipuolista ja kaupunkirakentamisen eri kerrostumat ovat hyvin nähtävissä. Hallitsevana piirteenä liikerakennuksissa on 1900-luvun alkupuolen kivirakentaminen sekä 1960-luvun hienostunut rationalismi. Rakentamisen kerrostumat, materiaalit ja arkkitehtuuri ovat korkeatasoisia ja monipuolisia. Kadun varrella on nähtävissä kaupan liiketilan muutos kauppapuodeista tavarataloksi. Raatihuoneenkadun varren keskeisiä rakennuksia ja kerrostumia edustavat mm. kirkko 1798, Raatihuone 1887, Anniskeluyhtiön talo 1899, Skogsterin tavaratalo 1906, Pohjan 1912, KOP 1914, Hämeenlinnan suomalainen säästöpankki 1929, Keskustalo 1964, Säästöpankki (Kaupungin virastotalo) 1966, Centrum 1969, Sokos 1971, STS 1987.	Ilmiöt: Kaupunkikerrostumat, kauppa- ja liiketilan kehitys 1899–1985, katutilan muutokset. Toimenpidesuosituks: Historialliset ja monipuoliset rakennuskerrostumat huomioitava. Herkkyys ja muutoksensietokyky: Kestää jonkin verran muutoksia, kulttuuriympäristön luonne ja ominaispiirteet huomioitava.



K2		SAARISTENKATU	1832–1906
			
HISTORIA		KUVAUS	ARVOT
Saaristenkadun länsipuolen katumaisema. Kadun itäpuolen kortteleissa sijaitsi ennen kaupunkia Saaristen latokartanon pihapiiri. Ensimmäisessä kaavassa 1778 kaupungin länsiraja kulki Saaristenkataua pitkin. Nykyiset korttelit, Pikkutori ja Saaristenkata kaavoitettiin 1832 Engelin laatimassa asemakaavassa, jolloin kaupungin ruutukaavakortteleiden pohjoisraja sijaitsi aluerajauksen pohjoisosassa. Katuosuus tuhoutui 1831 tulipalossa. Nykyiset rakennukset valmistuivat 1830- ja 1880- luvuilla sekä 1900-luvun alussa.		Pikkutorilta alkava, yhtenäinen 1800-luvun puu- ja kivirakentamista edustava katunäkymä. Kadun länsipuolen kortteleiden yksikerroksisissa asuin- ja koulurakennuksissa on edustettuna empiren lisäksi 1800-luvun jälkipuoliskon ja vuosisadan vaihteen kertaustyyli. Katuosuuden rakennuskohteita ovat mm. Puntilan talo 1832/1838, Työvään asunto-osakeyhtiö Häme 1907 ja Suomalainen kansakoulu 1881/1884.	Ilmiöt: 1800-luvun puukaupunki, puurakentaminen, 1832 asemakaava, empire. Toimenpidesuositukset: Säilytettävä Herkkyyks ja muutoksensietokyky: Ei kestä muutoksia kulttuuriympäristön muuttumatta merkittävästi.



K3	HÄMEENTIE	1910-LUKU
		
HISTORIA	KUVAUS	MERKITYS
Kiistan alue kuului Hätilän virkatalolle, jonka maista lunastettiin kaupungin ulkopuolelle sijoittunut rautatiealue 1850-luvulla. Kaupungin ja rautatien välinen alue jäi tämän jälkeen virkatalon omistukseen. Asema-alueen ympäristön kehittäminen oli tästä syystä hidasta, mikä antoi myös nykyisen nimen alueelle. Hämeentie ja siihen rajautuvat korttelit kaavoitettiin 1917 vahvistetussa arkkitehtitoimisto Jung & Bomanssonin laatimassa Kiistan asemakaavassa. Tällöin saatiin suora yhteys kaupungista rautatieasemalle sekä asuin- ja teollisuuskortteleita. Kaavan pääkadun muodosti asemalle johtava leveä Hämeentie, jonka asemaa korostettiin kaavassa puistokatuna. Tieosuus rajautui pohjoispäässä rautatien vanhaan puistoon ja eteläpäässä Viipurintiehen liittyvään aukioon. Kortteleiden asuinrakentaminen käynnistyi hitaasti ja pääsi varsinaisesti käyntiin vasta sotien jälkeen. Osittain asuintontteja ja -kortteleita muutettiin 1920-luvulla teollisuuskäyttöön, joka jatkuu vahvana aina 1960- ja 1970-luvuille.	Viipurintien ja rautatieaseman yhdistävää tielinjaa rajaavat muurimaiset, pääosin sotien jälkeen rakennetut viisikerrokset asuinkerrostalot. Tie päättyy Viipurintiehen ja Rautatieasemaan kuuluviin aukioihin. Hämeentien leveää katutilaa jäsentää itäreunalla puistolehmusten rivi. Tielinjan varsi on rakennettu pääosin 1950-luvulla, yksittäisiä rakennuksia on 1960-, 1970-, 1980- ja 2000-luvulta. Vanhempaa ja pienempimittakaavaista rakentamista edustaa aseman aukioon liittyvä matkustajakoti Vanaja vuodelta 1928. Tie yhdistää Keinusaaren ja Rautatieaseman, jotka molemmat ovat keskeisiä historiallisen kaupunkikuvan rakenteita/osia.	Ilmiöt: 1910-luvun kaavoitus, asema-alueen kehitys ja liittyminen kaupunkiin, suur/umpikorttelit. Toimenpidesuosituks: Rakenne ja mittakaava säilytettävä. Katutilan ohella päätteinä olevat aukiot ja näkymät tärkeitä. Herkkyys ja muutoksensietokyky: Kestää jonkin verran muutoksia, kulttuuriympäristön luonne ja ominaispiirteet huomioitava.



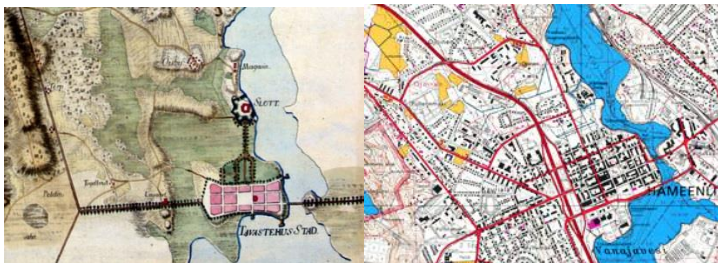
Hämeenlinnan kaupunki

HÄMEENLINNAN RAKENNUSHISTORIAALLINEN SELVITYS

Kaupunkisuunnittelu ja -rakentaminen keskustassa ja Keinusaassa 1778-2014

2504

OSA D: RAKENNUSIKÄKARTTA JA RUUTUKAAVAN KEHITYS 1778-1887





OSA D: TEEMAKARTAT RAKENNUSIKÄKARTTA JA RUUTUKAAVAN KEHITYS 1778-1887

RAKENNUSIKÄKARTTA

KARTTA R1. RAKENNUSIKÄKARTTA

RUUTUKAAVAN KEHITYS 1778-1887, KARTAT M1-M6

KARTTA M1. ENNEN KAUPUNKIA, SAARISTEN LATOKARTANON 1770-LUVUN MAISEMA

KARTTA M2. ENSIMMÄINEN ASEMAKAAVA 1778, VON ARBININ.

