

# YLE Vaasa

## TOIMINTAKESKUKSEN SÄILYTETTÄVYYS

---

Rakennuksen säilytettävyysselvitys  
31.10.2025



# YLE Vaasa

## SISÄLLYSLUETTELO

|          |                                          |           |
|----------|------------------------------------------|-----------|
| <b>1</b> | <b>Aihe .....</b>                        | <b>2</b>  |
| <b>2</b> | <b>Lähtötiedot .....</b>                 | <b>2</b>  |
| 2.1      | Havainnot kohteelta .....                | 3         |
| 2.1.1    | Alkuperäinen osa .....                   | 3         |
| 2.1.1    | Autohalli .....                          | 7         |
| <b>3</b> | <b>Rakennuksen säilytettävyyys .....</b> | <b>8</b>  |
| 3.1      | Rakennusten runkojärjestelmät .....      | 8         |
| 3.1.1    | Alkuperäinen osa .....                   | 9         |
| 3.1.2    | Autohalli .....                          | 10        |
| 3.2      | Rakennusten käyttömahdollisuudet .....   | 11        |
| 3.2.1    | Alkuperäinen osa .....                   | 11        |
| 3.2.2    | Autohalli .....                          | 13        |
| <b>4</b> | <b>Yhteenveto .....</b>                  | <b>13</b> |

**YLE Vaasa**  
**Toimintakeskuksen säilytettävyyys**

## Rakennuksen säilytettävyysselvitys

### 1 Aihe

Tämän selvityksen kohteena on YLE:n Vaasan toimitilat osoitteessa Ahventie 20, 65200 Vaasa.

Selvityksessä käsitellään toimitilojen rakenteellisia soveltuvuuksia kuten rungon hyödyntämismahdollisuuksia, soveltuvuutta eri käyttötarkoituksiin ja rakennusten korotusmahdollisuuksia.



Kuva 1. Kohde kuvattuna ilmast (googlemaps). Sinisellä korostettu myöhemmin rakennettu autohalli.

### 2 Lähtötiedot

Selvityksen lähtötietoina on ollut käytettävissä muutamia rakennusten alkuperäisiä arkkitehti- ja rakennesuunnitelmia. Tämän lisäksi kohteella on tehty katselmus 14.10.2025 Sari Joutsiniemi-Hapulin ja Timo Vuolteen toimesta. Havainnot on tehty silmämääräisesti ilman rakenneavauksia.



Kiinteistön rakennusten päämassa on rakennettu vuonna 1984 ja autohalli vuonna 1997 (korostettu kuvassa 1 sinisellä). Kiinteistöön on tehty joitain pienempiä korjauksia valmistumisen jälkeen, mutta ei mitään isompaa peruskorjausta. Tekniikka on pääosin alkuperäisessä kunnossaan.

Kiinteistön tontin laajuus 1997 tehdyn autohallin asemakaavan mukaan on 12 725 m<sup>2</sup>. Alkuperäisen osan kerrosala 4 131 kem<sup>2</sup> ja autohallin 997 kem<sup>2</sup>. Kerrosala yhteensä 5 310 kem<sup>2</sup>.

## 2.1 Havainnot kohteelta

Havaintojen perusteella kohde näytti yleisesti ottaen vastaavan hyvinkin vanhoja suunnitelmia.

### 2.1.1 Alkuperäinen osa

Vapaudenpolun puoleisen päädyn porrashuoneessa, porrashuone B (kuva 2), on aikaisemmin todettu olevan sisäilmaongelmia, joita on pyritty korjaamaan parantamalla porrashuoneen ilmanvaihtoa. Osa tiloista on kuitenkin käyttökiellossa.

Rakennuksen vieressä maanpinta viettää rakennukseen päin ja on lähellä lattianpintaa (kuva 2). Läheisen tien pinta rakennuksen päädyn kohdalla on ylempänä kuin rakennuksen lattiapinta. Rakennuksen viereen on tehty sorastuskaista jälkeensä, mutta se on osittain päässyt ruohottumaan.

Kuvassa 3 on Ahventien puoleinen osuus kuvattuna Vapaudenpolulle päin rakennuksen keskivaiheilta. Maanpinta kallistaa rakennukseen päin tai on vaakatasossa. Katu nousee kuvassa eteenpäin katsottuna. Keskivaiheilta (pääsisäänkäynniltä) toiseen suuntaan katsottuna maanpinta kallistaa ulospäin rakennuksesta.

Pääsisäänkäynnin kohdalla julkisivu pykältää ja maantasokerrossa on sisäänveto, jossa ikkunarakenteet lähtevät läheltä maanpintaa.

