



Jyväskylän ratapihan ympäristö, Yhdyskuntasuunnittelun ammattikurssi 1 2018

Citation

Rajaniemi, J., Chudoba, M., & Lehmusvaara, E. (Toimittajat) (2018). Jyväskylän ratapihan ympäristö, Yhdyskuntasuunnittelun ammattikurssi 1 2018. Tampere: Tampere University of Technology, School of Architecture.

Year

2018

Version

Publisher's PDF (version of record)

Link to publication

TUTCRIS Portal (<http://www.tut.fi/tutcris>)

Copyright

This work is licensed under a Creative Commons Attribution-ShareAlike 4.0 license. To view a copy of this license, visit <http://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/>

Take down policy

If you believe that this document breaches copyright, please contact cris.tau@tuni.fi, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

YHDYSKUNTASUUNNITTELUN
AMMATTIKURSSI **1/2018**

Jyväskylän ratapihan ympäristö



TAMPEREEN TEKNILLINEN YLIOPISTO



Jyväskylän ratapihan ympäristö

*Juho Rajaniemi, Minna Chudoba
& Eetu Lehmusvaara (toim.)*

kuva: Iida Siponmaa



Tampereen teknillinen yliopisto | Tampere University of Technology
Arkkitehtuurin laboratorio | Yhdyskuntasuunnittelun ammattikurssi 1/2018
Jyväskylän ratapihan ympäristö

Toimittanut: Juho Rajaniemi, Minna Chudoba & Eetu Lehmusvaara
Taitto: Eetu Lehmusvaara | Etukannen kuva: Eetu Hyvönen
Takakannen kuva: Iida Siponmaa | Paino: Juvenes Print
ISBN 978-952-15-4126-1 (nid.) | ISBN 978-952-15-4127-8 (PDF)
www.urn.fi/URN:ISBN:978-952-15-4127-8

ESIPUHE	4
Juho Rajaniemi	

SUURTEN MAHDOLLISUUKSIEN HARJOITUSTYÖ	8
Tuija Solin, Reijo Teivaistenaho, Timo Vuoriainen	

OPIKELIJOIDEN ESSEET	
Verna Hahtola	10
Tia Kilpeläinen	15
Ville Mäkelä	17
Ria Aasholm	20
Laura Pasanen	22

HARJOITUSTYÖT	
Punos	26
Satula	36
Niemelä	46
Jyväskylä	58
Ränniranta	68
Kanta	80
Kanaalikaupunki	90
Rantakylä	100
Kilpikonna	110
Jyväskylän bulevardi	120
Kulttuurialto	128
Näkyvissä	138

LIITTEET	150
-----------------	-----

ESIPUHE

Tampereen teknillisen yliopiston Arkkitehtuurin laboratorio järjestää vuosittain Yhdyskuntasuunnittelun ammatikurssi 1:n, jonka tarkoituksena on etsiä ratkaisuja maankäyttöliisiin ongelmiin muutaman kymmenen hehtaarin kokoisella alueella yhdessä paikallisten suunnittelijoiden ja asukkaiden kanssa. Tänä vuonna kohdekaupunkina oli Jyväskylä, jossa opiskelijat saivat purtavakseen todella kovan pähkinän: miten yhdistää keskustan ruutukaava-alue Jyväsjärven rantaan. Vaikeuskerrointa kasvattivat huomattavasti junarata ratapihoineen sekä aluetta halkova vilkas valtatie. Alueella oli myös harkintaa vaativia korkeuseroja. Suunnittelukohteen ajankohtaisuutta lisäsi Jyväskylän

kaupunginjohtajan Timo Koiviston uudenvuoden aaton linjapuhe, jossa hän toi esille ratapihan ja rantaväylän ylitse rakennettavan kannen tarpeellisuuden.

Usein on niin, että kova paine synnyttää timantteja. Tällaisia kiteytys- ja kirkastusprosesseja saimme todistaa tammi-helmikuussa. Ottaen huomioon erittäin tiukan, oikeastaan vain noin kuuden viikon suunnitteluajataulun sekä sen, että kyseessä oli suurimmalle osalle kurssille osallistuneista arkkitehtiylioppilaista ensimmäinen varsinainen aluesuunnittelutehtävä, on laadittujen suunnitelmien korkea laatu ihailtavaa. Suoritusta ei himmennä jyväskyläläisiltä sparraajilta saatu verraton apu ja paikallistuntemus eikä arkipäivän kaavoitusta rajoittavien kustannusvaatimusten,

maanomistuskysymysten ja valtion viranomaisohjauksen puuttuminen. Valmiit suunnitelmat ovat kolmoskurssilaisten töiksi joka tapauksessa harvinaisen kypsiä.

Opiskelijaryhmien suunnitelmissa, joihin voi perehtyä tarkemmin myöhemmin tässä julkaisussa, on esitetty lukuisia uusia tapoja yhdistää ranta-alue kaupungin keskustaan. Tavat vaihtelevat silloista ja tunneleista eri kokoihin kansirakennelmiin. Useimmissa ehdotuksissa rannan uusi kaupunkirakenne yhdistyy luontevasti olemassa olevaan ruutukaavaan. Suunnitelmat osoittavat, että ratapihan siirto pois kaupungin ydinkeskustasta on välttämätön, mikäli uusi Jyväsjärven rannan kaupunginosa halutaan toteuttaa mahdollisimman mielekkäästi. Suunnitelmien perusteella

alueelle mahtuu jopa noin 3000–5000 asukasta sekä työpaikkoja ja palveluja. Useat ryhmät ovat esittäneet Jyväsjärven rantaan uutta konserttitaloa, mikä vaikuttaa varsin perustellulta ratkaisulta. Yksi vaikea kysymys on ollut alueen henkilöautopysäköinnin järjestäminen. Tähänkin eri ryhmillä on ollut ratkaisuja. Jyväskylän kaupungin uudet pysäköintinormit tulevat jatkossa helpottamaan ongelmaa oleellisesti ja mahdollistavat tiiviin kävelypainotteisen kaupunkiympäristön suunnittelun ja rakentamisen.

Sparrausiltapäivät Jyväskylässä järjestettiin aivan suunnittelualueen kupeessa, historiaa henkivässä Nikolainsalissa. Tunnelma oli tiivis lähes 70 henkilön keräytyessä 12 pöydän ympärille ideoimaan aluetta kolmena iltapäivänä. Neljäntenä iltapäivänä olikin jo vuorossa suunnitelmien esittely ensin sparrausryhmälle ja sitten yleisölle avoimien ovien tilaisuudessa. Opis-

kelijat pääsivät näin aitoon kanssakäymiseen jyväskyläläisten kanssa. Kurssin ehkä tärkein oppimistavoite olikin neuvottelutaitojen parantaminen. Tätä varten kurssin alussa järjestettiin neuvottelupäivä, jossa kurssilaisia vuorovaikutuksen saloihin opasti alan asiantuntija TkT Jonna Kangasoja. Monien muiden teemojen ohella kurssilla sivuttiin myös esteettömyysasioita. Saimme kuulla pyörätuolin käyttäjän sekä sokean henkilön kokemuksia ja vinkkejä kaupungissa liikkumisesta. Saadussa palautteessa on moni opiskelija kertonut näiden esitysten olleen niin sanotusti silmiä avaavia.

Kiitän vielä kertaalleen Jyväskylän kaupungin kaavoituksen edustajia, erityisesti Tuija Solinia ja Leila Strömbergia, kaikkia jyväskyläläisiä sparraajia sekä vierailuluennoitsijoita, joiden ansiosta ja avustuksella kurssi oli mahdollista toteuttaa jouhevasti. Olen varma, että kurssin opiskelijat saivat kattavan läpileikkauksen kaupunkisuunnittelijan työn monipuolisuudesta ja tärkeydestä. Toivottavasti tässä julkaisussa esitellyt 12 suunnitelmaa puolestaan auttavat jyväskyläläisiä kohdealueen jatkosuunnittelussa.