KARTTA M3. KAUPUNGIN LAAJENTUMINEN 1778-1831

KARTTA M4. MUUTTUVA RUUTUKAAVA, VUOSIEN 1778, 1794, 1826 JA 1832 ASEMAKAAVAT

KARTTA M5. PUISTOJEN ASEMAKAAVA, 1845 MUUTOKSET

KARTTA M6. RUUTUKAAVAKORTTELIT SAAVAT RAJANSA V. 1887 MUUTOKSET

KARTTA R1. RAKENNUSIKÄKARTTA, TARKASTELUALUEEN NYKYISTEN RAKENNUSTEN VALMISTUMISVUODET

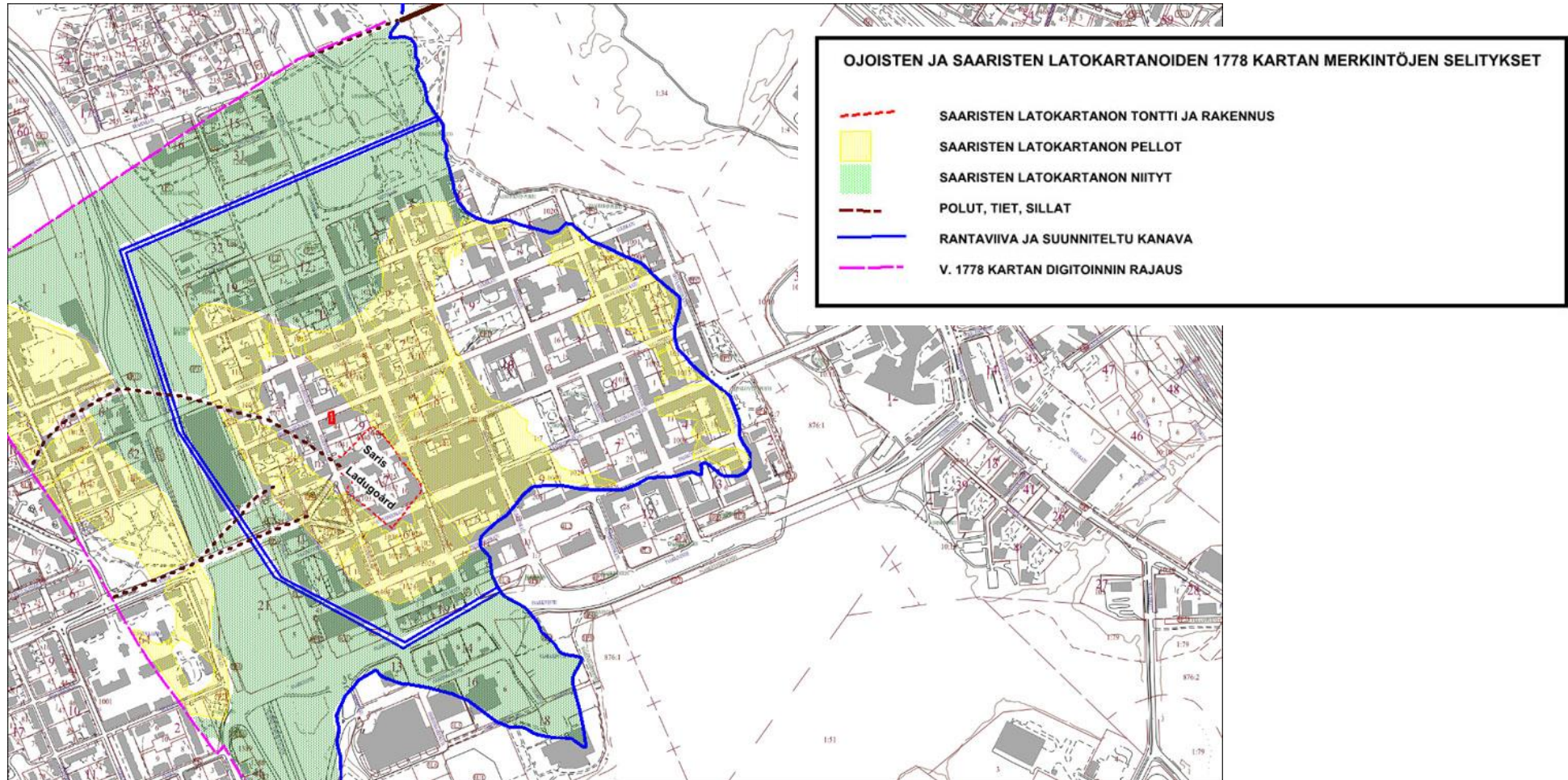


Valmistumisvuosi

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

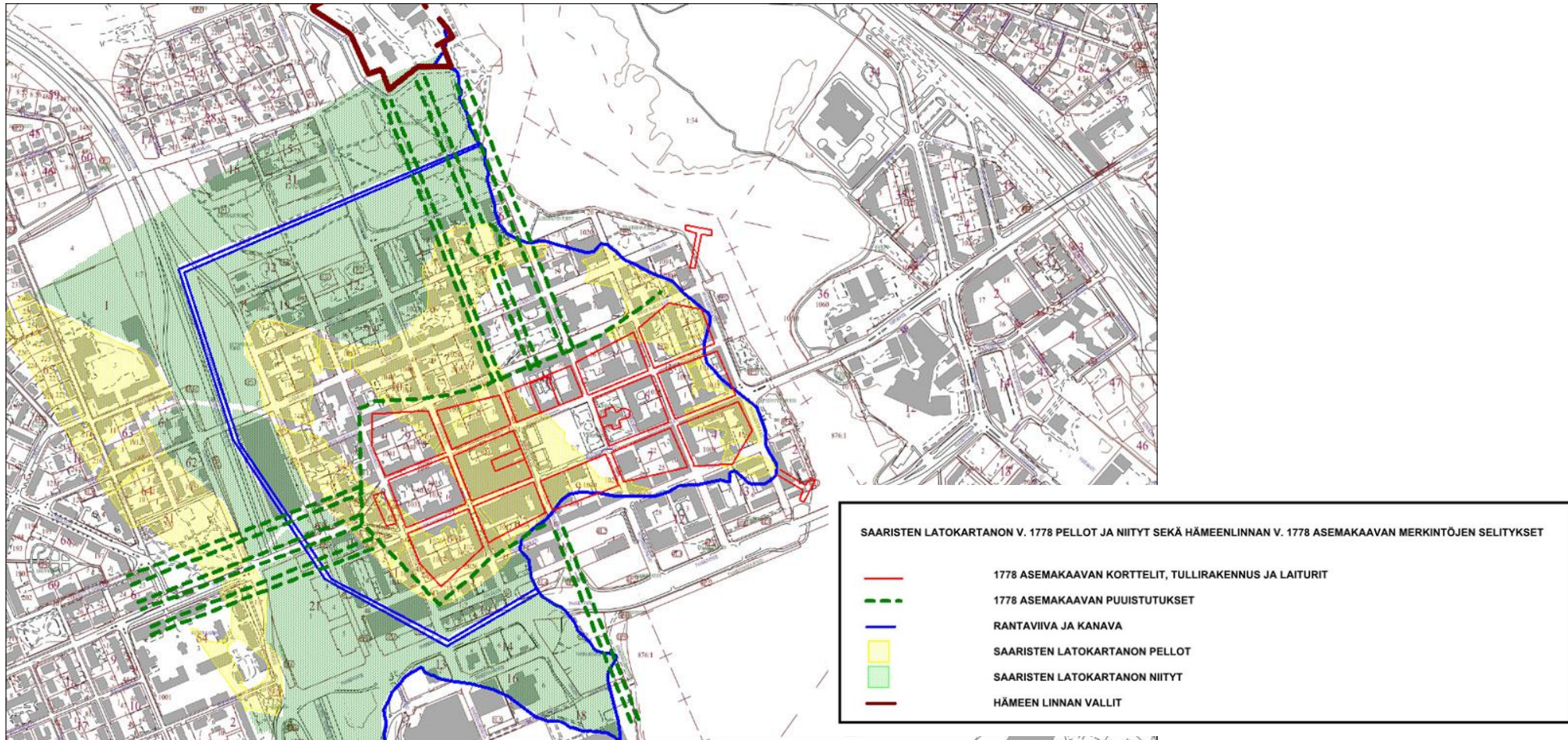
Pohjakartta: Hämeenlinnan kaupunki. Teemakartan merkinnät: Kulttuuriympäristöpalvelut Heiskanen & Luoto Oy, Kalle Luoto, Mari Vuoti. Lähde: Rakennus- ja huoneistorekisteri, inventoinnit, kirjallisuus ja