Julkisivujen elementtien pystysaumot on uusittu noin 5 vuotta sitten. Saumamassat ovat vielä elastisia ja näyttivät olevan hyvin kiinni reunoiltaan havainnoitujen pystysaumojen osalta. Saumoissa on tuuletusputket alareunassa ja aina seuraavan elementin vaakasauman kohdalla. Vaakasaumojia ei pystynyt maantasosta tarkistamaan, mutta valokuvien perusteella vaakasaumoissa ei olisi uutta saumamassaa.



Kuva 2. Vapaudenpolun puoleisen päädyn porrashuone.



Kuva 3. Ahventien puolella maanpinta ei ollut kallistettu poispäin rakennuksesta.

Alkuperäisen osan (vuonna 1984 rakennettu) vesikatot on uusittu noin 10 vuotta sitten (kuva 4). Studioiden yms. tilojen päälle on lisätty alkuperäiseen rakenteeseen villaa vaimennukseksi (muuten kevytsorakatto).

Katolla on kattoikkunoita, joiden kohdalla oli havaittavissa kosteudentiivistymistä, kuva 5.



Kuva 4. Alkuperäisen osan vesikatto yleensä.



Kuva 5. Vesikatolla lasikupuja, joissa havaittavissa kosteuden tiivistymistä.

Alkuperäisen osan sisäpihan katoksen (autohallin puoleinen sisäpiha) profiilipellin maalit on lähteneet osittain irti (kuva 6).



Kuva 6. Sisäpihan katoksen profiilipellin maalit lähteneet osittain irti.



Kuva 7. Sisäpihan maanpinta lähellä sisäpuolen lattiapintaa ja maanpinta ei kallistanut poispäin rakennuksesta.



Sisäpihan osalla Ahventien puoleisen siiven lattiapinta on lähellä ulkopuolen maanpintaa, ja maanpinta ei kallista pois päin rakennuksesta (kuva 7). Rakennuksen viereen on tehty jälkeen päin so-rastuskaista.

Studiosiiven osalla maanpinta laskee alemmaksi, mutta ei ole kallistettu pois päin rakennuksesta (kuva 8).



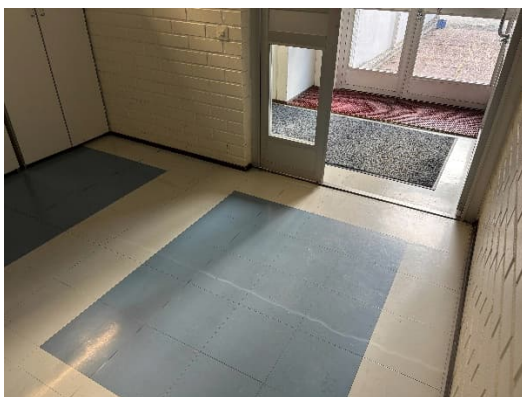
Kuva 8. Yleiskuva sisäpihalta.



Kuva 9. Alkuperäisen osan autohallin ovet ovat huonossa kunnossa.

Alkuperäisen osan autohallien ovet ovat pinnaltaan kuluneita taiteovia (kuva 9). Tilat ovat jo muussa käytössä kuin autohallina.

Sisäpihalta tulevan sisäänkäynnin (vanhan autohallin vieressä) kohdalla oli lattiassa havaittavissa halkeama pinnoitteen läpi. Halkeama on todennäköisesti alapuolella kulkevan kellarin seinän lin-jassa (kuva 10).



Kuva 10. Halkeama näkyvissä lattiapinnoitteen läpi.

Kellarissa kulkee putkitunneleita ja siellä sijaitsee rakennuksen väestönsuoja. Kellariin ja väestönsuojaan on saatujen tietojen mukaan aina välillä noussut vesi, kun pohjavesipumppu on mennyt epäkuntoon. Kellarin lattiapinnat ovat haljonneita sekä osittain irronneita ja reunoille on tehty jälkeen päin valunostoja/tiivistyksiä (kuva 11).

Porrashuoneen C (teräsrunkoinen kierreporras studiosiivessä) nurkassa on havaittavissa kosteuden aiheuttamaa vauriota (kuva 12). Porras nousee kellarista 1. kerrokseen.



Kuva 11. Kellarin lattiapinnat halkeilleet ja seinien vierelle tehty valunostoja/tiivistyksiä.



Kuva 12. Porrashuoneen C alaosaan havaittavissa kosteuden aiheuttamaa vauriota.

Studiosiivessä on pääosin asennuslattiat paitsi kellarin käytävän alueella. Asennuslattiassa kulkee tekniikkareitityksiä (kuva 13).

Rakennuksessa oleva tekniikka on pääosin alkuperäistä. Pienempien muutoksien yhteydessä on osia tekniikasta vaihdettu ja tehty muutoksia.