Tampereella 18. huhtikuuta 2014,

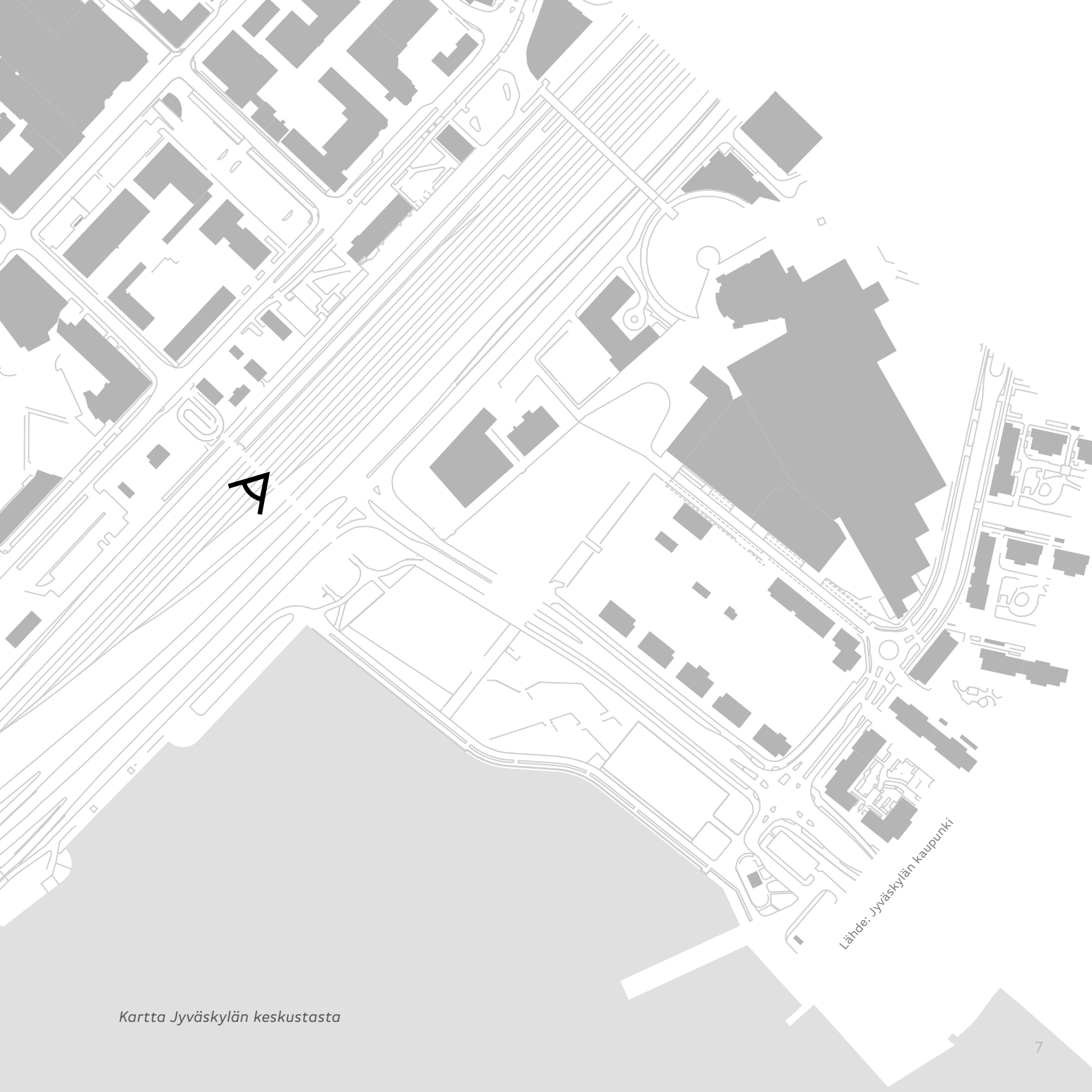
Juho Rajaniemi

yhdyskuntasuunnittelun professori



Kuva suunnittelualueelta 17.1.2018





A

Lähde: Jyväskylän kaupunki

Suurten mahdollisuuksien harjoitus

Tuija Solin | Reijo Teivaistenaho | Timo Vuoriainen

Harjoitustyön kohdealue on suunnittelutehtävänä hyvin vaikea ja moniongelmainen. Rantaväylä, ratapiha, Lutakko ja ydinkeskustan itäosa muodostavat toiminnallisen, liikenteellisen ja kaupunkikuvallisen kokonaisuuden. Ratapiha ja Rantaväylä muodostavat laajan kaupungin keskustaa jakavan fyysisen esteen, jossa tapahtuva toiminta aiheuttaa myös melua ja muita häiriöitä ympäristölleen. Käytännössä aivan kaupungin keskustassa sijaitseva ratapiha koetaan myös esteettiseksi ongelmaksi.

Suunnittelun kohde on myös ajankohtainen, sillä ratapihan ja Rantaväylän osakokonaisuus on yksi kaupungin seuraavien vuosien kärkihankkeista. Lisäksi alueen suunnittelun edistäminen sai erityistä lisäpontta kaupunginjohtajan nos-

taessa sen esille uudenvuodenpuheessaan.

Suunnittelun erityinen haaste on liikenteen ja maankäytön yhteensovittaminen. Henkilöauto- ja raskaan liikenteen ennustetaan kasvavan ja sitä myötä myös 1980-luvulla toteutetun Rantaväylän toimintavarmuuden arvioidaan ajan myötä heikkenevän. Käykö näin vai voiko kaupunki omilla toimillaan vaikuttaa liikennemääriin aluekokonaisuudessa?

Rantaväylän ja ratapiha-alueen rakentamisen ja liikennejärjestelmän reunaehdoja on mietitty moneen otteeseen sillä laajan ratapihan ongelma on niin ilmeinen. Ratapihan ylitse on rakennettu kevyen liikenteen "kulkuputkia" ja 2000-luvun alussa uusi Matkakeskuksen ja Paviljongin ja Innovatorninmuodostama kokonaisuus niitä yhdistävänä putkineen. Aivan

viimeiseksi aluetta on tutkittu osayleiskaavalla, keskustan hankkeissa ja diplomitöiden kautta. Keskustan kaupunkirakenteen strategisessa suunnitelmassa (v. 2017) suunnittelualueetta luonnehditaan "suurten mahdollisuuksien vyöhykkeeksi".

Työt

Harjoitustöiden taso on kauttaaltaan korkea suunnittelun ja ammattimaisen esitystavan puolesta. Suunnittelualueen problematiikkaan on paneuduttu huolellisesti. Sparraus ja ryhmätyönä tehdyt analyysit ovat johtaneet loogisiin johtopäätelmiin. Parhaimmillaan töissä oli hallittu kokonaisrakenne ja luonteva liittyminen ruutukaavakeskustaan. Töissä oli haettu rantaan sopivaa mittakaavaa ja hahmoteltu kortteleille identiteetit. Kaikissa töissä oli osoitettu

ruutukaava-alueelle täydennysrakentamista joko lisärakennuksilla tai korottamalla olevia rakennuksia. Hannikaisenkadun rannan puoleista aluetta oli täydennetty rakentamisen rytmittämällä niin, että ilmaisuus järven suuntaan säilyy. Useissa töissä oli paneuduttu ansiokkaasti alueidentiteettiä muodostavien rakennusten arkkitehtuuriin.

Selkeitä tekijöitä on löydetty: liikennealueen pienentäminen kansirakenteella, valtatie madaltaminen ja tunnelin rakentaminen sekä ratapiha-alueen siirto muualle ja raiteiden vähentäminen sekä Jyväsjärven täyttäminen, jotta saadaan tilaa rakentamiselle, puistoille ja uusille liikenneratkaisuille.

Rata-alueen ja raideliikenteen merkitys kaupunkirakenteessa kaupunkielämään kuuluvana rikastuttavana tekijänä oli huomioitu useassa työssä. Useassa ehdotuksessa vesialuetta oli täytetty ja rantaviivaa muotoiltu. Sen sijaan rantaviivan palauttamista entiselleen lähemmäs ruutukaava-aluetta ei oltu esitetty. Kevyen liikenteen yhteyksiin ja viherverkostoon oli paneuduttu, mutta kaupunkivihreän osuudessa oli vaihtelevuutta. Uudisrakentaminen oli korkeudeltaan varsin maltillista ja monessa työssä rantaan oli esitetty hyvin pienimittakaavaista rakentamista. Hyvänä ratkaisuna voi pitää myös valtatie liikenteen ja paikallisliikenteen eriyttämistä.

Rantaan, Lutakon aukion ja

Kompassirannan risteämäkohtaan, oli monessa työssä esitetty konserttitalo. Asukassparraajat kannattivat tätä ratkaisua.

