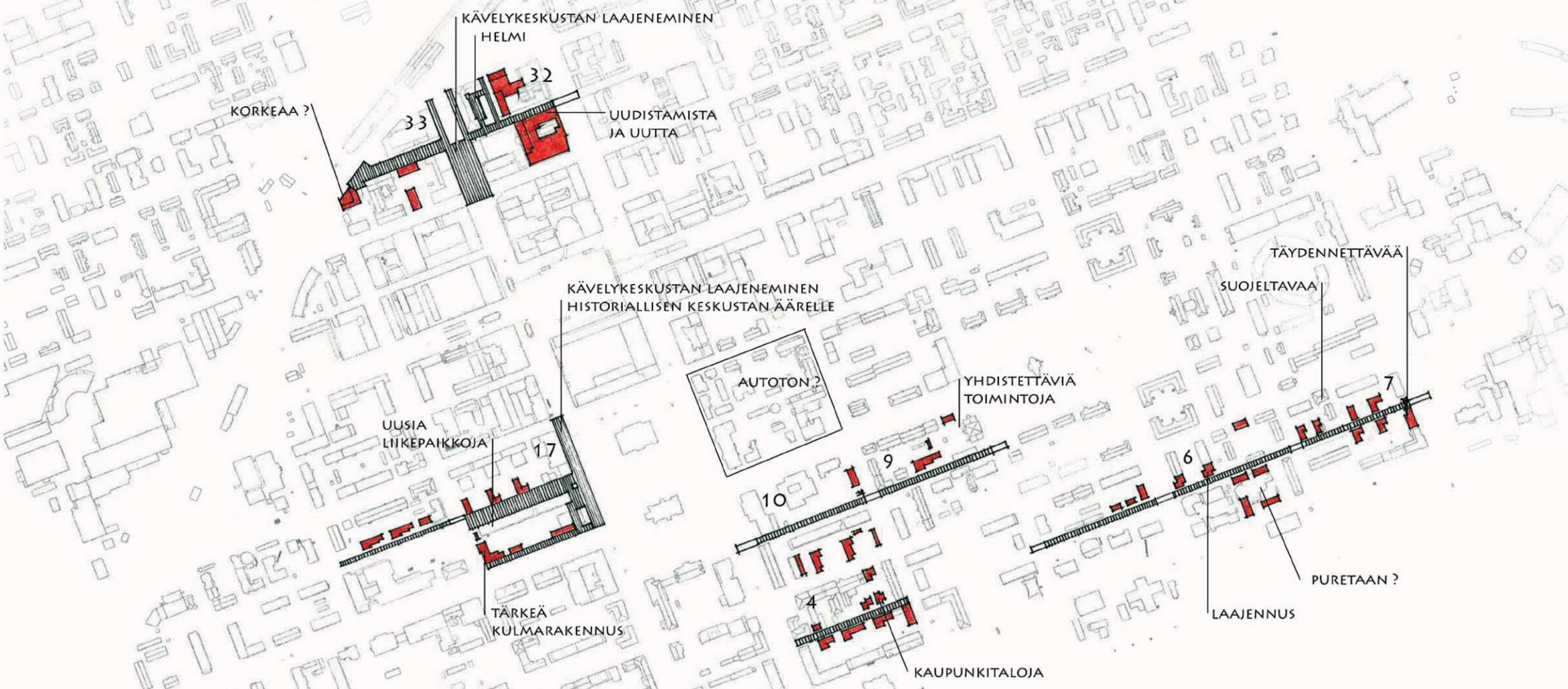
DIPLOMITYÖ PAULA KEMPPINEN - TAMPEREEN TEKNILLINEN YLIOPISTO . ARKKITEHTUURIN LAITOS



VAASAN KESKUSTAN TÄYDENNYSRAKENTAMINEN

- PALOKATUJEN VARSIEN MAHDOLLISUUDET

Kiitän lämpimästi diplomityöni valvojaa ja tarkastajaa professori Staffan Lodeniusta erittäin hyvistä ja avaavista keskusteluista työni äärellä. Kiitän Vaasan kaupungin kaavoitusta keskusteluista, kommenteista ja materiaalista ja erityisesti vs. kaavoitusjohtaja Päivi Korkealaaksoa siitä, että sain tehdä näin mielenkiintoisen työn. Kiitän valokuvaaja Gunnar Bäckmania monista todella hienoista valokuvista, joita sain käyttää tuomaan työhöni aikaperspektiiviä. Kiitos kuuluu myös miehelleni Michael Frankille niistä monista kävelyretkistä, jotka aina vain suuntautuivat palokaduille sekä useista ajatuksella otetuista valokuvista.

Vaasassa 13.1.2014

Paula Kemppinen

Vaasan keskustan täydennysrakentaminen

– palokatujen varsien mahdollisuudet

diplomityö

Paula Kemppinen - 144440

tarkastaja - prof. Staffan Lodenius

tampereen teknillinen yliopisto - arkkitehtuurin laitos

26.3.2014

TIIVISTELMÄ

Tämä diplomityö on tehty Vaasan kaupungille. Työn tarkoituksena oli selvittää keskustan täydennysrakentamisen paikkoja ja huomioida erityisesti palokadut mahdollisuuksien tuojina.

Keskustojen täydennysrakentamisessa on kyse paitsi kestävästä kehityksestä ja taloudellisista intresseistä, niin myös keskustojen vetovoimaisuudesta. Kaupunkien tulee olla valmiita tarjoamaan erilaisia vaihtoehtoja asumiselle. Viihtyisän ja elävän kaupunkiympäristön avaintekijät ovat liikenteen ja pysäköinnin järjestelyissä. Katutilaa on jaettava uusiksi kävelijöiden, pyöräilijöiden ja autoilijoiden kesken. Pysäköintiä on rakennettava maan alle, pysäköinnin normeja on uudistettava ja liikenteen nopeutta on tuntuvasti alennettava (30km/h). Samalla tavoin Vaasan ystävyyskaupungin Uumajan keskustasuunnitelmissa tärkeä osuus on juuri liikenne- ja pysäköintistrategialla. Kaupungin kasvun edellytykseksi on nostettu ilmanlaadun parantaminen.

Vaasan kaupunkirakenne on täydennysrakentamisen kannalta mielenkiintoinen, mutta haastava. Kaupungin vahvuus on sen historiallisessa kaupunkirakenteessa. Tärkeimmät identiteettitekijät ovat puistikot ja ruutukaavaan nojaava vapaamuotoinen rantapuisto. Haastetta tuovat hajanaiset korttelit ja erilaisuuden runsaus.

Palokatujen nykyinen pääasiallinen käyttö, autojen paikoitus, jätehuolto jne. ei tue ajatusta valtakunnallisesti merkittävästä rakennetusta kulttuuriympäristöstä. Palokaduille tulisi oikeutetusti palauttaa vihreys ja sen myötä antaa uusi rooli ’ekokatuina’. Mallia voidaan katsoa Kuopion rännikatujen suunnitelmallisesta kehittämisestä ja arvostuksesta: ’Ne tekevät Kuopiosta Kuopion.’

Täydennysrakentamisen teemoiksi erottuivat

- TÄYDENTÄVÄ UUDISRAKENTAMINEN
- PURETTAVAT RAKENNUKSET TAI NIIDEN OSAT JA UUDISRAKENTAMINEN NIIDEN TILALLE
- KORKEAN RAKENTAMISEN PAIKKA
- KORTTELISSA SIJAITSEVAN SUOJELLUN RAKENNUKSEN ASEMAN VAHVISTAMINEN UUDISRAKENTAMISELLA JA SAMALLA KORTTELIN IDENTITEETIN LUOMINEN
- ULLAKKOTILOJEN RAKENTAMINEN TAI RAKENNUKSEN KOROTTAMINEN KERROKSELLA

Tutkitut erilaiset korttelit voivat toimia malleina siitä, mitä mahdollisuuksia Vaasan keskustan täydennysrakentamiselle on. Selkeä yhteinen piirre kortteleilla on se, että korkeampi rakentaminen tulisi rajoittua normaalien katualueiden varrelle, kun korttelin keskellä ja palokatujen varsilla tulee olla matalampaa rakentamista. Tämä luo myös hyvää pienimittakaavaista tunnelmaa sisäpihoille.

Uutta täydennysrakentamista löytyi seitsemän korttelin alueelta yhteensä 31-32000 k-m2. Hyvänä ja realistisena hankkeena näen ns. Kiinanmuurin korttelin. Hanke laajentaisi nykyistä kävelykeskustaa, avattavan palokadun varteen olisi mahdollista peruskorjata edullista liiketilaa olevaan kiinteistöön, uudisrakennus Kirkkopuistikon ja Hietasaarenkadun risteyksessä eheyttäisi kaupunkikuvaa.

Lähitulevaisuuden kysymys kuuluu: ’Voidaanko kaupunkimaisemaa parantaa täydennysrakentamalla vanhoja lamellirakennuksia?

ABSTRACT

This master thesis is made for the city of Vaasa. The purpose was to find out the possibilities for infilling in the city center and focus especially on the firebreaks, viz. historic lanes that split the blocks with the purpose of stopping any fires from spreading in the old timber-built city centre.

Infilling of the centers is a matter both sustainable development and economic interests, but also attraction of the city centers. Cities must be ready to offer a variety of options for living. Key components for the comfortable and livable urban environment are the traffic and parking arrangements. Street space is needed to divide new between pedestrians, cyclists and motorists. Parking is to be built underground, parking standards must be reformed and the speed of cars must be reduced (30km / h). Likewise, the twin city of Vaasa, Umeå places the traffic and parking strategy to an important role in the urban plan of the city. The growth of the city is based on improvement of air quality.

The infilling of the city center of Vaasa is an interesting but challenging task. The city's strength is based on its historic urban structure. The most important identity elements are esplanades and the informal waterfront park. The fragmented blocks and the diversity of them are challenging.

The use of those firebreaks, car parking, waste management, etc., does not support the idea of the nationally significant cultural environments. The streets should be planted trees and given a new role as ecological streets. We can take example from Kuopio. Developing and building similar dividing streets, called rännikadut, is based on appreciation: "They make Kuopio the Kuopio."

Themes for infilling

- NEW CONSTRUCTION
- BUILDINGS TO BE DEMOLISHED AND REPLACED WITH NEW BUILDING
- HIGH RAISED CONSTRUCTION
- CONSERVATION OF AN OLD BUILDING AND THE IDENTITY FOR THE BLOCK IT COULD GIVE
- LOFT SPACES AND ADDED FLOOR

Designed different blocks can serve as models of what opportunities the city center of Vaasa has for infilling. Obvious common feature of a block is the fact that the 4-8 floor buildings should be along the normal streets while in the inner part of the block the construction should be lower. This also creates good small scaled atmosphere for the courtyards.

For these seven designed blocks total infilling is 31-32000 m2. Good and realistic project is sc. Kiinanmuuri quarter. The pedestrian area would be enlarged, the opening of firebreaks would bring possibilities to renovate inexpensive commercial space in the real estate, new construction would unify the view of the crossing streets of Kirkkopuistikko and Hietasaarenkatu.

For the near future the question is: "Can the urban landscape be improved by enlargements of the old block of flats of 60’s ?

’Aika muuttaa minua, mutta minä en voi muuttaa aikaa.’ Dawid Bowie

VAASAN KESKUSTAN TÄYDENNYSRAKENTAMINEN
– PALOKATUJEN VARSIEN MAHDOLLISUUDET

TIIVISTELMÄ / ABSTRACT

SISÄLTÖ 1

TEHTÄVÄ JA TAVOITTEEN ASETTELU 3

YLEISTÄ/ JOHDANTO — Täydennysrakentamisen periaatteista 5

HISTORIAA — Setterbergin Vaasa 6
Kuvaparit ennen – jälkeen 7
Rakeisuudet 30-l, 1977, nykyinen sekä 3d 8

PALOKADUT 10

LYHYT KATSAUS KAHTEEN KAUPUNKIIN — Kuopion rännikadut 13
Uumajan keskustavisioita 13

KAUPUNKIANALYYSIA / LÄHTÖKOHTIA 14

KOKONAISSUUNNITELMA — Täydennysrakentaminen 16
Liikenne 21

SUUNNITELMAOSIA — Teemat
TÄYDENTÄVÄ UUDISRAKENTAMINEN (4,10,9,17...)
Kortteli 4 24
Kortteli 9 28
PURETTAVAA, TILALLE UUTTA (6, 32, 33)
Kortteli 6 30
Kortteli 32 32
KORKEAA RAKENTAMISTA (33)
Kortteli 33 34
SUOJELTAVA RAKENNUS, OMA IDENTITEETTI (7)
ULLAKKORAKENTAMINEN, LISÄKERROS (7)
Kortteli 7 38

LUONNOSSUUNNITELMAT KORTTELISTA 17 , ns. Kiinanmuurin kulman uudisrakennus 41

JOHTOPÄÄTÖKSET 50

CONCLUSIONS 52

LÄHTEET, KUVAT 54

Näkymä Hietasaarenkatu 1:n katolta, huhtikuu 1964, Gunnar Bäckman.

Nykytilannetta

TEHTÄVÄ JA TAVOITTEEN ASETTELU

Vaasan keskustan osayleiskaavatyötä on aloitettu vuoden 2013 aikana. Tavoitteena on kaavaluonnoksen nähtäville asettaminen vuoden 2015 alussa. Osayleiskaavan päätavoitteita ovat keskustan elinvoimaisuuden ja vetovoimaisuuden vahvistaminen, keskustan laajentaminen ja tiivistäminen, keskustan omaleimaisuuden ja viihtyisyyden säilyttäminen sekä keskustan pysäköinnin, liikenteen ja kevyen liikenteen kehittäminen. Konkreettisia toimenpiteitä tavoitteiden saavuttamiseksi ovat mm. keskustan asukasmäärän nostaminen, monipuolisten asumis- sekä liiketilojen mahdollistaminen, kevyen liikenteen edellytysten parantaminen ja kävelykeskustan laajentaminen.

> **’Keskustan osayleiskaavalla pyritään kehittämään keskustaa Vaasan keskustana, seudun keskustana sekä energiaklusterin keskustana. Kehittämisessä tavoitellaan laadukasta, energistä kaupunkiympäristöä ja energiatehokasta kaupunkirakennetta.’**
>
> *Osallistamis- ja arviointisuunnitelma*

Tämä diplomityö on tehty Vaasan kaupungille. Se tulee täydentämään kaupungin keskustastrategiaa ja toimimaan keskustan osayleiskaavan selvityksenä keskustan täydennysrakentamisen mahdollisuuksista.

Olen työssäni tutkinut Vaasan keskusta-alueen täydennysrakentamismahdollisuuksia erityisesti ns. palokatujen varsilla. Työn tarkoituksena on osoittaa täydennysrakentamisen paikkoja sekä tapoja huomioiden alueen mittakaava, toiminnallisuus sekä historia. Työssäni liikun laajalla suunnitteluakselilla maankäytöllisestä suunnittelusta yksittäisen korttelin tai tontin havainnollistavaan rakennussuunnitelmaan.

Olen perehtynyt palokatujen historiaan ja sen huomioimiseen suunnitelmissa. Keskusta-alueen hierarkia, liikenneverkosto sekä kaupunkinäkymät ovat olleet tärkeitä suunnitteluun vaikuttavia tekijöitä.

Kun pääsääntöisesti maankäytöllisenä lähtökohtana voidaan pitää asumisen lisäämistä, olen suunnitelmassani pyrkinyt osoittamaan hyviä ja toimivia asumisen paikkoja sekä huomioimaan autopaikoituksen tarpeen. Tavoitteenani on ollut tasapainoisen suhteen löytäminen maanalaisen pysäköinnin ja rakentamisvolyymin välille niin, että ensisijaisesti eheä ja kaunis kaupunkikuva toteutuu ja keskustaan saadaan kestävän kehityksen mukaisia uusia viihtyisiä ja toimivia asumisen paikkoja.

JOHDANTO

Täydennysrakentaminen on aina ajankohtaista elävässä kaupungissa. Kaunis kaupunki on kuin kaunis morsian, jotain uutta, jotain vanhaa ja jotain lainattua. Aika ja kerroksellisuus kuitenkin tekevät kaupungista sen, joka tunnetaan ja koetaan kaikilla aisteilla. Eikä kaupunki ole koskaan mitään ilman ihmisiä. Kaupunki on rakennuksia enemmän kokemuksia. Täydennysrakentaminen parhaimmillaan antaa tiloja kokemiselle.

Täydennysrakentamisen tärkein peruste on se, että sillä parannetaan olemassa olevaa tilannetta. Siinä on tiivistetysti lähtökohtani Vaasan keskustan täydennysrakentamisen paikkojen tutkimiselle ja erityisesti palokatujen varsien mahdollisuuksien huomioimiselle. Täydennysrakentamisen paikkoja suunnitellessani olen pysähtynyt pohtimaan, miksi jokin on rumaa tai vastaavasti toinen lähes samanmoinen rakennus paikassaan ihan hyvä, jopa viihtyisä, tulen usein samaan johtopäätökseen: Kyse on siitä, miten julkisivujen suhde katutilaan ja päinvastoin toimii. Siirtyminen julkisesta tilasta yksityiseen tuntuu vaativan edes pienen viitteen puolijulkisesta tilasta. Se voi olla vain puurivistö katutilan ja rakennuksen välillä tai julkisivussa olevat pienet sisäänvedot.

Täydennysrakentamisen yleiset perusteet löytyvät taloudellisuudesta tavalla tai toisella. Taloyhtiö haluaa uutta myytävää rakennusoikeutta löytämällä rahoittaa vanhan rakennuksen vaatimat korjaukset, kaupunki haluaa lisää asukkaita jo olevan infran alueelle samalla turvatakseen myös olevia palveluita, koulut, kaupat jne. Peruslähtökohta ei siis ole vain olemassa olevan ympäristön parantaminen.

Nykyisessä yleisessä taloudellisessa tilanteessa on vaara, että täydentämistä ja tiivistämistä katsotaan liian lyhytnäköisesti. Siksi onkin tarpeen pohdiskella täydentämistä nimenomaisesti ympäristöä parantavien lähtökohtien pohjalta, taloudelliset hyödyt seuraavat varmasti mukana ja sivutuotteena asutuksen tuoma turvallisuus ja elämä mukanaan.

Vaasan kaupunkirakenne täydennysrakentamisen kannalta on mielenkiintoinen ja paljon mahdollisuuksia antava. Kokonaan uudelleen suunniteltu ja rakennettu kaupunki 1852- omaa leveät katutilat, komeat puistikot sekä laajan ja kauniin ranta-alueen. Kuten muuallakin Suomessa, niin myös Vaasassa purettiin paljon 60-70-lukujen aikana, hävitettiin historiallista kerrostumaa. Pyrkimyksenä näyttää aina olleen kuitenkin paremmat elinolosuhteet ihmisille. Tuolta ajalta kaupunkimainen umpikorttelirakenne on avattu ja rikottu, lamellitalot haluttiin irti vilkastuvista kaduista ja talojen ympärille vihreää. Paikoitellen kortteleissa on jäljellä jotain vanhaa, usein matalaa rakennuskantaa, jotain uudempaa, elementtitaloja ja monia erilaisia materiaaleja. Tilanne on siis täydennysrakentamisen kannalta haastava.

Täydennysrakentaminen ei ole vain kaupunkirakenteen ’aukkojen’ paikkaamista. Sen ydinajatus tiivistämisestä ja eheyttämisestä liittyy olennaisesti ympäristön elävyyteen ja viihtyisyyteen ja sitä kautta olennaisesti liikenteellisiin ratkaisuihin, pysäköinnin uudelleen normittamiseen ja järjestämiseen sekä alueen palveluiden turvaamiseen.

Kaupunkisuunnittelussa on myös aina kyse arvoista. Tämän päivän puhuttuja arvoja ovat kävelyalueet, liikenteen rauhoittaminen, ihmisen kokoinen mittakaava, viihtyisä = vihreä ympäristö, ekologisuus ja ympäristöystävällisen energian tuottaminen. Meidän pitää kysyä itseltämme, minkälaista kaupunkia haluamme ja asettaa sen mukaiset tavoitteet täydennysrakentamiselle.

Näkymä Pitkänlahdenkadun korttelin sisäpihalta, ’mitä me haluamme’.

Näkymä Hietasaarenkadun korttelin sisäpihalta, ’mitä me rakennamme’.

HISTORIAA

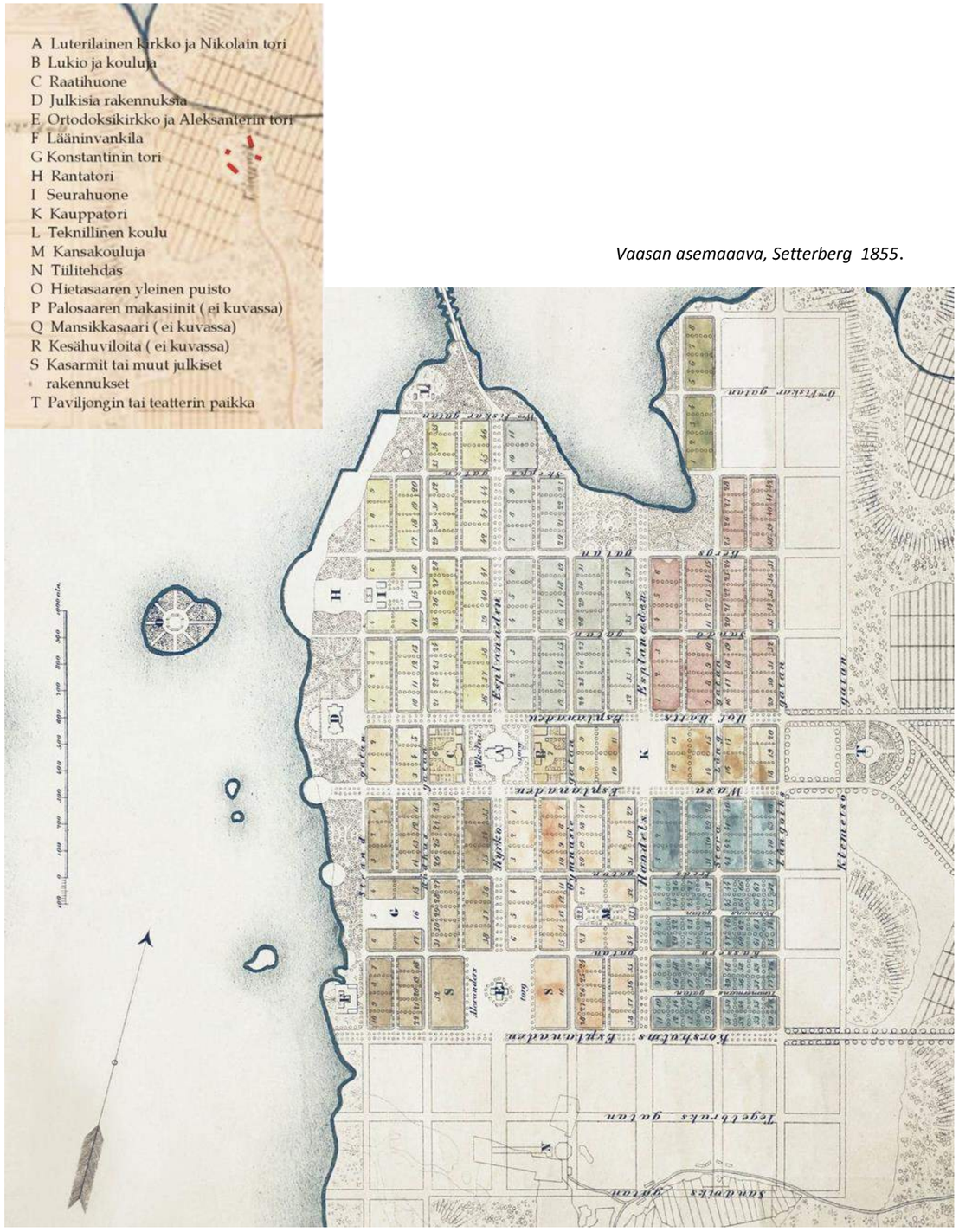
Vanha Vaasa paloi 1852 täydellisesti muutamaa yksittäistä rakennusta huomioimatta. Nykyinen Vaasa on tuon palon jälkeen suunniteltu ja rakennettu uudelle paikalleen 1855 ja sen jälkeen. Asemakaavan on suunnitellut silloinen Vaasan lääninarkkitehti Carl Setterberg. Suunnitelman pohjana ovat selkeä ruutukaava, puistikot, leveät kadut ja palokadut, jotka suunniteltiin estämään mahdollisia tulevia paloja. Nuo rannan suuntaiset palokadut jakavat kohtalaisen isoja kortteleita. Ruutukaava rajautuu vapaamuotoiseen rantapuistoalueeseen. Tori ja julkiset rakennukset sijaitsevat kahden puistikon rajaamalla alueella ja muutama julkinen rakennus on sijoitettu rannan puistoalueelle. Osa julkisista rakennuksista toimii päätteenä puistikoille. Kirkkopuistikko ja sen katkaisevat kirkkorakennukset sijaitsevat keskusta-alueen harjanteella. Ortodoksinen kirkko sijaitsee itseasiassa Vaasan keskustan korkeimmalla kohdalla. Keskusta-alueen ydin oli suunniteltu rakennettavan kivisenä ja sen ympärille levittyi puukaupunki, josta on suunnittelualueella jäljellä yksittäisiä rakennuksia.

Kaupunki oli tuolloin nimeltään Nikolaistad. Nimi annettiin kiitoksena Venäjän tsaari Nikolain rahallisesta tuesta kaupungin uudelleen rakentamiseksi.

Kaupunkirakenteen nykyinen perusta ja sen vihreys perustuu edelleen Setterbergin 1855 asemakaavaan, jota pidetään taitekohtana Suomen 1800-luvun puukaupunkien suunnittelussa.

On tärkeää katsoa taaksepäin, mitä kaupungille on tapahtunut, jotta voi ymmärtää olevan tilanteen ja sitä kautta löytää täydennysrakentamista, joka parantaa ympäristöään. Kuvaparit 'Vaasa ennen ja jälkeen' (http://www.sls.fi/olin/ Svenska Litteratursällskapet i Finland) kertovat parhaiten siitä, miten kaupunki muuttui 60-luvun lopulla.

Palokatujen suuntaiset talousrakennukset tonttien perällä.



Vaasan asemaaava, Setterberg 1855.

Pieni sai väistyä ison tieltä.

Kadussa kiinnioleva puurakennus purettiin ja tilalle rakennettiin korkea lamellitalo, joka vedettiin sisään katulinjasta. Korttelirakenne avautui ja katutila menetti rajaansa.

Tämä kuvapari kertoo siitä, että kaupunkimaisuus ei tarvitse korkeaa massaa. Vanhat kaksikerroksiset puurakennukset luovat hyvin kaupunkimaista ympäristöä ja rajaavat katutilaa, kun samainen kulma uudelleen rakennettuna edustaa enemmän lähiömäistä rakentamista.

On vaikea uskoa, että tämä rakennus on purettu pois.

Katutilan ensimmäinen kerros on kävelijän kannalta se tärkein.
Citymarketin kiinteistö valittiin Vaasan asukaskyselyssä kaupungin rumimmaksi rakennukseksi.

Katumaisemassa voi olla erilaisia rakennuksia, värejä, pintoja ja materiaaleja ja silti se voi olla mukavan levollinen. Toisaalta sitten moninaisuus ja kaariholvet tekevät kadusta ruman.

Vaasan keskustan rakeisuuskuvat kertovat kaupungin muuttumisesta. 1930-luvulla kaupunki on ollut vielä pienimittakaavainen puukaupunki. Korttelit hahmottuvat pääasiallisesti umpikulmaisina, kaupunkimaisina kortteleina. Palokatujen varsien pitkittäissuuntaiset talousrakennukset jakavat korttelin kahteen osaan. Rakeisuudesta voi lukea suomalaisen pihapiirin: päärakennukset kookkaimpina katujen varsilla ja piharakennukset pienempinä pihoja rajaamassa. Rakentaminen tiivistyy torin ympärille.