Porrashuoneen A vieressä oli havaittavissa pientä liikehdintää rakenteissa esiin tulleista halkeamista (kuvat 14). Halkeama oli havaittavissa 2 kerroksen lattiassa ja porrashuoneen seinän nurkassa sekä 1 kerroksen käytävän tiiliseinässä.



Kuva 13. Studiosiiven asennuslattian aukaisu.



Kuva 14. A-portaan vieressä halkeama 2. kerroksen lattiassa.

Alkuperäisen osan aulan vanha suora porras on muutettu jälkeen päin kiertäväksi portaaksi ja lisätty pääaulaan kevythissi, jolla pääsee 2. kerrokseen (kuva 15).

2. kerroksen huoneiden seinät ovat alun perin olleet tiilirakenteisia (kuva 16). Näitä oli osa purettu pois.



Kuva 15. Vanha aulan suora porras muutettu ja lisätty kevythissi.



Kuva 16. Yleisnäkymä 2. kerroksen käytävältä. Alkuperäisiä tiiliseiniä.

### 2.1.1 Autohalli

Myöhemmin rakennetun autohallin (rakennettu 1997) vesikatto on alkuperäisessä kunnossa (kuva 17) ja alkanut poimuuntumaan haitallisesti vesikaton kallistusten suunnassa.

Autohallissa on 5 taiteovea molemmilla pitkillä sivuilla ja piha-alueet ovat asfaltoituja (kuva 18). Pihamaan kallistukset ovat silmämääräisesti poispäin rakennuksesta. Isoissa taitto-ovissa on havaittu jonkin verran ongelmia käytössä.





Kuva 17. Autohallin katto on alkuperäisessä kunnossaan.



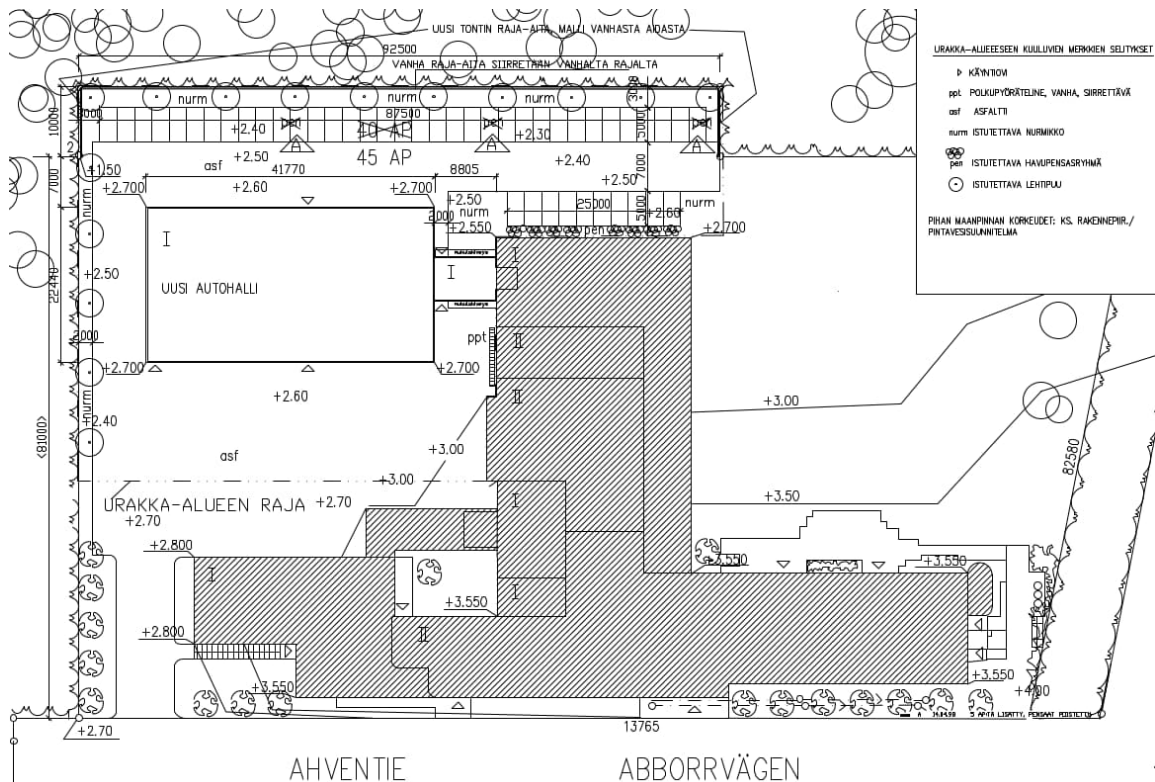
Kuva 18. Autohallin ovet Onkilahden puolelta.