Kurssin neljä intensiivistä ilta-päivää antoivat opiskelijoille valmiuksia kaupunkisuunnitteluun ja usein varsin ristiriitaisten intressien ratkomiseen. Jyväskyläläiset sparraajat ja asiantuntijat saivat virkistäviä ja uusiakin näkökulmia lähestyä haasteellista kehittämiskohdettaan. Opiskelijoiden lähestymistapa perustui ihmisen kokemukseen ympäristöstään. Tämä tuli esille jo analyysivaiheessa ja oli koko suunnitteluprosessin aikana mukana ja näkyy lopputuloksissa mm. uudisrakentamisen mittakaavassa, kaupunkitilan muodostamisessa ja lähiympäristöön liittyvissä yksityiskohdissa. Kansirakenteille ei oltu osoitettu massiivista liikerakentamista, kuten vaikkapa Tampereella, vaan pääpaino oli ihmisten elinympäristössä, jossa asuminen, työnteko, vapaa-aika ja arjen tarpeet on sekoitettu.

Jatko

Työpajatyöskentely antaa virkistävän ja optimistisen lähtölaukauksen jatkotyöskentelyyn. Työ vaatii toimivien ja hallinnoivien osapuolien yhteistä tahtotilaa ja eteneminen voi siksikin olla hidasta. Ratapiha-alueen toimintojen siirtämiseksi ainakin osittain muualle on varauduttu jo kaavallisesti, mutta valmiuksia mm. kustannussyistä (100

miljoonaa euroa) ei siihen tällä hetkellä ole.

Kymmenessä vuodessa voi tapahtua paljon. Täydennysrakentaminen käynnistyy ruutukaavakortteilla ja Hannikaisenkadun varrella. Ratapiha-alueen ja Rantaväylän osalta löydetään yhteinen näkemys tai kompromissi. Olisiko harjoitustöissä esitetty kansirakenne sellainen? Ratapiha-alueelle ollaan valmistelemaan suunnittelukilpailua. Sitä ennen tehdään selvityksiä ja selvitystarpeen hahmottamisessa on opiskelijoiden suunnitelmista hyötyä. Harjoitustöistä on jo löydetty kehityskelpoisia ideoita mm. rakennusten integroimiseksi ympäristörakentamiseen.

Intensiivikurssiin osallistuminen oli onnistunut kokemus ja vastaavanlaista yhteistyötä yliopistojen kanssa voi suositella. Se auttaa parhaimmillaan tunnistamaan oleellisia kehitettäviä tekijöitä suunnittelukohteessa. Lisäksi kun saatu materiaali on ammattitaitoisesti suunniteltua ja toteutettua ja sellaisenaan esittelykelpoista, saatiin Ratapihan ja Rantaväylän suunnittelun problematiikkaa ja uusia ideoita kaupunkilaisten ja poliitikkojen tietoon paikallisessa mediassa. Suunnitelmien kehittäminen asemakaavaksi vaatii erilaisten ristiriitaistenkin intressien yhteen sovittamista ja toteuttamisen rakennetuksi elinympäristöksi yhteen hiileen puhaltamista.

Opiskelijoiden esseet

Verna Hahtola

Miten eri liikennemuodot ja pysäköinti vaikuttavat kaupunkisuunnitteluun ja kaupunkisuunnittelu niihin?

Liikennejärjestelmien suunnitteleminen on erottamaton osa muun yhdyskuntarakenteen suunnittelua, ja liikenteelliset kysymykset koskettavatkin kaupunkisuunnittelua valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista asemakaavoitukseen asti. Liikenne-ratkaisujen kannalta keskeistä on eheyttää yhdyskuntarakennetta muodostaen verkostoja eri alueiden välille; sen lisäksi että kaupungit ja kaupunginosat liittyvät toisiinsa liikenteellisin keinoin, voi liikenne luoda selkärangan yhdelle kaupunginosalle tai korttelille. Toisaalta kaupunkisuunnittelussa myös trendit näkyvät voimakkaasti, ja kevyen liikenteen ja yksityisautoilun suhdetta ohjaavat periaatteet voivat konkretisoitua vasta vuosikymmenten kuluttua.

Liikenne kaupunkisuunnittelun eri tasoilla

Liikenne otetaan kaupunkisuunnittelussa huomioon sekä periaatteellisin linjanvedoin että konkreettisin ratkaisuin. Liikenteen suunnitteleminen on osa jokaista kaupunkisuunnittelun vaihetta valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista aina asemakaavatasolle saakka – näin periaatteelliset, arvoihin liittyvät valinnat saavat muotonsa esimerkiksi liikkumismuotojen hyödyntämissä verkostoissa sekä väylien mitoituksessa ja suuntaamisessa.

Kuluvana vuonna uudistuvissa valtakunnallisissa alueidenkäyttötavoitteissa liikennettä ja kaupunkia ohjaavat periaatteet painottavat voimakkaasti kestävän kehityksen tavoitteita. Nämä yksityiskohtaisem-

paa suunnittelua ohjaavat alueidenkäyttötavoitteet korostavat esimerkiksi kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen edistämistä. Samoin palveluiden saavutettavuuden kannalta liikenteen suunnittelulla on hyvin ratkaiseva vaikutus kaupunkien kehittymiseen: merkittävimpien asuin-, työpaikka- ja palvelualueiden tulisi olla saavutettavissa kevyen ja joukkoliikenteen keinoin (Valtioneuvoston päätös 2017, 6).

Ylemmät kaavatasot ohjaavat yksityiskohtaisempaa suunnittelutyötä, esimerkiksi kevyen liikenteen osalta tämä tarkoittaa siirtymistä yhteystarpeiden suunnittelusta kohti väylien tarkkaa mitoittamista. Maakuntakaavatasolla voidaan osoittaa seudullisia väyliä jalankululle ja pyöräilylle sekä pyrkiä mahdollistamaan kunnat rajoja ylittävät kevyen liikenteen verkostot (Vaarala 2011, 40). Yleiskaavassa nämä suunnitelmat voivat tarkentua entisestään, ja pääreitit voidaan esittää joko oikeusvaikutteisessa yleiskaavakartassa tai yhteystarvemerkinä. Yleiskaavakartassa määritellyt reitit voivat vähentää asemakaavataso suunnittelun mahdollisuuksia järkevöittämällä reittivalintoja tarvittaessa, ja epäselvät pääreitit voidaankin määrittellä yleiskaavan liitekarttaan. Tämä voi toisaalta tarkoittaa, etteivät yleiskaavassa esitetyt ratkaisut toteudu yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. (Vaarala

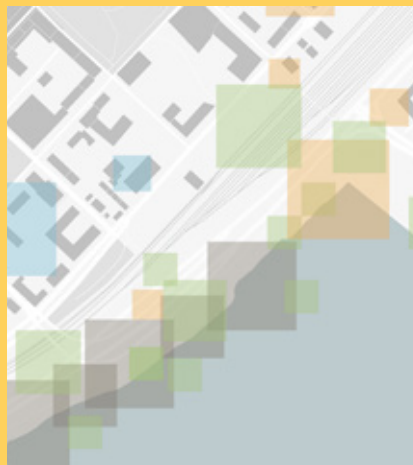
2011, 42.) Periaatteelliset ratkaisut ylempiltä kaavatasoilta eivät aina johda suoraan tietynlaisiin ratkaisuihin, mutta ohjaavat kuitenkin yksityiskohtaisten suunnitelmien tekemistä. Asemakaavassa voidaan määrittellä, kulkevatko jalankulkijat ja pyöräilijät erillisillä reiteillään sekä hyödyntävätkö niille varatut yhteydet myös esimerkiksi puistokäytäviä, ulkoilureittejä sekä vähäliikenteisiä katusuoksia (Vaarala 2011, 45).