Vaasan kaupungin rakennusperinneselvitys 1986

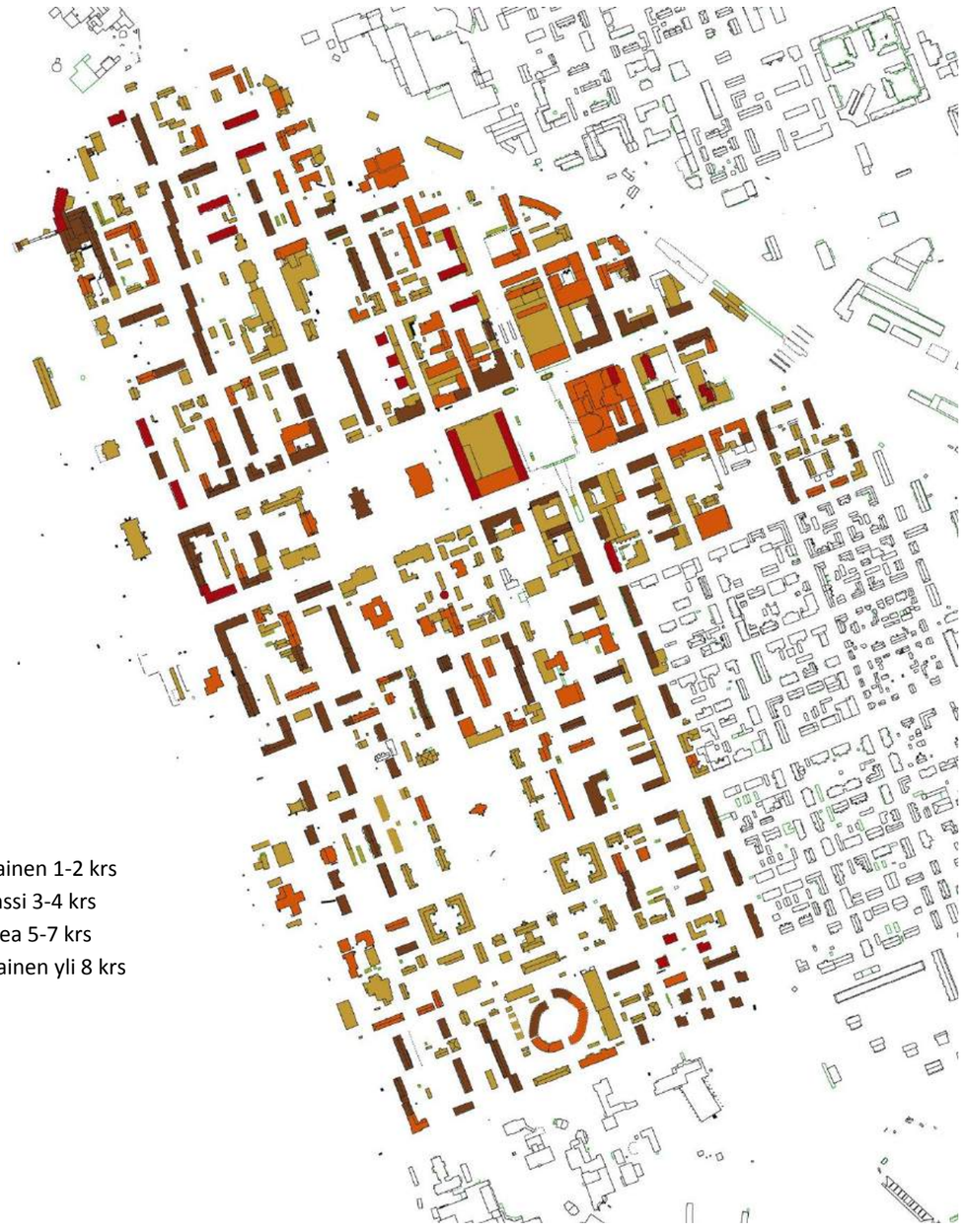
1977 vuoden rakeisuuskuvassa on rakennusten mittakaava selkeästi jo muuttunut. Katuverkon luettavuus on heikentynyt, kun rakennuksia on sisäänvedetty katulinjoista ja paljon on myös purettu pois. Palokatuja pitää jo etsimällä etsiä. Torin ympäristö on edelleen tiivistynyt. Sen pohjoispuolelta on purettu puolikas korttelia pois odottamaan massiivisempaa rakentamista. Rakennuksia on alettu rakentaa enemmän kiinni toisiinsa. Ne muodostavat muurimaisia pitkiä julkisivuja.

Vaasan kaupungin rakennusperinneselvitys 1986

Nykytilaa esittävässä rakeisuuskuvassa on muutosta hiukan kaupunkimaisempaan kortterirakenteeseen päin. Ydinkeskustassa on umpeen rakennettuja kortteleita, mm. Rewell-center, Citymarket ja HS-Center. Palokatuja on vaikea erottaa. Rakeisuudessa korostuu rannan suuntainen rakentaminen. Pienimittakaavaisuus on suunnittelualueella lähes kadonnut. Kortteleissa on paljon aukkoja, myös risteysalueilla. Umpikorttelimainen rakentaminen painottuu rautatieaseman läheisyyteen. Suunnittelualueella sijaitseva enemmän pienimuotoista rakennuskantaa käsittävä kortteli erottuu kirkon ja kaupungintalon eteläpuolelta. Uudehko pyöreä rakennusmassa 'Kompassi' istuu mielenkiintoisesti Kirkkopuistikon ja kirkkojen akselin päätteenä.

3d-rakeisuuskuvassa on karkeasti eroteltu rakennusmassat seuraaviin ryhmiin; 1-2 kerroksiset, 3-4 kerroksiset, 5-7 kerroksiset ja yli 8 kerroksiset. Vaasan siluetti on paljolti 5-7-kerroksisten rakennusten tekemää. Korkeammat rakennukset ovat yksittäisiä ja maamerkit kohoavat selkeästi muun yläpuolelle, joko niin, että niillä on tilaa ympärillään tai muu ympäröivä rakennuskanta on matalampaa. Matalampaa rakennuskantaa on koko keskustan alueella. Vaasan suuren kaupungin tuntu pohjaa mielestäni enemmän puistikoiden luomaan kaupunkirakenteeseen kuin korkeisiin rakennuksiin.

keltainen 1-2 krs
oranssi 3-4 krs
ruskea 5-7 krs
punainen yli 8 krs

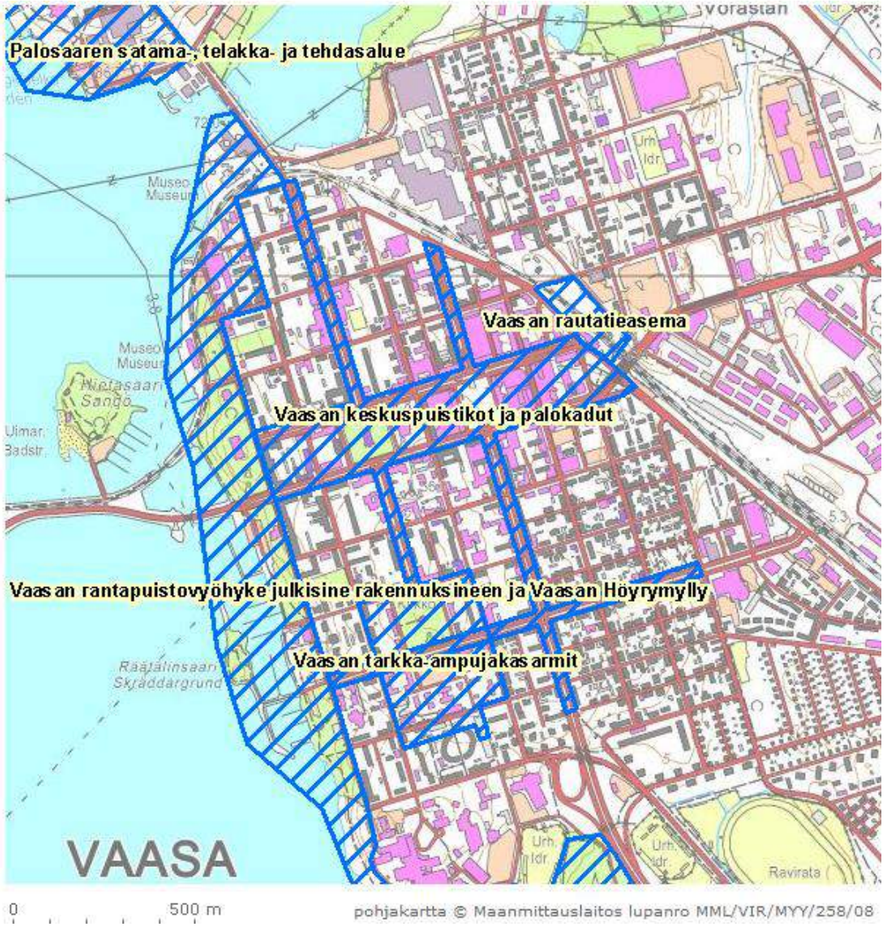


PALOKADUT

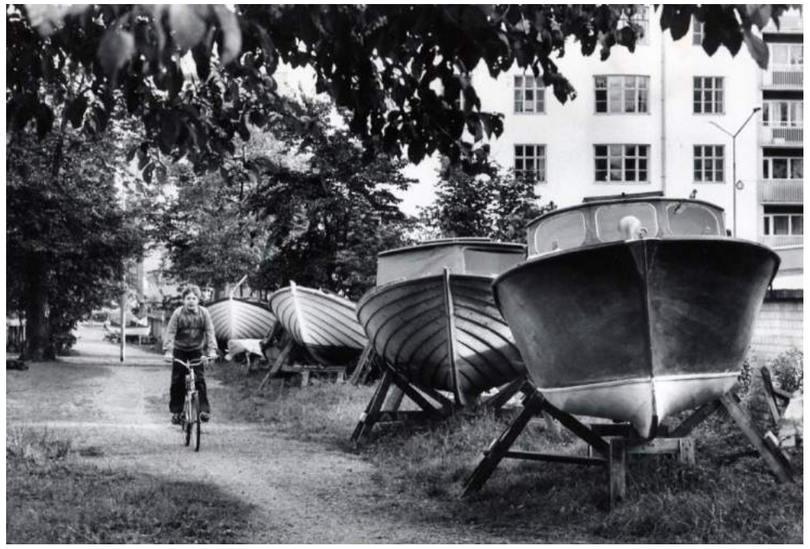
Palokadut rakennettiin estämään palon leviämistä korttelin sisällä ja korttelista toiseen. Ne olivat 11, 8 metriä leveitä ja niille oli istutettu lehtipuita kahteen riviin. Palokadut olivat talousrakennuksin reunustettuja ja portein suljettuja, ettei niistä muodostuisi läpikäyntikatuja. Palokadut jakavat kortteleita pohjois-eteläsuunnassa, rantaviivan suuntaisesti. Ne ovat tärkeä osa historiallista kaupunkirakennetta. Museoviraston inventoinnin mukaan palokadut keskuspuistikoiden kanssa luokitellaan valtakunnallisesti merkittäväksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi. Näin museovirastolla on oikeus sekä velvollisuus ottaa kantaa mahdollisiin alueita koskeviin kaavamuutoksiin.

MUSEOVIRASTO

Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt RKY



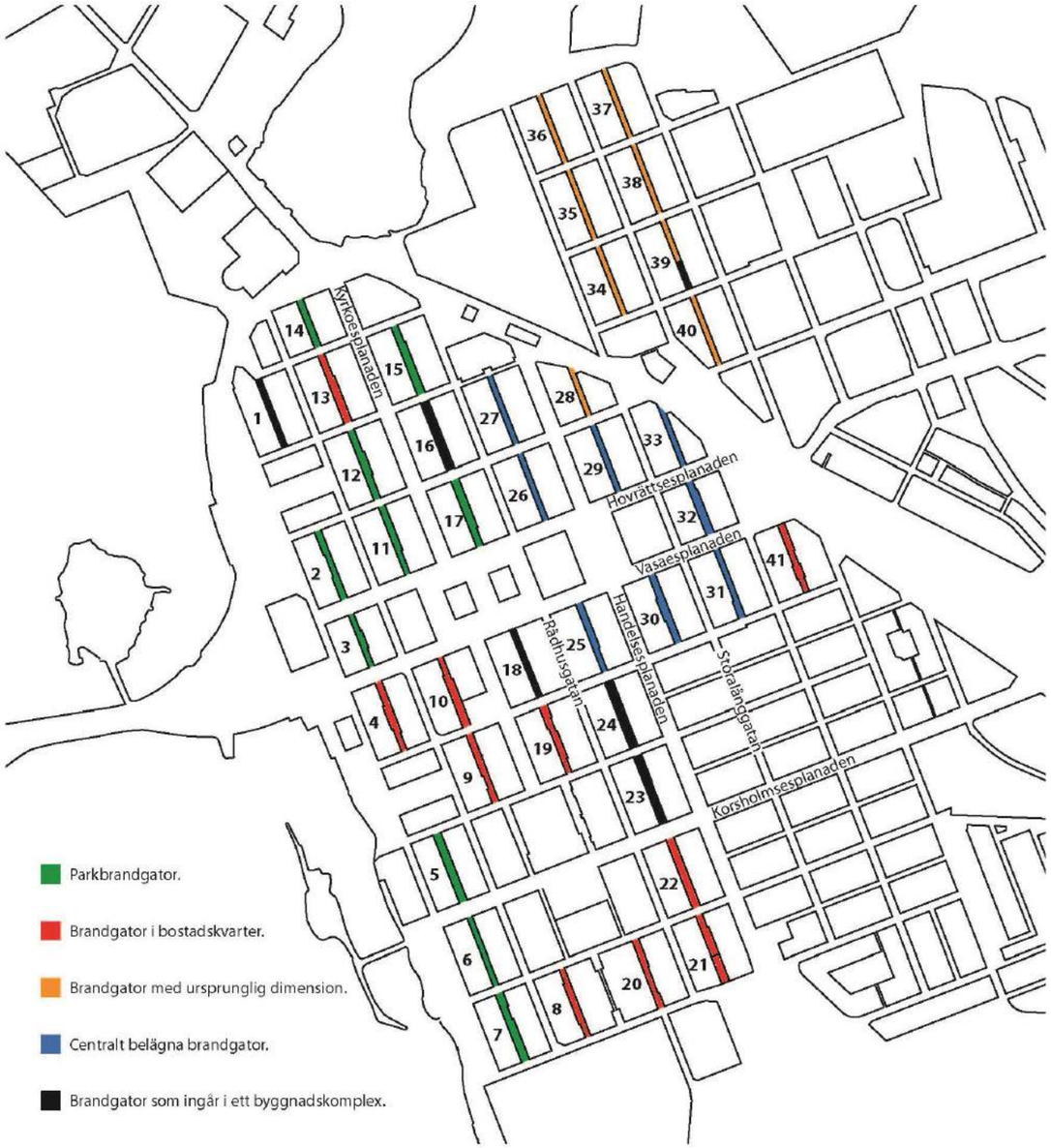
Nykyinen pääasiallinen käyttö, autojen paikoitus, jätehuolto jne. ei tue ajatusta valtakunnallisesti merkittävästä rakennetusta kulttuuriympäristöstä. Palokadut tarvitsevat uuden vihreän roolin jo siksi, että ne toimivat viihtyisän kaupunkikuvan peruspilareina.



Palokadulta, Gunnar Bäckman

Veneiden säilyttäminen ei ole ollenkaan sama asia kuin autojen säilyttäminen. Veneet yhdistävät ajatukset mereen, kaupungin tärkeään imagotekijään. Veneet ovat kauniita, tuovat elämää keväisin, kun niitä kunnostetaan ja poistuvat kesäksi vesille. Miten tuo kesäksi tyhjilleen jäävä tila käytetään, on toki ratkaistava kysymys.

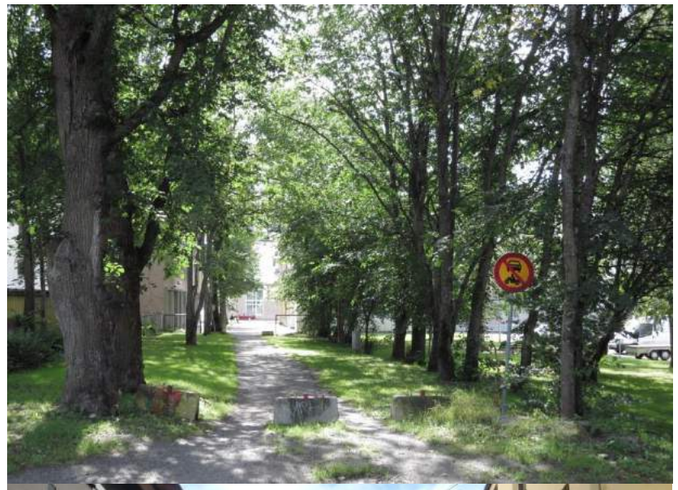
Palokatu Vaasanpuistikon ja Hovioikeudenpuistikon välillä, Gunnar Bäckman.



Utredning av brandgatustrukturen i Vasa, 2013

Kartassa on värein jaettu palokatuja eri käyttötarkoituksiin. Kartassa vihreällä esitetyt palokadut ovat puistomaisia palokatuja. Tosin väritys ei anna oikeaa kuvaa palokatujen todellisesta tilanteesta. Esimerkiksi palokatu 6 on täysin asfaltoitu ajoväylä, jonka kaavassa olevan puiston osuudelle on rakennettu autopaikoitus. Muutoin yhteistä vihreille palokaduille on, että ne ovat vielä osittain tai kokonaan sorapintaisia. Punaiset palokadut ovat kiinteämmin osa asuinkortteleita ja autopaikoitukseen osoitettuja alueita. Keltaiset palokadut ovat säilyttäneet alkuperäisen leveytensä, siniset palokadut sijaitsevat keskustatoimintojen alueella ja mustat ovat korttelin tai omistuksessa tai hallinnassa. Palokatu 24 ei Setterbergin alkuperäisen kaavan mukaan ollut palokatu, vaan symmetrisesti Koivupuistolle vastapäätä oleva Koulupuisto.

Numero kuvan vieressä kertoo, mistä palokadusta on kyse.



11

27

2

Bild 20. Setterbergs brandgata var 12 meter bred, med trädplanteringar och uthus som kantade brandgatan. Ett tydligt definierat gaturum.

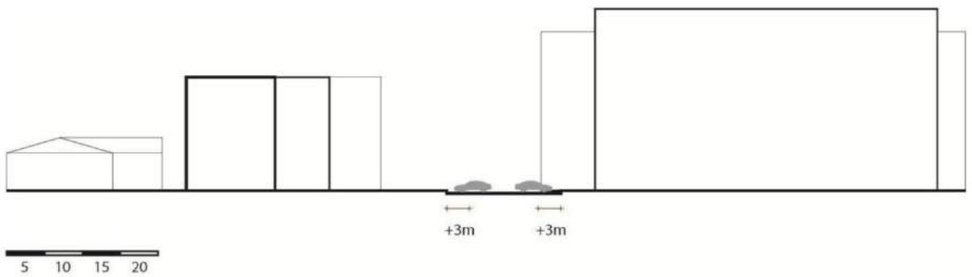
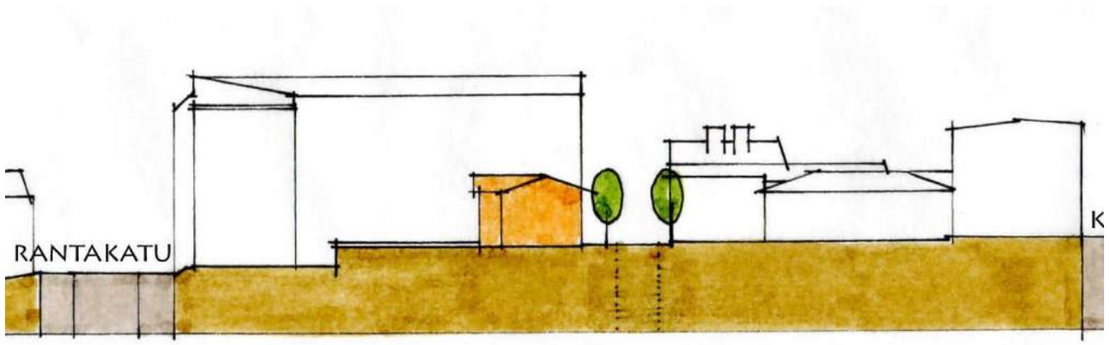


Bild 21. Kråkströms brandgata var 18 meter bred, med parkeringsplatser på båda sidor om gatan och storskaliga byggnader. De nya byggnaderna placerades vanligtvis inte i linje med brandgatorna, vilket gav brandgatan en öppen karaktär utan tydlig rumslig avgränsning.

Utredning av brandgatustrukturen i Vasa, 2013



Suunnitelma palokatu 4, leikkaus keskeltä korttelia

Suunnitelmissani esitän, että palokaduille istutetaan puita ja niiden varsille rakennetaan pienimittakaavaisesti.

11

2

17

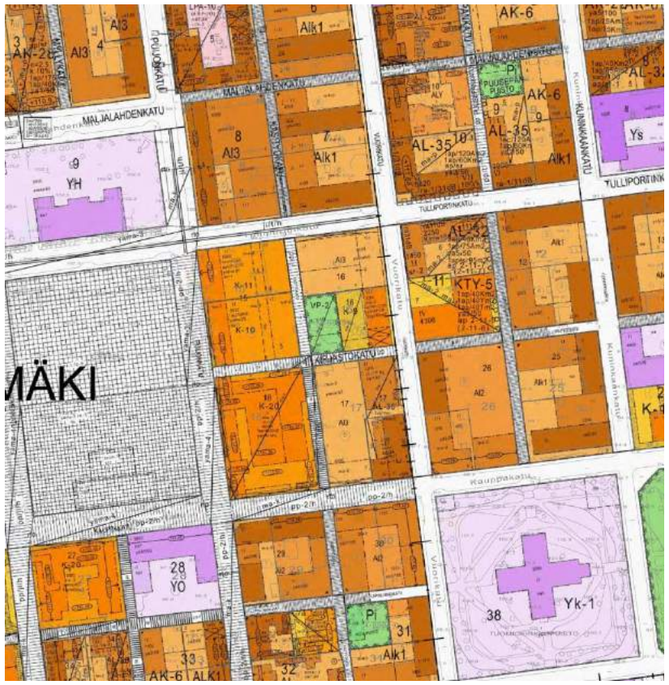
12

10

14

LYHYT KATSAUS KAHTEEN KAUPUNKIIN

KUOPION RÄNNIKADUT



Maljalahdenkatu (II-laatu)

Sorvarinkatu (erityiskatu, II-laatu)

’Kuopion rännikatuverkko on 1770-luvulta alkaen läänin pääkaupungin asemakaavaan sisällytetty paloturvallisuutta lisäävä palokujaverkosto. Yhtä kattavaa, kahden erilevyisen kadun hierarkiaa ei ole säilynyt muissa kaupungeissa samassa laajuudessa.
Kuopion keskustan ruutukaava-alueen kattavan rännikatujen alkuperäinen linjaus ja leveys, noin 7,2 metriä, on pääosin säilynyt. Kolmessa kaavoitusvaiheessa 1775, 1869 ja 1903 syntyneen rännikatuverkon alue on rajattu 1770- ja 1860-luvulla kaavoitettuun alueeseen rakennuskannan säilymisen perusteella.
Rännikatujen nykyinen kaupunkikuva on ajallisesti kerrostunut. Purkaminen ja katulinjaan rakentamisesta luopuminen on paikoin heikentänyt katujen matalaa ja tiivistä luonnetta. Tuomiokirkko muodostaa osalle rännikatuja merkittävän kaupunkikuvallisen päätteen.
Rännikatuja on kunnostettu 1980-luvulta lähtien lähinnä kevyen liikenteen tarkoituksiin. Rännikatujen kehittämissuunnitelma käsittää 46 suurkorttelia, jotka kattavat lähes koko ruutukaava-alueen katuverkon.’

RKY, Museovirasto

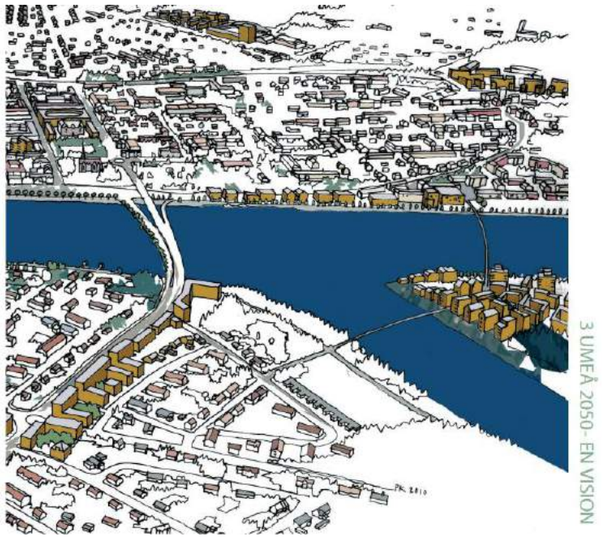
Kuopio on laatinut rännikaduistaan oman kehittämissuunnitelman 2005, jossa rännikatujen kaupunkikuvallista arvoa korostetaan: ’Ne tekevät Kuopiosta Kuopion.’ Suunnitelman mukaan katuja on kunnostettu, kadun pintoja on jaettu kiveyksin, nurmikoiden ja istutusten avulla. Näin on saatu elävyyttä ja vaihtelevuutta jalankulkijan ympäristöön. Kevyen liikenteen liikkumismahdollisuuksia on parannettu, ajoneuvoilla liikkumista rajattu, pysäköintiä sallitaan vain osoitetuilla paikoilla ja tonteille ajoja on poistettu mahdollisuuksien mukaan.

Kuopion rännikatuverkon etuna Vaasan palokatuihin verrattaessa on se, että rännikadut halkovat kortteleita kahden suuntaisesti. Ne on helpompi siten ottaa osaksi kevyen liikenteen verkkoa. Toisaalta rännikadut ovat huomattavasti Vaasan palokatuja kapeampia tuoden muita haasteita mukanaan.

UUMAJAN KESKUSTAVISIOT

Uumaja on Vaasan ystävyyskaupunki ja kokoluokaltaan saman suuruinen kuin Vaasa. Uumajan palon jälkeen Vaasan Setterbergin kaava toimi esikuvana Uumajan kaupungin kaavalle 1864. Ruutukaava on jaettu puistikoin ja kortteleita jakavat joen suuntaiset palokadut, kapeampina kuin Vaasassa. Uumaja toteutti puiden istuttamisen katujen varsille paremmin kuin Vaasa. Tämä Koivujen kaupunki on vuoden 2014 Euroopan kulttuuripääkaupunkeja.

Uumaja on laatinut keskustan yleissuunnitelman syksyllä 2011, ’Översiktsplan Umeå Kommun, Fördjupning för de centrala stadsdelarna’.



Uutta asumista sijoittaen on saatu luotua uusia mielenkiintoisia kevyenliikenteen reittejä vesistön äärelle.

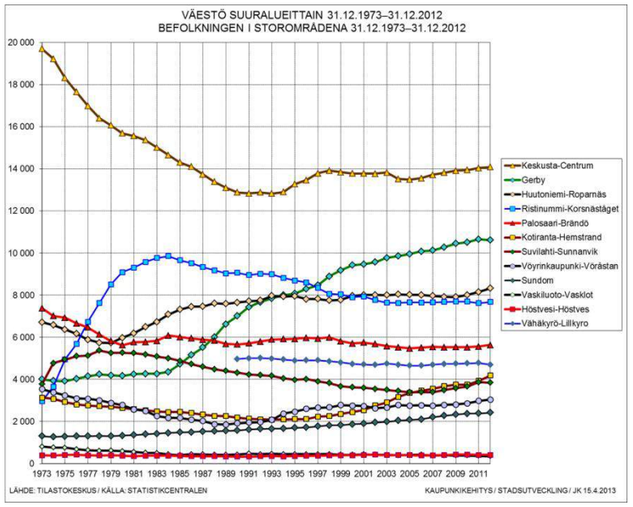
Suunnitelma visioi kaupungin tulevaisuutta. Yksi tärkeä osa suunnitelmaa on liikenne- ja pysäköintistrategia. Selkeä tavoite on parantaa ympäristön laatua vähentämällä liikennettä keskustan alueella. Tavoitteena on saada kaupunkiin hyvää arkkitehtuuria, joka edustaa omaa aikaansa ja on luonnollinen osa kaupungin olevaa historiaa, sen identiteettiä kadottamatta. Suunnitelma tähtää kestävään kaupunkirakentamiseen.
Suunnitelman keskeiset teemat ovat rakentaminen, kauppa, pysäköinti, liikenne, ilmanlaatu, melu, taide ja viherympäristö.
Kaupungin kasvun edellytykseksi nostetaan ilmanlaadun parantaminen. On rakennettava kestävällä tavalla ja aina, kun mahdollista, on joukkoliikenne, kävely ja pyöräily nostettava etusijalle. Viihtyisän ja kestävän elinympäristön edellytyksiä ovat myös puistot ja luontoyhteys. Julkisiin ulkotiloihin ja puistoihin on varattava riittävästi resursseja. Rakentamisella tulee vahvistaa Umeån omaa identiteettiä. Kaupunkikeskustaa täydennetään ja tiivistetään. Se on tärkeä tapaamispaikka. Kun keskusta-alueen laajuus pysyy alle 5 kilometrin, on se saavutettavissa pyöräillen. Kaupunginosien välille luodaan hyvät yhteydet, ranta-alueita kehitetään ja rakennetaan uusia kävelyreittejä.