Autohallissa on teräsbetoninen runko ja ontelolaatta yläpohja. Lattia on tehty betonilaatalla ja siinä on linjakuivatuskaivoja. Rakenteet näyttivät pääosin hyväkuntoisilta. Hallin päädyssä on järeämin tehty pesuhallina toimiva tila. Tilassa on paikallavaletut seinät ja kattoholvi.

### 3 Rakennuksen säilytettävyyys

#### 3.1 Rakennusten runkojärjestelmät

Kiinteistön rakennukset on rakennettu kahdessa vaiheessa. Kuvassa 19 on rasteroituna alkuperäinen vuonna 1984 valmistunut osa sekä esitetty autohalli, joka on rakennettu vuonna 1997. Autohallin rakentamisen yhteydessä on parkkipaikkaa laajennettu rantaan päin.



Kuva 19. Autohallin laajennuksen asemakaava vuodelta 1997.

### 3.1.1 Alkuperäinen osa

Rakennus on osittain kaksikerroksinen. Studioiden kohdalla 2. kerroksessa on tekniikkatiloja (iv-konehuone) ja Ahventien puoleisessa siivessä toimistotiloja sekä kellarissa väestönsuoja. Molempien siipien alla kulkee tekniikkakäytävät kellarin tasolla.

Ahventien puoleisen sivun perustukset on tehty maanvaraisilla anturoilla ja ns. studiosiipi (kuvassa 19 ylöspäin oleva alue) paaluanturoilla. Maanvaraisten anturoiden kantavuudeksi on ilmoitettu 200 kg/m<sup>2</sup> moreeniin perustettuna. Paaluanturoista ei ole tarkempaa tietoa, mutta oletuksellisesti paalutus on tehty teräsbetonipaaluilla.

Ahventien puoleisen siiven osalta maanvaraisen alapuolelta eristetyn teräsbetonilattian hyötykuormaksi on ilmoitettu 250 kg/m<sup>2</sup> yleensä ja porrashuoneessa 400 kg/m<sup>2</sup>. Studiosiiven alapohjat on tehty kellarikäytäviä lukuun ottamatta tuulettuvina rossipohjina, näiden kantavuuksista ei ole tietoa. Alapohjan kantavana rakenteena on leikkauspiirustuksissa esitetty ontelolaatasto. Studioiden ja lavastepajan kohdalla on alapohjaan esitetty ontelolaatan yläpuolelle eristettä enemmän kuin ryömintätilassa (vanha rakennetyyppi AP5). Yläpuolinen eristys saattaa aiheuttaa rakenteen sisään kosteudentiivistymistä (riskirakenne).

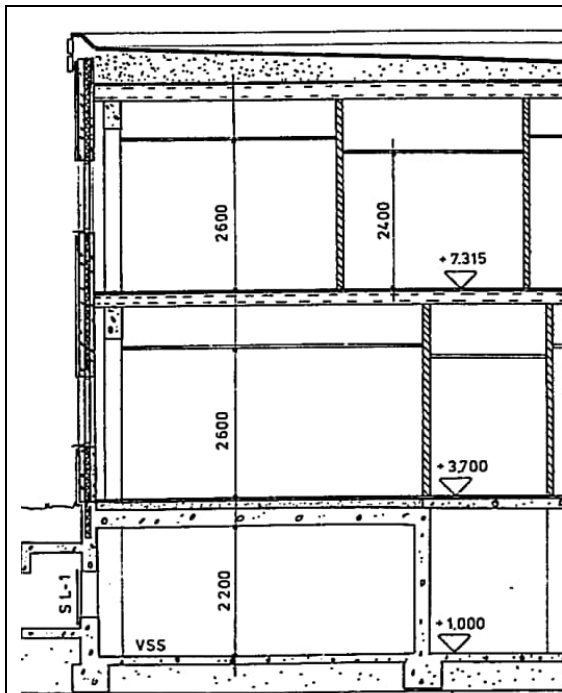
Rakennuksen pystyrunko on tehty teräsbetonipilareilla ja teräsbetoniseinillä. Ahventien puoleisessa siivessä ulkoseinät on tehty kevyenä rakenteena (kantavat pilarit ulkoseinän vieressä sisällä) ja studiosiivessä ulkoseinät toimivat osana kantavaa runkoa. Välipohjien ontelolaatastot on kannateltu teräsbetonisten leukapalkkien varaan tai suoraan kantaville seinille. Rakennepiirustuksia ei ollut käytössä, kuin Ahventien puoleisesta siivestä ja rakenteet on muuten tulkittu rakenneleikkauksista.