maastotarkastukset. kartta on suuntaa antava, edustaen yleissuunnittelun tarkkuustasoa, esim. pieniä rakennusvaiheita ei ole huomioitu. Keinusaaren tehdasalueen värit ovat lähinnä suuntaa antavia yleistysä, ei todellisia rakennusvaiheita edustavia. Rakenteita edustavat kaupungin kaksi siltaa.

KARTTA M1. ENNEN KAUPUNKIA, SAARISTEN LATOKARTANON 1770-LUVUN MAISEMA NYKYKARTALLE DIGITOITUNA



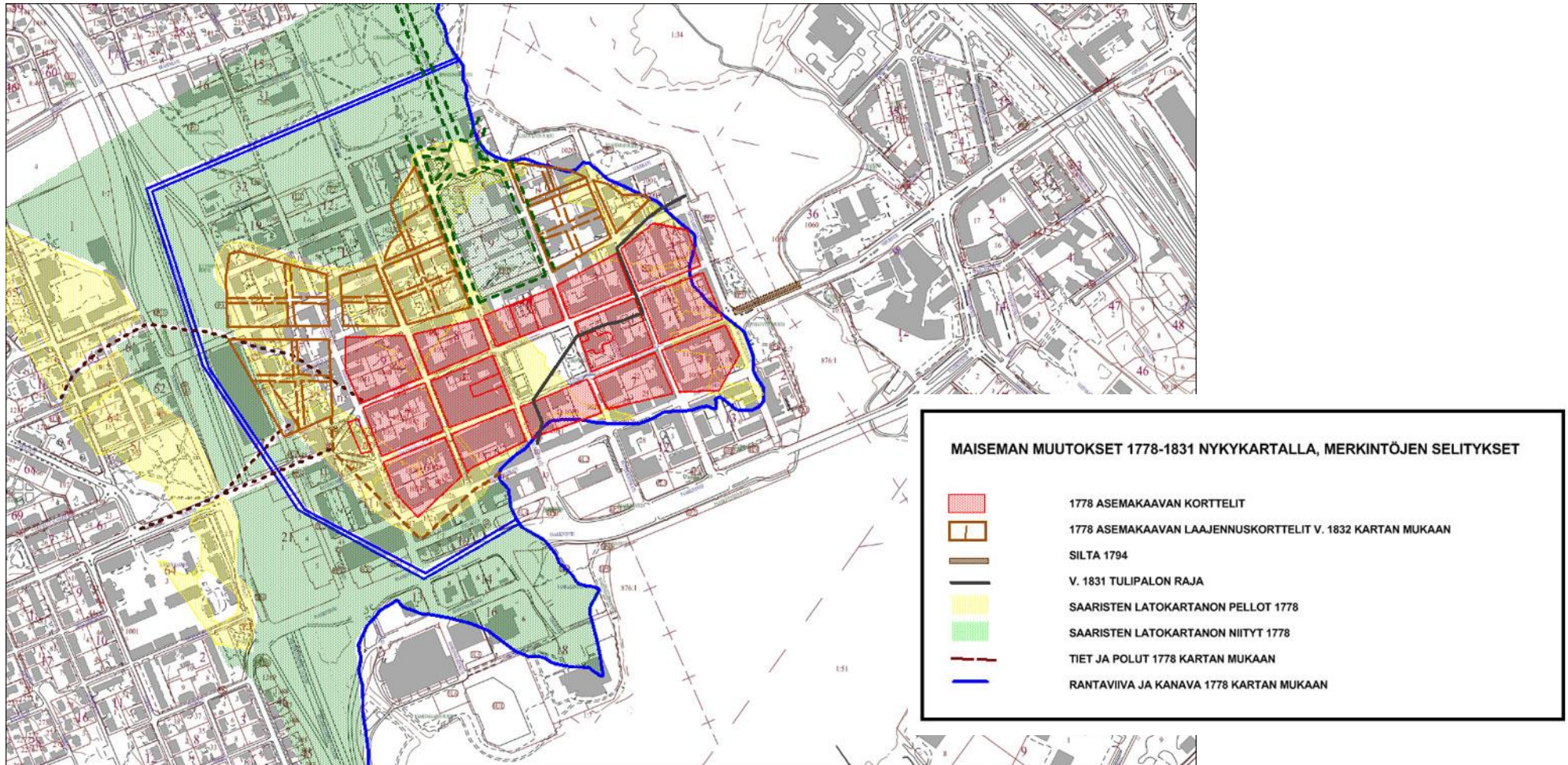
Historiallinen kartta: Ojoisten ja Saaristen latokartanon kartta 1778, Kjellman Pehr, Hämeenlinnan kaupunginkirjasto, Lydia -tietokanta. pohjakartta: Hämeenlinnan kaupunki. Karttojen asemointi: Kulttuuriympäristöpalvelut Heiskanen & Luoto Oy, Kalle Luoto, Jari Heiskanen.