Liikenne kaupunkia yhdistävänä ja jakavana tekijänä

Liikenneväylien yhtenä tarkoituksena on yhdistää sekä eri kaupunkielementtejä että kaupungin eri osia toisiinsa. Yleiskaavoissa määrittellään merkittävimpien uusien asunto-, työpaikka- ja palvelurakentamisen

sijoittumisen alueet (Liikenne yhdyskunnan suunnittelussa 2003, 56, Nykänen 2013 mukaan). Tällaisilla ratkaisulla osaltaan vaikutaan myös liikenneväylien tarpeen syntyymiseen. Esimerkiksi kaupan suuryksiköt harvemmin sijoittuvat keskusta-alueille tai asuinalueiden äärelle, minkä vuoksi ne eivät välttämättä palvele jalankulkijaa yhtä hyvin kuin henkilöautolla liikkuvaa. Palvelujen tietynlainen sijoittaminen vaikuttaa sekä liikenneverkon rakentamiseen että eri liikkumis-
muotojen käyttöön.

Liikenteellä voi olla paitsi yhdyskuntaa eheyttävä myös niitä hajauttava vaikutus. Esimerkiksi raideliikenteessä pääpaino on valtakunnallisessa rataverkossa (Vaarala 2011, 40). Tämä voi tarkoittaa sitä, että valtakunnallinen rautatieyhteys määrittelee kaupungin sisäistä rakennetta ratkaisevalla tavalla. Useissa suomalaisissa kaupungeissa rautatieasema on sijoitettu lähelle kaupungin keskustaa ja kaupunki on levinnyt radan ympärille. Jotta rata ei estäisi kaupungin eri osien liittymistä toisiinsa, on esimerkiksi Tampereella suunnitella radan ylittävä kansirakenne. Sen sijaan esimerkiksi Lappeenrannassa rautatieasema sijaitsee noin kilometrin päässä kaupungin varsinaisesta



keskustasta, eikä radalla olekaan samanlaista kaupunkirakennetta katkaisevaa vaikutusta. Kun kaupunkiin saapuva ei päädy raideyhteyden kautta keskusta-alueelle vaan pikemmin sen laitamille, yhdyskuntarakenne katkeaa kuitenkin toiminnalliselta osin. Kaupunkia yhdistävillä valtateillä voi olla samankaltainen vaikutus yksittäisen kaupungin yhdyskuntarakenteen jatkuvuuteen. Toisaalta tärkeimmät päätiet johdetaan usein ohitusteinä suurimpien kau-



punkiseutujen keskustojen ohi ja paikallinen liikenne pyritään ohjaamaan ensisijaisesti katuverkkoon (Nykänen 2013, 15). Liikennejärjestelmän kehittäminen on siis kokonaisuudessaan yhtä kaupunkia suurempi kokonaisuus, jossa alueiden saavutettavuutta on kehitettävä myös pitkänmatkan reittien kannalta.

Liikenne korttelia yhdistävänä ja jakavana tekijänä

Yhden kaupungin tai kaupunginosan sisällä voi olla erilaisia rakennetypologioita, jotka luovat korttelitasoisia ratkaisuja liikenteen ja muun yhdyskuntarakenteen toimivuudelle. Asuinaluesuunnittelu-teoksessa esitetään seitsemän erilaista rakennetyyppiä, joissa esitetyt mallit ottavat kantaa myös liikenteellisiin järjestelyihin esimerkiksi väylien ja virkistysalueiden sijoittamisen sekä pysäköinnin osalta. Rakennukset voivat rajata sisäänsä puistomaisen tilan jättäen autoliikenteen sekä pysäköinnin reuna-alueille. Ajoneuvoliikenteen jättäminen alueen laidalle sekä pysäköinnin järjestäminen ajokadun varteen tai pistoina asuin-kortteleiden väliin voi rauhoittaa alueen sisäosan kevyen liikenteen runkoreitiksi. (Jalkanen et al. 2004, 96–97.) Näin ollen ajoneuvoliikennettä palveleva katu voidaan kokea epäviihtyisäksi alueeksi, ja pysäköinti voidaan järjestää Hervannan kaupunginosan tapaan keskitetysti suurilla kentillä asuin-kortteleiden välissä.

Toisaalta katu voi myös toimia itse runkona alueelle, jolloin rakennusten suojaisimmat puolet kääntyvät kadulta pois päin. Niin sanotussa kampakaavassa rakennukset sijoittuvat ajoneuvoliikenteelle varatun kadun ja virkistysalueen väliin ja alueen sisällä



voi kulkea kevyen liikenteen väylä. Sormikaavalle tyypillistä on liikenteen keskittäminen, jolloin väylät haarautuvat ja luontoalueet kurotuvat sormien tavoin kohti alueen ydinosa. (Jalkanen et al. 2004, 98–100.) Katu voi näyttäytyä koko alueen kannalta keskeisenä runkona, jonka varteen kevyen liikenteen väylätkin sijoitetaan. Kuitenkin kevyen liikenteen reittejä linjatessa tulisi välttää niiden sijoittamista pääliikenneväylien varteen (Vaara 2011, 45). Kun jalankulun ja pyöräilyn reitit johdetaan erillään ajoneuvoliikenteestä, voi syntyä virkistysalueiden ja puistomaisten tilojen rytmittämää reitistöä, joka tekee jalankulusta ja pyöräilystä paitsi houkuttelevaa myös turvallisempaa. Toisaalta katualueet voivat jäädä tällöin epäsuotuisaksi alueeksi.

Liikenteen sananvalta tulevaisuuden kaupungissa

Nykyajan trendiksi on nousemassa autoriippumattomuus: kaupun-

kia ei haluta antaa yksityisautoilun armoille, vaan muuta yhdyskuntarakennetta halutaan kehittää kevyen liikenteen sekä viheryhteyksien ehdoilla henkilöautojen sijaan. Björn Silfverbergin (2018) mukaan liikenteen suunnittelemista ohjaa edelleen aamuhuippu eli erityisesti henkilöautoliikenteen työmatkaliikenne aamuisin. Tämä voi tarkoittaa myös sitä, että liikenneväylien mitoittamista voidaan laatia puolen tunnin mittaisen ruuhkajakson perusteella, mikä heijastuu myös muun yhdyskuntarakenteen suunnitteluun. Voidaankin kyseenalaistaa, tuleeko ruuhkia edes pyrkiä välttämään, mikäli se tekisi muista liikkumismuodoista houkuttelevampia.

Väylien mitoittamisen lisäksi ajoneuvoliikenne vaikuttaa kaupunkirakenteeseen myös pysäköinnin kautta. Tampereen kaupungin teettämässä liikennepoliittisessa selvityksessä taustatutkimukset osoittivat, että henkilöautot ovat paikallaan pysäköitynä 95 % ajasta. Jokaisella henkilöautolla on keskimäärin kolme pysäköintipaikkaa: lähtöpaikassa, asiointipaikassa ja määränpäässä. Esimerkiksi Tampereella noin 350 000 pysäköintipaikat vievät tilaa arviolta 920 hehtaaria. (Pysäköinti osana kaupunkikehitystä 2016, 5.) Pysäköinnin mitoittaminen autopaikkojen määrän suhteen voivat vaikuttaa niin rakennuksen kuin kaupunginkin mittakaavassa. Esimerkiksi

kerrostalon kerrosalamäärään voi merkittävästi vaikuttaa se, miten pysäköinti järjestetään. Pysäköintinormeja ollaan kuitenkin lieventämässä: esimerkiksi Tampereella keskustan asuinkerrostalojen normiksi esitetään jatkossa yhtä autopaikkaa 150 kerrosalaneliometriä kohden (Pysäköinti osana kaupunkikehitystä 2016, 6).

Pysäköintiin voidaan vaikuttaa paitsi mitoituksen myös muun ohjauksen kautta: ohjaavassa mallissa kadunvarsipysäköinti voidaan varata ensisijaisesti vierailijoille ohjaten pitkäaikaisempi pysäköinti muualle. Lisäksi taloyhtiöissä voidaan erottaa pysäköintipaikan hinta erilleen asunnon hinnasta, ja näin vaikuttaa asumiskustannusten muodostumiseen. (Pysäköinti osana kaupunkikehitystä 2016, 5–6.) Lisäksi Tampereella kadunvarsipaikoitus on Turkua ja Oulua kalliimpaa, sillä pysäköinti halutaan ohjata maanalaisiin pysäköintilaitoksiin



katupaikoituksen sijaan (Pysäköinti osana kaupunkikehitystä 2016, 34).