Konkreettisimmat ja tärkeimmät tavoitteet tiivistyvät pysäköinnin ja liikenteen järjestelyihin. Keskustaan tulevaa liikennettä valvotaan. Pysäköintipaikkoja keskustassa tarjotaan asukkaille, asiakkaille ja vierailijoille, mutta työpaikkapysäköinti järjestetään keskustan ulkopuolelle. Pysäköintiä kehitetään myös mm. pysäköinninhallinta-järjestelmää laajentamalla.

KAUPUNKIANALYYSIA / LÄHTÖKOHTIA

Vaasan tilanne on sikäli mielenkiintoinen, että puukaupungin aikaan keskusta-alueella asui suhteessa enemmän ihmisiä kuin suurten muutosten 60-70-lukujen jälkeen, vaikkakin muutosten tarkoituksena oli lisätä asumista keskusta-alueella. Tilastoa ei tältä ajalta ole ja osittain tilanne tietysti liittyy siihen, että asuinneliöiden määrä henkilöä kohden on kasvanut.

Oheinen taulukko kertoo, että vuodesta 1973 lähtien keskusta-asukkaiden määrä laski reippaasti aina vuoteen 1990 asti, josta lähtien se on hitaasti alkanut kasvamaan. Edelleen tilanne on kuitenkin vuoteen 1973 verrattuna noin 6000 asukasta miinuksella.



Vaasassa on väljä kaupunkirakenne verrattuna moneen muuhun vastaavan kokoiseen suomalaiseen kaupunkiin. Katutilat ovat leveitä ja monet, komeat puistikot tekevät Vaasalle sen oman viehättävän kaupunkimaisen identiteetin. Tuo identiteetti on Vaasan vahvuus, sen elinvoimaisuuden voimavara.

Rakennuskanta on kovasti erilaista. Vierekkäin samassa näkymässä voi löytää matalan vanhan puutalon, 1800-luvun lopun kivitalon, 70-luvun elementtitalon, asuinrakennuksen, kirkon tai kaupan. Ja kuitenkaan näkymä ei välttämättä ole levoton tai sekava.

Vaasan keskustan alueen rakennuskanta on kohtalaisen sulassa sovussa matalammasta aina 8-10 kerroksiseen rakennukseen asti. Korkeammat rakennukset ovat pääsääntöisesti katulinjoista sisäänvedettyjä ja ne liittyvät yksi- tai kaksikerroksiseen massaan. Näin kulkijalle korkeimmat rakennukset näyttävät todellisuutta matalampina.

Vaasan rumimmat paikat, kuten yleensä, liittyvät autoihin. Esimerkkejä ovat avoimet, laajat pysäköintikentät, jopa risteysalueella, kuten Hietasaarenkadun ja Kirkkopuistikon kulmassa, jossa katutila tarvitsisi rajausta. Palokatu, 'Teräskuja', joka kapeana ja kävelykeskustassa kiinniolevana voisi täyttää viihtyisän kävelykadun mallin, mutta, joka on suljettujen ja kylmien julkisivujen rajaama ja täysin autojen ehdoilla asfaltoitu, on käsittämättömän ruma paikka.

Yksi tärkeä tekijä Vaasan kaupunkikuvassa on katuvihreä. Kaksi suurta puistoaluetta löytyy aivan keskustasta kirkkojen ympäriltä. Kaupunkia rajaa laaja rantapuistovyöhyke, mutta muutoin puistoalueita ei montaa keskusta-alueella ole. Siksi puistikot, jotka tuovat runsaasti vihreää katukuvaan ja kortteleiden sisältä kaduille aukeavat vihreät pihat ovat tärkeä osa vihreää kaupunkia.

Vihreää voi löytää myös palokaduilta. Niiden funktio on ollut estää palojen leviäminen. Samalla ne ovat tuoneet väljyyttä kaupunkirakenteeseen. Tavalliselle kaduntallaajalle palokadut kuitenkin aukeavat takapihoina, jätehuollon reitteinä ja auton pysäköintipaikkoina. On varmasti vaikea ymmärtää, mikä näissä kaduissa on valtakunnallisesti merkittävää kulttuurihistoriallista aluetta.

Paitsi palokadut ovat pääsääntöisesti joutomaaksi vallattuja alueita, ne ovat myös huonosti hoidettuja. Sorapinnat ovat heikkoja ja kuoppaisia ja mutaantuvat vesisateella. Sellainen ei houkuttele kävelijöitä, vaikka läpikulku-mahdollisuus on olemassa ja kadut ovat selkeästi julkista tilaa. Useimmat palokadut eivät suoranaisesti johda minnekään ja muut kadut katkaisevat 'jatkoyhteyden'. Ne ovat ainoastaan rannan suuntaiset, kun toisaalta haluttaisiin keskustaa ja rantaa yhdistää.

Kun takapihakäyttö on palokaduilla yleistä ja ollut käytössä vuosia, voi olla vaikeaa 'vallata' aluetta takaisin. On myös vaara, että rakentaminen pihakatujen varteen vähentää tärkeää vihreää ja lisää kaduilla läpiajoa.

Palokadut antavat monia mahdollisuuksia. On palokatuja, jotka voivat tulla tärkeään rooliin kevyen liikenteen reitteinä, kun ne johtavat jonnekin. Esimerkiksi Kirkkopuistikon ja Koulukadun väliset palokadut pohjoisesta etelään kulkevat asutusten ja koulujen kautta aina sairaalalle asti. Samoin palokadut kirjastolta torin kautta kouluille ovatkin jo osittain paljolti käytössä. Näitä yhteyksiä tulisi tukea myös tekemällä ajokatujen ylitykset korotuksin niin, että ajoliikenne väistää.

Palokatujen varsien rakentaminen on tutkittava jokaisessa korttelissa erikseen. Parhaimmillaan se vahvistaa koko korttelia, luo uuden inhimillisemmän mittakaavan ja mahdollistaa vaikkapa korttelin maanalaisen paikoituksen järjestämisen. Korttelihierarkiassa on muistettava, että korttelin katujen varret tulisivat olla korkeampaa rakentamista ja palokatujen osuudella luontevasti matalampaa. Näin palokadut antavat mahdollisuuden rikastuttaa kaupunkikuvaa ja kaupunkimainen korttelirakenne alkaa jälleen hahmottua.

Näkisin kuitenkin palokatujen arvokkuuden palauttamiselle tarpeelliseksi uuden funktion luomisen. Palokaduista ekokaduiksi. Alkujaan niille oli istutettu kahteen riviin lehtipuita estämään palojen leviämistä. Ne tulisi edelleen istuttaa puilla ja pitää sorapintaisina. Ne olisivat tärkeässä roolissa vettä imeyttävänä ja haihduttavana rakenteena,

mitä kaupungit tänä päivänä tarvitsevat. Autojen säilytys palokaduilla tulisi minimoida, jotta tila tulisi paremmin kevyen liikenteen käyttöön.

Tavoitteeni täydennnysrakentamisen paikkoja suunnitellessani on ollut rikas ja monikerroksinen kaupunkikuva, johon Vaasa olemuksellaan haastaa. Näen kaupungin ihmisiä varten, pysähtymisiä varten ja olemisia varten. Siksi leveää katutilaa tulee jakaa toisin ja erilaisille pienyritystoiminnoille luoda paikkoja toimia. Vaasan omaa identiteettiä ja historiaa tulee kunnioittaa ja sen asemaa vahvistaa täydennysrakentamisenkin avulla.

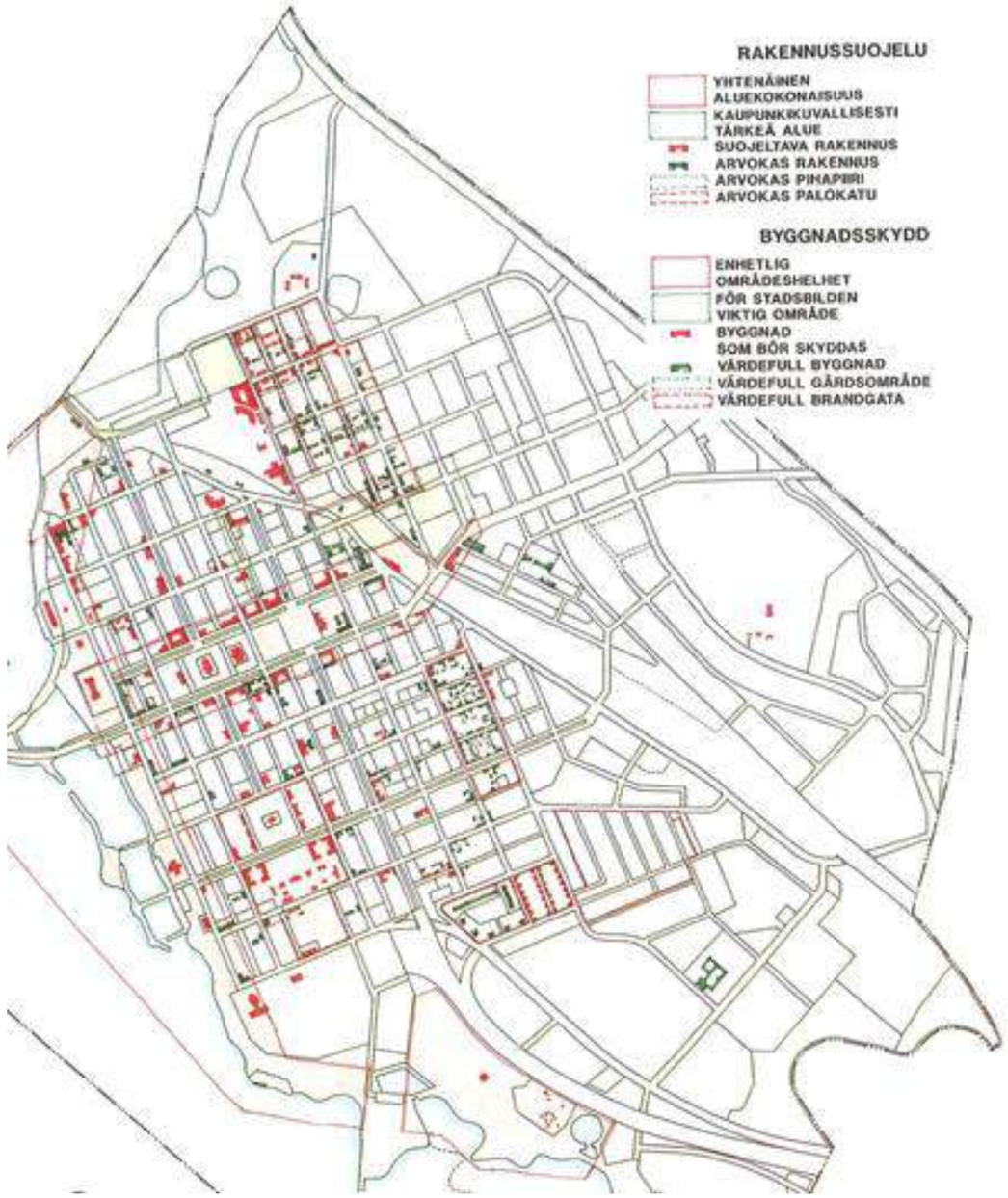
60-70-lukujen muutoksia voidaan moittia kaupunkirakenteen hajauttamisesta. Tavoitteet silloin ovat kuitenkin olleet varsin idealistiset: ahtaista ja kylmistä puutaloista, joissa ei ollut mukavuuksia, tilavampiin ja mukavuuksilla varustettuihin rakennuksiin. Nämä vedettiin korttelin sisään, jotta saataisiin välimatkaa katuun nähden ja vihreää ympärille mahdollisimman paljon. 1967 asemakaavan laatijana oli Erik Kråkström.

Keskustan asemakaavan 1967 havainnekuva, Kråkström

Miellyttävän kaupunkirakenteen edellytyksiä ovat kuitenkin katutilan syntyminen, aukioiden, rakennetun alueen ja puistojen vuoropuhelu.

Olen työssäni lähtenyt siitä, mitä hyvää olevassa kaupunkirakenteessa on ja, miten sitä voisi vahvistaa ja parantaa täydennysrakentamisella. Vuosikymmenten tuomaa hyvää näen katuvihreänä. Kortteleiden väleissä aukeavat vihreät yltävät kadun varteen. Samoin katukuvassa on sopivasti sekoittuneisuutta, mikä kertoo elävästä kaupungista. Suuret massat on pääsääntöisesti vedetty kortteleiden sisään, jolloin kadunkulkijalle massiivisuus ei tunnu niin suurelta.

Kaupunkisuunnittelija askaroi aina paitsi toiminnallisten ja taloudellisten kysymysten äärellä, niin myös kauneuden kanssa. Kauneus on katsojan silmässä, sanotaan. Kauneutta on vaikea määritellä ja asettaa sille ehtoja. Siksi vastuu kaupunkisuunnittelusta on suuri. Suunnitelman perusteluna mittasuhteiden, värien ja materiaalien jälkeen saa yksinkertaisesti olla tuntuma siitä, että näin on hyvä. ☺



Vaasan keskustan arvokkaat ja suojellut rakennukset, Keskustan osayleiskaavan selvityksiä 1997

KOKONAISSUUNNITELMA

TÄYDENNYSRAKENTAMINEN

Suunnittelualueeksi on rajattu ydinkeskusta-alue rautatien, meren, Hietalahdenkadun, Kauppapuistikon ja Vaasanpuistikon välinen alue. Työssä on keskitytty lähinnä kortteleihin, joilla on palokatu.

Tällä alueella olen korostanut okran värillä korttelit, joissa mielestäni on selkeästi potentiaalia täydennysrakentamiseen. Punaisella olen rajannut ydinalueen, jossa sijaitsee Vaasan henkinen hallinto sekä maallinen hallinto, vanha kauppa = torikauppa ja uusi kauppa = kauppakeskukset. Kutsun aluetta Vaasan sydämeksi. Puistikot rajaavat tätä aluetta ja johtavat tälle alueelle. Arvokas kasarmialue on korostettu ruskealla värillä. Koska pidän kauneuden, viihtyisyyden ja ekologisuuden vuoksi katuvihreää hyvin tärkeänä, olen korostanut kartassa puistoalueet ja puistikot vihreällä. Vihreää olisi enemmänkin, kun kortteleiden sisäiset vihreät huomioitaisiin, mutta selkeyden vuoksi en ole niitä huomioinut tässä kartassa, suunnitelmissa kyllä.

Olen numeroinut keskustan korttelit palokatuselvityksen numeroinnin mukaisesti. Osasta kortteleita olen tehnyt tarkemmat suunnitelmat, osasta tyydyn toteamaan sanallisesti toimenpiteet, joilla kortteleita voisi kehittää parempaan suuntaan.

Täydennysrakentamista suunnitellessa erottuivat seuraavat teemat:

- TÄYDENTÄVÄ UUDISRAKENTAMINEN

- PURETTAVAT RAKENNUKSET TAI NIIDEN OSAT JA UUDISRAKENTAMINEN NIIDEN TILALLE

- KORKEAN RAKENTAMISEN PAIKKA

- KORTTELISSA SIJAITSEVAN SUOJELLUN RAKENNUKSEN ASEMAN VAHVISTAMINEN UUDISRAKENTAMISELLA JA SAMALLA KORTTELIN IDENTITEETIN LUOMINEN

- ULLAKKOTILOJEN RAKENTAMINEN TAI RAKENNUKSEN KOROTTAMINEN KERROKSELLA
  Tämä liittyy samalla kysymykseen Vaasan kattomaisemasta. Voidaanko maisemaa parantaa esimerkiksi terassoimalla vanhoja lamellirakennuksia, jotka hallitsevat kaupunkimaisemaa?

Näkymä etelästä keskustaa kohden.

200 m
MATKAKESKUS
TORI
SYDÄN
KASARMIALUE
ACADEMILL
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
41

KORTTELI 1: Palokadun varrella ei ole täydennysrakentamisen mahdollisuuksia ja palokadun omistaa yksityinen taho.
Akademillin (Åbo Akademi University) viereinen betoninen siilorakennus (1958-1959) on odottanut tuomiotaan jo vuosia. Mikäli siilojen kosteusongelmat saadaan kuriin, uudiskäytölle löytyy monta ajatusta. Siilojen sijainti yliopiston ja Pohjanmaan museon vierellä antaa tietysti luontevasti ajatusta esimerkiksi museon inventointi- ja varastointitiloista, yliopiston tutkijahuoneista tai yliopiston jatko-opiskelijoiden hotellitiloista. Siilorakennus on eittämättä yksi Vaasan maamerkeistä ja osa sen historiaa, mikä puoltaa niiden säilyttämistä. Sellaisinaan tyhjinä ja hylättyinä ne luovat vain kuollutta ympäristöä.

Vaasan Höyrymyllyn siilot, huhtikuu 1959, Gunnar Bäckman.

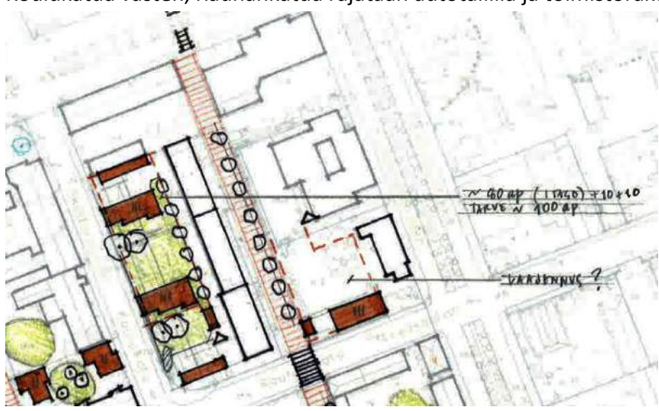
KORTTELI 2: Palokadun varrelta löytyy matalalle rakentamiselle paikkoja. Tosin Hietasaarenkadun päässä on hyvin hoidettu piha-alue, joka on samalla tärkeä osa katuvihreää.

KORTTELI 4: Palokadun läntisellä osalla on oiva tilanne niin maastollisesti kuin olevan rakenteen puolesta rakentaa kortteliin yhteinen osittainen maanalainen pysäköinti. Samalla tarjoutuu hyviä paikkoja täydennysrakentamiselle. Vanhaa olemassa olevaa rakennuskantaa (jäte- ja varastotilaa) voisi myös ottaa asumis- ja pientoimijakäyttöön. Kts. tarkempi suunnitelma.

KORTTELIT 5, 6 ja 7:
Nämä Rantakadun ja Koulukadun väliset viimeiset korttelit ennen sairaala-aluetta ovat selkeästi asuntopainotteisia ja täydennysrakentamiselle otollisia. Pysäköinti tulisi viedä osittain maan alle ja osittain leveistä katutiloista vapautuviin tiloihin. Kortteleista on löydettävissä omat erityiset teemansa. Korttelissa 5 on tilaa kaupunkitalorakentamiselle Korsholmanpuistikon päässä, josta voitaisiin myös osoittaa asukaspysäköintiä.
Korttelissa 6 on rakennettu käytännössä asfaltoitu ajotie palokadun tilalle, mikä ei kunnioita historiallista taustaa. Tässä korttelissa olevan 80-luvulla rakennetun 1-kerroksisen päiväkotirakennuksen voisi purkaa. Rakennus istuu huonosti ympäristöönsä ja on tehoton. Nykyiset toiminnot voitaisiin siirtää uudisrakennukseen korttelin sisällä Koulukadun varrella muun vastaavan toiminnan yhteyteen tai kasarmialueelle tai korttelia vastapäätä tyhjillään olevaan makasiini-rakennukseen. Tuo historiallisesti arvokas rakennus odottaa uutta käyttöä ja sijaitsee puistossa.
Korttelissa 7 sijaitsee asemakaavalla suojellut kaksikerroksiset puutalot. Tyhjillään ja ilman käyttöä ne rapistuvat nopeasti. Rakennukset voisivat antaa korttelille oman identiteetin. Täydennys-rakentamisella voitaisiin vahvistaa rakennusten suojelua. Tähän kortteliin on myös maastollisesti kohtuullista toteuttaa maanalainen pysäköinti. Kts. tarkemmat suunnitelmat.

KORTTELI 9: Keskellä korttelia on autopaikoitusalue, jonka käyttöaste näyttää pieneltä. Alue on kaupungin omistuksessa ja sijaitsee vastapäätä olevaa palvelutaloa. Tämä olisi yksittäisen täydennysrakentamisen paikka, mahdollisesti osoitettuna palveluasumiseen. Myös Kirkkopuistikon varrella olisi pienehkölle rakennukselle paikka, joka samalla selkeyttäisi tilallisesti viereisen monikultuurikeskuksen rajautumisen katutilaan. Kts. tarkempi suunnitelma.

KORTTELI 10: Korttelissa sijaitseva palokatu on täysin asfaltoitu autopaikoituskenttä, joka jatkuu samaisena kenttänä teknisen viraston pihatilaan. Maanalaisella pysäköinnillä ja hienovaraisella täydennysrakentamisella katuvihreä säilyttäen kaupunkitilaa saadaan viihtyisämmäksi. Palokaduille istutetaan puita, kävelytie palautetaan sorapintaiseksi, 3-kerroksiset rakennukset sijoitetaan pääty Koulukatua vasten, Rauhankatua rajataan autotallilla ja toimistorakennuksella.



KORTTELIT 11 ja 12:

Kortteleissa on selkeä täydennysrakentamisen mahdollisuus. Palokadut ovat takapihoina ja korttelin 12 koulurakennus tyhjillään. Kortteleissa järjestettiin syksyllä 2013 arkkitehtuurikilpailu, jonka voitti ehdotus 'Solsidan', tekijänä Arkkitehtitoimisto K2S Oy. Ehdotuksessa korttelissa 12 palokadun varrella ovat nelikerroksiset rakennukset siten, että kaksi ylintä kerrosta on sisäänvedettyinä, mikä on hyvää. Katutasossa on mm. kahvila. Kun todennäköisesti kahvila-ajatus ei ole paikalle realistinen, muuttuvat tilat toteuttamisen myötä asumiseksi. Tällöin on huolehdittava siitä, että julkisen ja yksityisen tilan välille syntyy puolijulkinen tila.

Korttelin 11 Östrabottenshus on purettu ja tilalle suunniteltu 9-kerroksinen pohjakerroksiltaan massiivinen rakennus. Mielestäni pohjakerrosten massiivisuus on liikaa tuolle risteysalueelle, koska molemmin puolin suunniteltua rakennusta on pienimittakaavaista rakentamista. Korkeana ja massiivisena rakennuksena siitä tulisi uusi maamerkki, mikä ei täysin luontevasti istu Hietasaarenkadun katumaisemaan. Autopaikoitukset on molemmissa kortteleissa viety maan alle.

Havainnekuva voittaneesta ehdotuksesta Solsidan.Korttelin 11 tornirakennus on oikeassa alakulmassa.

KORTTELIT 16 ja 17:

Korttelissa 16 palokatu on rakennettu koulun autopaikoitusalueeksi. Palokadun itäpuolella olisi väljyyttä täydennysrakentamiseen maanalaisen pysäköinnin järjestelyjen myötä, jonne on luonteva ajoyhteys Raastuvankadulta. Samalla palokatu tulisi avata kevyelle liikenteelle, joka olisi mahdollista uusien koulun pihajärjestelyiden myötä.

Korttelissa 17 on liike-elämän ja kävelykeskustan laajentamisen mahdollisuuksia. Nyt suljettu ja autopaikoituksena toimiva palokatu tulisi avata. Kiinteistöyhtiössä ns. Kiinanmuurissa oleva katutason kerros, joka avautuu palokadulle ja, jossa 1/3 osaa on jo liiketilaa ja 2/3 osaa autotalleja, voitaisiin autotallit muuttaa edullisiksi liiketiloiksi. Ydinkeskusta tarvitsee myös edullisia liiketiloja kovassa kaupallisessa kilpailussa. Tontin Kirkkopuistikon ja Hietasaarenkadun puoleiseen kulmaan rakennettaisiin uudisrakennus, jonka alle sijoittuisi maanalainen pysäköinti. Risteysalueen kaupunkikuva paranisi huomattavasti nykyisen pysäköintialueen poistuttua.

Samoin palokadun itäpuolelle voitaisiin rakentaa maanalaisen pysäköinnin päälle kaupunkitaloja tontin 12 rakeisuuden malliin, 1-2-3-kerroksisina. Kts. luonnossuunnitelma korttelista 17.

KORTTELI 18: Kortteli 18 tulisi toteuttaa autottomana korttelina. Siihen sillä on hyvät mahdollisuudet. Kortteli on hyvä kokonaisuus, jolle on siirretty muualta vanhoja puurakennuksia. Korttelin kiviset hallinto- ja koulurakennukset sijoittuvat kulmiin, vesitorni keskelle ja myös uutta puurakentamista on korttelin Raastuvankadun sivulla, joskin rakennuksen liittyminen katutilaan ei ole täysin onnistunut. Vaasan kaunis vesitorni tuodaan maamerkkinä turhan vaatimattomasti esille: Julkisivuvalaistuksen paikka.

Korttelissa on tilaa joko pienimittakaavaiselle rakentamiselle Kirkkopuistikon varrella tai vaikkapa vielä vanhan puurakennuksen siirtämiselle autopaikoituskenttien tilalle. Korttelin rumuus ja kauneus ovat likitysten.

KORTTELI 23: Palokadun varrella on täydennysrakentamiselle mahdollisuuksia, joilla voitaisiin paitsi vaikuttaa palokadun viihtyisyyteen nykyisen takapihan sijaan, mutta myös Kauppapuistikon varren julkisivumaailmaan, joka on ruma. Rakennusten kattokerroksien terassointia tulisi tutkia.

KORTTELI 24: Tässä korttelissa ei Setterbergin alkuperäisissä piirustuksissa ole palokatua, vaikka sen tapaisen voi paikalla nykyään hahmottaa. Mielestäni paikka on kuitenkin jo koulujen ja viereisten palokatujen johdosta tärkeä kevyen liikenteen reitti. Alkuperäinen suunnitelma koulupuistosta (M) tulisi puhaltaa henkiin ja sen myötä avata reitti keskustan, koulujen ja asutuksen välille. Rauhankadun varrella on täydennysrakentamisen mahdollisuuksia.

KORTTELI 25: Korttelin kehittäminen ja rakentaminen on käynnissä.

KORTTELI 29: Korttelissa sijaitsee Vaasan ehkä rumin kohta. Palokatu on synkkä ja puuton, eivätkä kadun varren suljetut julkisivut paranna tilannetta yhtään.
Ehdotan parin puun istuttamista Teräskujan Hovioikeudenpuistikon päähän, kadun pinnan jakamista kiveyksin sekä Citymarketin julkisivujen kohentamista vaikkapa viherseinän avulla.

KORTTELI 31: Rakentaminen maanalaisine autopaikkoineen on käynnissä.

KORTTELI 32: Korttelissa on painetta täydennysrakentamiselle. Kuitenkaan palokadun umpeen rakentamista ei tule sallia. Koska purettavien rakennusten hiilijalanjälki voi olla suuri, ehdotan tässä korttelissa purettavaksi vain ns. Jackpot:ia ympäröivä kaksikerroksinen osuus. Se rakennettaisiin uudelleen maanalaisine pysäköinteineen. Samalla korkea torniosa uudistettaisiin. Tontille mahtuu hyvin myös poikittainen matalampi uudisosa Jackpotin ja Sas-Radisson hotellin väliin. Sas-Radisson hotellin kattopysäköinti poistettaisiin, tilaa saisivat ravintoloiden terassit. Näin myös palokatua rumentavasta ajorampista päästäisiin eroon. Käynti maanalaiseen pysäköintiin käännettäisiin Pitkäkadulta. Halpahallin pysäköintitila, joka on palokadulta saavutettavana, voitaisiin muuttaa liiketilaksi, jota voidaan vielä laajentaa. Asumista varten olevat laajennusosat sekä palokadun varteen että Asemakadun varteen ovat mahdollisia.
Helmi tässä korttelissa löytyy kuitenkin tontin 1, Hotelli Astorin, sisäpihalta. Kaunis sisäpiha yhdistyisi mukavasti uuteen jalankulkuympäristöön. Kts. tarkempi suunnitelma.