KARTTA M2. ENSIMMÄINEN ASEMAKAAVA 1778 JA SAARISTEN PELLOT NYKYKARTALLE DIGITOITUNA



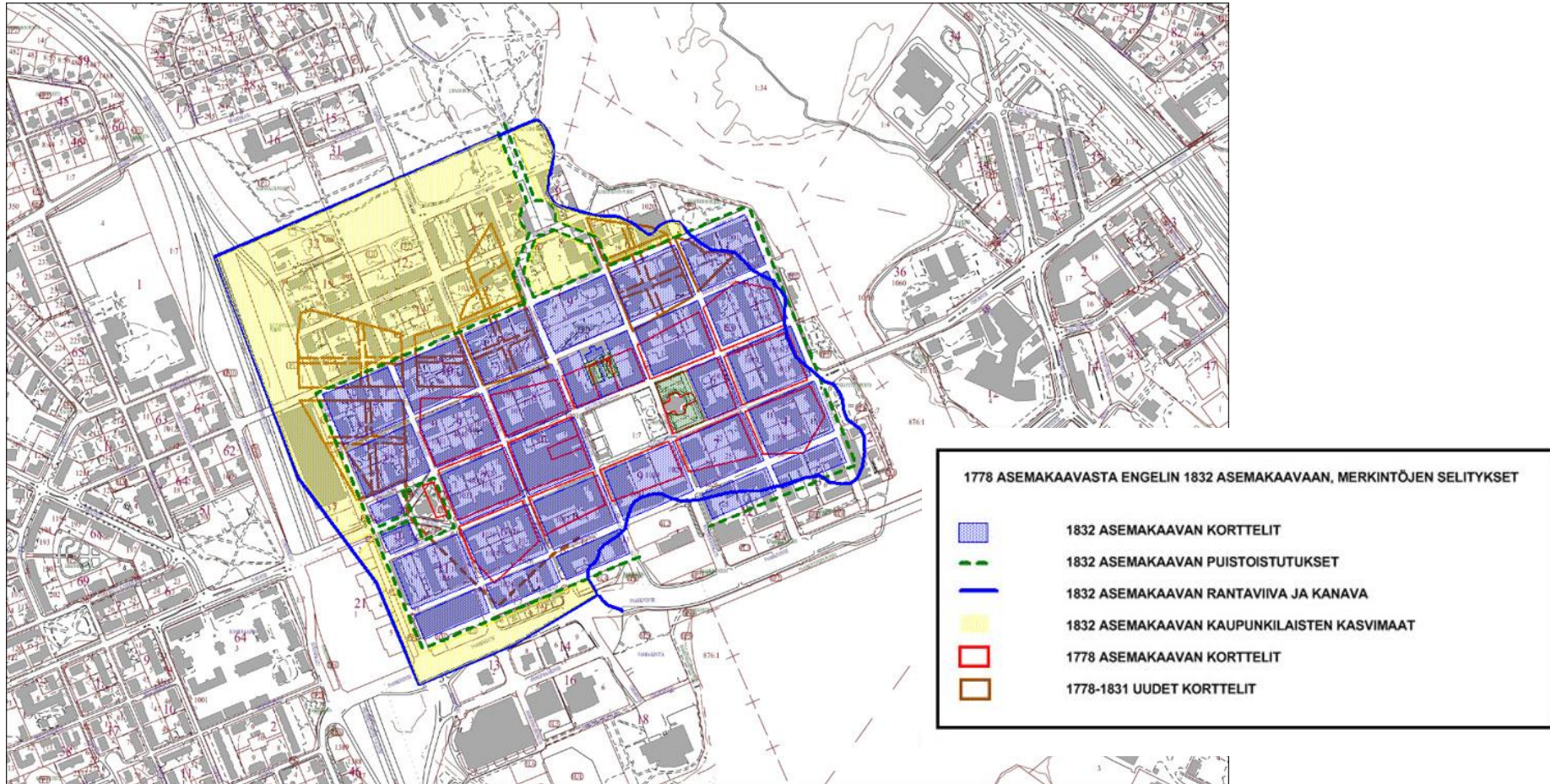
Historiallinen kartta, Hämeenlinnan asemakaava 1778, Axel Magnus von Arbin, Hämeenlinnan kaupunginkirjasto, Lydia -tietokanta. pohjakartta: Hämeenlinnan kaupunki.
Karttojen asemointi: Kulttuuriympäristöpalvelut Heiskanen & Luoto Oy, Kalle Luoto, Jari Heiskanen.

KARTTA M3. 1770-LUVUN PELLOT, NIITYT, 1778 KAAVAN KORTTELIT JA VUOSIEN 1794 JA 1826 LAAJENNUSKORTTELIT NYKYKARTALLE DIGITOITUNA