Silfverbergin (2018) mukaan vuorokaudessa tehtyjen matkojen määrä on suhteellisen vakio: ihmiset tekevät päivässä noin 3,2 matkaa. Ihmisen tarve liikkua paikasta toiseen pysyy samanlaisena, vaikka ratkaisulla pyrittäisiin hankaloittamaan yksityisautoilua. Toisaalta periaatteellisilla ratkaisulla ja systemaattisella kehittämisellä voidaan saada ihmiset suosimaan kevyttä liikennettä yksityisautoilun sijasta. Esimerkiksi polkupyöräilyn tukemiseksi asemakaavassa on suositeltavaa osoittaa keskustoissa ja palvelujen yhteydessä pyörille soveltuvia pysäköintipaikkoja (Vaara 2011, 45). Tampereella tulevaisuuden malli on sijoittaa vähintään puolet asuinkerrostalojen polkupyöräpaikoista katettuun ja lukittavaan tilaan, ja vastaavasti työpaikoilla katettuun tilaan tulisi osoittaa vähintään 30 prosenttia paikoista (Pysäköinti osana kaupunkikehitystä, 30). Osaltaan tämänkaltaiset ratkaisut yhdistettynä toimiviin ja nopeisiin pyöräilyn runkoreitteihin voivat vaikuttaa ihmisten liikkumisvälinevalintoihin.

Vaikka panostukset kevyen liikenteen reitteihin sekä joukkoliikennenyhteyksiin voivat pidemmällä aikavälillä vaikuttaa merkittävästi liikenteen sekä kaupungin kehittymiseen, on varmistettava, että ratkaisut tehdään oikea-aikaisesti.

Mikäli yksityisautoilua halutaan merkittävästi vähentää, on tehtävä ensin investointeja joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen parantamiseksi. Helsingin sanomat julkaisi artikkelin Helsingin kaupungin kaupunkibulevardihankkeen kohtaamista haasteista. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen liikennevas- tuualueen johtaja Tuovi Päiviön mukaan Helsingin kaupungin olisi pitänyt sisällyttää yleiskaavaansa ajoitusmääräys. Tällöin sisääntulo- väylät olisi muutettu bulevardeiksi vasta sen jälkeen, kun Länsisata- maa ruuhkauttava tavaraliikenne olisi siirretty pois. Lisäksi Helsingin kaupunki on perustellut muun liikenteen välityskyvyn ylittävän kysynnän ohjautuvan joukkoliikenteeseen sekä kevyeen liikenteeseen. Hallinto-oikeus kuitenkin katsoi, etteivät yleiskaavan määräykset varmista rakentamisen ja raideyh- teyden toteutumista yhtäaikaaisesti niin, että väestön lisääntyessä kas- vanut kysyntä ohjautuisi joukko- liikenteeseen. (Kuokkanen 2018.) Liikennejärjestelmät ovat osa paitsi yhden kaupungin rakenteen kehitymistä, tässä tapauksessa osa myös koko pääkaupunkiseudun lii- kennesuunnittelua. Liikkumismuodot käyvät kamppailua suhteessa

toisiinsa, ja tehtyjen ratkaisujen mahdollistama kaupunkirakenne konkretisoituu vasta useiden vuosikymmenien päästä, jolloin näkemykset liikenteen kehittämisestä voivat olla taas täysin erilaiset.

Tampereen kaupunginvaltuuston iltakoulussa vuonna 2014 Tero Anttila totesi, että rakennettaessa rai- deliikennejärjestelmää rakennetaan puoliiksi joukkoliikennejärjestelmää ja puoliiksi kaupunkia (Rajaniemi 2018). Vaikka raitiotiejärjestelmä tulee epäilemättä mullistamaan Tampereen kaupungin kehitystä muutoinkin kuin vain liikenteelli- siltä osin, rakentavat itse asiassa kaikki liikenteeseen liittyvät ratkai- sut kaupunkia, sillä liikkumismuodot verkostoineen ja väylineen ovat erottamaton osa kaupunkia itseään.

Lähteet

Jalkanen, R., Kajaste, T., Kauppinen, T., Pak- kala P. & Rosengren C. (2004). *Asuinalue- suunnittelu*. Helsinki: Rakennustieto Oy. 216 s.

Kuokkanen, K. (2018). *Möhlkö Helsinki kau- punkibulevardit nurin? Valtio ei olisi vienyt asiaa oikeuteen, jos Helsinki olisi kuunnellut toistuvia varoituksia. Helsingin Sanomat. Saatavissa (2.3.2018): <https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000005584905.html?share=0a324552bc3053529928ea4b533928d7>.*

Liikenne yhdyskunnan suunnittelussa, ympäristöopas 104. (2003). Ympäristö- ministeriö. Helsinki: Rakennustieto Oy.

Nykanen, E. (2013). *Maankäytön ja liiken- teen suunnittelun yhteensovittaminen, tarkasteluhanke: Finnoon osayleiskaava- luonnos. Opinnäytetyö. Lahden ammatti- korkeakoulu. 49 s. Saatavissa (28.2.2018): https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/59875/Nykanen_Elina.pdf?sequence=5.*


Pysäköinti osana kaupunkikehitystä. Tampereen pysäköintipolitiikan linjaukset. (2016). Tampereen kaupunki. Saatavissa (28.2.2018): https://www.tampere.fi/tiedos- tot/p/oUZ2fe4sF/Pysakointi_osana_kaupun- kikehitysta_310516.pdf.

Rajaniemi, J. (2018). *"Liikeneratkaisuilla parempaan kaupunkiin". Luento Tampereen teknillisellä yliopistolla 23.1.2018. ARK-34010 Yhdyskuntasuunnittelun ammattikurssi 1.*

Silfverberg, B. (2018). *"Liikkuva kaupunki". Luento Tampereen teknillisellä yliopistolla 4.1.2018. ARK-34010 Yhdyskuntasuunnittelun ammattikurssi 1.*

Vaarala, R. (2011). *Kävely ja pyöräily kaavoituksessa. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä. Liikennevirasto. 78 s. Saatavissa (27.2.2018): https://julkaisut.liikennevirasto.fi/pdf3/lts_2011-51_kavely_ja_pyoraily_web.pdf.*

Valtioneuvoston päätös valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista (2017). Ympäristöhallinnon yhteinen verkkopalvelu. Saatavissa (27.2.2018) http://www.ymparisto.fi/FI-Elinymparisto_ja_kaavoitus/Maankayton_suunnittelujarjestelma/Valtakunnalliset_alueidenkayttotavoitteet.



Tiia Kilpeläinen

Kaavoitusta tuntematon sukulaisesi kysyy sinulta, miten asemakaavoitusprosessi etenee. Vastaa hänelle kansantajuisesti.

Asemakaavaprosessissa on yleensä yhteensä kahdeksan eri vaihetta, jotka alkavat aloitteesta ja päättyvät voimaantuloon. Muutoksen suunnitteluun voivat osallistua periaatteessa kaikki joita hanke koskettaa, eli maanomistajan lisäksi myös alueella työtä tekevä tai asuva henkilö. Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan osallisella tulee olla mahdollisuus kaavan valmisteluun, mielipiteeseen suunnitelmasta sekä hänen tulee saada myös arvioida kaavoituksen vaikutuksia alueella. Päätösvalta on kuitenkin kaupungin luottamuselimillä, joiden tulee päätöstä tehdessään ottaa huomioon saatujen mielipiteiden lisäksi myös esimerkiksi kaupungin taloudelliset resurssit. Edellä mainitun osallistumismenettelyn isoimpana tarkoituksena on siis, että suunnit-

telijoilla on laajasti tietoa suunnitelmaan vaikuttavista asioista, eikä että sitä saa avoimesti vain haukkua alkuunsa. Mukana olostu on hyötyä myös osalliselle, sillä siitä saa lisää tietoa suunnitteluratkaisujen taustoista ja perusteista. Suunnittelija tai kaavoittaja tarvitsee myös paljon tietotaitoa yhdistääkseen sekä omat että muiden mieltymykset, niin että suunnitelmasta tulee mahdollisimman hyvä, monipuolinen sekä tulevaisuutta kestävä.

Asemakaavoitusprojekti lähtee liikkeelle aloitteesta. Sen voivat tehdä joko esimerkiksi maanomistaja tai vaikkapa joku kaupungin tahoista. Jos yksityishenkilö tekee kaavamuutoshakemuksen, kannattaa hänen aluksi käydä kaavoittajan luona, kysymässä onko kyseinen hanke mahdollinen toteuttaa. Valmiin kaava-aloite- tai muutosh-

kemuksen perusteella laaditaan vireillepanokuulutus, joka julkaitaan mediassa niin, että se on kaikkien nähtävillä, eli esimerkiksi paikallislehdessä tai kaupungin nettisivuilla.