Ahventien puoleinen 1-2 kerroksen välipohja on tehty 265 mm ontelolaatalla, jonka päällä on 50 mm tasausbetoni. Välipohjan hyötykuormaksi on ilmoitettu 250 kg/m<sup>2</sup>. Studion välipohja on lähinnä iv-konehuoneen kohdalla. Välipohja on tehty ontelolaatoilla ja pintavalulla.

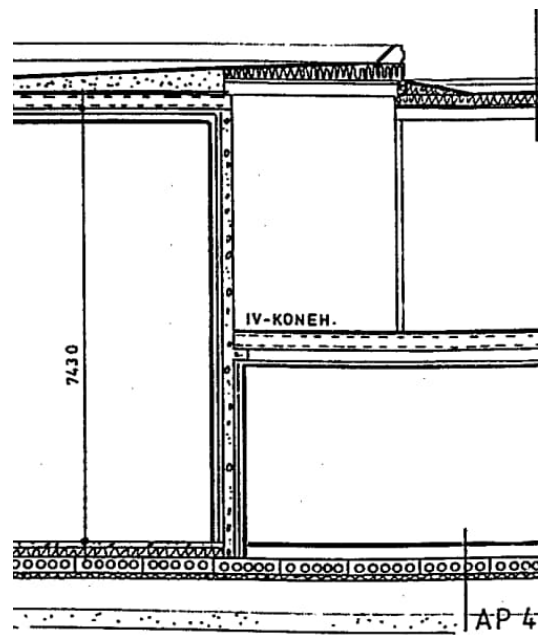
Ahventien puoleisen siiven 2. kerroksen katto (yläpohja) on tehty 265 mm ontelolaatalla ja sen päällä on kevytsorakatto (omat painot 210 kg/m<sup>2</sup>). Yläpohjan lumikuorman kestävyyydeksi on ilmoitettu 140 kg/m<sup>2</sup>. Studion yläpohjat ovat samalla rakenteella muuten, paitsi iv-konehuoneen yläpohja, jonka kantavana rakenteena on poimulevy ja teräsrunko.

Ulkoseinät ovat rakenneleikkausten perusteella teräsbetonisia sw-elementtejä. Arkkitehdin pohjissa ulkoseinät ovat esitetty erillisinä sisä- ja ulkokuorielementtiseinä. Tämä ei todennäköisesti pidä paikkaansa, vaan seinät ovat rakenneleikkausten mukaisesti sw-elementtejä. Studiosiiven iv-konehuoneen ulkoseinät ovat kevytrakenteisia.

Ahventien puoleisen siiven kerroskorkeudet kellari-1. kerros on 2700 mm ja 1.-2.kerros on 3615 mm. 2. kerroksen vapaakorkeus 3300 mm (holvista-holviin). Studiosiivessä tilojen vapaat korkeudet vaihtelevat tilan mukaan 3300-7430 mm.



Kuva 20. Leikkaus ahventien puoleinen sivu (ote ark kuvasta).



Kuva 21. Leikkaus studiosiipi (ote ark kuvasta).

### 3.1.2 Autohalli

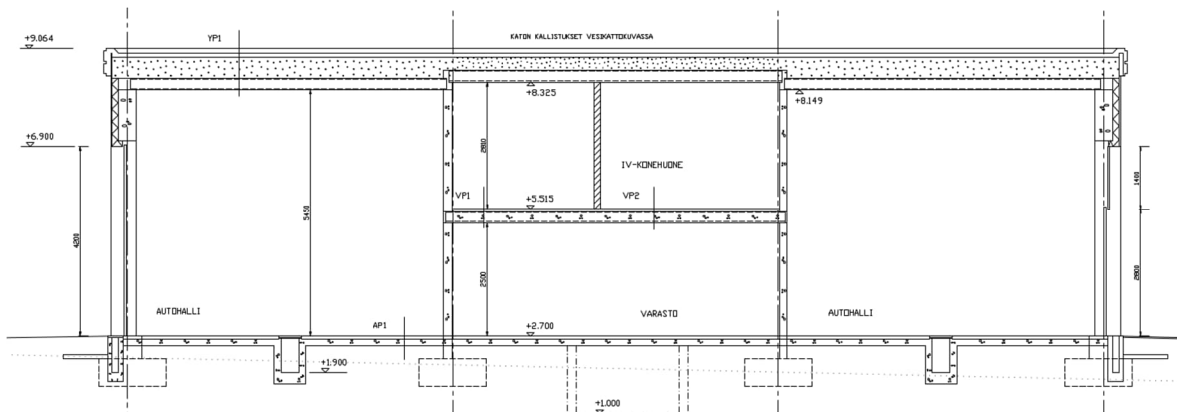
Vuonna 1997 rakennettu autohalli on osittain yksikerroksista hallitilaa, jonka vapaa korkeus on noin 6 metriä ja osittain 2-kerroksista tilaa, jossa alakerrassa sijaitsee pukuhuone- sekä varastotilaa ja yläkerrassa IV-konehuone sekä teknistä tilaa. Hallirakennus liittyy vanhaan rakennukseen matalammalla liitososalla.