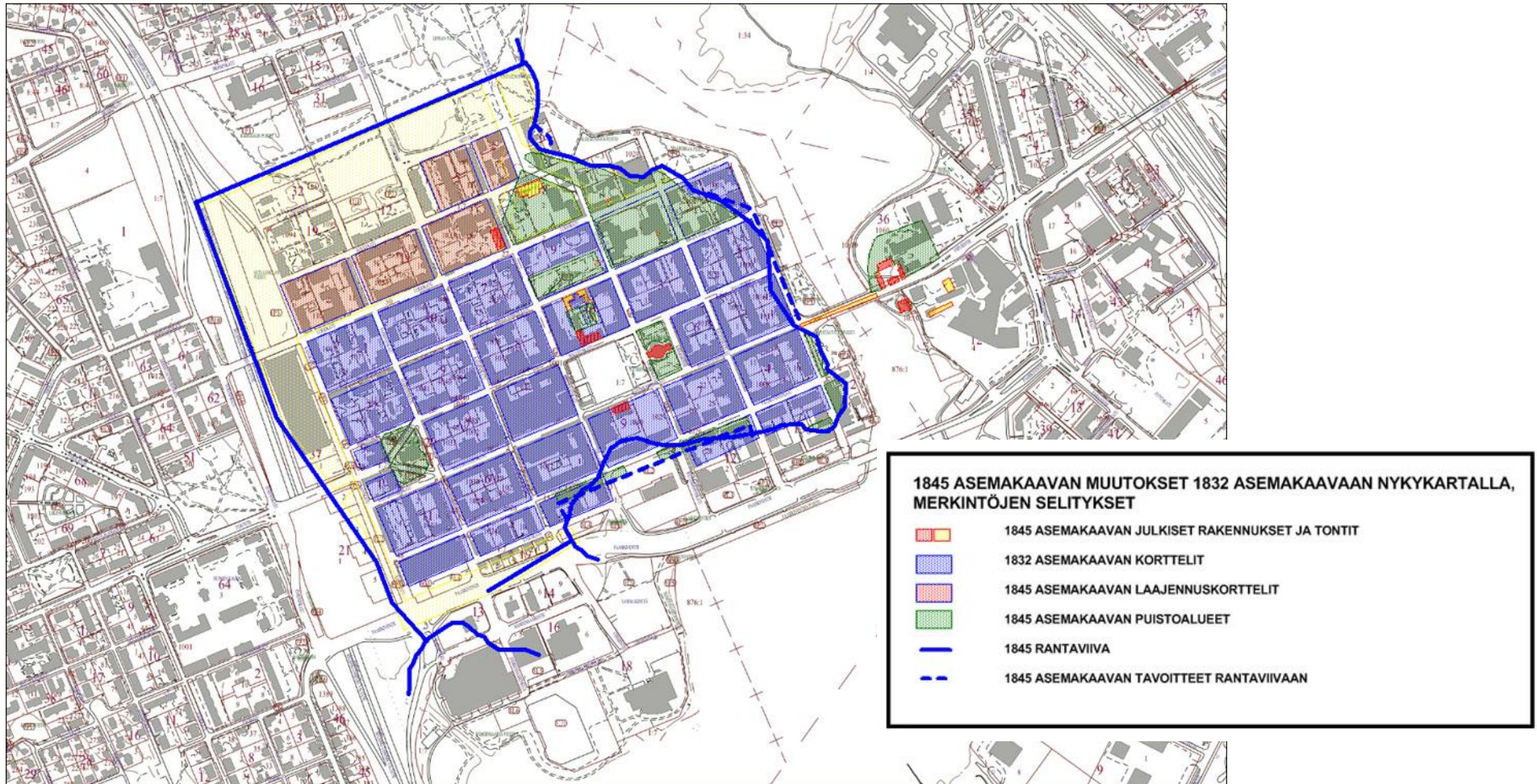
Historiallinen kartta, Kaupunki ja sen korttelit ja tontit ennen 1831 paloa. Upsalan yliopisto. Hämeenlinnan kaupunginkirjasto, Lydia -tietokanta. pohjakartta: Hämeenlinnan kaupunki. Karttojen asemointi: Kulttuuriympäristöpalvelut Heiskanen & Luoto Oy, Kalle Luoto, Jari Heiskanen

KARTTA M4. VUOSIEN 1778, 1794, 1826 JA 1832 KORTTELIT NYKYKARTALLE DIGITOITUNA



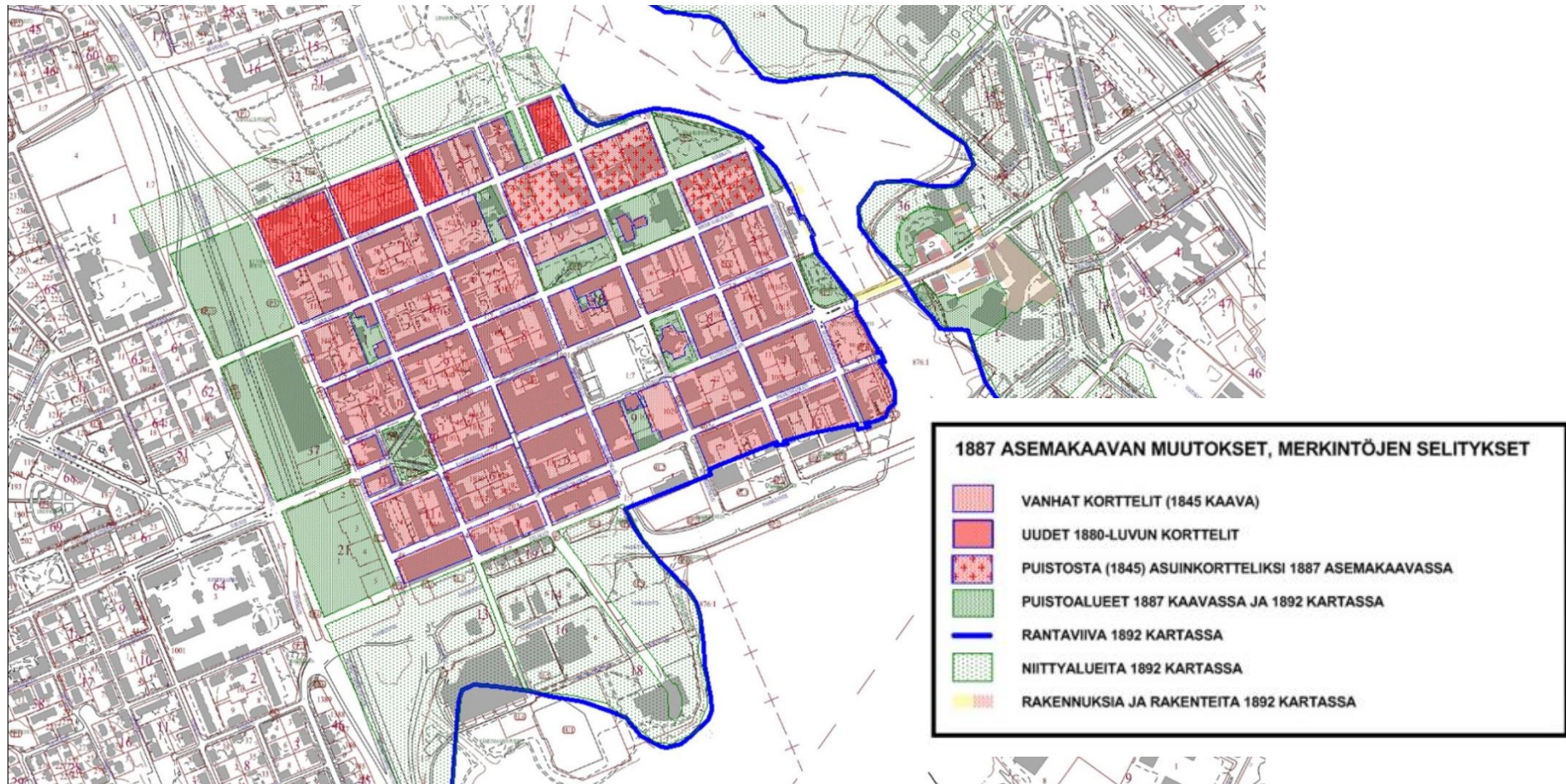
Historialliset kartat: Hämeenlinnan Asemakaavat, 1778 von Arbin, 1826 Simon Erik Saxelinin, 1832 C.L. Engel. Hämeenlinnan kaupunginarkisto. Karttojen asemointi: Kulttuuriympäristöpalvelut Heiskanen & Luoto Oy, Kalle Luoto, Jari Heiskanen.