KORTTELI 33: Palokatu on muuttunut aikojen myötä normaaliksi kaduksi. Korttelissa on täydennysrakentamismahdollisuuksia. Nykyisen kaavan vaatimat autopaikat eivät tule täytetyiksi edes maanalaisella pysäköinnillä. Joko normia tulee tarkistaa tai sallia osan autopaikoista osoitettavan esimerkiksi radan varren autopaikoituksesta.
Hietasaarenkadun ja Ratakadun risteysalueen tuntumasta löytyisi hyvä korkean rakentamisen paikka. Se sijaitsee radan varren piippujen ja tornien ketjussa ja muodostaisi parin ns. Valkolinnalle, joka on myös pääkatuna toimivan Hietasaarenkadun varrella. Kts. tarkempi suunnitelma.

LIIKENNE

Koska kortteleita ei ole ilman katuja, eikä katuja rakenneta, jollei ne johda minnekään, ei ole myöskään täydennysrakentamista ilman, että sillä olisi vaikutusta liikenteeseen ja sen toimivuuteen ja päinvastoin. Näin olen työssäni kohdannut myös liikenteeseen liittyviin kysymyksiin ja haluan niistä muutaman asian avata seuraavassa.

Pidän Shared space –ajatusmallista. Tämä jaettu, yhteinen tila pitää sisällään ajatuksen siitä, että olemme lopulta kaikki vain ihmisiä, kuljimmepa autolla, pyörällä tai kävellen. Liikennevaloton tai liikennemerkitön risteys pakottaa ihmiset kohtaamaan toisensa :'Menetkö sinä ensin vai minä?'
Liian suojattu ja turvattu ympäristö saa ihmiset käyttäytymään 'turvattomasti'. Kärjistetty esimerkki lienee se, että, kun ajat pyörällä pyöräilykypärän kanssa, auto ohittaa sinut hyvin läheltä, jolloin vaaratilanteen riski on myös suurempi, kuin, että ajat ilman pyöräilykypärää, autoilija noteraa sen ja ohittaa sinut kauempaa.

Tiloilla ja rakenteilla on suuri merkitys ihmisen käyttäytymiseen ja sitä pitäisi hyödyntää enemmän myös katutilojen jäsentämisessä. Kun autokaistaa kavennetaan riittävästi, ajonopeudet alenevat, samalla myös melutaso pienenee ja sen myötä epäviihtyisyys vähenee. Kapea tila 'pakottaa' varovaisuuteen ja lisää 'kohtaamisia'. Tasavertaiset risteykset myös pitävät huolen ajonopeuksista. Selkeästi kävelyalueella, kuten torilla, ei mielestäni tulisi erotella pyöräilykaistoja erikseen. Se vain antaa oikeuksia nopeaan ajamiseen 'omalla kaistalla', jolloin risteävän kävelyliikenteen kanssa voi syntyä vaaratilanteita. Asfaltti on perinteisesti autojen pintaa, jolloin kivetty pinta, vaikkakin autoille myös sallittuna, vähentää turhaa ajoa.

Vaasan leveät katutilat ovat mahdollisuus keskustan kehittämiselle. Niitä voidaan jakaa monin eri tavoin katutyypistä riippuen. Tarvittaessa tilaa löytyy pyöräilylle, kävelijöille, autoilijoille, pysäköintiin sekä niin tärkeälle katuvihreälle.

Esimerkiksi Rauhankatu ainakin välillä Raastuvankatu ja Rantakatu on vain ylileveäksi unohdettu katu, jolla ei ole suurta ajoväylän asemaa. Ajokaistoja voitaisiin reippaasti kaventaa ja tilaa antaa kevyelle liikenteelle, vinopysäköinnille ja puille niiden väliin. Tilanne paranisi niin toiminnallisesti kuin visuaalisesti.

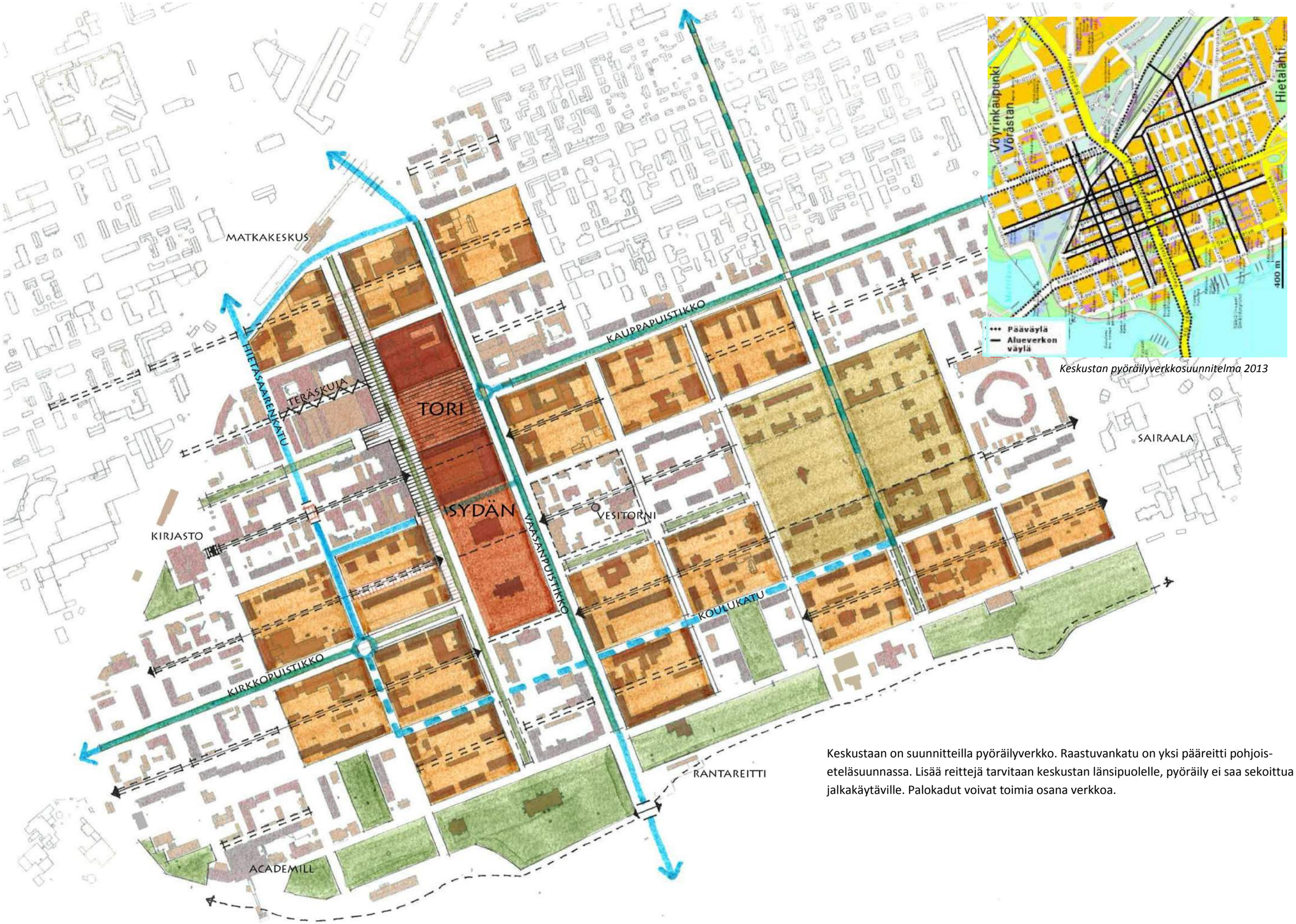
Kun kaikkia autopaikkoja ei ole taloudellisestikaan mahdollista rakentaa maan alle, tällä saataisiin osittain pysäköintiongelmaa ratkaistua.

Kaupungeilla tuntuu olevan ainainen pysäköintitilan puute. Luonnollisesti ongelmaan halutaan parannusta, vaan tulisi myös pohtia, miksi näin on. Lauantaina 16.11.2013 noin klo 11 aikaan ajoin Vaasan toriparkkiin. Pysäköintiopastus kertoi tasoilla 1 ja 2 olevan yhteensä noin 600 autopaikkaa vapaana. Mielestäni tämä kertoo siitä, että ihmiset eivät ole valmiita maksamaan pysäköintipaikastaan ja ehkä myös osa vierastaa ajamista maanalaiseen pysäköintiin. Kadunvarsipaikoista tuntuu olevan pulaa arkipäivisin työaikaan, tietysti maksuttomista paikoista. Maksullisia tai aikarajoitteisia pysäköintipaikkoja tuntuu riittävästi löytyvän.

Keskusta-alueiden suunnitelmat eivät voi perustua vain liikennemäärien ennusteisiin. Se johtaa vain leveämpiin ja nopeampiin ajoväyliin ja sitä kautta ympäristön laatu väistämättä heikkenee. Mikäli tulevaisuuden tavoitteena on saada ihmiset käyttämään julkisia liikennemuotoja ja liikkumaan kävellen ja pyöräillen, niitä tulee tukea myös niin, ettei yksityisautoilu ole liian helppoa pysäköinteineen ydinkeskustassa. Toki toisaalla on paine siitä, että keskusta säilyy elävänä, joka usein mielletään vain kaupankäynniksi ja, jonka edellytyksenä pidetään, että edullisia pysäköintipaikkoja on riittävästi. Uskoisin, että yksi toimiva malli voisi olla aikarajoitteisen pysäköinnin lisääminen maksullisen sijaan. Tätä on toteuttanut Imatran kaupunki ja käsitykseni mukaan se on toiminut hyvin. Tuloksena tyytyväisiä asiakkaita ja tyytyväisiä kauppiaita.

Kysymys on mielestäni myös siitä, miltä haluamme ympäristömme näyttävän. Laaja pysäköintikenttä ei ole kaunis. Siedettäväksi sen saa, kun väleihin istutetaan riittävästi puita. Yleinen suuntaus kuitenkin on, että kaupunkitilaa halutaan ihmisten käyttöön ja autot joko maan alle tai keskusta-alueen reuna-alueille pysäköintilaitoksiin.

Kaksi kuvaa Kirkkopuistikolta saman kadun varrelta uudenvuoden aattona kiireisimpään asiointiaikaan. Toinen pää kadusta, vapaa- tai aikarajoitteinen, on täynnä autoja, kun taas toinen pää, johon on vast'ikään asennettu pysäköintimittarit, on lähes tyhjä.



Keskustan pyöräilyverkkosuunnitelma 2013

Keskustaan on suunnitteilla pyöräilyverkko. Raastuvankatu on yksi pääreitti pohjois-eteläsuunnassa. Lisää reittejä tarvitaan keskustan länsipuolelle, pyöräily ei saa sekoittua jalkakäytäville. Palokadut voivat toimia osana verkkoa.

Vaasan puistikot ovat ainutlaatuisia ja tekevät Vaasan kaupungille oman vahvan ja kauniin identiteetin, mitä tulee vaalia. Kuitenkaan neljää kaistaa paikoitellen ei tarvita, jolloin tilaa vapautuisi muuhun, vinopysäköintiin ja kevyelle liikenteelle. Näistä mahdollisuuksista mainittakoon Kauppapuistikko välillä Hietasaarenkatu - Ratakatu, Hovioikeudenpuistikon sekä Korsholmanpuistikon päätteet Rantakatua vasten, Kirkkopuistikko välillä Vaasanpuistikko – Kasarminkatu sekä Kirkkopuistikko välillä Hovioikeudenpuistikko – Hietasaarenkatu ja Hovioikeudenpuistikko välillä Raastuvankatu - Koulukatu, kun kävelykeskustaa laajennetaan. Näille osuuksille saisi hyvin lisätilaa kevyelle liikenteelle ja helppokäyttöistä sekä tilaa säästävää vinopysäköintiä.

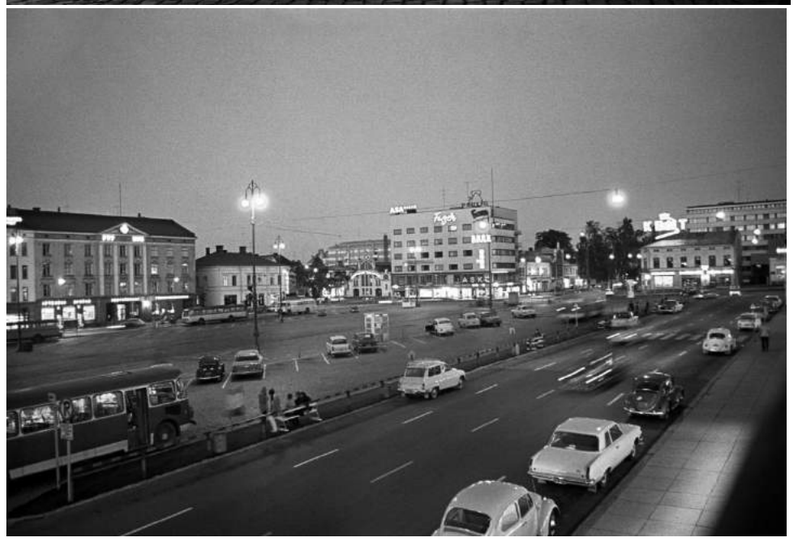
Liikenteellisesti keskustan tärkeimmät väylät ovat Vaasanpuistikko, Kauppapuistikko sekä Hietasaarenkatu. Siitä johtuen näen hiukan Siton suunnitelmasta (Keskustastrategia) poiketen tiiviinä keskustakehänä Vaasanpuistikko – Raastuvankatu – Hietasaarenkatu – Ratakatu – Asemakatu - renkaan. Suuremman kehän tulevaisuuden Klemettilän sillan rakentumistakin ajatellen muodostavat Hietasaarenkatu – Koulukatu – Korholmanpuistikko.
Keskustan läpimenevä liikenne käyttää itä-länsisuunnassa Vaasanpuistikkoa ja pohjoinen-eteläsuunnassa Kirkkopuistikkoa Raastuvankadulle tai sen kautta Kauppapuistikolle tai Kirkkopuistikolta Hietasaarenkadun kautta Koulukadulle. Koulukatu on selkeästi kokoojakatu, mutta samalla myös asuntokatu. Raastuvankatu Rauhankadusta etelään on asuntokatu. Siksi pääosan läpimenevästä liikenteestä tulisi ohjautua Kauppapuistikolle, joka on keskustan pääkatuja.

Liikenteen nopeutta tulee keskusta-alueella tuntuvasti alentaa (30km/h).

Keskustan elinvoimaisuuden ja elävyyden peruspilareita on ohjata keskustaan tuleva liikenne keskustakehälle ja sieltä edelleen pysäköintiin. Kehän sisäpuolella liikenne pyritään rauhoittamaan autoilta. Asiointi keskustassa käy kävellen. Tämän edellytyksenä on tietysti viihtyisä ympäristö. Mielestäni Vaasan kävelykeskustan rakentamisessa on onnistuttu hyvin.

Tähän liikenteen kehäajatteluun tulee liittää suunnitelmat joukko- sekä kevytliikenteelle. Näiden välille tulee myös luoda hierarkia. Esimerkiksi kirjastoon johtavat palokadut, Hartmaninkuja ja Kirjastokuja, tulisi yhdistää Hietasaarenkadun ylittävällä korokkeella. Kevyt liikenne ensin, autoilijat väistävät. Samaa periaatetta tulisi käyttää myös muiden tärkeiksi muodostuvien kevyen liikenteen reittien suhteen. Vaasanpuistikon autoilijoiden käyttämät nopeudet ovat liian suuret keskusta-alueelle. Rantareitti on nostettu korokkeelle Vaasapuistikon yli, vaan liikennevalojen punaiset palavat kevyelle liikenteelle aina ja muuttuvat vain nappia painettaessa. Hierarkia on siinä mielestäni väärä. Kun valot toimisivat tosin päin, rantareitin arvostusta nostettaisiin, kevyen liikenteen toimivuutta parannettaisiin (reitillä paljon lenkkeilijöitä) ja tarpeellinen nopeuden alentamisviesti annettaisiin autoilijoille.

Jotta reitti otetaan luontevasti käyttöön, tulee se tietysti johtaa jonnekin. Yksi tällainen hyvä kevyen liikenteen kehittämisen reitti mielestäni on Kirkkopuistikon ja Koulukadun välillä kulkeva palokatujen jono. Ne johtavat asutuksen lomitse kouluille, keskustan sydämeen sekä sairaala-alueelle. Toinen hyvä kehitettävä väylä voisi olla kirjaston reitin jatkeena Rewell-centerin toisella puolella myös keskustan, koulujen ja asutuksen yhteen liittävä reitti. Pulmallisinta tämänhetkisessä pyöräilymaastossa kaupungin keskustassa ovat epäjatkuvuuskohdat. Pyörätie päättyy epämääräisesti kapeaan tilaan, jossa havaitset ajavasi jalkakäytävällä. Mielestäni hierarkiassa tulisi pyöräilijät laittaa samaan tasoon autoilijoiden kanssa, kun nopeudetkin ovat lähempänä toisiaan poiketen kävelijästä. Samalla katumaisemasta voidaan saada kauniimpaa. Nyt Raastuvankadun kävelyalue samassa tasossa pyörätien kanssa, ja vielä ilman puita, muodostaa laajan ja tympeän katumaiseman. Ihminenhän tutkitusti kävelee/pyöräilee mieluusti huomaamattaan pidemmänkin matkan, kun ympäristö on viihtyisä.



yllä: Kirkkopuistikko, syyskuu 1964, Gunnar Bäckman
alla: Vaasan tori, Elokuu 1968, Gunnar Bäckman

SUUNNITELMAOSIA

TÄYDENTÄVÄ UUDISRAKENTAMINEN

KORTTELI 4: Palokadun läntisellä osalla on oiva tilanne niin maastollisesti kuin olevan rakenteen puolesta rakentaa kortteliin yhteinen osittainen maanalainen pysäköinti. Samalla tarjoutuu hyviä paikkoja täydennysrakentamiselle, osittain purkaen vanhoja autotallirakennuksia.

Vanhaa olemassa olevaa rakennuskantaa (jäte- ja varastotilaa) voisi myös ottaa asumis- ja pientoimijakäyttöön.

Esimerkiksi, kun palokatu tulee osaksi toimivaa kevyen liikenteen reittiä, jäte- ja varastokatoksessa voisi toimia polkupyörähuolto, ylemmässä kerroksessa voisi sijaita asumista.

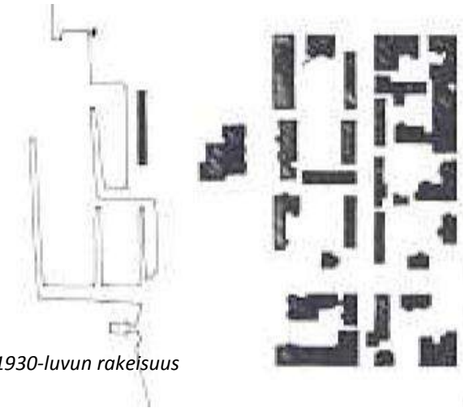
Rauhankadun varteen sopii korkeampi korttelia rajaava rakennus. Siitä avautuvat komeat maisemat merelle. Rakennuksen rungon syvyyden tulee noudattaa samaa syvyyttä tai olla hoikempi kuin korttelin olevat rakennukset. Korttelin sisäosissa on jo nyt pienimittakaavaista rakentamista, jolloin sitä on luonteva jatkaa. Palokadun varteen sopii kaksikerroksiset massat jo senkin vuoksi, että kallis hissikustannus jää pois.

Korttelin palokadun itäpuolelle sopisi hyvin kaksi kaupunkitaloa, rajaamaan Koulukatua sekä luomaan lisää pienimittakaavaista rakennuskantaa palokadun varrelle.

Palokadun idän puoleisten tonttien täydennysrakentaminen tarkoittaa käytännössä ainakin osittain autopaikkojen lunastamista kortteliin rakennettavasta osittain maanalaisesta autohallista.

Ajantasa-asemakaava.

Ajantasa-asemakaavassa palokadun länsipuolen tonttien istutettavat alueet ovat käytännössä asfaltoituja pysäköintialueita ja Vaasanpuistikon varsi on rakennettu vanhan rakennusjärjestyksen salliman mukaisesti, eikä kaava siten ole ajantasalla. Itäpuolen asemakaava tarvitsee pikaista uudistamista. Usea jopa arvokas rakennus on kaavan ulkopuolella (kts. kaavan oikea yläkulma)



1930-luvun rakeisuus

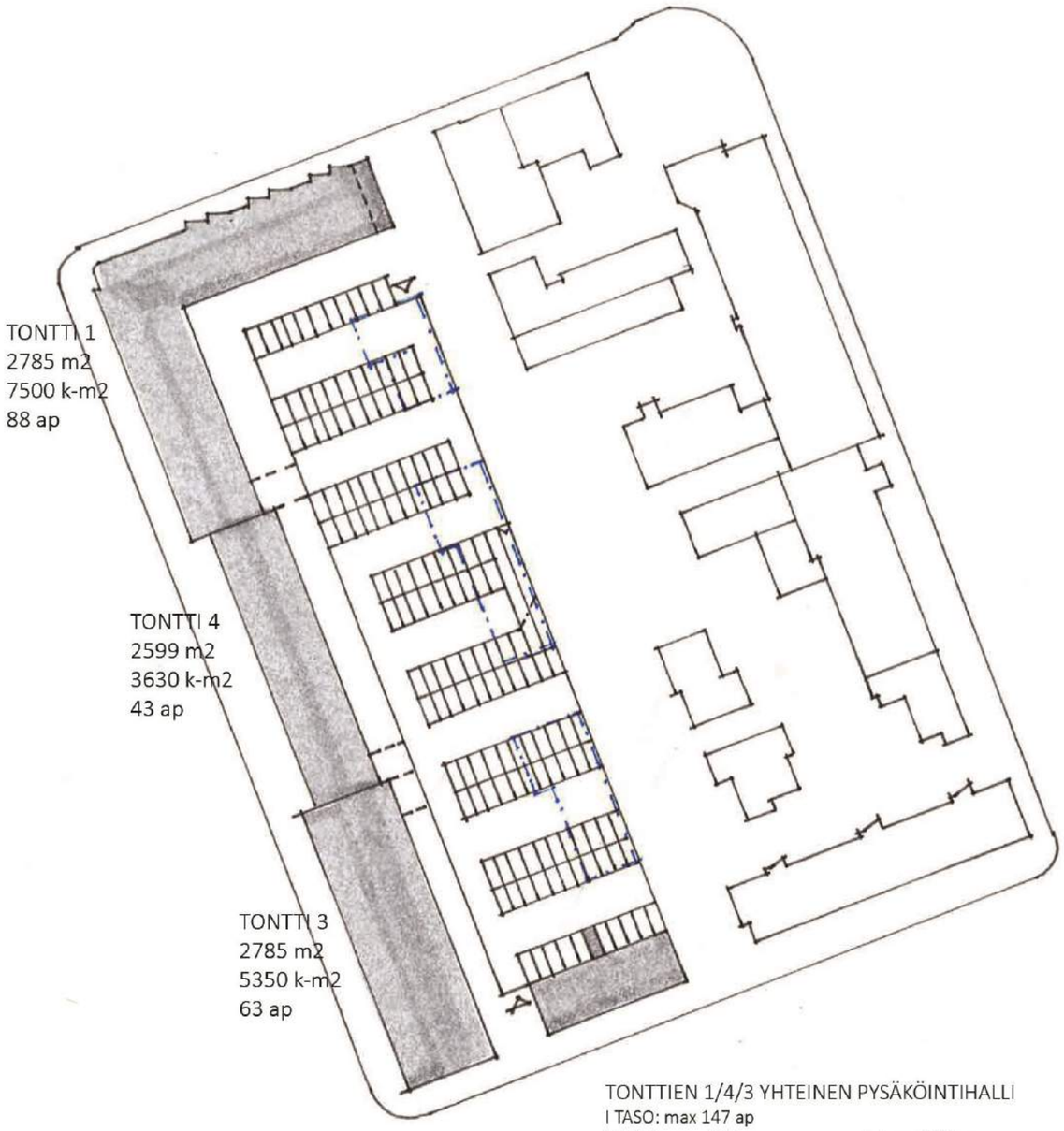
Näkymä Vaasanpuistikolta.

Palokatu on asfaltoitu, puuton autojen väylä.

Polkupyörähuolto ?

Koulukadun rajausta kaipaava sivu.

KORTTELIN 4 LUONNOS 1:1000



TONTTIEN 1/4/3 YHTEINEN PYSÄKÖINTIHALLI
I TASO: max 147 ap
II TASO: max 149 ap yht max 296 ap
riippuen siitä, miten poistumistiet järjestetään

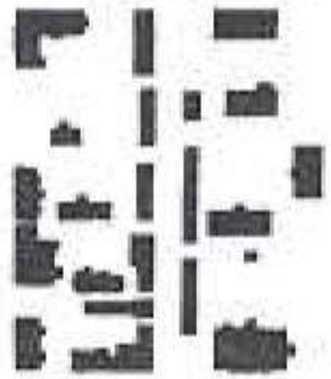
TARVE, VANHAT 194 ap / UUDET 34 ap, yht 228 ap,

Tontin 3 ja 13 suunnitelma. Mikäli koko korttelin yhteinen osittain maanalainen pysäköinti toteuttaminen ei onnistu, voidaan tontin 3 osalla autopaikoitus ratkaista esimerkiksi seuraavalla tavalla. Poistumistie-, varastointi- ja vss-järjestelyistä riippuen on kahteen tasoon järjestettävissä noin 100 autopaikkaa.

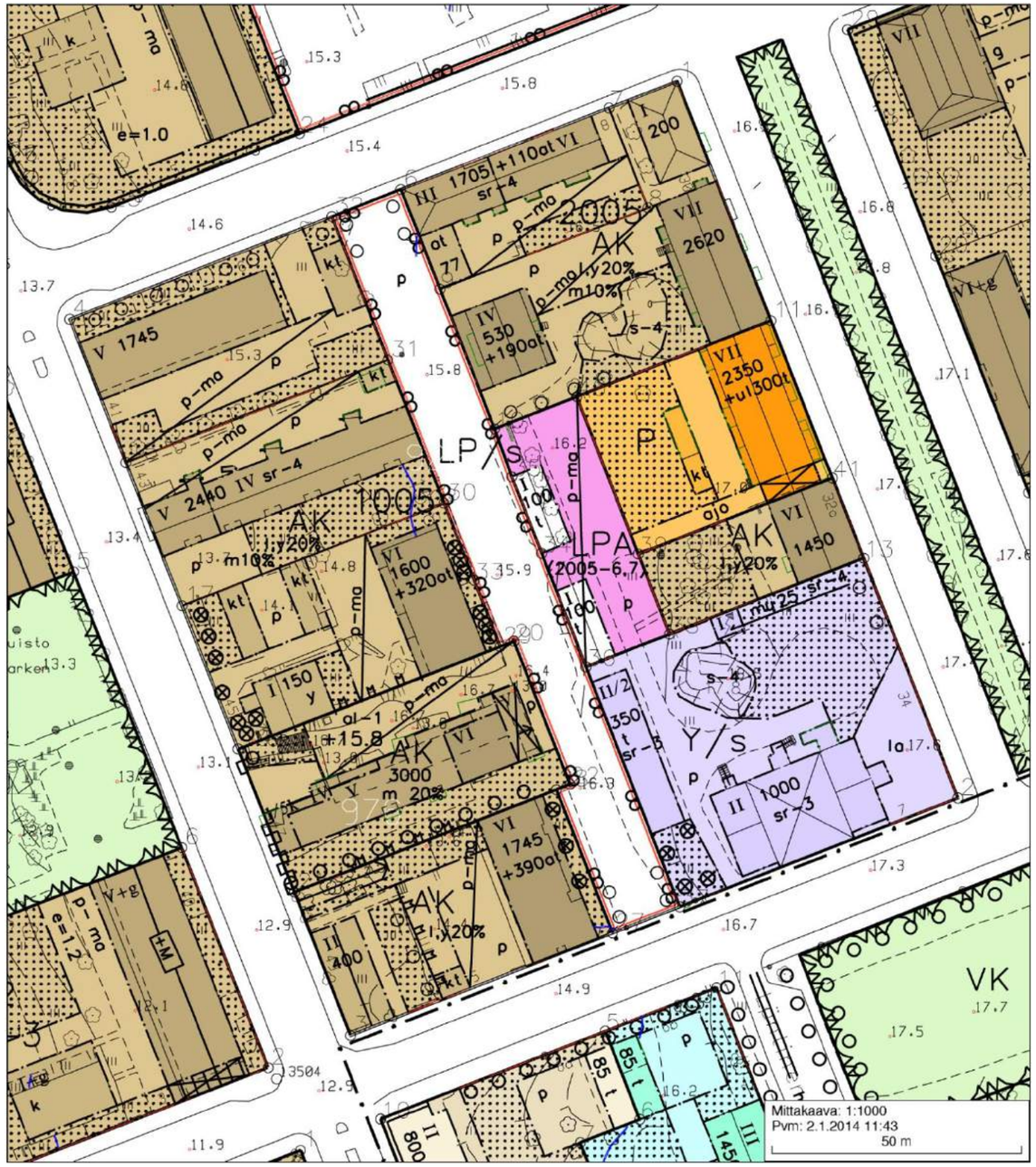
1:500

KORTTELI 9: Keskellä korttelia on autopaikoitusalue, jonka käyttöaste näyttää pieneltä. Alue on kaupungin omistuksessa ja sijaitsee vastapäätä olevaa palvelutaloa. Tämä olisi yksittäisen täydennysrakentamisen paikka, mahdollisesti osoitettuna palveluasumiseen. Myös Kirkkopuistikon varrella olisi pienehkölle rakennukselle paikka, joka samalla selkeyttäisi tilallisesti viereisen monikultuurikeskuksen rajautumisen katutilaan.