Autohallista ei ollut käytettävissä rakennesuunnitelmia, mutta arkkitehdin suunnitelmien mukaan halli olisi perustettu maanvaraisesti ja alapohjan rakenne on arkkitehdin suunnitelmien mukaan maanvarainen kantava alapohjarakenne, jossa on 60mm pintalaatta sekä 200mm teräsbetonilaatta 200mm tiivistetyn sorakerroksen ja 50 mm EPS-eristeen päällä. Liitososan alapohjassa on 150mm kantava teräsbetonilaatta sekä 40mm tasausbetoni. Välipohjat ovat 265mm ontelolaattoja.

Arkkitehdin kuvissa ulkoseinät ovat teräsbetonisia sisä- ja ulkokuorielementtejä, joiden välissä on 140 mm uritettua mineraalivillaa. Ulkoseinät ovat kuitenkin todennäköisesti SW-elementtejä ja niiden yläosissa on peltiverhoilu. Pitkillä sivuilla on teräsbetoniset pilarit ja palkit, jotka kannattelevat väli- sekä yläpohjan ontelolaattoja (265 mm). Hallin päädyssä on toiminut kriisikeskus ja sen rakenteen ovat K3-luokan väestönsuojarakenteita vanhojen arkkitehtisuunnitelmien mukaan.

Arkkitehdin suunnitelmien mukaan taiteovien liitoksessa pystyrakenteisiin on aina aukon ympäri kylmäsilta.





Kuva 22. Poikkileikkaus autohallista IV-kohdalta (ote ark kuvasta).

## 3.2 Rakennusten käyttömahdollisuudet

Tässä osiossa on pohdittu millaisiin eri käyttötarkoituksiin rakennukset voisi soveltua ja millaisia hyödyntämis- sekä korotusmahdollisuuksia rakenteissa on.

### 3.2.1 Alkuperäinen osa

Ahventien puoleinen siipi soveltuu nykyiseen käyttötarkoitukseensa toimistotilana. Nykyinen tekniikka on suurilta osin alkuperäistä ja se tulisi uusia kokonaisuudessaan lähivuosina. Perusmuurit tulee vedeneristää, uusia salaojat sekä muotoilla maanpinta kaatamaan pois päin rakennuksesta. Porrashuoneen B päädyistä tulee uusia mahdollisesti mikrobivaurioituneet rakenteet, jotka aiheuttavat sisäilmaongelmia. Lisäksi suositellaan tutkittavaksi tarkemmin sw-elementtien ulkokuorien ja ulkokuoren kiinnikkeiden kunto.

Ahventien nykyisten kerrosten kantavuudet ovat pääosin 250 kg/m<sup>2</sup>. Mikäli tiloja muutettaisiin sellaiseen käyttöön, mikä edellyttäisi ääneneristävyyden parantamista, välipohjen kantavuus ei riittäisi määräysten mukaisiin kuormiin esimerkiksi asunto-, koulu- tai päiväkotikäytössä.

Vanhojen suunnitelmien mukaan välipohja on 265 mm + 50 mm pintabetoni. Jotta tiloja voitaisiin käyttää asuntolina, tulisi rakenteen minimissään olla 265 mm ontelolaatta + 17...30 mm eriste + pintalaatta, jonka vähimmäispaksuus on 80 mm, jolloin rakenne täyttäisi akustiset vaatimukset. Tällöin hyötykuormakantavuudeksi jäisi 175kg/m<sup>2</sup>, joka ei täytä nykyisiä asunto- ja majoitustilojen hyötykuormalla asetettuja määräyksiä.

Taulukko 1 Hyötykuormavaatimuksia tämänhetkisten määräyksien mukaan.

| Käyttötarkoitus          | Pinta-alakuorma $q_k$ (kN/m <sup>2</sup> )      | Pistekuorma $Q_k$ (kN)     |
|--------------------------|-------------------------------------------------|----------------------------|
| Asunto- ja majoitustilat | välipohjat 2,0<br>portaat 2,0<br>parvekkeet 2,5 | yleensä 2,0<br>portaat 2,0 |