KARTTA M5. VUODEN 1845 ASEMAKAAVAN MUUTOKSET NYKYKARTALLE DIGITOITUNA



Historialliset kartat: Hämeenlinnan Asemakaava 1845 Carl Gustafsson/intendenttikonttori, Hämeenlinnan kaupunginarkisto. Karttojen asemointi: Kulttuuriympäristöpalvelut Heiskanen & Luoto Oy, Kalle Luoto, Jari Heiskanen.

KARTTA M6. VUODEN 1887 ASEMAKAAVAN MUUTOKSET KORTTELEIHIN NYKYKARTALLE DIGITOITUNA



Historialliset kartat: Hämeenlinnan asemakaava 1887, Caween/ Hämeenlinnan kaupunki- ja rakennuskartta n. 1892, Hämeenlinnan kaupunginarkisto. Carl Gustafsson/intendenttikonttori. Karttojen asemointi: Kulttuuriympäristöpalvelut Heiskanen & Luoto Oy, Kalle Luoto, Jari Heiskanen.



Hämeenlinnan rakennushistoriallinen selvitys, 2504

Osa E, Yhteenveto ja johtopäätökset, taulukko T1: Kaupunkikuvan ja rakentamisen historialliset piirteet 1778-2014

AIKAKAUSI	KAUPUNKIKUVA JA ASEMAKAAVOITUS	RAKENTAMINEN JA ARKKITEHTUURI	YMPÄRISTÖN HERKKYYSPISTEET: KESKEISET HUOMIOITAVAT TEKIJÄT MUUTOKSISSA	ALUEKORTIT	AIKAKAUDEN RAKENNUSKANTA NYKYMAISEMASSA
Kustavilainen linnan kaupunki 1778 – 1831	Muotokaava, kadut Korttelileveys Kaupunkiakselit, yhteys linnaan Keskipisteenä kirkko, tori ja maaherrantalo	Hallintorakennukset puusta Puutalot 2 kerrosta, mansardikatto Puistokäytävät Maaherran yksityispuutarha	Kaupungin sijainti, tori ytimenä Korttelikoko Kaupunkiakselit Kirkon hallitseva korkeusasema	H1,H3 A1 K1	n. 0,3%
Empiren puukaupunki 1832 – 1860-l.	Ruutukaava Korttelikoko Toriaukiot Palokujat Kaupunkirakenne Rautatieasema kaupungista erillään	Hallintorakennukset kivistä Lavea katutila Yksityisistä puutarhoista julkisiin puistoihin Puutalot 1-kerr., aumakatto Empire	Kaupungin selkeärajaisuus Kaupunkia leikkaavat julkisten rakennusten ja tilojen vyöhykkeet Päätori ja sivutorit	H1,H2,H3 A2,A3 K2	n. 2,5%
Vuosisadan vaihteen kaupunki 1870-l. – 1910-l.	Kaupunkialueen laajeneminen Ruutukaavan rajat Esikaupungit Teollisuustontit	Teollisuusmiljööt Pankki- ja liikerakennukset Yksilölliset kivitalot, 1-4 kerrosta, puurakentaminen Uusrenessanssi, jugend, vanhojen empirerakennusten muodistaminen	Raatihuoneenkatu kaupallinen pääkatu. Vaihteleva katumaisema Teollisuushistorian asema kaupunkirakenteessa	A2,A4,A5 K1, K2	n. 17%
Kivikaupunki 1920-l. – 1950-l.	Avo- ja umpikorttelit	Monikerroksiset asuin- ja liiketalot, 2-7 kerrosta Paikalla rakentaminen Uusklassismi Funktionalismi Jälleenrakennuskauden tyyli	Yhtenäinen korttelimaisema Alkavan modernismin piirteet, standardit, mittakaava	A6,A7,A8 K3	n. 25%
Moderni kaupunki 1960-l. – 1980-l.	Liikennesuunnittelu Tilatarpeen muutos	Modernismi Lamellitalot Rakennustehokkuus Laatikkomaisuus, 2-3 tai 6-7 kerrosta Tavaratalot ja kauppakeskukset Elementtitekniikka Pysäköintialueet, auto Aluerakentaminen, kortteleiden saneeraus	Kortteliväljyys, näkymät Tontin sisäiset tasoratkaisut, sisäpihat Aluekokonaisuus Matalan ja korkean vaihtelu	A9,A10	n. 47%
Nykyajan Hämeenlinna 1990-l. – 2010-l.	Kävelykatu Täydennysrakentaminen Moottoritien kansi	Postmodernismi Yksilöllinen arkkitehtuuri, tyyllilainat Teollisuuskiinteistöjen uusi käyttö	Ei yhtenäisiä, määriteltäviä herkkyystekijöitä	A3	n. 7%



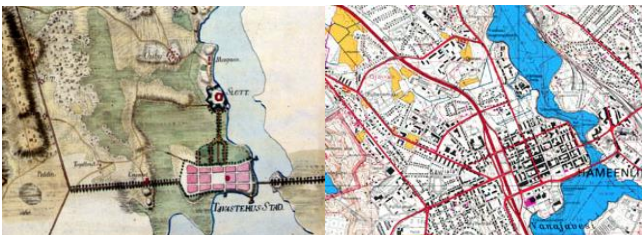
Hämeenlinnan kaupunki

HÄMEENLINNAN RAKENNUSHISTORIALLINEN SELVITYS

Kaupunkisuunnittelu ja -rakentaminen keskustassa ja Keinusaassa 1778–2014

2504

OSA E: YHTEENVETO JA JOHTOPÄÄTÖKSET



Yhteenveto ja johtopäätökset

Hämeenlinnan keskusta-alueella on nähtävissä useita merkittäviä kaupunkisuunnittelun ja –rakentamisen historiaan kuuluvia kehitysvaiheita ja kerrostumia neljän vuosisadan ajalta.

Vaikka nykyisen kaupunkikuvan painopiste on rakennusten määrää tarkastellessa vuosissa 1960–1990, sisältyy kaupunkikuvaan useita sen pitkästä historiasta kertovia ympäristöjä, kerrostumia ja piirteitä. Kaupungin rakenne edustaa 1770-, 1830-, 1840-, 1880-l ja 1910-lukujen kaavoitusta, johon 1950-luvun jälkeinen aika toi rakentamisen mittakaavan muutoksen. Suurempaa muutosta edustaa autoistuminen ja sen vaikutukset kaupunkiympäristöön. Kaupungin historiaa kertovat rakennusten ja ympäristöjen ohella puistot, kadut ja korttelit. Kaupunkiin liittyviä ilmiöitä ovat hallinto, kauppa, teollisuus, liikenne ja vapaa-aika, jotka ilmenevät eri tavoin eri aikoina.