Kun työn laajuus on tiedossa, eli onko mahdollinen hanke pienimuotoinen vai todella laaja-alainen, ryhdytään laatimaan sitä mukailevaa osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa. Siinä selviää monenlaisia asioita, kuten esimerkiksi miten tontin naapurustolle asiasta ilmoitetaan tai mitä käsitteilyjä kyseinen kaavamuutos tai aloite tarvitsee. Mitä suurempaa ihmismäärää kaavamuutos koskee, sitä enemmän sen suhteen pitää tehdä taustatyötä eli kysyä mielipiteitä ja kartoittaa hankkeesta mahdollisesti aiheutuvia vaikutuksia, sekä positiivisessa että negatiivisessa mielessä.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman teon jälkeen päästään jo luonnosvaiheeseen. Tässä vaiheessa varsinainen alueen tai tontin suunnittelu on pääosassa. Eri tahoilta ja palautteesta kerättyjen tietojen perusteella laaditaan kaavaluonnos, joka vastaa mahdollisimman hyvin odotettuja tavoitteita. Jos jotkut suunnitelmaa ja luonnosta koskevat asiat ovat vielä keskeneräisiä, kokouksia tai neuvotteluja voidaan vielä järjestää eri osapuolten välillä. Aikaansaatu luonnos voidaan myös laittaa erikseen esille, jotta siitä voi esittää mielipiteitä ja suunnitelmaa voidaan vielä hioa. Luonnoksia voi myös olla useampia, varsinkin jos suunnitelmat ovat laaja-alaisia. Näissä luonnoksissa voi esittää eri teemoja suunnitelmalle, esimerkiksi helpommin toteutettavissa oleva suunnitelmavaihtoehto A tai rohkeamman ja ehkä jopa kalliimman toteutustavan suunnitelmavaihtoehto B.

Luonnos on seuraavassa vaiheessa muokkautunut ehdotukseksi, johon on viimeistelty vaikkapa mielipiteistä saadut ideat. Ehdotuksesta pyydetään erikseen lausunnot sekä kaupungin eri hallintokunnilta että muilta tarvittavilta viranomaisilta. Tässä vaiheessa tehty ehdotus myös lähetetään aloitteen tekijälle, esimerkiksi maanomistajalle tai kaupungille. Ehdotusta voidaan tässä vaiheessa myös tarkistaa,

jos saaduissa lausunnoissa on ollut jotain kriittistä.

Seuraavaksi asemakaavat käsitellään kyseisen kaupungin valitsemassa elimessä, kuten esimerkiksi kaupunginhallituksessa, tai kuten Tampereella, yhdyskuntalautakunnassa. Käsitteilyä saatetaan tarvita useampia, varsinkin jos ehdotus on kiistanalainen. Käsitteilyn tai monien käsitteilyjen jälkeen kaupungin luottamuselin asettaa kaavan julkisesti nähtäville. Nyt kaavaehdotuksesta voi jättää muistutuksen, ja ne sekä niiden vastineet käsitellään samassa aiemmin mainitussa elimessä. Kaavaan voi siis vielä tulla muutoksia tässä vaiheessa saatujen muistutusten pohjalta. Koska ehdotusten laajuus ja taso vaihtelevat, niiden käsitteilytaivoissa voi olla eroja.

Jos muutoksia ehdotusvaiheeseen ei enää tule, siirrytään varsinaiseen hyväksymisvaiheeseen. Mitä isompi asemakaavamuu-

tosita isompi elin siitä päättää. Laajemmista ja muutenkin merkittävimmistä asemakaavoissa tai yleiskaavoissa hyväksymisen tekee yleensä ensin kaupunginhallitus ja sen jälkeen valtuusto. Kuntien yhteisen yleiskaavan hyväksymistä varten perustetaan erillinen toimielin. Hyväksymisen jälkeen alkaa valitusaika, jonka umpeuduttua suunniteltu kaava tulee voimaan, ellei valituksia tässä vaiheessa tule. Mikäli näin käy, asia siirtyy hallinto-oikeuden ratkaistavaksi. Valituksen määrän ja ristiriitojen mukaan asia voi edetä jopa korkeimpaan hallinto-oikeuteen asti. Tässä voi kestää jopa vuosia, ellei kumpikaan osapuoli tee kompromisseja tai tyydy tehtyyn ratkaisuun. Kun kaava tulee voimaan, siitä julkaistaan vielä erikseen kuulutus paikallislehdessä ja kunnan internetsivuilla. Sivuilla voi myös samaan aikaan olla tietoa muista sen hetken kaavoitusprosesseista.



Kaupunkisuunnittelua tuntematon ystäväsi kysyy sinulta, mitä asioita harjoitustyönne toimintojen mitoituksessa ja sijoittamisessa olette ottaneet huomioon. Vastaa hänelle kansantajuisesti.

Kaiken mitoituksen lähtökohtana suunniteltavamme toimi jo heti alkuun määritelty suurpiirteinen mittakaava alueelle. Pyrimme jatkamaan rakentamista rantaan asti kaupunkikeskustan hengessä tiiviisti, mutta samalla myös luomaan sopusuhtaista ympäristöä ja mittakaavan, joka tuntuisi mahdollisimman luontevalta ja sopivalta paikkaansa. Kerroskorkeus haluttiin sopeuttaa olemassa olevaan rakentamiseen ja sen tulisi laskea järvelle päin. Nopean luonnostelun ja massoitelun pohjalta saimme arvioitua uuden rakentamisen asuttavan noin 3000 ihmistä. Asumisväljyytenä käytimme 40 kerrosalaneliometriä asukasta kohden. Suomessa asumisväljyys on keskimäärin 40,3 huoneistoalaneliometriä per henkilö. Keskusta-alueilla asuminen on kuitenkin suhteellisen tiivistä, joten käyttämämme arvo ei ole täysin perustelematon.

Asuinalueen palvelutarpeeseen vaikuttavia tekijöitä ovat alueen asukasmäärä sekä asukkaiden ikä- ja sosiaalirakenne. Ollakseen peruspalveluiltaan itsenäinen, tulee asuinalueen kaupunkiolosuhteissa asuttaa 2500-4000 asukasta. (Asuinaluesuunnittelu 2004, 141) Asukasmäärä uuden rakentamisen piiriin lopullisella rakentamisen tehokkuudella oli noin 3750 asukasta, joka siis mahdollistaisi täysin toimivan itsenäisen palvelurakenteen. Toisin kuin kaupungin laidalle rakennettävien asuinalueiden mitoituksessa, tässä tapauksessa oli mahdollista ja hyvinkin suotavaa tukeutua jossain määrin olemassa olevaan palveluja liiketilarakenteeseen. Pelkän asuinrakentamisen sijaan halusimme kuitenkin sekoittaa toiminnallista rakennetta ja houkutella alueelle ihmisiä myös muualta. Näin saataisiin aikaan vilkas ja viihtyisä katutila. Alueella tulisi siis olla päivittäisiä peruspalveluita mitoitettuna asukkaiden tarpeisiin, mutta

lisäksi myös liikkeitä ja palveluita, jotka voisivat palvella kaikkia jyväskyläläisiä.

Tutkimme oppimislustalle jaettua mitoitusmonistetta, jossa käsiteltiin julkisten ja yksityisten palveluyksiköiden mitoitusta. Alueen päivittäistavarakaupalle ja päiväkodille saimme suurpiirteisen tilavaruuden monisteesta käyttämällä väestöpohjana 3000 asukasta. Koulua varten uusi alue ei tuntunut olevan tarpeeksi suuri. Keskitimme suurimman osan alueen kaupallisista palveluista kokoojakadun kivijalkatasoon. Näin ne olisivat helposti saavutettavissa, mutta tekisivät samalla alueen halki kulkevasta pääkadusta mahdollisimman houkuttelevan myös alueen ulkopuolisille. Palveluiden keskittäminen oli myös yksi keino kaupunkitilojen jakamiseksi eriasteisiin julkisen ja yksityisen tilan yhdistelmiin. Toinen toiminnallinen kiintopiste oli rannan äärellä sijaitseva toriaukio, jonka ympärille halusimme sijoit-

taa myös kaupallista toimintaa. Tori aukeaa järven näkymien suuntaan ja rajattu tila voisi toimia ihmisten ajanviettopaikkana. Kaupalliselle toiminnalle olisi edellytykset, mutta halusimme, että toiminta ruokkisi osaltaan aukion elämää. Päiväkodin sijoittamisessa lähtökohtana oli sopivan piha-alueen muodostuminen, joka olisi turvallinen, mutta myös tarpeeksi suuri. Päiväkotitoimitus oli sijoitettu 50 hoitopaikan mukaan.