|                                                                                                                                                                                    |                                                 |                            |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|----------------------------|
| Toimistotilat                                                                                                                                                                      | välipohjat 2,5<br>portaot 3,0<br>parvekkeet 2,5 | yleensä 2,0<br>portaot 2,0 |
| Kokoontumistilat, joissa on pöytiä yms. esim. koulut, kahvilat, ravintolat, ruokasalit, vastaanottotilat                                                                           | välipohjat 2,5<br>portaot 3,0<br>parvekkeet 2,5 | yleensä 3,0<br>portaot 2,0 |
| Kokoontumistilat, joissa kiinteät istuimet, esim. teatterit, konferenssisalit, luentosalit, kokoussalit, odotussalit                                                               | välipohjat 3,0<br>portaot 3,0<br>parvekkeet 3,0 | yleensä 3,0<br>portaot 2,0 |
| Kokoontumistilat, joissa ei ole liikkumista rajoittavia esteitä, esim. museo- ja näyttelytilat, julkisten rakennusten, toimistorakennusten, hotellien sekä sairaaloiden eteistilat | välipohjat 4,0<br>portaot 3,0<br>parvekkeet 4,0 | yleensä 4,0<br>portaot 2,0 |
| Liikuntatilat kuten tanssisalit, voimistelusalit ja näyttämöt                                                                                                                      | välipohjat 5,0<br>portaot 3,0<br>parvekkeet 5,0 | yleensä 4,0<br>portaot 2,0 |
| Myymlätilat kuten tavalliset vähittäiskaupan tilat                                                                                                                                 | välipohjat 4,0<br>portaot 3,0<br>parvekkeet 4,0 | yleensä 4,0<br>portaot 2,0 |
| Myymlätilat kuten tavaratalot                                                                                                                                                      | välipohjat 5,0<br>portaot 6,0<br>parvekkeet 5,0 | yleensä 7,0<br>portaot 2,0 |

Kellarikerroksen kerrokorkeus on noin 2700 mm. Kerroksissa kerrokorkeus vaihtelee 3615-3665 mm välillä. Studiosiivissä tilojen vapaat korkeudet (holvista holviin) vaihtelevat 3300-7430 mm välillä. Huonekorkeus Ahventien suuntaisessa osassa on pääasiassa 2400-2600 mm. Määräyksien mukaan asuin-, majoitus- ja työtiloissa huonekorkeuden tulee olla vähintään 2,5 metriä. Huonealasta enintään 20 prosenttia voi alittaa tämän vähimmäiskorkeuden, ei kuitenkaan alle 2,2 metriä. Asuntojen kerrokorkeuden tulee olla vähintään 3 metriä kerrostaloissa. Kerrokorkeus ei sinällään rajaa nykyisten tilojen eri käyttömahdollisuuksia pois.

Karkean laskennan mukaan Ahventien puoleisen siiven korottaminen vaatisi raskaita perustuksien vahvistuksia, joilla niiden kantokykyä saataisiin parannettua. Vahvistaminen tarkoittaisi alapohjan laaja-alaista purkamista uusien anturoiden kohdalta tai vanhojen perustusten tukemista paaluilla. Pystyrunko vaatii todennäköisesti myös vahvistamista mahdollisen korotuksen myötä.

Studiosiipeä ei sellaisenaan suositella käytettäväksi vaan siihen tulisi kohdistaa korjaustoimenpiteitä ennen mahdollista käyttöä. Alkuperäinen tekniikka on uusittava kokonaisuudessaan. Studiosiiven osalta tulisi kaikki sisäpuoliset eristeet purkaa riskirakenteina ja uusia rakennusfysikaalisesti turvallisiksi sekä tehdä tarpeelliset kapselointi/tiivistyskorjaukset. Ryömintätilan tuulettuvuutta ja kosteusteknistä toimintaa tulee parantaa.

Studiosiiven perustukset on paalutettu, jolloin niille kuormitusten lisääminen ei todennäköisesti onnistu korotustilanteessa tai uusien välipohjien rakentamisen myötä ja vaatisi raskaita vahvistustoimenpiteitä.

Mikäli rakennuksille suunnitellaan jatkokäyttöä, suosittelemme, että sw-elementtien ulkokuorien ja ulkokuoren kiinnikkeiden kunto tutkitaan. Studiosiiven välipohjien kantavuuksista ei ollut lähtötietomateriaalissa tietoja, mutta oletettavasti ne ovat vastaavat kuin Ahventien puoleisella siivellä rajoit-  
taen tilojen mahdollista käyttöä muuhun kuin toimistokäyttöön.

Rakennuksen lumikuorman kantavuudeksi oli ilmoitettu  $140 \text{ kg/m}^2$ , joka on huomattavasti pienempi kuin nykyisellään vaadittu kantavuus  $200 \text{ kg/m}^2$  (lumi maassa). Lumisina talvina tulisi rakennuksen katolta poistaa lumet esimerkiksi kolaamalla tai uusia vesikatot kokonaisuudessaan siten, että ne kestävät lumikuorman.