Hämeen linnan eteläpuolelle siirretty kaupunki sijoitettiin vesistöjen ja kosteikon rajamalle niemelle. Asemakaavoitettu ruutukaava-alue oli ja on edelleen saaren kaltainen, tiivis ja selkeärajainen maiseman kiintopiste. Historiallinen ruutukaava-alue on edelleen hahmotettavissa niin kaupungin sisältä kuin ulkopuoleltakin. Suurmaisemassa näkymät keskustaa kohti ovat tunnistettavat ja selkeät lähestymisteiltä, rautatieaseman suunnasta ja vesistöstä käsin.

Ensimmäisen asemakaavan (1778) lähtökohtia olivat Hämeen linnan luomat strategiset olosuhteet, haasteellinen topografia ja ajan kaupunkisuunnittelun ihanteet. Kenraalimajuri Axel Magnus von Arbinin luoma ja Kustaa III:n vahvistama kaava sovitti kustavilaisen estetiikan paikallisiin olosuhteisiin.

Ensimmäisestä, kustavilaisesta muotokaavasta ovat nykypäiviin säilyneet linnan, kaupungin ja maanteiden muodostamat akselit. Julkinen rakentaminen, liikerakentaminen, torit ja puistot ovat keskittyneet näiden akseleiden varsille. Torin ympäristön luonne ja käyttö merkittävine valtarakennuksineen ja aukioineen on säilynyt muuttumattomana. Keskustaa halkovien pääkatujen, nykyisten Hallitus- ja Raatihuoneenkadun asema kaupunkikuvassa on säilynyt. Tulliaidan muodostanutta avokanavaa on nähtävissä Linnanpuistossa.

Kustavilaisen Hämeenlinnan aika päättyi tulipaloon vuonna 1831. Palolta säästyivät muutamat korttelit kaupungin kaakkoiskulmassa. Ranskalaisen Louis Jean Desperezin suunnittelema kirkko säilyi.

Hämeenlinnan nykyinen ruutukaava pohjautuu pääosin vuoden 1832 asemakaavaan, 1840- ja 1880-luvun muutoksia ovat pohjoisreunalle lisätyt kaksi kortteliriviä. Carl Ludvig Engelin suunnittelema kaava noudatti 1800-luvun alkupuolen empiretyyliä. Uuden asemakaavan lähtökohtia olivat vanhemman kaavan mitoitukset, akselit, korttelit ja tori. Empireajan laakea, yksikerroksinen katutila on paikoin säilynyt. Vuosisadalle tyypillisesti Engelin kaavassa ja sitä seuranneissa laajennuskaavoissa korostuivat puistoalueet, jotka

ovat nykykaupungissa verraten hyvin säilyneet keskustan koillisosassa ja Rantapuistossa. Kolme eriroolista toriaukiota jäsentää edelleen kaupunkitilaa.

1800-luvun keskeisiä ympäristöjä oli ruutukaavan lisäksi itärajalla, Viipurintien varrella kruunulle kuulunut Keinusaari, johon sijoittuivat tulliaseman jälkeen lääninsairaala, kruunun makasiinit sekä vuosisadan lopulla puistot ja suurteollisuus.

Hämeenlinnan 1800-luvun loppupuolen kaupunki- ja rantamaisemaa täydensivät teollisuusmiljööt, joille tyypillistä oli muuta rakentamista vapaampi sijoittelu, punatiili sekä lukuisat rakennusmassat ja -kerrostumat. Verkatehdas sijoittui Keinusaaren eteläosaan, ja muut löysivät paikkansa ruutukeskustan laitakortteleista tai Kiistalan alueelta.

Kaupunkirakentamisen tapa alkoi muuttua 1800-luvun lopulla. Rakennussäännösten, kaupallisten vaatimusten ja arkkitehtuurin kehityksen myötä ydinkeskustassa alettiin suosia kivitaloja, joissa näkyivät kertaustyylien ja jugendin vaikutteet. Kivirakennukset olivat yksittäisiä, ja korttelit uudistuivat rakennus kerrallaan.

Rautatien tulo kaupunkiin vuonna 1862 vauhditti rakentamista Hämeenlinnassa. Maa-laiskuntaan ja Hätilän virkatalolle kuulunut rautatieaseman seutu pysyi kuitenkin pitkään erillään keskustasta ja oli leimallisesti teollisuus- ja makasiinialuetta. Kiistala liitettiin kaupunkiin ja asemakaavoitettiin 1910-luvulla.

Kivikaupungin hidas voittokulku jatkui 1920- ja 1930-luvuilla klassistiseen ja funktionalistiseen suuntaan. Rakentamistavaltaan käsityövaltaista kautta jatkoi vielä 1950-luku, vaikka se enteilikin jo teollista modernismia. Virtaviivaiset rakennusmassat sopivat korttelinkokoiseen, suurimittakaavaiseen suunnitteluun.

Toista maailmansotaa seuranneen jälleenrakennuskauden rakennuskantaa on Hämeenlinnassa säilynyt hajanaisesti. Suurin yhtenäinen kokonaisuus on Hämeentien – Cajanderintien kerrostalokortteli. 1950-luvun keskustarakennuksille tyypillistä on matalan liikesiiven ja korkean asuintornin tai -lamellin yhdistäminen.

Uusi asemakaava, joka pohjautui arkkitehtien Olli Kivisen Mika Ernon laatimaan yleiskaavaan, vahvistettiin vuonna 1961. Kaavan keskeisiä piirteitä olivat avokorttelit lamellitaloineen sekä keskustan jakaminen asuin-, viher- ja liikealueiksi. Autoliikenteen ja pysäköinnin järjestäminen olivat tärkeitä määrittäjiä.

Kaupunkikuvan muutos kohti massiivisia kivitaloja alkoi jo 1950-luvulla. Rakennuskorkeus kasvoi yleisesti 5-6 kerrokseen, vain luoteisosissa pitäydettiin 3-4 kerroksessa. Paikalla rakentamisesta johtuen materiaaleissa ja yksityiskohdissa oli edelleen vaihtelevuutta ja käsityön jälkeä. 1960-luvulla siirryttiin elementtitekniikkaan, mikä yhdenmukaisti mitoitusta ja pelkisti arkkitehtuuria. Rationaalisuus huipentui 1970-luvun kortteleissa, jotka olemukseltaan lähestyivät aluerakentamista. Kaupunkikuvan uudistuminen alkoi 1960-luvulla torin ympäristöstä ja siirtyi seuraavina vuosikymmeninä matalia puutalo- ja teollisuuskortteleita käsittävälle laitakaupungille, jossa oli mahdollista saneerata kokonaisia kortteleita.

1980-luvun rakennusperintö näkyy erityisesti kaupungin luoteisosassa, kirjastossa ja kauppakeskus Tavastilassa. 1990-luvun postmodernismia edustavat yksittäiset liike- ja asuinrakennukset.