Palveluasuminen ja monikulttuurikeskus voisivat muodostaa yhteisen pihapiirin, jolloin keskusken tilat olisivat myös asukkaiden käytettävissä.

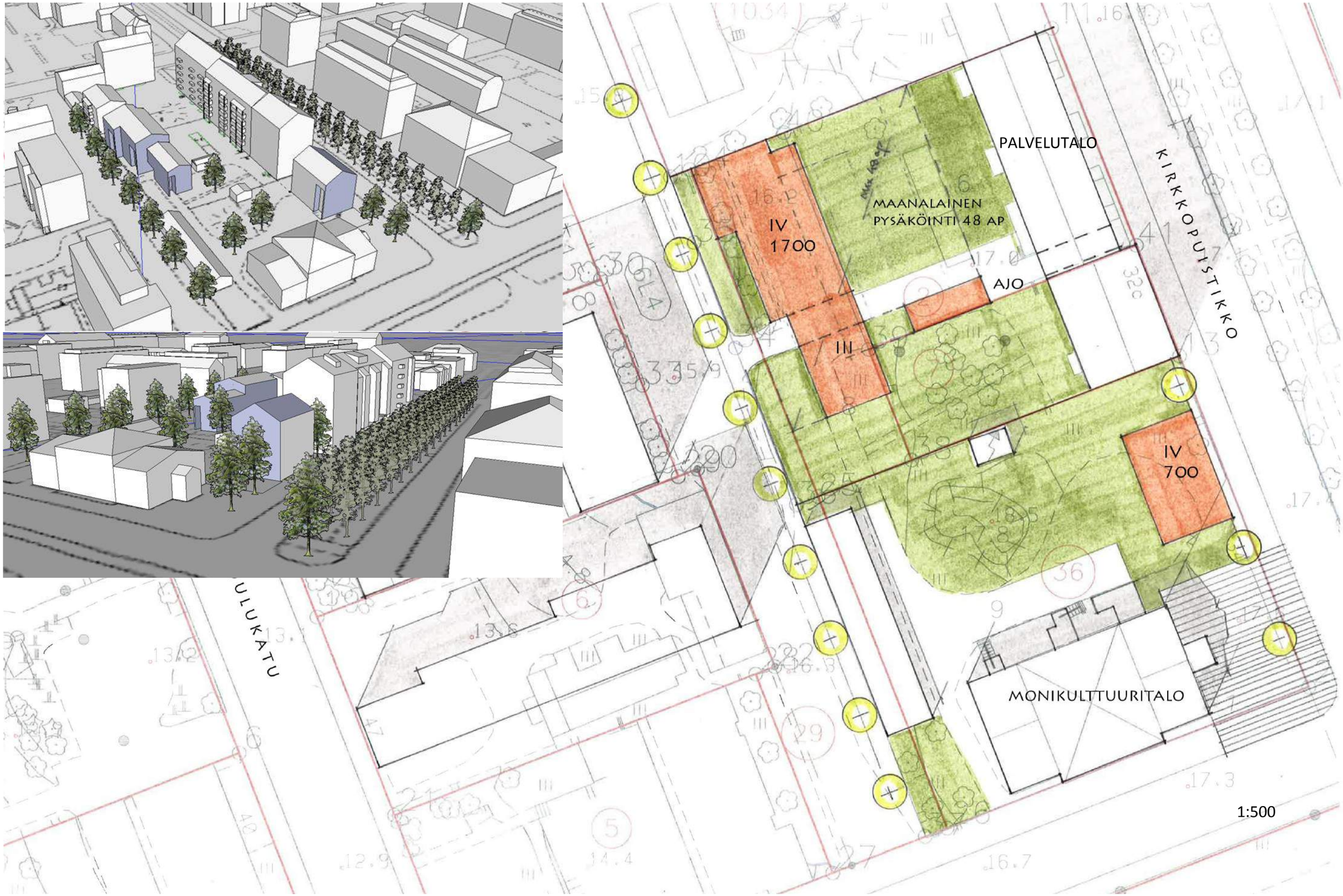


1930-luvun rakeisuus



Ajantasa-asemakaava

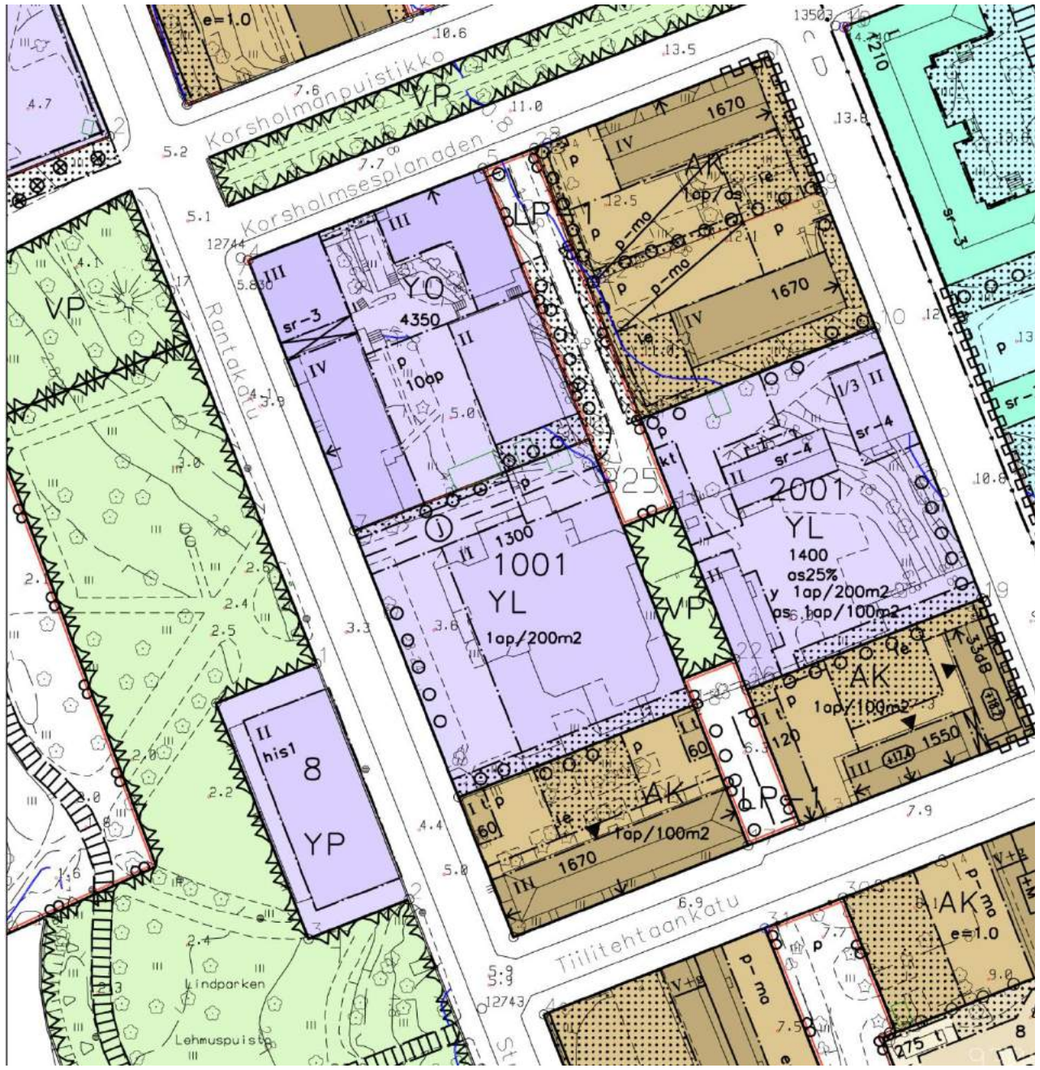
Ajantasakaavassa täydennysrakennettava alue on pysäköintialuetta ja yleisten rakennusten aluetta, kaupungin omistuksessa. Monikulttuurikeskuksen liittyminen Kirkkopuistikkoon on epämääräinen. Palokatu on täysin autoille varattua aluetta.


PALVELUTALO
KIRKKOPUISTIKKO
MAANALAINEN
PYSÄKÖINTI 48 AP
IV
1700
AJO
III
IV
700
MONIKULTTUURITALO
ULUKATU
1:500

PURETTAVAT RAKENNUKSET TAI NIIDEN OSAT JA UUDISRAKENTAMINEN NIIDEN TILALLE

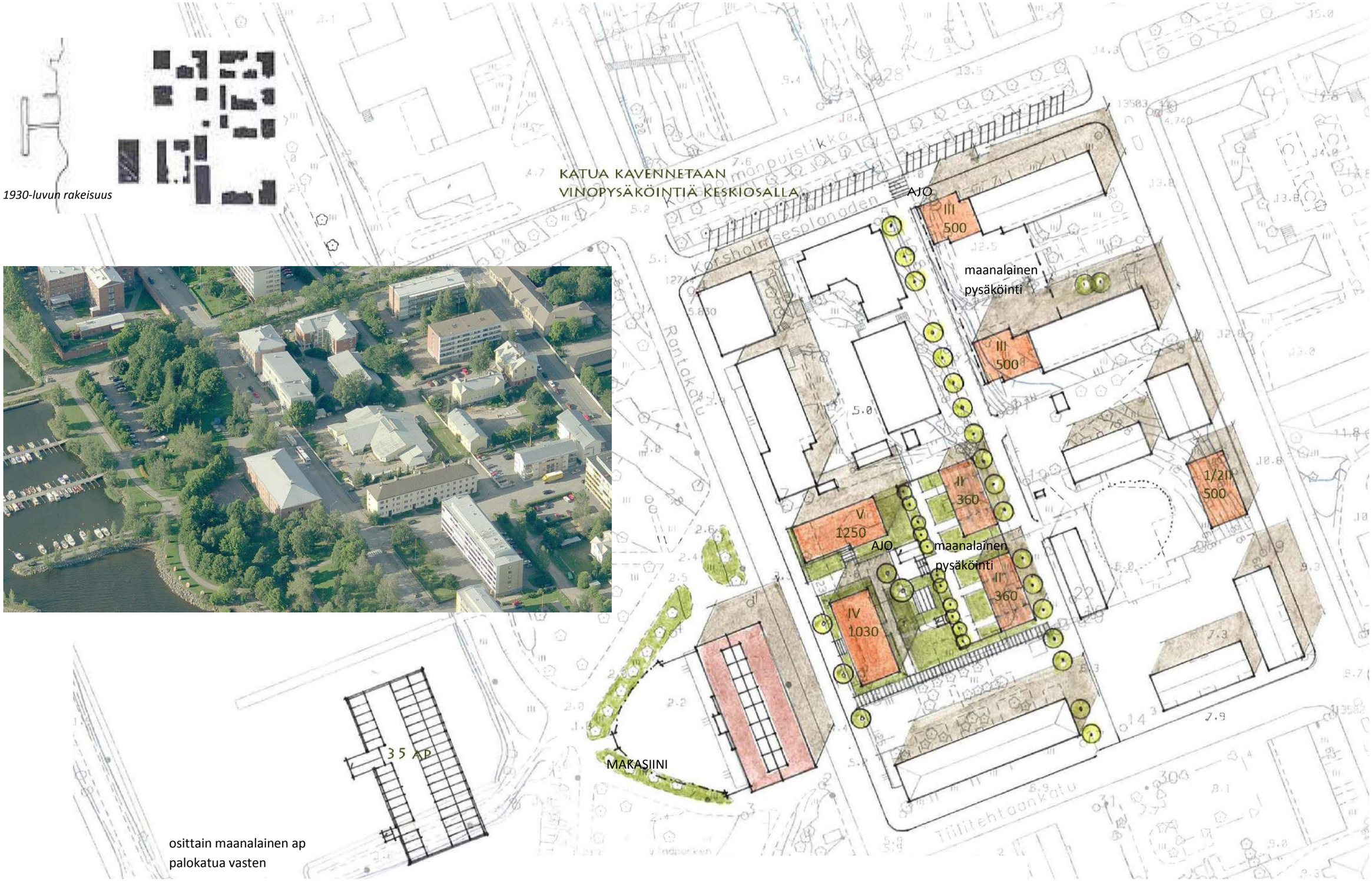
KORTTELI 6:

Korttelissa 6 on palokatu rakennettu asfaltoiduksi ajotieksi ja kaavassa keskelle sijoitetun puistoalueen tilalle on rakennettu pysäköintialue, mikä ei kunnioita palokadun historiallista taustaa. Rakennusohjeiden mukaan autopaikkaa ei tule sijoittaa lähemmäs 8 metriä pääikkunoiden eteen. Tässä korttelissa olevan 80-luvulla rakennetun 1-kerroksisen päiväkotirakennuksen voisi purkaa. Rakennus istuu huonosti ympäristöönsä ja on tehoton. Nykyiset toiminnot voitaisiin siirtää uudisrakennukseen korttelin sisällä Koulukadun varrella muun vastaavan toiminnan yhteyteen tai kasarmialueelle tai korttelia vastapäätä tyhjillään olevaan makasiinirakennukseen. Tuo historiallisesti arvokas rakennus odottaa uutta käyttöä ja sijaitsee puistossa leikkipaikan vieressä.

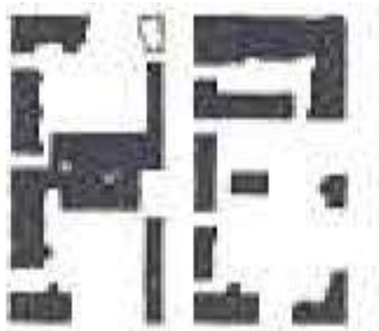


Palokatu korttelissa 6

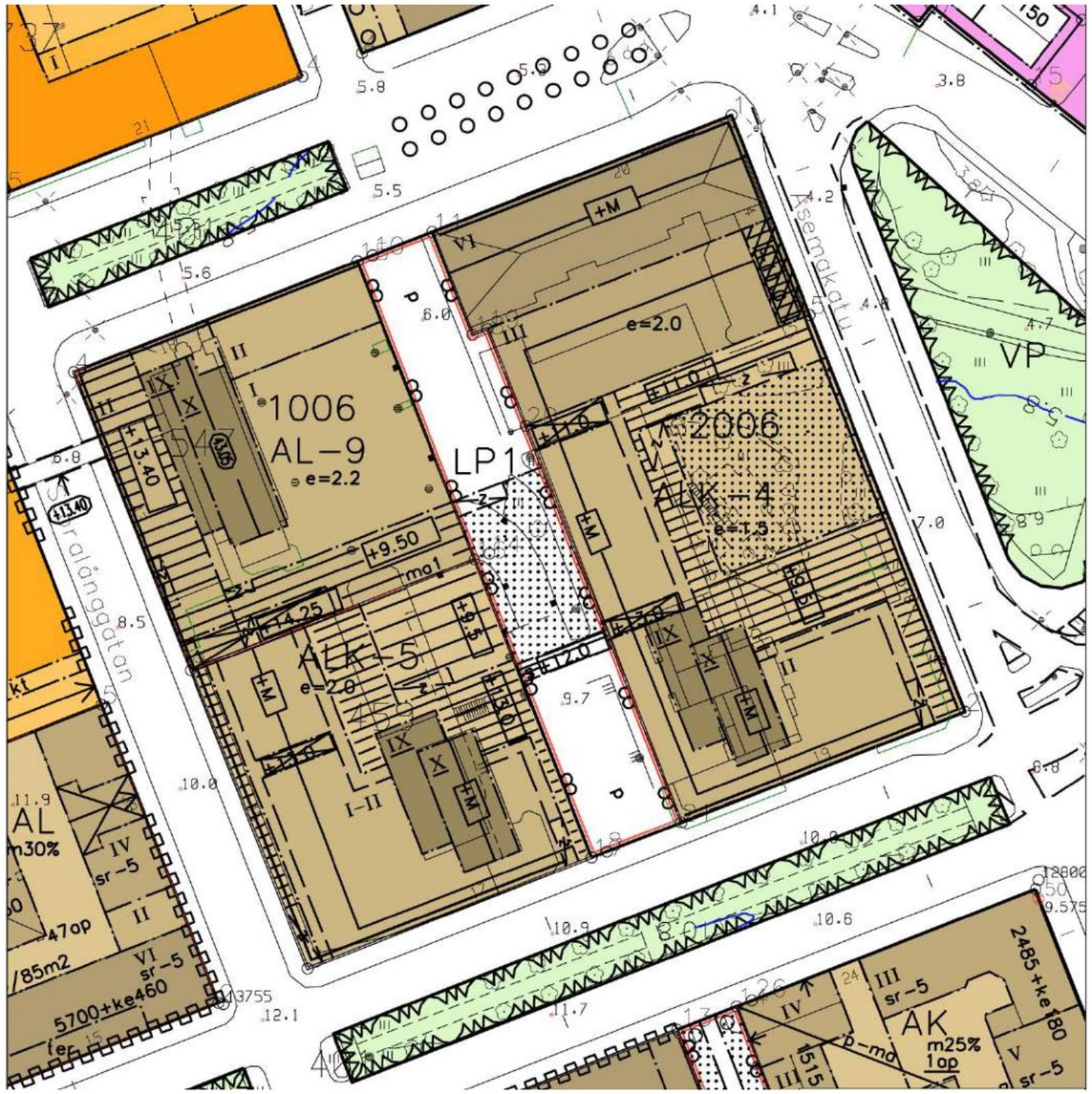
Pysäköintialue seinästä seinään


1930-luvun rakeisuus
KATUA KAVENNETAAN
VINOPYSÄKÖINTIÄ KESKIOSALLA
AJO
III
500
maanalainen
pysäköinti
III
500
II
360
1/2II
500
V
1250
AJO
maanalainen
pysäköinti
II
360
IV
1030
35 AP
MAKASIINI
osittain maanalainen ap
palokatua vasten
Rantakatu
Tiilitehtaankatu

KORTTELI 32: Korttelissa on painetta täydennysrakentamiselle. Kuitenkaan palokadun umpeen rakentamista ei tule sallia. Koska purettavien rakennusten hiilijalanjälki voi olla suuri, ehdotan tässä korttelissa purettavaksi vain ns. Jackpot:ia ympäröivä kaksikerroksinen osuus. Se rakennettaisiin uudelleen maanalaisine pysäköinteineen. Samalla korkea torniosa uudistettaisiin. Tontille mahtuu hyvin myös poikittainen matalampi uudisosa Jackpotin ja Sas-Radisson hotellin väliin. Sas-Radisson hotellin kattopysäköinti poistettaisiin, tilaa saisivat ravintoloiden terassit. Näin myös palokatua rumentavasta ajorampista päästäisiin eroon. Käynti maanalaiseen pysäköintiin käännettäisiin Pitkäkadulta. Halpahallin pysäköintitila, joka on palokadulta saavutettavana, voitaisiin muuttaa liiketilaksi, jota voidaan vielä laajentaa. Asumista varten olevat laajennusosat sekä palokadun varteen että Asemakadun varteen ovat mahdollisia.
Helmi tässä korttelissa löytyy kuitenkin tontin 1, Hotelli Astorin, sisäpihalta. Kaunis sisäpiha yhdistyisi mukavasti uuteen jalankulkuympäristöön.



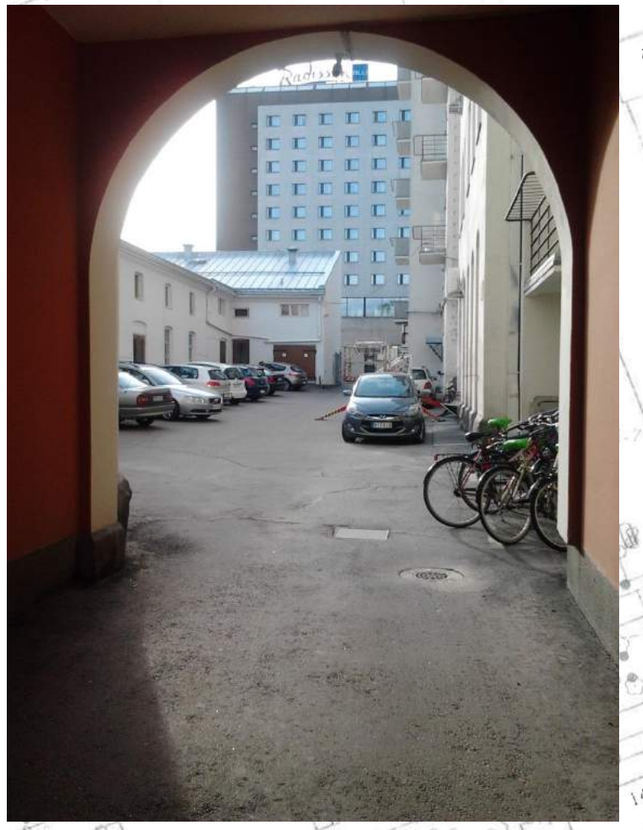
1930-luvun rakeisuus



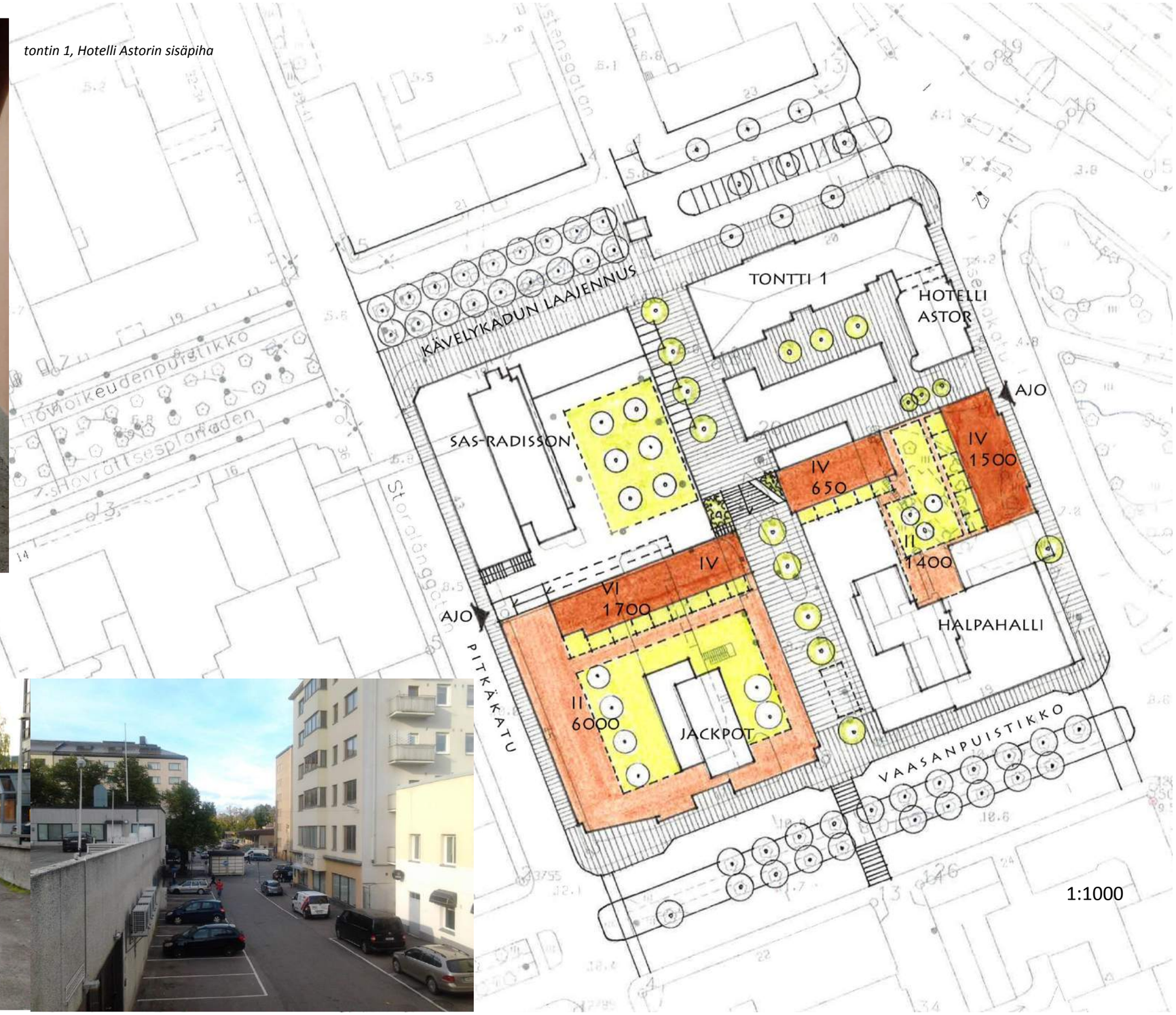
Ajantasakaava

Ajantasakaavassa palokadun keskellä on istutettava alue, joka käytännössä on kuitenkin ajorampin aluetta. Korttelissa sijaitsevat kymmenkerroksiset tornit ovat korkeimpia rakennuksia Vaasan keskustassa. Kortteli on raskaan betonirakentamisen hallussa, jolle uudistus on tarpeen. Pohjoiskulman hotelli Astorin rakennus sekä viereinen liike-asuinrakennus tuovat kauneutta kortteliin.