Rakennus on tarvittaessa purettavissa esim. pitkävartisella kaivinkoneella. Purkamisessa huomioitava, että kaikki kantavaan runkoon kuulumattomat rakenteet puretaan ennen runkoa. Mahdollisessa purkutilanteessa tulee laatia oma purkusuunnitelmansa sekä tutkia tarkemmin purkujätteen hyödyntämismahdollisuudet.

### 3.2.2 Autohalli

Rakennus soveltuu sellaisenaan nykyiseen käyttötarkoitukseensa. Vesikate ja taiteovet alkavat olla käyttöikänsä päässä ja ne tulee uusia sekä varautua tekniikan uusimiseen lyhyellä aikavälillä. Lisäksi suosittelemme sw-elementtien ulkokuorien ja ulkokuoren kiinnikkeiden kunnon tarkempaa tutkimista sekä vesikaton tutkimista mahdollisten vesivuotojen osalta, joita saattaa esiintyä poi-  
muuntumisen myötä.

Autohalli ei ole korotettavissa. Korottaminen sekä lisäkerrosten tekeminen autohallin sisälle lisää todennäköisesti perustusten kuormitusta niin paljon, ettei sitä pystytä toteuttamaan. Korotus vaatisi perustusten vahvistamista tai paaluttamista. Molemmat ovat työläitä ja kalliita sekä vaatisi alapohjan osittaista purkamista.

Rakennus on tarvittaessa purettavissa esim. pitkävartisella kaivinkoneella. Purkamisessa on huomioitava, että kaikki kantavaan runkoon kuulumattomat rakenteet on purettava ennen runkoa. Mahdollisessa purkutilanteessa tulee laatia oma purkusuunnitelmansa sekä tutkia tarkemmin purkujätteen hyödyntämismahdollisuudet.

## 4 Yhteenveto

Yhteenvetona voidaan todeta, ettei rakennusta voida hyödyntää asunto- ja majoitustilakäyttöön, sillä se vaatisi välipohjien akustisten ominaisuuksien parantamista sekä välipohjien tulisi vastata nykymääräysten mukaista hyötykuormakestävyyttä. Tämä ei ole mahdollista nykyisten välipohjien katokestävyyden takia.

Rakennuksen korottaminen vaatisi tarkempaa laskennallista tutkimista rakenteiden osalta. Karkean laskennan mukaan Ahventien suuntaisen osan maanvaraiset anturat eivät kestä kuorman lisäystä vaan vaatisivat perustusten vahvistamista tai paaluttamista. Studio-osan perustukset ovat alun perin perustettu paalujen varaan, joka viittaa siihen, että maaperän kantavuus alueella voi vaihdella paljonkin. Korotusta harkitessa maaperä tulee tutkia ja selvittää tarkasti perustamisolosuhteet.

Toimistotilana Ahventien suuntainen osa on hyödynnettävissä ja muunneltavissa purkamalla muurattuja ei-kantavia väliseiniä ja korvaamalla niitä kevyemmillä seinäratkaisuilla. Studiosiiven hyödyntäminen muuhun käyttöön vaatii rakenteellisia muutoksia ja tarkempaa suunnittelua.

Suurin osa rakennuksessa olevasta tekniikasta on alkuperäistä ja käyttöikänsä loppupuolella. Rakennus vaatisi laajaa peruskorjausta, jossa kaikki tekniikka uusittaisiin ja riskirakenteet uusittaisiin



rakennusfysikaalisesti toimiviksi kokonaisuuksiksi. Ahventien suuntaisen osan B-portaan puoleinen pääty tulisi korjata kestävästi ja terveydelle turvallisesti kokonaisuudeksi niin, että voidaan varmistua, ettei tiloissa ole sisäilmahaittoja.

By42 betonijulkisivujen kuntotutkimus tilaajan ohjeen 2014 mukaan ensimmäinen julkisivujen kuntotutkimus tulisi tehdä noin 20 vuoden kuluttua rakennuksen valmistumisen jälkeen ja tutkimus tulisi päivittää noin 10 vuoden välein. Kohteeseen ei ole tiettävästi tehty julkisivujen kuntotutkimusta. Julkisivut näyttävät silmämääräisesti olevan hyvässä kunnossa, mutta niille suositellaan tarkempia tutkimuksia piilevien vaurioiden kartoittamiseksi.

Autohalli soveltuu sellaisenaan nykykäyttöön. Korottaminen tai lisäkerrosten rakentaminen autohallin sisälle lisää todennäköisesti niin paljon kuormitusta, että se vaatisi perustuksien vahvistamista tai paaluttamista.

Tampereella 31.10.2025



Timo Vuolle  
Suunnittelujohtaja, korjausrakentaminen



Sari Joutsiniemi-Hapuli  
Projektipäällikkö, korjausrakentaminen