Kaupallisten palveluiden mitoituksessa voidaan käyttää kaupan kaavoitukselle määrittämää ohjesääntöä 1,5 k-m² asukasta kohden. Tästä 0,5-0,6 k-m² tulisi olla päivittäistavaraa ja loput erikoistavaraa. (Asuinalue-suunnittelu 2004, 149) Tämä suurin piirtein toteutuu suunnitelmasamme uudella alueella. Alue tulisi

olemaan ensisijaisesti kuitenkin asuinalue, joten muu rakentaminen osoitettiin asumiselle.

Matkakeskuksen ja Lutakon alueen luonnetta maanlaajuisesti vetovoimaisena tapahtumien, kulttuurin ja työpaikkojen keskuksena pyrittiin vahvistamaan. Lutakon aukion potentiaali muunneltavana tapahtuma-alueena hyvien liikenneyhteyksien ulottuvissa säilytettiin, mutta sen ympärille ehdotettiin tapahtumia palvelevia pienempiä yksiköitä. Kyseisen alueen uudisrakentamiseksi toimistorakennusten ja Matkakeskuksen läheisyyteen soveltui mielestämme hyvin hiekan korkeampi rakentaminen, ja korttelien kerrokorkeus kasvaakin hiljalleen Matkakeskusta kohden. Myös korttelialueen toiminnallinen rakenne muuttuu – Valonpuis-



ton kyljessä uudet korttelit ovat asumista, mutta Matkakeskuksen viereinen kortteli osoitettiin toimistoille, liiketoiminnalle ja palveluille. Nämä korttelit voisivat sisältää hotellitoimintaa, joka palvelisi väliaikaisempaa viipymistä toimisto- ja tapahtuma-alueella. Radan yli kurkottava Matkakeskuksen lisärakentaminen toisi myös lisää potentiaalia Jyväskylän matkailulle. Tästä noin 8000 kerrosalaneliometriä osoitettiin Matkakeskuksen ja liiketoiminnan tarpeisiin.

Uudet virkistysalueet ja rantaviivan hyväksi käyttäminen osana olemassa olevaa Kehä Vihreää oli yksi tärkeimmistä arvoistamme. Halusimme luoda yhtenäisen virkistystoimintojen ketjun, joka hyödyntäisi järven potentiaalin, mutta myös yhdistäisi kaupunkikeskustan ja uuden alueen. Järven rantaan sijoittuikin lopulta pieni vesiuurheilukeskus, tori ja rantaravintola. Nämä toimisivat alueen vetonau-





loina upeine maisemineen. Ulkoilu-reitin ja viheralueen kehittämiseellä rannassa ja keskustan suuntaan oli niin ikään tärkeä rooli toiminnallisen yhteyden löytämisessä alueiden välillä.

Pysäköinnin mitoitus ja sijoittelu ovat hyvin tärkeä osa asuinalueen suunnittelua. Laskimme paikoituksen tarpeen arvolla 1 autopaikka/120 k-m². Halusimme välttää maanpäällistä paikoitusta, sillä autopaikat vievät katutilan mitoituksessa tarpeettoman paljon tilaa, eivätkä luo miellyttävää ympäristöä. Pyrimme kuitenkin suunnittelemaan paikoituksen niin, ettei kadunvarsipaikoituksesta luovuttaessa toimintojen saavutettavuus kärsi.

Uusi alue vaatisi 1050-1250 autopaikkaa, jonka ratkaisimme pääasiallisesti maan sisään sijoitettavalla pysäköintilaitoksella. Maata nostetaan täyttömaarakentamisen yhteydessä ja sen sisään saadaan

34 000 neliöinen kahden kerroksen paikoituskeskittymä, joka tarjoaa yhteensä 1300 autopaikkaa. Laitos sijoittuu keskeiselle paikalle uudella alueella ja järjestämällä sisäänajot alueen molemmilta laidoilta mahdollistetaan kohtuullinen kävelymatka alueen eri puolilta. Uuden korttelialueen sisäpihoille sijoitettiin myös muutamia autopaikkoja liike- ja palvelutoimintojen tarpeisiin.

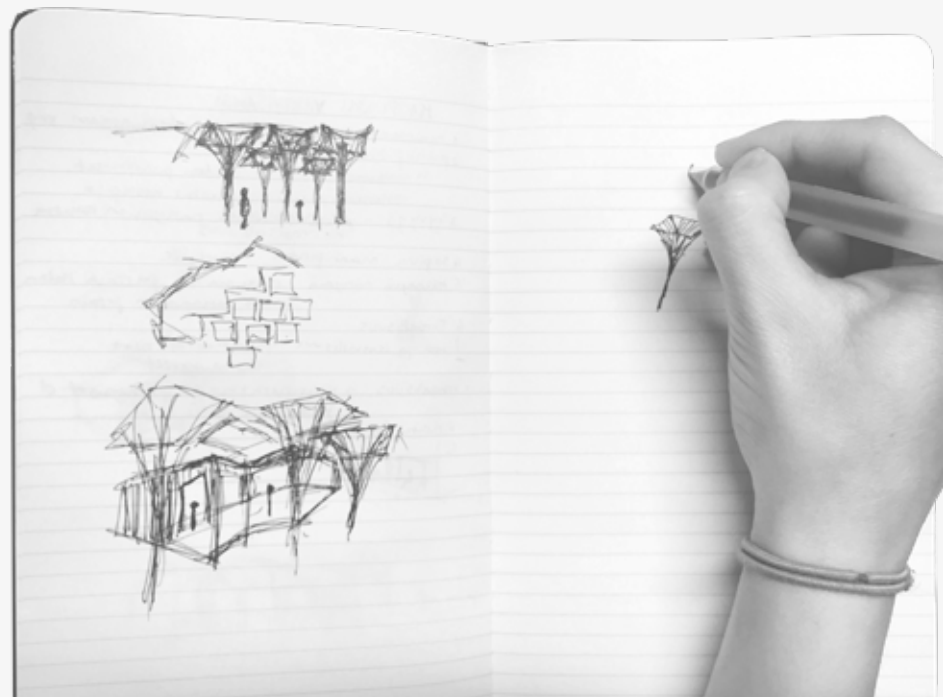
Keskustan alueelle oli Jyväskylän kaupunginkin toimesta kaavailtu useita uusia maanalaisia pysäköintilaitoksia, jotka osoitimme palvelemaan myös täydennysrakentamisen uutta paikoitustarvetta. Täydennysrakentamisen laajuudesta johtuen koimme kuitenkin tärkeäksi suun-

nitella lisäpaikoitusta uuden toriaukion alle.

Matkakakeskuksen yhteyteen suunniteltiin pysäköintiä useaan kerrokseen yhteensä 300 autopaikan verran. Viereiset asuinkorttelit vaativat niistä noin 165 paikkaa ja loput osoitettiin viereiselle liike- ja toimistokorttelille sekä satunnaisille käyttäjille, kuten liityntäpysäköijille.

Lähteet

Jalkanen, R., Kajaste, T., Kauppinen, T., Pakkala, P. & Rosengren, C. (2004). *Asuin- aluesuunnittelu*, Helsinki: Rakennustieto Oy. 216 s.



Ria Aasholm

Millainen on mielestäsi viihtyisä kaupunki, ja miten sellainen voidaan suunnitella ja toteuttaa?