Korttelin uudistus linkittyy hyvin kävelykeskustan mahdolliseen laajentumiseen. Samalla palokadulle tulee palauttaa sen rooli viihtyisänä kevyen liikenteen reittinä.



tontin 1, Hotelli Astorin sisäpiha

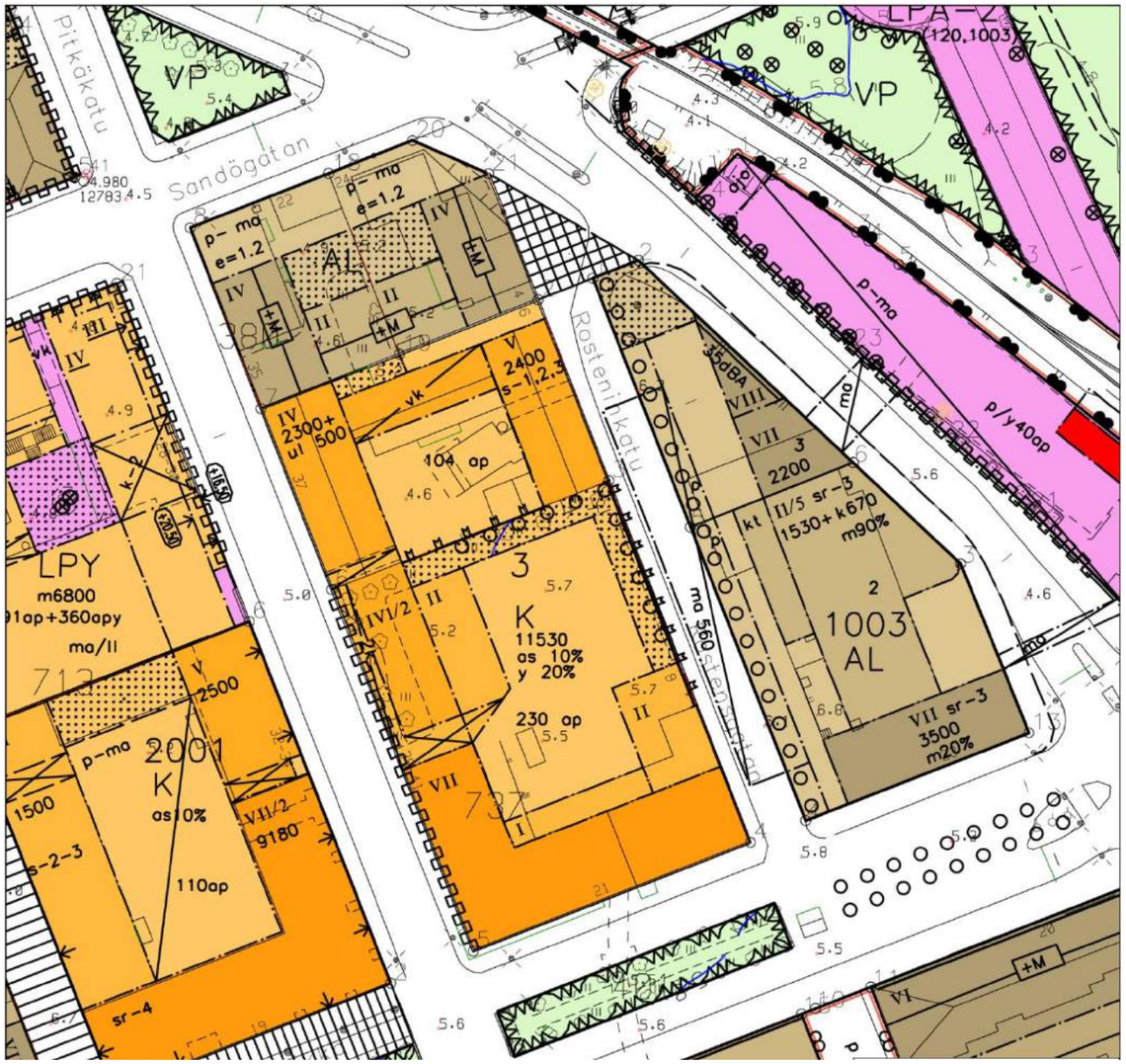


Palokadun harmautta

KORKEAN RAKENTAMISEN PAIKKA

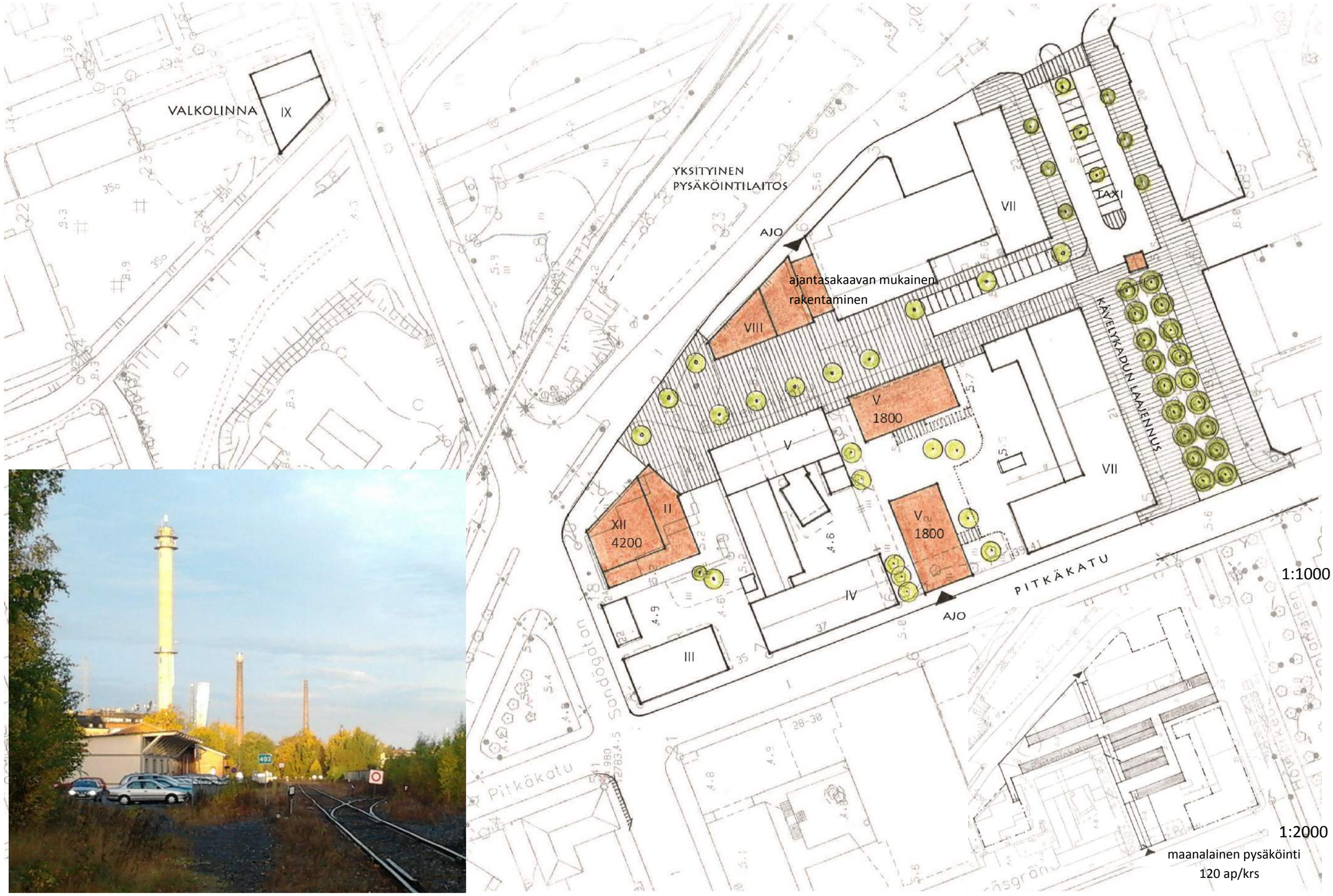
KORTTELI 33: Palokatu on muuttunut aikojen myötä normaaliksi kaduksi. Korttelissa on täydennysrakentamismahdollisuuksia. Nykyisen kaavan vaatimat autopaikat eivät tule täytetyiksi edes maanalaisella pysäköinnillä. Joko normia tulee tarkistaa tai sallia osan autopaikoista osoitettavan esimerkiksi radan varren autopaikoituksesta.
Hietasaarenkadun ja Ratakadun risteysalueen tuntumasta löytyisi hyvä korkean rakentamisen paikka. Se sijaitsee radan varren piippujen ja tornien ketjussa ja muodostaisi parin ns. Valkolinnalle, joka on myös pääkatuna toimivan Hietasaarenkadun varrella.

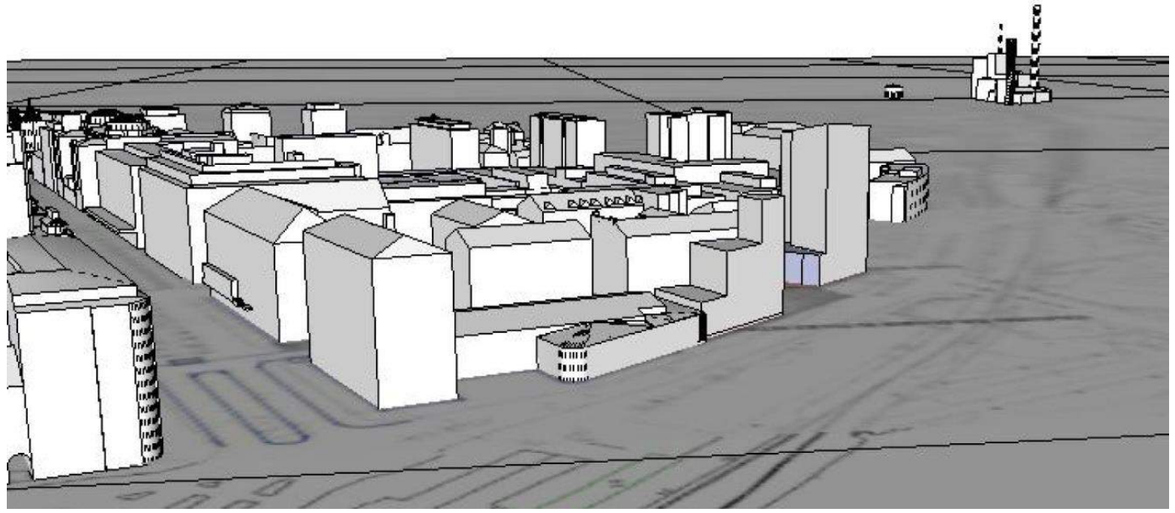
1930-luvun rakeisuus



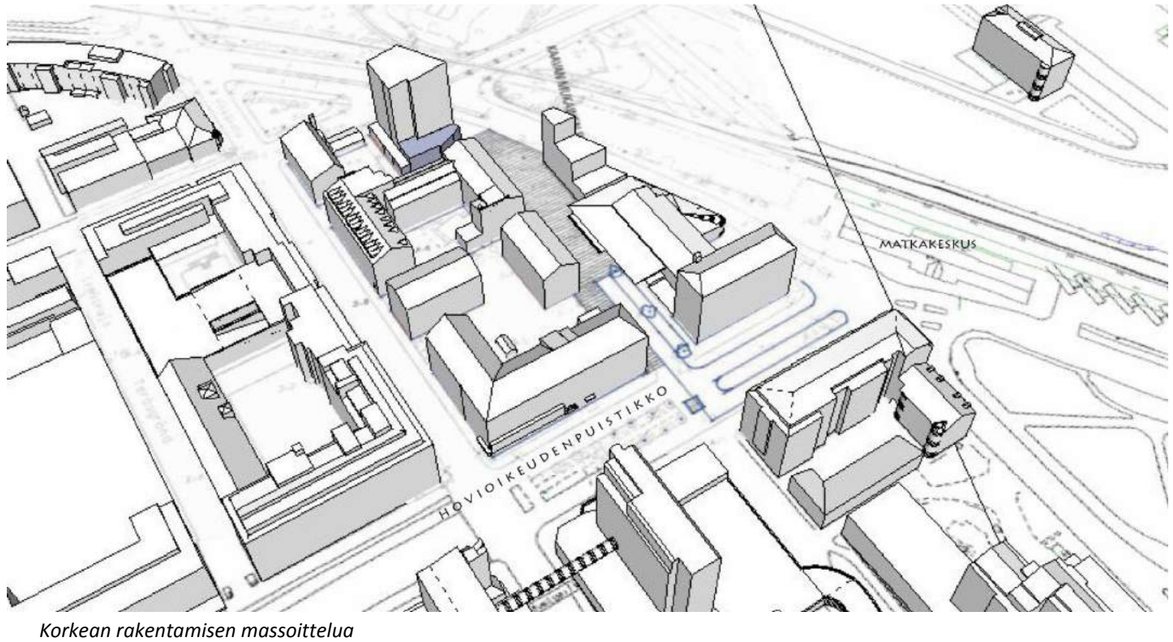
Ajantasakaava

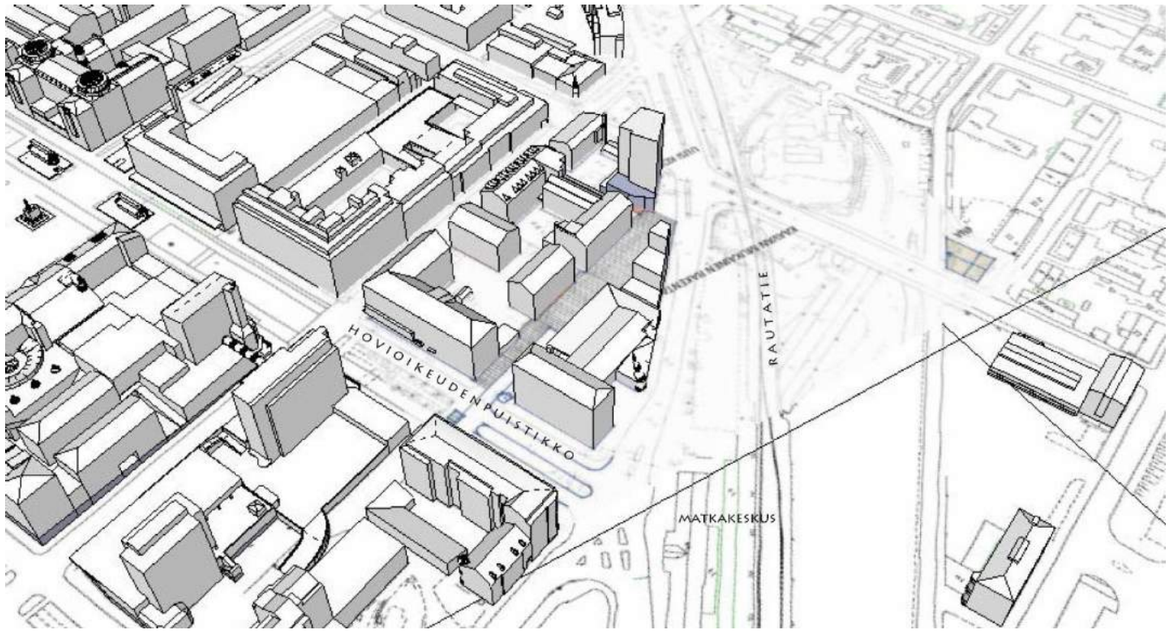
Ajantasakaavassa on liikerakennusten korttelialueelle vaadittu autopaikkoja runsaasti, noin 1ap/ 50 k-m2. Tavoite ei ole realistinen, mikäli vaaditut paikat tulee osoittaa tontilta. Korttelin pohjoisosan tontin kaava mahdollistaa nykyisten rakennusten purkamisen. Rosteninkadun, entinen palokatu, päätteenä on aukio. Tämä tukee hyvin sitä, että pohjoisosan tontille Hietasaarenkadun varrelle osoitetaan korkeaa rakentamista. Samoin Rautatienkadulle on kaavoitettu 8-kerroksinen rakennus, jota ei ole vielä rakennettu. Korkeat rakennukset yhdessä muodostaisivat ketjun radan läheisyyteen sijoittuvasta korkeasta rakentamisesta. Parempana paikkana korkealle rakentamiselle pidän Hietasaarenkadun ja Rautatiekadun rajaamaa tonttia, jolta purettaisiin 60-luvun mineriittipintainen matala rakennus. Rakennusta ei ole mainittu kummassakaan Vaasan kaupungin rakennusperinneselvityksessä vuodelta 1986 tai 2000. Paikka myös rytmittyisi hyvin jo muun viereisessä korttelissa olevan korkean rakentamisen kanssa, kts. ilmakuva vuodelta 1999.


VALKOLINNA
IX
YKSITYINEN
PYSÄKÖINTILAITOS
AJO
ajantasakaavan mukainen
rakentaminen
VIII
VII
TAXI
KÄVELYKADUN LAAJENNUS
V
1800
V
XII
4200
II
V
1800
VII
IV
III
AJO
PITKÄKATU
Sandögatan
Pitkäkatu
1:1000
1:2000
maanalainen pysäköinti
120 ap/krs



Ilmakuva 1999.
Valkolinnaa ei vielä ole,
Sas-Radisson, Jackpot
sekä Halpahallin torni ovat.



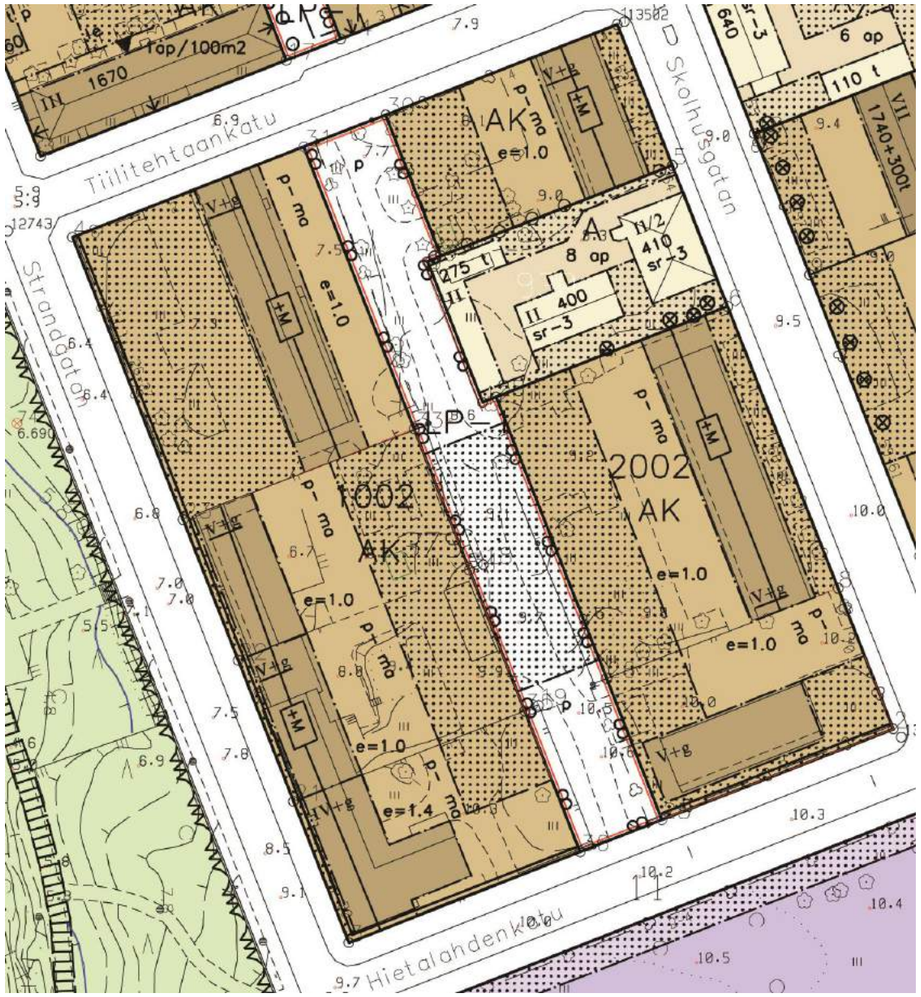


Korkean rakentamisen massoittelua

Näkymät Hietasaarenkatua länteen kohti korkean rakentamisen paikkaa

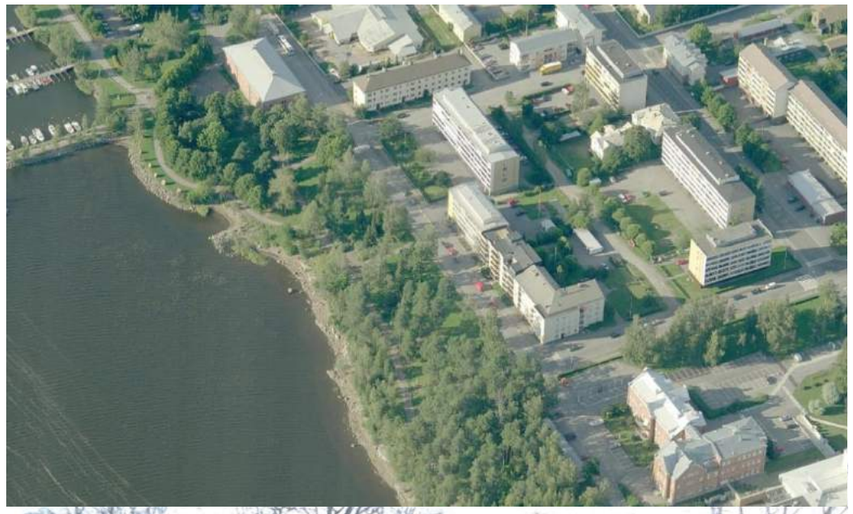
KORTTELISSA SIJAITSEVAN SUOJELLUN RAKENNUKSEN ASEMAN VAHVISTAMINEN UUDISRAKENTAMISELLA JA SAMALLA KORTTELIN IDENTITEETIN LUOMINEN SEKÄ ULLAKKOTILOJEN RAKENTAMINEN TAI RAKENNUKSEN KOROTTAMINEN KERROKSELLA

KORTTELI 7: Korttelissa 7 sijaitsee asemakaavalla suojellut kaksikerroksiset puutalot. Tyhjillään ja ilman käyttöä ne rapistuvat nopeasti. Rakennukset voisivat antaa korttelille oman identiteetin. Täydennys-rakentamisella voitaisiin vahvistaa rakennusten suojelua. Tähän kortteliin on myös maastollisesti kohtuullista toteuttaa maanalainen pysäköinti.



Ajantasakaava

Ajantasakaavassa palokadun varren alueet ovat istutettuja ja katu varattu päätteistään pysäköinnille. Suojelumerkintä sallii lisärakentamis- ja muutostöitä, jotka eivät tärvele rakennuksen rakennus-taiteellisia tai kulttuurihistoriallisia arvoja. Kaava on vuodelta 2006.



Keskellä: Näkymä palokadulta, suojeltu rakennus
Alla: Toinen suojeltu rakennus Koulukadun varrella

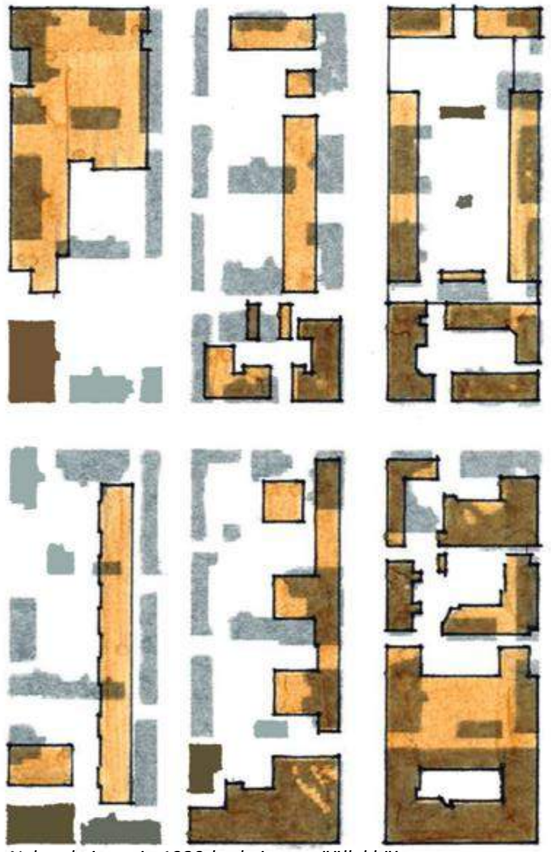
Suojeltu rakennus

Korttelin 7 palokadun puistomaisuutta

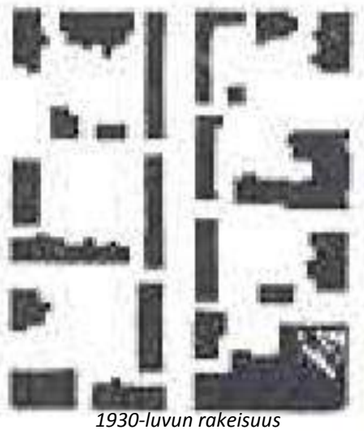
Korttelissa 7 tutkitaan ullakkorakentamisen mahdollisuudet osoitetuissa paikoissa.
Alueella sijaitsee kaksi vanhaa suojeltua, mutta huonokuntoista rakennusta. Jotta ne saadaan säilytettyä, kortteliin sijoitetaan lisää mittakaavaltaan samankokoisia rakennuksia.
Myös korttelin identiteetti vahvistuu tämän myötä.

LUONNOSSUUNNITELMA KORTTELISTA 17:

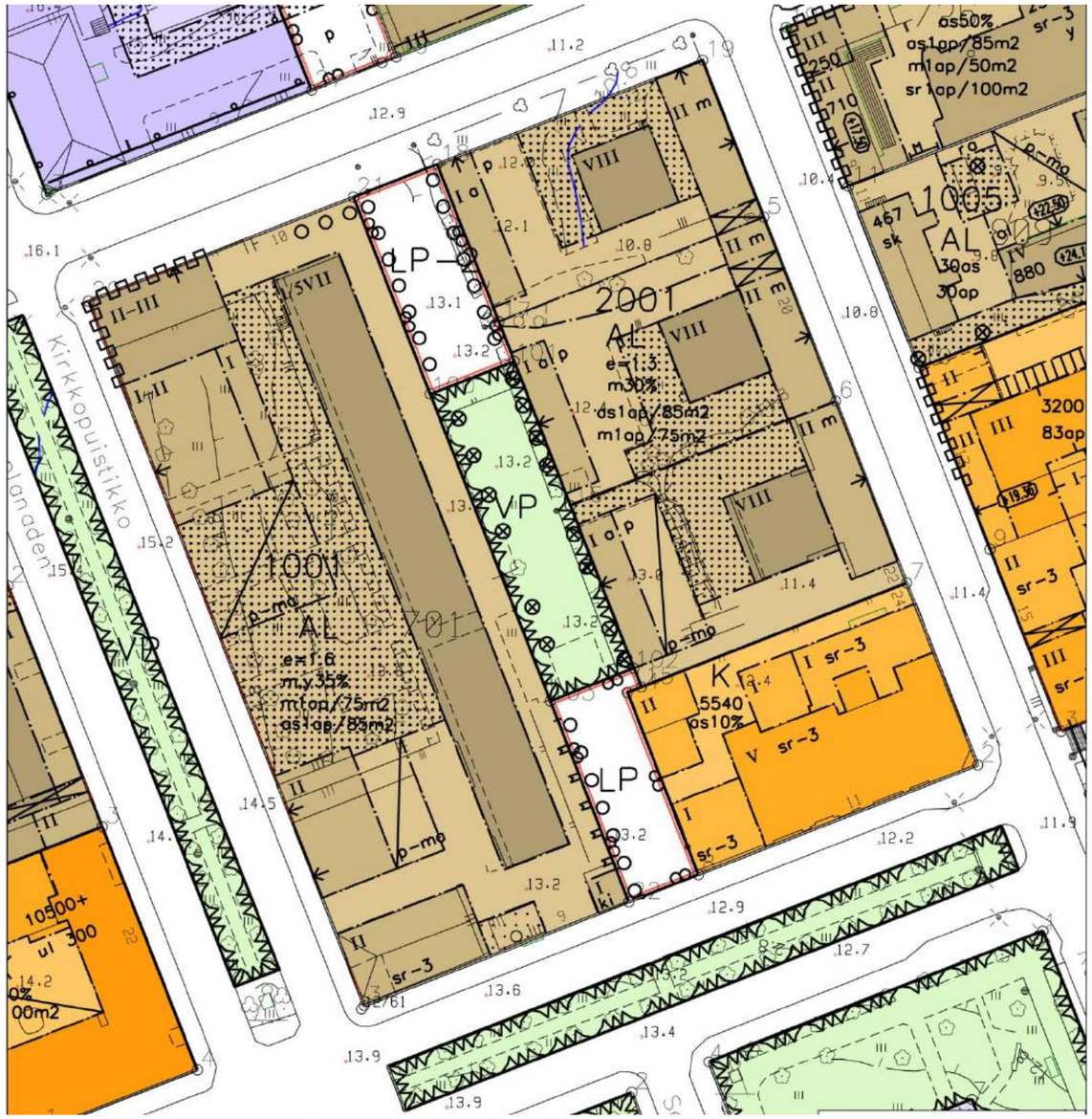
Korttelissa 17 on liike-elämän ja kävelykeskustan laajentamisen mahdollisuuksia. Nyt suljettu ja autopaikoituksena toimiva palokatu tulisi avata. Kiinteistöyhtiössä ns. Kiinanmuurissa oleva katutason kerros, joka avautuu palokadulle ja, jossa 1/3 osaa on jo liiketilaa ja 2/3 osaa autotalleja, voitaisiin autotallit muuttaa edullisiksi liiketiloiksi. Ydinkeskusta tarvitsee myös edullisia liiketiloja kovassa kaupallisessa kilpailussa. Tontin Kirkkopuistikon ja Hietasaarenkadun puoleiseen kulmaan rakennettaisiin uudisrakennus, jonka alle sijoittuisi maanalainen pysäköinti. Risteysalueen kaupunkikuva paranisi huomattavasti nykyisen pysäköintialueen poistuttua.
Palokadun varrelle sopisivat luontevasti 2-3- kerroksiset kaupunkitalot, jotka jatkaisivat tontin 12 piharakennusten rytmiä.
Kävelykeskustaa laajennettaisiin niin, että Hovioikeudenpuistikon pohjoispuolen ajoväylät tulisivat kävelijöiden ja pyöräilijöiden käyttöön, taksi ja joukkoliikenne siirtyisivät kokonaan puistikon toiselle puolelle ja sillä välillä harkittaisiin muun liikenteen rajoittamista. Näin liikenteeltä rauhoittuva alue laajenisi luonnollisesti myös Kirkkopuistikon osalle, jolloin ajoväyliä voidaan kaventaa ja ottaa tilaa kevyelle liikenteelle sekä pysäköintiin. Samalla tilaa tulisi runsaasti myös ravintoloiden ja kahviloiden kesäterasseille aivan historiallisen ja kauniin keskustan ääreen. Uskon, että muutos toisi lisää kahvila- ja ravintolayrittäjiä alueelle.