Hämeenlinnan ruutukaavakeskustan nykyinen laatikkomainen, muurimainen ja tasakorakuinen kaupunkinäköymä syntyi 1950- ja 1980-lukujen kuluessa. Kerrostalorivistöt kaupungin itä-, länsi- ja eteläsiivuilla muodostavat korttelimaisen fasadin koko kaupungille. Merkittävää on, että kirkko tapuleineen on edelleen säilyttänyt asemansa historiallisena ja maisemallisena kiinnekohtana. Tämä tulisi edelleen huomioida uudisrakentamisen rakennuskorkeutta arvioitaessa.

Hämeenlinnan rakennetuissa kerrostumissa näkyvät kaupankäynnin kehityksen pääpiirteet. Pienet kivijalkamyymälät periytyvät 1800-luvulta. 1950- ja 1960-luku toi liikesiivet ja isot näyteikkunat, keskustan tavaratalot ja kauppapihan. 1980-luvun Tavastilan kauppakeskus on rakennustyyppiltään uudellinen. Elintason mukana alati laajenevat kauppatalat keskittyivät 1960-luvulle asti kaupungin ruutukaavan halki johtavien pääkatujen varteen, kaupunkikortteleihin. Vasta autoistuminen ja kasvaneen kaupungin uudet pääliikennereitit, moottoritie ja Paasikiventie, siirsivät kaupan painopistettä edustaneet suuryksiköt ruutukaavan ulkopuolelle.

1960-luvulta 1980-luvulle jatkunut voimakas, teollinen rakennuskausi ja autoistuminen muuttivat Hämeenlinnan keskustan ilmettä pysyvästi. Tästä huolimatta kaupungin rakennetuissa kerrostumissa on vahvasti nähtävissä kaupunkikuvan jatkuvuus ja pitkä perinne 1700-luvulta lähtien. 1970-luvulta alkaen esiin nousseet rakennussuojelukysymykset ovat osaltaan vaikuttaneet kerroksellisuuden säilymiseen.

Hämeenlinnan keskusta-alue koostuu merkittävistä historiallisista, arkkitehtonisista ja kaupunkikuvallisista kerrostumista. Kerrostumat ja eri aikakausien säilyneet piirteet ovat pääomaa, jonka pohjalle tuleva kaupunki rakentuu.

2000-luvun trendit ja haasteet historiallisessa kaupungissa

Tämän työn lähtökohtana ovat keskustaan kohdistuvat, sotien jälkeisestä modernisatiosta seuranneet haasteet. Kerrostumat ovat osa kaupunkien ominaispiirrettä. Miten yhdistetään kunkin aikakauden tarpeet ja historiallinen kaupunki?

Historiallinen kaupunkikeskusta ja sen reuna-alueet muodostivat liikenteen, virkistykseen, kaupan, teollisuuden ja hallinnon keskuksen aina sotien jälkeiseen aikaan saakka. Voimakas kasvu, kaupungistuminen, autoistuminen, elintason nousu sekä kaupan ja teollisuuden muutokset johtivat vanhojen kaupunkien rakenteen laajenemiseen ja hajoamiseen. Vaikka keskustat uusiutuivat rakennuskannaltaan, alkoi perinteisen keskustan monipuolinen palvelu- ja elinkeinorakenne näivettyä teollisuuden ja kaupan siirtyessä pois.

Yhteiskunnan rakennemuutos on tuonut paineita kehittää vanhoja kaupunkikeskustoja. Keskustan näivettymisen estämiseksi ja palveluiden takaamiseksi ratkaisuksi on nähty erityisesti asuntotuotannon lisääminen kaupunkien keskustoissa.

1900-luvun jälkipuoliskolla, ajalle ominaisen kestävä kehityksen hengessä, kaupunkirakenteen hajanaisuus koettiin ongelmaksi. Kuntien tavoitteeksi tuli kaupunkirakenteen eheyttäminen ja tiivistäminen.

Kaupunkikuvan muutos pysyi aina 2000-luvulle saakka vanhan kaupunkirakenteen rajoissa. Saneeraus kohdistui ensin vanhoihin asuin- ja teollisuuskortteleihin. 2000-luvulla vanhat kaupunkikeskustat on saneerattu ja vapaita tontteja ei enää ole. Ratkaisuksi on nähty kortteleiden täydennysrakentaminen rakennusmassoja korottamalla ja tontin sisäosien uudisrakentamisella, mikä muuttaa korttelirakenteita merkittävästi. Asukasmäärän kasvaessa täydennysrakentaminen tuo haasteita myös pysäköinti- (autot/pyörät) ja viheralueille.

Rakentamiselle otollisia vapaita alueita on nähty myös puistoissa, ranta-alueilla ja teiden kattamisessa. Kaupunkikuvan ja -rakenteen kannalta nämä muutokset ovat merkittäviä.

Historiallisesti julkiset tilat tekevät kaupungin. Yhteiskunnan muuttuessa, julkisen tilan – puistojen, torien ja julkisten rakennusten tarve ja käyttötavat ovat muuttuneet. Paine julkisten tilojen ja rantojen rakentamiseen on kasvanut.

Kaupungin tarinaa voi lukea ajallisista kerrostumista: rakennuksista, puistoista, kaduista ja korttelirakenteesta. Miten historiallinen kaupunkirakenne kestää tavoitteena olevan muutoksen?

Suunnittelussa huomioitavia Hämeenlinnan piirteitä

- Toimintojen monipuolisuus: hallinto, kauppa, palvelut ja kaupunkimaiset elinkeinot ovat keskeinen osa historiallista kaupunkia.
- Kaupungin rajapinnat, sisäänkäynnit, kaupunkiakselit, aukiot, puistot ja julkinen rakentaminen sekä yhteys linnaan ovat Hämeenlinnan kaupunkirakenteen historiallisia ominaispiirteitä.
- Aikakausien ominaispiirteet, mittakaava ja materiaalit, tulisi huomioida rakennustasolla ja ympäristökokonaisuuksissa.
- Kaupunkikuvan kerroksellisuus tulisi säilyttää. Uuden kerrostuman pitäisi peilata ja jatkaa kaupungin ominaispiirteitä.
- Kaupungissa rakennetaan myös ympäristöä, katu- ja korttelimaisemaa, ei vain tiettyä tonttia. Uudisrakennus tai täydennys liittyy aina korttelin ja ympäristön pitkään historiaan. Suunnittelun taustana olevien inventointien tulisi vastata ja tukea tätä tavoitetta.
- Inventointitarve: Modernin rakennuskannan ja ympäristöjen inventointi ja arvottaminen.
- Kortteleilla on historia ja rakenne. Täydennys- ja tiivistysrakentamisen lähtökohtana tulisi olla sopeuttaminen ympäristöön.