Nykyrakeisuus ja 1930-l rakeisuus päällekkäin



1930-luvun rakeisuus



Ajantasakaava

Ajantasakaavassa on Kiinanmuurin tontin luoteiskulmaan osoitettu matalaa rakentamista. Paikka on tärkeä kaupunkikuvallisesti ja siksi kaupunki voi vaatia aluetta rakennettavaksi asemakaavan mukaisesti. Palokatu on varattu autopaikoitukselle, keskelle jää suljettu puistoalue. Korttelin kaakkoiskulmassa sijaitsevat kaavalla suojellut rakennukset.

Kirkkopuistikkoa, Gunnar Bäckman

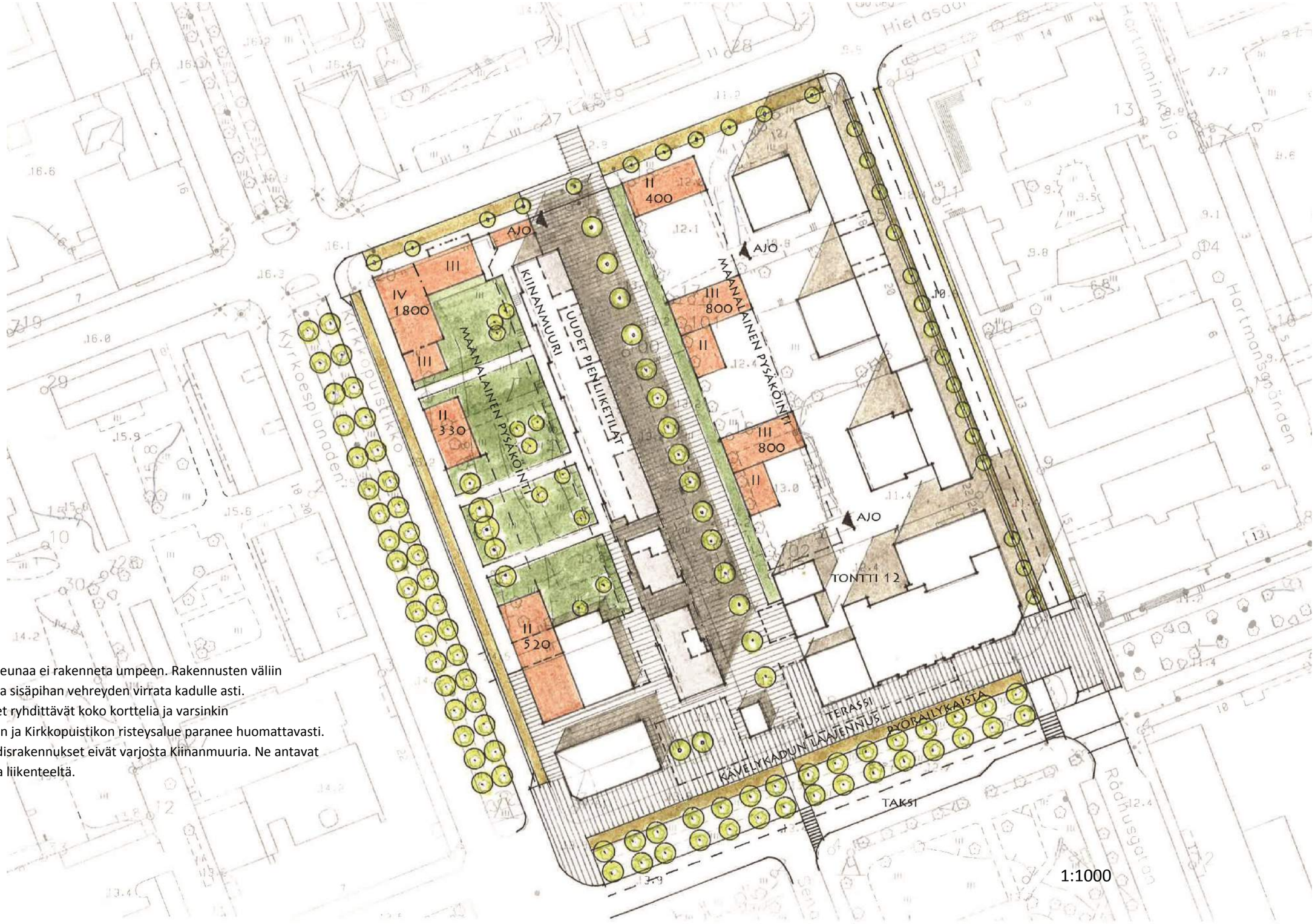
Sweet Wasan terassi, Gunnar Bäckman

Kiinanmuurin kortteli, Gunnar Bäckman

Hovioikeudenpuistikkoa

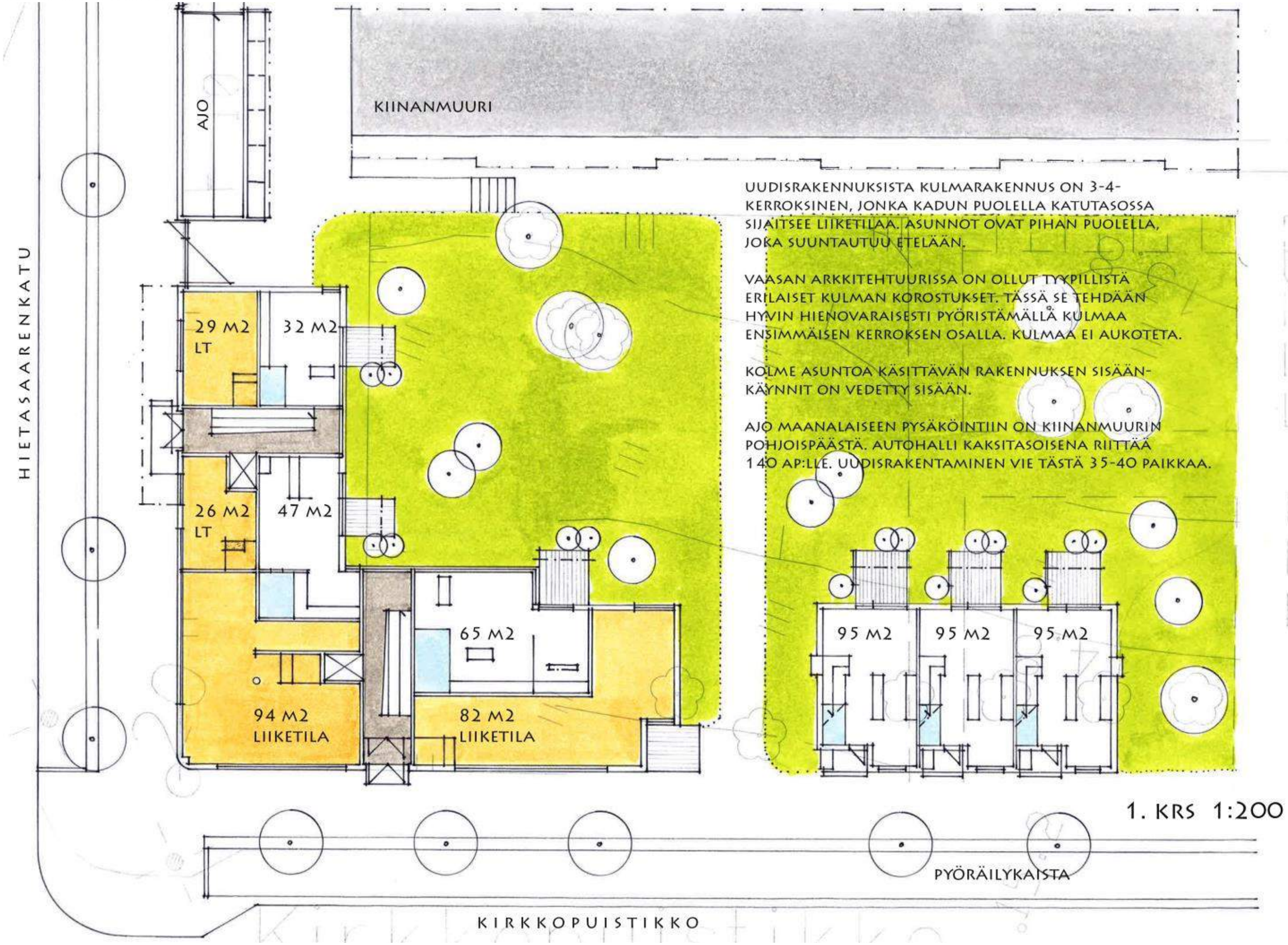
tontin 12 piharakennus

Yllä: Julkisivujen huonoa kuntoa.
Alla: Hietasaarenkadun ja Kirkkopuistikon risteysalueen pysäköintialue, joka tulisi olla rakennettu.



1:1000

Kirkkopuistikon reunaa ei rakenneta umpeen. Rakennusten väliin jäävä aukko antaa sisäpihan vehreyden virrata kadulle asti. Uudisrakennukset ryhdittävät koko korttelia ja varsinkin Hietasaarenkadun ja Kirkkopuistikon risteysalue paranee huomattavasti. Matalammat uudisrakennukset eivät varjosta Kiinanmuuria. Ne antavat sisäpihalle suojaa liikenteeltä.



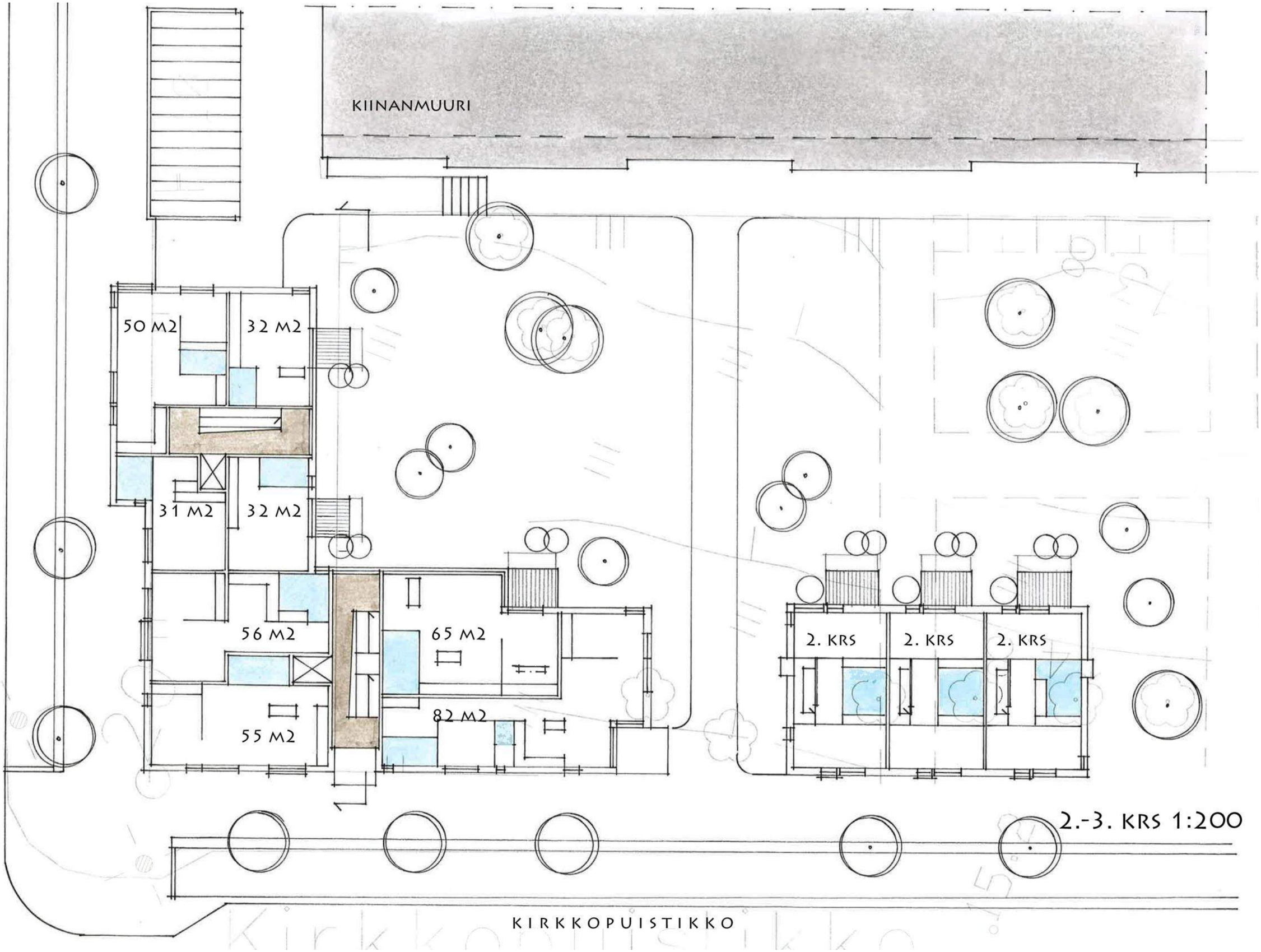
UUDISRAKENNUKSISTA KULMARAKENNUS ON 3-4-KERROKSINEN, JONKA KADUN PUOLELLA KATUTASOSSA SIJAITSEE LIIKETILAA. ASUNNOT OVAT PIHAN PUOLELLA, JOKA SUUNTAUTUU ETELÄÄN.

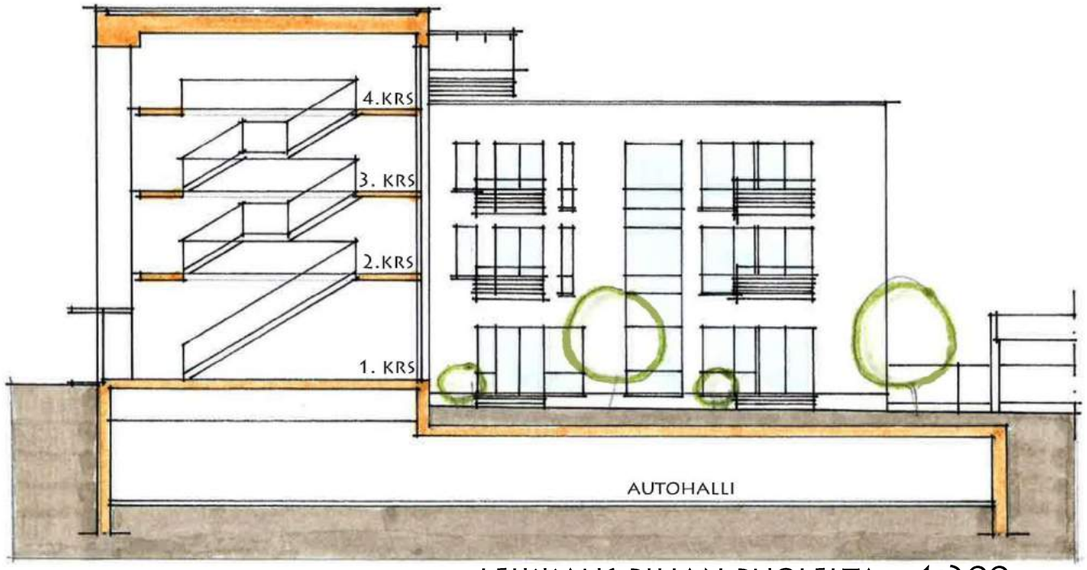
VAASAN ARKKITEHTUURISSA ON OLLUT TYYPILLISTÄ ERILAISET KULMAN KOROSTUKSET. TÄSSÄ SE TEHDÄÄN HYVIN HIENOVARAISESTI PYÖRISTÄMÄLLÄ KULMAA ENSIMMÄISEN KERROKSEN OSALLA. KULMAA EI AUKOTETA.

KOLME ASUNTOA KÄSITTÄVÄN RAKENNUKSEN SISÄÄN-KÄYNNIT ON VEDETTY SISÄÄN.

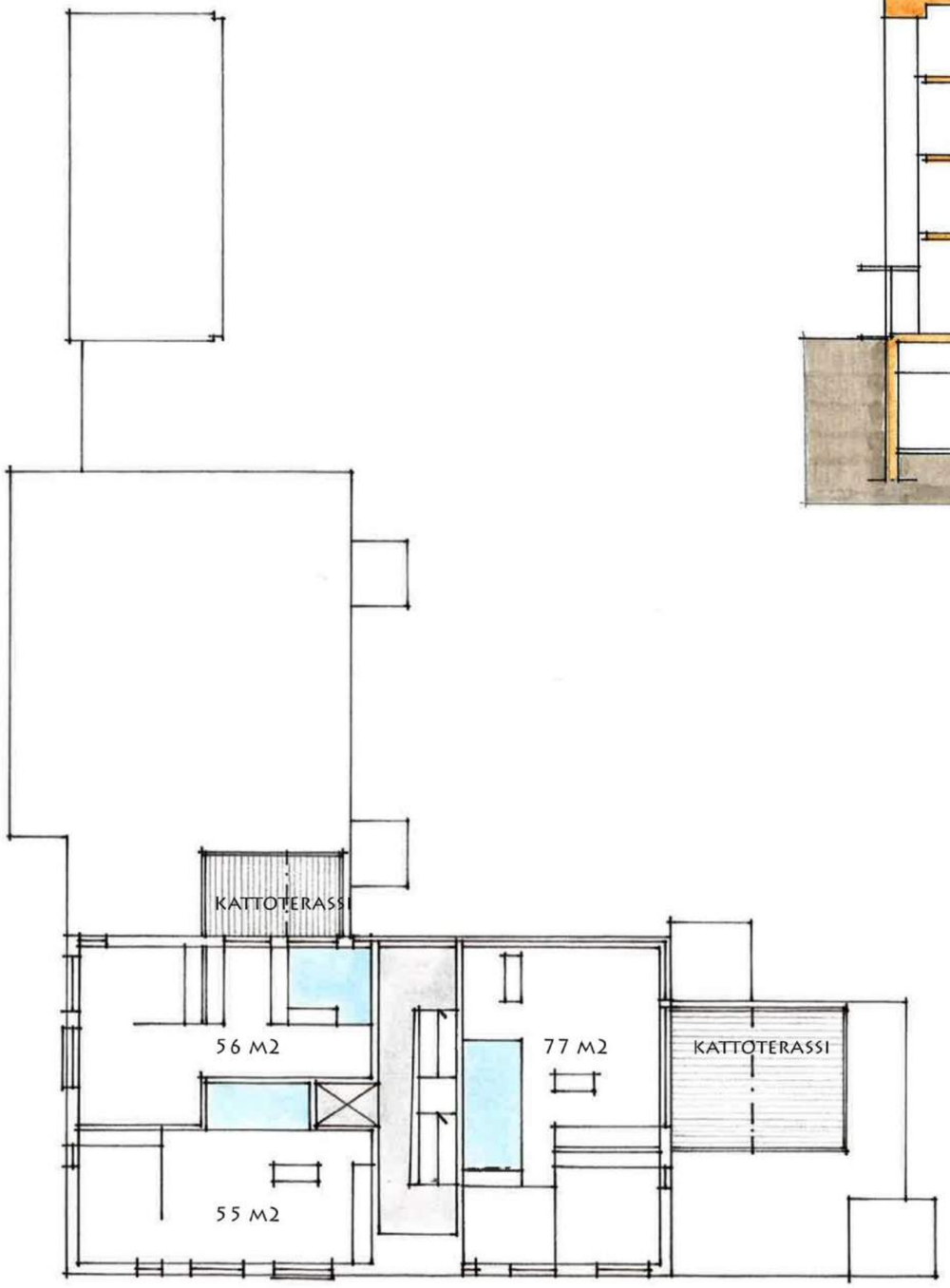
AJO MAANALAISEEN PYSÄKÖINTIIN ON KIINANMUURIN POHJOISPÄÄSTÄ. AUTOHALLI KAKSITASOISENA RIITTÄÄ 140 AP:LLE. UUDISRAKENTAMINEN VIE TÄSTÄ 35-40 PAIKKAA.

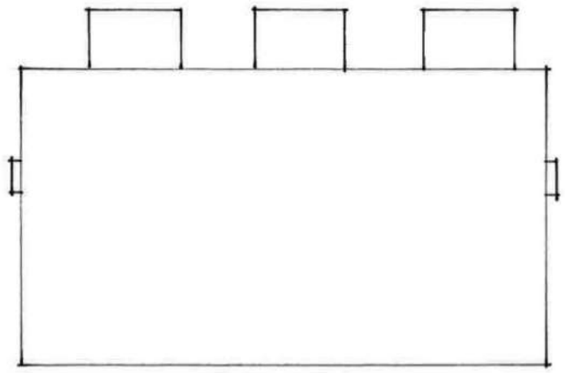
1. KRS 1:200


KIINANMUURI
50 M2
32 M2
31 M2
32 M2
56 M2
65 M2
55 M2
82 M2
2. KRS
2. KRS
2. KRS
2.-3. KRS 1:200
KIRKKOPUISTIKKO



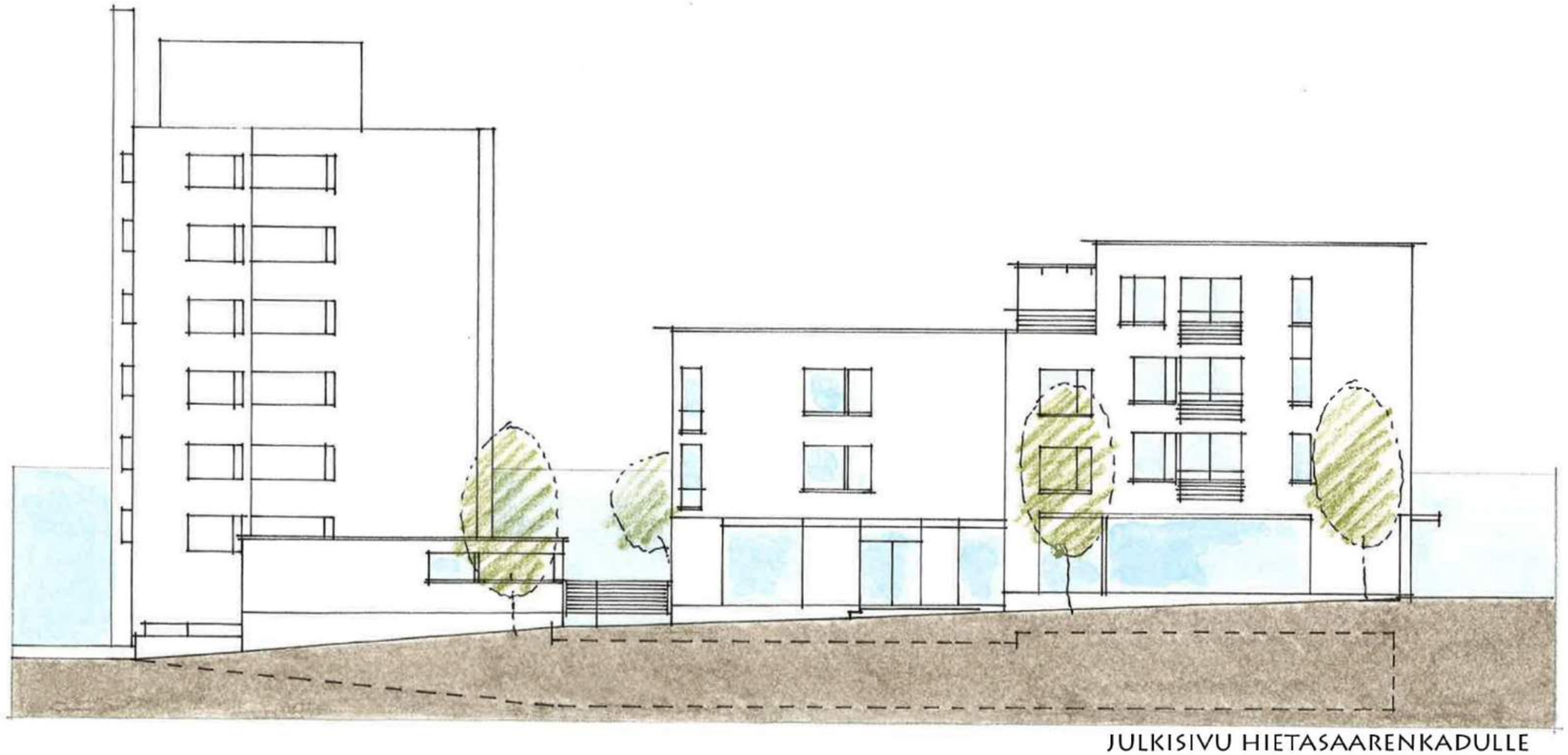
LEIKKAUS PIHAN PUOLELTA 1:200





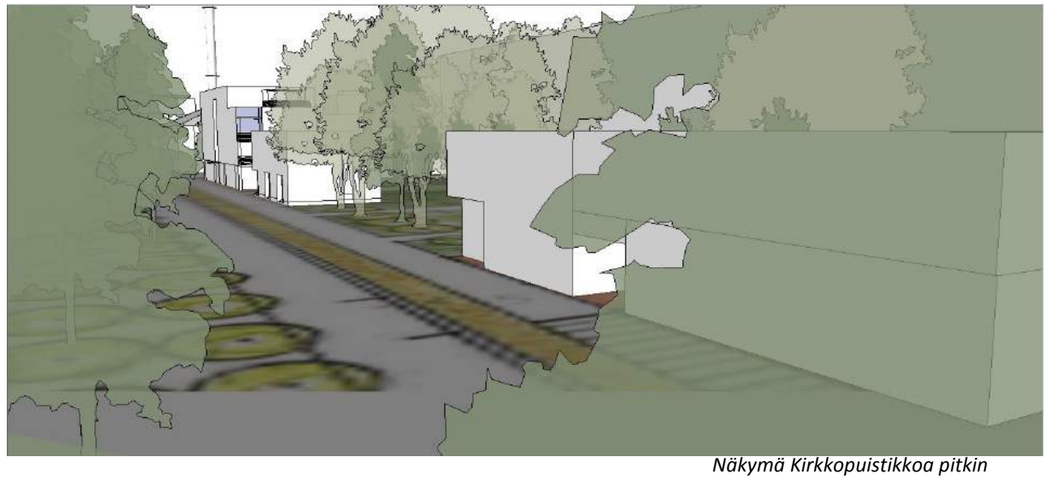
4. KRS 1:200

JULKISIVU KIRKKOPUISTIKOLLE



JULKISIVU HIETASAARENKADULLE

1:200



Näkymä Kirkkopuistikkoa pitkin

Näkymä Kirkkopuistikkoa kirkolle päin

Näkymä kirkontornilta pohjoiseen

Kiinanmuuri-kortteli etelää kohden

Kiinanmuuri-korttelin pohjoista sivua

JOHTOPÄÄTÖKSET

Yleisen kestävän kehityksen periaatteen mukaan kaupungin keskustaa on täydennettävä ja tiivistettävä. Lähtökohtina tulee olla olemassa olevan tilanteen parantaminen, sekä kaupunkikuvallisesti että toiminnallisesti ja uusien erilaisten kaupunkiasumismuotojen mahdollistaminen.

Täydennysrakentamisen tulee vastata paikallisuuden haasteeseen ja vahvistaa Vaasan identiteettiä, minkä tärkeimmät elementit ovat puistikot, selkeä jopa mahtipontinen ydinkeskus toreineen ja hallinto-rakennuksineen sekä ruutukaavaan rajoittuva vapaamuotoinen rantapuistovyöhyke julkisine rakennuksineen.

Kyse ei ole kaikkien tyhjien paikkojen rakentamisesta. ’Hukkaneliöitä’ ei ole olemassa. Kaupunkikeskusta tarvitsee rakennettuja kortteleita, aukioita, julkisia ulkotiloja käyttöä varten ja myös vapaata tilaa.

Täydennysrakentamiselle löytyy paikkoja Vaasan keskustassa. Jokainen kortteli tulee kuitenkin tutkia huolella sen omista lähtökohdistaan. Toisessa paikassa on mahdollisuus osoittaa enemmän rakennusoikeutta, kun taas toisessa paikassa pitää tehdä se maltillisesti katuvihreä tai näkymä säilyttäen. Tasa-arvoisuus-periaatteella samalla tehokkuudella läpi keskustan kaavoittaen synnytetään tasakokoista ja monotonista kaupunkikuvaa. Kaavoittamiseen vaikuttavat paikalliset tekijät on löydettävä siis korttelikohtaisesti.

Tässä työssä erottuivat erilaiset teemat uudisrakentamisesta tyhjälle paikalle tai purettavan rakennuksen paikalle, vanhan rakennuksen suojelunäkökulma, ullakkotilojen asumiskäyttöönotto tai lisäkerroksen rakentaminen sekä yksi mahdollinen korkean rakentamisen paikka.

Tutkitut erilaiset korttelit voivat toimia malleina siitä, mitä mahdollisuuksia Vaasan keskustan täydennysrakentamiselle on. Selkeä yhteinen piirre kortteleilla on se, että korkeampi rakentaminen tulisi rajoittua normaalien katualueiden varrelle, kun korttelin keskellä ja palokatujen varsilla tulee olla matalampaa rakentamista. Tämä luo myös hyvää pienimittakaavaista tunnelmaa sisäpihoille.

Kaupunkikuvallisesti ja toiminnallisesti näen Kiinanmuuri-korttelin, 17, yhtenä erittäin tärkeänä rakentamisen paikkana. Palokadun avaaminen kävelykeskustan yhteyteen ja samalla kävelykeskustan laajentaminen, muodostaa hyvää kevyen liikenteen reitistöä. Hanke on myös realistinen. Siksi myös päädyin esittämään tästä korttelista tarkemmat suunnitelmat, yhden vaihtoehdon toteutukselle. Kiinanmuuri on kiinteistöyhtiö, ’sananvalta’ on yhdellä taholla ja kiinteistö tarvitsee kipeästi korjauksia. Hietasaarenkadun ja Kirkkopuistikon rakentamaton risteysalue on ruma aukko Vaasan keskustassa. Koska kaavassa on jo rakennusoikeutta osoitettu tuolle alueelle, voi kaupunki vaatia aluetta rakennettavaksi. Kiinteistön autotallit voidaan muuttaa edullisiksi pienliiketiloiksi ja tukea samalla liikekeskustan elinvoimaisuutta.

Liikekortteleiden 32 ja 33 tilanne on todennäköisesti mutkikkaampi. Korttelissa 32 on ollut hankkeita vireillä, mutta toteuttamiskelpoista ehdotusta ei ole esitetty. Suuri vanha liikekorttelimassa tarvitsee uudistusta, jota ei voi rahoittaa pelkästään rakennusoikeutta lisäämällä. Korttelin 33 oleva rakennus on kiinteistöyhtiö, mikä edelleen helpottaa päätäntää omistajan taholla. Mielestäni korkea rakentaminen sopisi tähän paikkaan radan varren tornien ja piippujen rytmiin. Eri asia on, onko korkealle rakentamiselle aidosti Vaasassa tilausta ja miten korttelin autopaikkavelvoitteet saadaan täytettyä.

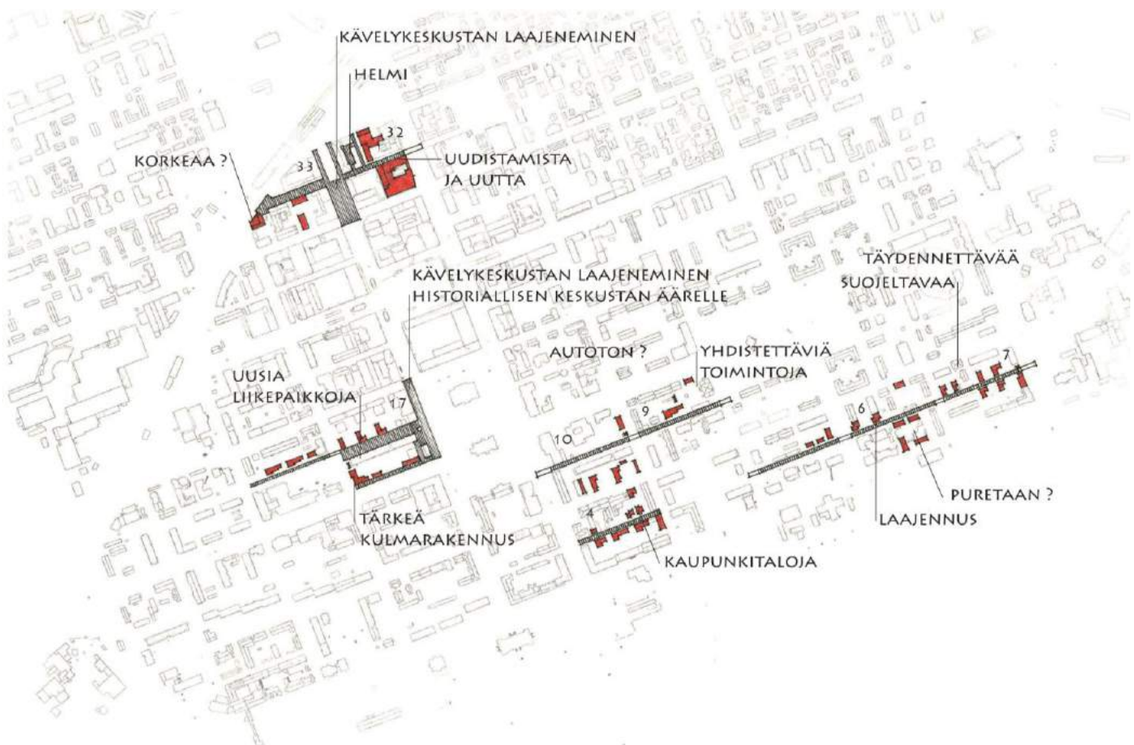
Selkeä rakentamisen paikka on korttelissa 9. Kaupunki omistaa maa-alueen palokadun varrella, joka on kaavassa pysäköintialuetta. Alueella sijaitsee palvelutalo, joka lisärakentamisen kautta voidaan yhdistää monikulttuurikeskuksen kanssa yhdeksi kokonaisuudeksi.

Korttelin 6 yleisten alueiden tontit ovat kaupungin omistuksessa, joka tekee näiden alueiden hankkeet harkittaviksi ja realistiseksi.

Kortteleissa, joissa omistajia on useampi, on tilanne tietysti monitahoisempi. Päättäjiä on useita ja yhteisen tahdon löytyminen voi olla vaikeaa. Näissä tilanteissa kaupunki voisi toimia moottorina ja tuoda lähtökohdat yhteisesti esille. Kortteleissa 4 ja 7 saavutettaisiin parhaimmat tavoitteet yhteisesti koko korttelin osaa suunnittelemalla. Maastollisesti molempiin on kohtuullista rakentaa suurikin osittain maanalainen autopaikoitus.

Seitsemän korttelin osalla, joita olen tarkemmin suunnitellut, on uutta lisääntyvää kerrosalaa yhteensä noin 31-32 000 k-m2. Tuosta määrästä on vähennetty purettavien rakennusten osuus noin 7000 k-m2. Uusi lisääntyvä kerrosala tarkoittaisi karkeasti nykyisillä autopaikkanormeilla noin 400 autopaikkan rakentamisvelvoitetta. Määrä on niin suuri, että se tarkoittaa käytännössä suurimman osan autopaikoista rakentamista maan alle, mikä on kallista.

Kortteli 17, uutta kerrosalaa	4650 k-m2
Kortteli 4,	3880 k-m2
Kortteli 9,	2400 k-m2
Kortteli 6,	4500 k-m2
Kortteli 32,	11250 k-m2
Kortteli 33,	7800 k-m2
Kortteli 7,	4390 k-m2



Täydennysrakentaminen perustuu pitkälti palokatujen antamaan väljyyteen. Palokatujen tämänhetkinen tila ja arvostus ei kuitenkaan vastaa museoviraston määrittelemää asemaa valtakunnallisesti merkittävänä rakennettuna kulttuuriympäristönä. Vaasan palokadut tulee arvottaa uudelleen, suunnitella ja kunnostaa osaksi kaunista kaupunkiympäristöä. Samoin kuin Kuopion rännikadut tekevät Kuopiosta Kuopion, Vaasan palokadut ovat tärkeä osa Vaasan historiaa ja antavat Vaasalle oman tärkeän leimansa. Samalla ne saavat uuden tehtävän ekokatuina.

Viihtyisän ja elävän kaupunkiympäristön avaintekijät ovat liikenteen ja pysäköinnin järjestelyissä. Umeån malliissa ilmanlaadun parantaminen on ehdoton kasvun edellytys. Näin tulisi olla myös Vaasassa.

Vaasan leveät katutilat antavat hyvät mahdollisuudet jakaa katutilaa uudelleen eri liikkujien kesken.

Vaasan keskusta on tärkein työpaikkakeskittymä, mikä aiheuttaa ruuhkaa kaduille, varsinkin joissa ei ole pysäköintimaksuja. Työpaikkapysäköinnin järjestelyjä on mietittävä uusiksi. Umeåssa ne on järjestetty keskustan ulkopuolelle. Keskustan pysäköintipaikat on varattu asukkaille, asiakkaille ja vierailijoille.

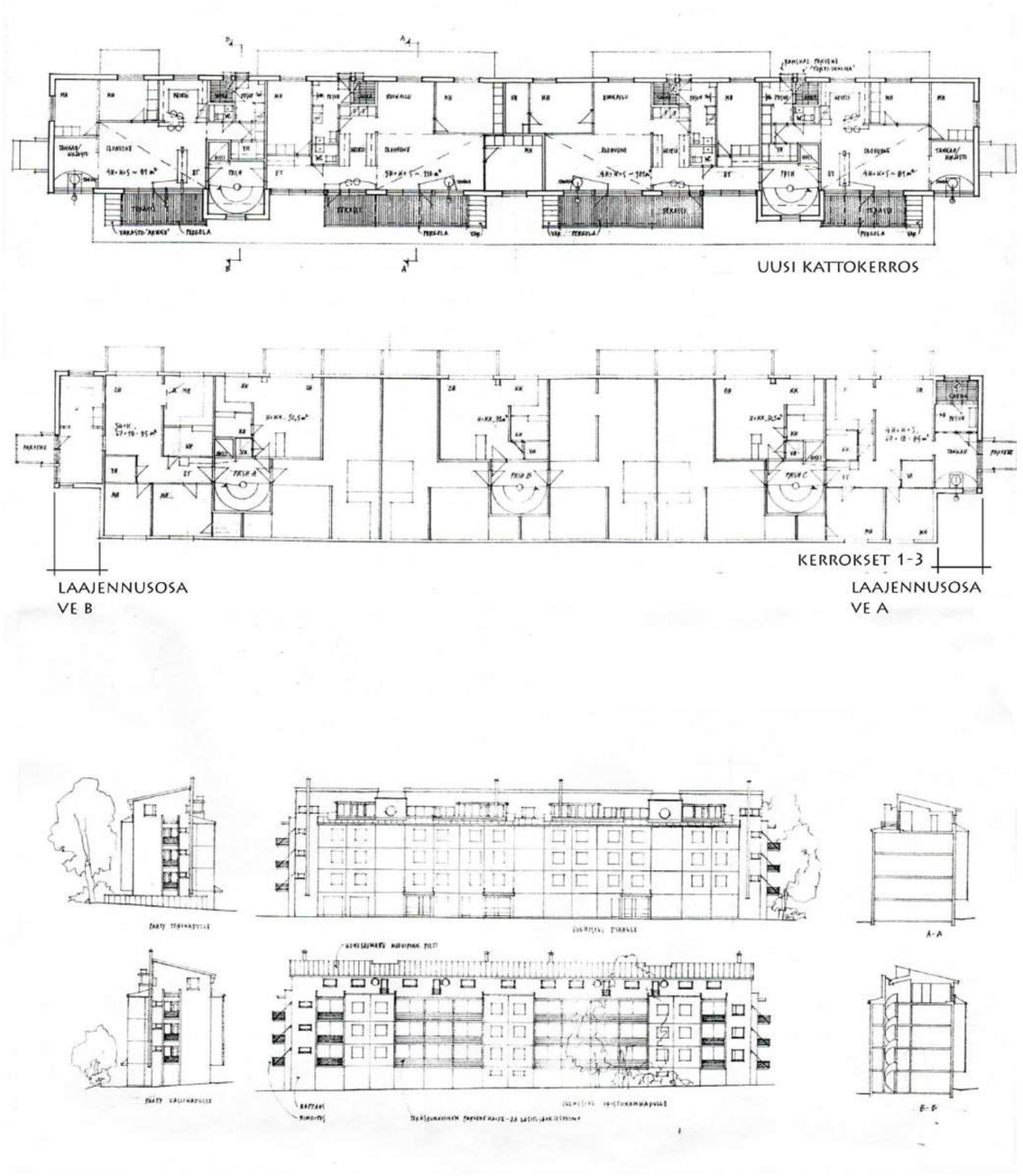
Muutenkin pysäköinnin suhteen tulisi avata keskustelu pysäköintinormeista. Onko keskustassa asukkaita, joilla ei ole autoja ja vaaditaanko jokaista asuntoa kohden autopaikka? Onko ns. asukaspysäköinnin mahdollisuutta? Eli asukas ostamallaan luvalla saa pysäköidä autoaan katualueella. Vaasan kaupungin pysäköinnin selvitys 2006, jossa vaaditaan pysäköinninjärjestelyillä turvaamaan yksityisauton omistaminen sotii tämän päivän käsityksiä vastaan. Päinvastoin: Jokainen asukas, joka tule toimeen ilman yksityisautoa, käyttää joukkoliikennettä, pyöräilee ja kävelee, tukee lähipalveluita, on juuri viihtyisän ja elinvoimaisen keskustan pioneeri.

Toinen tärkeä liikenteeseen liittyvä kysymys on läpiajoliikenteen aiheuttama melu. Väistämättä läpiajoliikennettä on, eikä sitä voida estää. Turha läpiajo vähenee, kun nopeuksia alennetaan. Samalla melutaso laskee ja viihtyisyys kasvaa. Vaikutus näkyy myös taloudellisesti. Melu vaatii kaavoihin rakenteellisia äänenreristysvaatimuksia, joka taas nostaa rakentamisen kustannuksia ja näkyy asukkailla suoraan.

Kaavoitukselta ja katujen suunnittelulta vaaditaan siis hyvää ja tiivistä yhteistyötä.

Tulevaisuudessa Vaasan 'kattomaisemaa' hallitsevat 60-70-luvulla rakennetut massiiviset lamellitalot voivat olla kaupunkikuvallisessa avainasemassa. Ne tulevat peruskorjattaviksi, jonka yhteydessä voidaan pohtia, saadaanko pienellä laajennuksella, osittaisella lisäkerroksella tai vaikkapa päädyn rakentamisella uutta arvoa ja kauneutta nyt laatikkomaisiin ja elottomiin rakennuksiin.

Kaupunki siis elää ja muuttuu ajan myötä. Päätöksillämme rakennamme omaa ympäristöämme, sellaista, mitä haluamme.



Esimerkkisuunnitelma tyypillisen 4-kerroksisen pesubetonirakennuksen uudistamisesta lisäkerroksella ja päätyjen laajennusosilla. Torikatu 2-4, Lappeenranta, Paula Kemppinen 1996.

CONCLUSIONS

The city centre must be made available to complementary and dense construction in line with the general principles of sustainable growth. The starting points must be to improve the existing condition – in other words, both the cityscape and the functionality of the centre– and to enable new and different forms of city housing.

Complementary construction must answer the local challenge and strengthen the identity of Vaasa. The most important elements of the city are the esplanades, the distinct and even imposing nuclear centre accompanied by the market square and administration buildings, and the informal waterfront park area and public buildings adjacent to the grid plan.

The objective is not to construct on all empty spaces, and there are no such things as wasted square meters. There is a need for constructed city blocks as well as squares, public outdoor areas and also free space in the city centre.

The centre of Vaasa offers several places for complementary construction. Each city block must, however, be thoroughly inspected from its own starting points. In some cases, we could more generously grant building volume, whereas in other cases we should be more moderate and preserve the plantation and trees and the scenery. If city planning is done by adhering to the principle of equality and the same efficiency throughout the centre, this will only lead to flat and monotonic cityscapes. The local factors that affect city planning must, then, be found for each individual block.

This work showcased several different themes such as the redevelopment of an empty space, the construction in the place of a demolished building, the conservation of an old building, the residential use of lofts, the building of an additional floor, and also one possibility for high-rise building.

The different blocks that were studied can function as models for future complementary construction in Vaasa. The blocks share one distinct and common feature, and that is that 4-8 floor buildings should be limited to normal street areas, whereas lower construction should be employed in the middle of blocks and along firebreaks, viz. historic lanes that split the blocks with the purpose of stopping any fires from spreading in the old timber-built city centre. This also creates pleasant, small-scale atmospheres in the courtyards.

From the viewpoint of the cityscape and functionality, I consider the Kiinanmuuri (lit. *Chinese Wall*) block 17 to be a very important area for construction. Linking the firebreak with the pedestrian centre – and extending the pedestrian zone – provides a good route for soft traffic. The project is also realistic. As a result, I decided to present more detailed plans for this block; one alternative for realization. Kiinanmuuri is a property company, and the “final say” is reserved for a high quarter. The property is also in desperate need of renovation. The intersection of Hietasaarenkatu and Kirkkopuistikko is an ugly hole in the centre of Vaasa. The building plan has already allocated permitted building volume for the aforementioned area and, accordingly, the city can demand the area to be constructed. The property garages can be converted into affordable small business premises which, in turn, support the vitality of the central shopping district.

The situation is likely to be more complicated for business blocks 32 and 33. There have been several pending projects for block 32 although no feasible proposals have been presented. The large and old mass of business blocks is in need of a reformation which cannot be funded by simply increasing the permitted building volume. The building in block 33 is a property company, and this facilitates the decision-making of the owner. In my view, high-rise building would be suitable for the location and it would fit in especially well with the rhythm of the towers and pipes along the track. It is a different matter entirely whether there really is demand for high-rise building in Vaasa and, moreover, if it is possible to fulfil the parking lot requirements.

An obvious place for construction is situated in block 9. The city owns the land along the firebreak, and the land is marked as a parking lot in the building plan. The area features sheltered accommodation which – by additional construction – could be connected with a multicultural centre to form a single entity.

The plots in the public area of block 6 are owned by the city, and this renders projects for these areas feasible and realistic.

The situation is much more complicated concerning blocks with many owners because there are several decision-makers and it may prove difficult to reach a consensus. In these situations, the city could act as a promoter and emphasize the common starting points. The best objectives for blocks 4 and 7 would be achieved by planning the whole blocks together. Terrain-wise it is possible to construct partial and quite large underground parking lots on both blocks.

The seven blocks that I have planned in more detail contain about 31,000-32,000 m^2 of new floor area. The share of the buildings to be demolished, approximately 7,000 m^2, has been subtracted from the approximation. The new increased floor area would necessitate roughly about 400 new parking slots (with the current parking space requirements). This figure is so high that it practically dictates underground construction which, in turn, is very expensive.

Block 17, new floor area,	4,650 m^2
Block 4,	3,880 m^2
Block 9,	2,400 m^2
Block 6,	4,500 m^2
Block 32,	11,250 m^2
Block 33,	7,800 m^2
Block 7,	4,390 m^2

Complementary construction is largely based on the spaciousness provided by the firebreaks. However, the current state and appreciation of the firebreaks does not correspond to the standing of “nationally significant constructed cultural environments” as defined by the National Board of Antiquities. The firebreaks in Vaasa must be re-evaluated, planned and renovated in order for them to become a part of the beautiful city environment. The narrow pedestrian and cycle streets in Kuopio, “*rännikadut*" (lit. *rain gutter streets*), are a peculiarity of that city and, similarly, the firebreaks in Vaasa are an essential part of the history of the city and they lend their own characteristic impression. At the same time, they also receive a new function as eco streets.

The key factors to a comfortable and animated urban environment lie in the traffic and parking arrangements. The Umeå Model defines the improvement of air quality as a necessary precondition for growth. This should also be the case in Vaasa.

The wide streets of Vaasa offer good possibilities to share the street space between different groups and modes of transport.

Vaasa city centre forms the most important employment cluster in the region and, consequently, the streets get easily jammed especially if there are no parking fees. Therefore, workplace parking must be reconsidered. One model for workplace parking can be found in Umeå, Sweden, where workplace parking has been arranged outside the city centre. The parking slots in the city have been reserved only for the residents, customers and visitors.

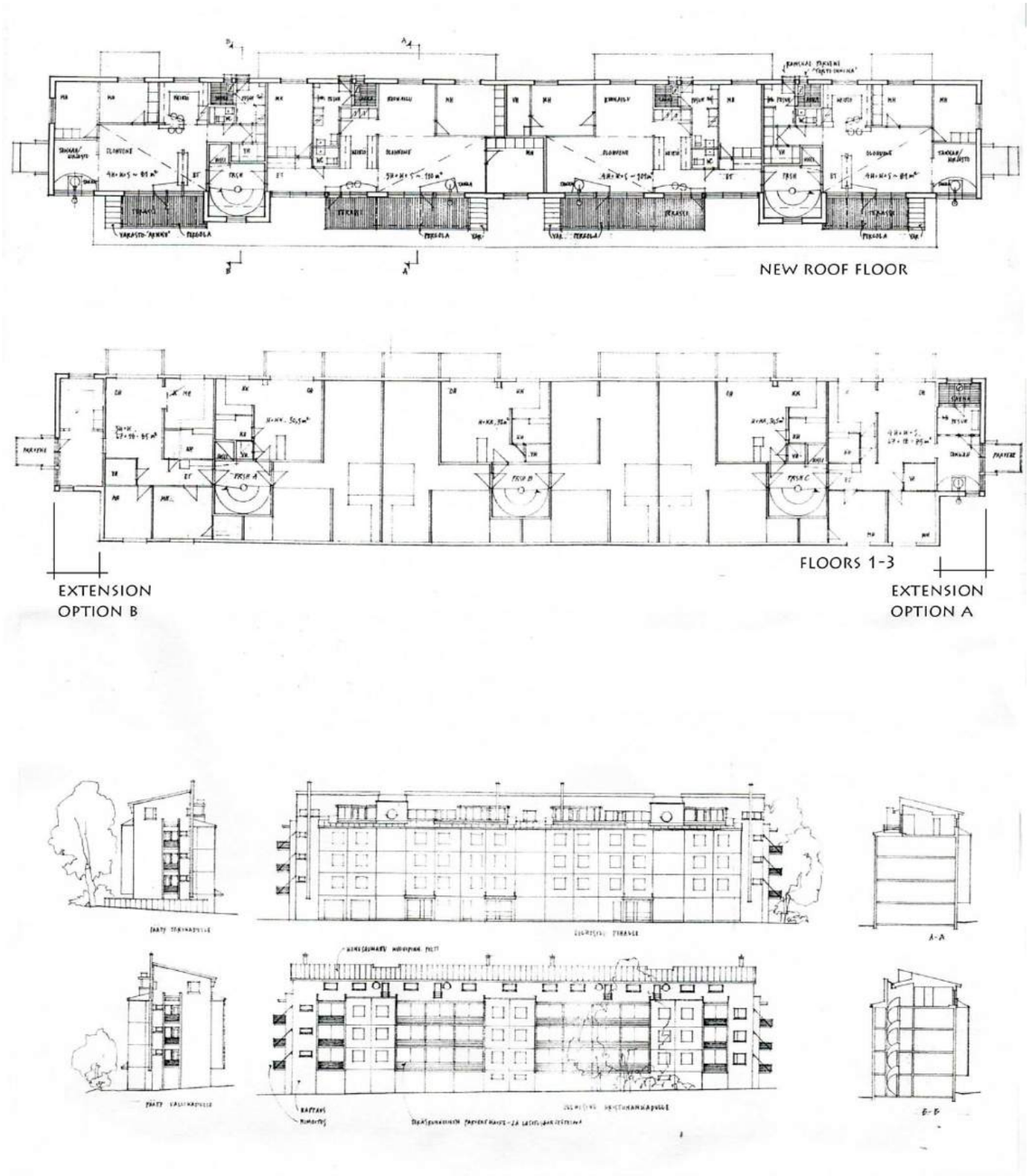
In any case, a discussion about parking norms should be initiated. Are there residents in the city centre who do not own a car, and is it necessary to require a parking slot for each apartment? Is there a possibility to organize so called residents’ parking? In short, the resident is able to buy a permit which allows him or her to park the car in the street. In 2006, the city of Vaasa published an account of the parking situation and demanded that the ownership of private cars must be guaranteed by parking arrangements. This account is blatantly in contradiction with the ideas of today. On the contrary: A resident, who does not own a private car and instead prefers public transportation, cycling or walking, and supports local services, is a pioneer of a comfortable and dynamic city centre.

Another important question related to traffic arrangements is the noise caused by drive-through traffic. Drive-through traffic is an unavoidable affair and it cannot be prevented. Unnecessary drive-through can, however, be reduced by lowering speed limits, which reduces noise levels and increases comfort. There is also an economic effect because the noise caused by drive-through traffic calls for structural soundproofing requirements which, in turn, raise the costs of construction. This affects the residents directly.

Therefore, the planning of both streets and buildings requires good and close co-operation.

In the future, the massive slab blocks from the 60s and 70s that dominate the “skyline” of Vaasa can have a key role in the cityscape. They will need renovation and, at the same time, it may be worthwhile to consider whether a little additional construction, or a partial extra floor or even extension at the end of the building might add new value and beauty to the current box-like and lifeless buildings.

Thus, the city lives and changes over time. Our decisions will shape our environment, and we have the opportunity to make it our own.



An example of one typical 4-floor concrete block of flats renovation by adding a new floor and enlarging the endings of the building. Torikatu 2-4, Lappeenranta, Paula Kemppinen 1996.

LÄHTEET

Utredning av brandgatustrukturen i Vasa, Vasa stads planläggning 2013
Vaasan keskustastrategia 2012, Sito Oy
Vaasan yleiskaava 2030, 2011
Vaasan keskustan pysäköintiselvitys 2006, Suunnittelukeskus Oy
Vaasan kulttuuriympäristöselvitys, Kaupunkisuunnittelu 2010
Valtakunnallisesti arvokkaat rakennukset ja miljööt, Museovirasto 2010
Miksi Vaasa on muuttunut? Kaupunkisuunnittelu, näyttelymateriaali 2004
Puistoja Vaasassa ja Uumajassa, Merenkurkun neuvosto 2004
Vaasa rakennusperinneselvitys II, 2000
Vaasa keskustan osayleiskaava, 1997
Vaasan kaupungin rakennusperinneselvitys, 1986

Mitt Vasa, Gunnar Bäckman, 2013
Täydennysrakentaminen, Arkkitehtuuri, historia ja paikan erityisyys, Olli-Paavo Koponen 2006
Carl Axel Settebergin Vaasa, Esko Aromaa 2006, käsikirjoitus
Täydennysrakentaminen puukaupungissa, Sture Balgård 1982

KUVAT

Paula Kemppinen
Vaasan kaupunki, kaavoitus
http://www.sls.fi/olin/ Svenska Litteratursällskapet i Finland
Gunnar Bäckman
Michael Frank

Saksassa on ollut tapana maalata rakennuksen julkisivuun rukous. Oheinen kuva on Laubachista Hessenin alueelta. Alkuperäinen rukous on vuodelta 1704. Lisäys rukoukseen on tehty vuonna 1978 sen jälkeen, kun Laubachin kaupunkia uudistettiin voimakkaasti. Käännös kuuluu:

’Jumala varjelkoon tätä taloa hädältä ja palolta, kaupunkisuunnittelijoilta ja veroilta’