Alkaessani miettiä sanaa viihtyisä kaupunki mieleni vie minut kaupunkiin, joka on täynnä liikettä ja elämää. Ummistaessani silmäni saadakseni tarkemman kuvan mieleen tulleesta kaupungista kuva vahvistuu ja konkretisoituu. Olen selvästi Euroopassa, Italiassa. Istun kahvilassa melko kapean kadun päässä nauttien kahviani. Katu vilisee ihmisiä ja täyttyy puheen sorinasta. Jostain kaukaa kuuluu myös liikenteen ääniä. Koen olevani osa liikettä, vaikka istun paikoillani rauhassa katselemassa muita hoitamassaan asioitaan. Kadun toisella puolella on vaate- ja kenkäkauppoja sekä apteekki, ylempät kerrokset ovat asumista varten. Tiilinen julkisivu rönsyilee villiintyneitä kasveja. Kahvilan kulmalta aukeaa pieni suljettu tori, jossa on käynnissä markkinat. Tila on täyttynyt iloisista lapsiperheistä,

toisistaan nauttivista pariskunnista sekä kiirehtivistä ohikulkijoista. Kaikki nämä havainnot tiivistävät ajatukseni viihtyisästä kaupungista. Näen tärkeimmiksi sekoittuneisuuden toiminnoissa, vehreyden sekä monimuotoisuuden kaupunkikuvassa.

Jotkut kokevat viihtyvänsä ja mukautuvansa helpoiten pieneen ja rauhalliseen kaupunkiin. Minä nautin eniten kaupungeista, joissa voin tuntea kulttuurin ja paikan sykkeen ympärilläni. Kaupungin viihtyisyys on kiinni havainnoitsijan kokemuksista ja näkemyksistä. Joissakin kaupungissa voi olla huonot mahdollisuudet koulutukselle tai palveluilla on vähän, mutta kaupunkirakenne on toimiva ja vihreä. Kaupunkiin voi myös liittyä tunneperäinen sidos, joka tekee kaupungista mieluisan, vaikka se olisi ulkopaikkakuntalaisen silmissä epäviihtyisä. Havainnointi kaupungista on moniaistista.

Silmin nähtävät asiat nousevat näistä tärkeimmiksi. Näkymässä tulisi olla kohtuullista monimuotoisuutta, jotta havainnoista muodostuu viihtyisä. Monimuotoisuus on tärkeää katukuvassa sekä kaupungin asukkaissa. Lisäksi katseelle tulisi löytää erottuva painopiste, kuten maamerkki, viihtyisyyden lisäämiseksi (Rajaniemi 2018). Viihtyisän ympäristön elementtejä on monta, mutta aina kaikkia näitä ei tarvitse eikä pysty sijoittamaan yhteen kaupunkiin. Riittää, kun havainnoijalle tarjotaan joku mieleenpainuva tekijä kaupungista.

Kasvillisuus ja luonto ovat viihtyisyyttä eniten lisäävät elementit. Ihmiset pitävät vihreyttä tärkeänä. Pienikin viheralueiden lisäys kaupunkiin tuo rutkasti viihtyisyyttä kaupunkikuvaan sekä luonnon tunnun.





kuva: Laura Kömi

Otan omieni kokemusteni perusteella osuvaksi esimerkiksi Sienan kaupungin, joissa luontoa on jätetty osaksi kaupunkikuvaa. Kukkulan päällä luonnon ympäröimään kaupunkiin on rakennusten väliin ja pienten aukoiden reunoille jätetty puistoaluetta ja kasvillisuutta. Vaikka katujen päistä kaupunkia rajaavan muurin takaa voi nähdä vihreyden pilkottavan ja ulottuvan kaupunkiin, tuo kaupungin ytimeen katujen lomaan jätetty kasvillisuus tarpeellisen viihtyisyyden. Kaupunki on rakentunut luonnon ehdoilla ja väistää muodollaan luontoa, mikä tekee kaupungista viihtyisän ja mielenkiintoisen.

Miten kaupungista saadaan viihtyisä, kun tiedetään, että kaupunki muuttuu vuosien saatossa? Rakennukset rapistuvat, kaupunki saa uusia vaikutteita ja kohderyhmiä. Ajan tuoma muutos on viihtyisyyden tuottaja. Kaupunki on elävä ja näyttää historian jäljet kerroksellisuudellaan. Historiallisten rakennusten julkisivut ja niiden tuoma aikakauden tuntu rikastuttavat kaupunkia.

Rakennettaessa uusia rakennuksia kaupunkiin voidaan olemassa

olevaa ja tulevaa kerroksellisuutta ottaa huomioon suojelemalla ja rakentamalla vanhaa kunnioittavia ratkaisuja. Täysin uutta kaupunkia suunniteltaessa tilanne on hankalampi. Luotaessa jotain uutta tyhjään tilaan tulisi pyrkiä saamaan aikaan kestäväää ja onnistunutta rakentamista, joka tuo pysyvyydellään esiin ajan kerrostuneisuuden.

Yhtenäinen ja toimiva kaupunki voi olla samaan aikaan monipuolinen ja sekoittunut. Vaihteleva yhdistelmä toisistaan poikkeavia toimintoja, alueita ja tunnelmia on kaupungille vahvuus. Katutilan ja rakennusten mittakaavan vaihtelu tekee kulkemisesta kiinnostavaa ja mieleenpainuvaa. Epäsäännöllisen säännöllisesti mutkittelevat kadut luovat kääntyvillä näkymillä mielenkiintoa kulkemiseen (Rajaniemi 2018). Monimuotoisuus ei synny kaupunkiin pelkällä kaupunkikuvalla. Erilaiset ihmisryhmät ja sosiaalisuus luovat tarpeet erilaisille toiminnoille. Kaupungit, joissa on esimerkiksi paljon koulutusta keskittynä tai merkittäviä nähtävyyksiä ovat eläviä ja samalla viihtyisiä. Opiskelijat takaavat kaupungin vakaan monipuolisen palvelutarjonnan, kun turistit tuovat lisää kävijöitä ja näkyvyyttä kaupunkiin. Onnistunut kaupunkirakenne palvelee mielestäni kaikkia sukupolvia ja ryhmiä kansalaisuudesta tai varallisuudesta riippumatta. Samalla voisi ajatella, että jos jokin sosiaalinen

yhteisö puuttuu tai ei löydä omaa paikkaansa kaupungista, vaikuttaa se negatiivisesti kaupungin viihtyisyyteen. Sekoitettu maankäyttö on tärkeää kaavoituksessa, jotta taataan vapaus ja jousto kaupunkirakenteessa. Yksitoikkoista kaupunkia ei koeta viihtyisäksi.

Viihtyisyyttä on hankala luoda tyhjästä. Suunnittelussa tulisi löytää elementtejä, jotka luovat viihtyisää luonnetta kokonaisuutena asukkaille ja kaupungissa kävijöille. Yleinen toimivuus kaupungissa tukee yksittäisten osa-alueiden toimivuutta. Voimme kysyä, löytyykö kaupungista itselle tärkeät viihtyvyyden elementit. Tärkeää olisi löytää jotain pysäyttävää. Viihtyisyyttä ei pysty luomaan pelkällä kaupunkirakenteella. Liikkuvat ihmiset ja heidän toimintansa tuovat kaupunkiin elon. Me olemme vastuussa viihtyisyydestä ja sen vaihtelevuudesta eri kaupungeissa.

Lähteet

Rajaniemi, J. (2018). "Liikennetarkoituksilla parempaan kaupunkiin". Luento Tampereen teknillisellä yliopistolla 23.1.2018. ARK-34010 Yhdyskuntasuunnittelun ammattikurssi 1.

Mitkä ovat tärkeimpiä tällä kurssilla oppimiasi asioita, miksi ne ovat tärkeitä, ja mitä ja miksi olisit vielä halunnut oppia?

Yhdyskuntasuunnittelun ammattikurssi 1 jäi mieleeni intensiivisenä opintojaksona, johon oli ilahduttavasti onnistuttu tuomaan eri teemojen lisäksi monipuolisia metodeja sekä oppimiseen että suunnitteluun. Seitsemään eri teemaviikkoon jaettu kurssi korosti mielestäni yhdyskuntasuunnittelun poikkitieteellisyttä ja erilaisten vierailuluentojen kattava määrä toi kurssikokonaisuuteen kiinnostavia näkökulmia. Erityisesti kaavoitus-, liikenne- sekä valtaviikon luennot ja harjoitukset laajensivat tietämystäni yhdyskuntasuunnittelusta kokonaisuutena. Luennoilla avaavat esimerkit ja case-kohteet toimivat hyvin avaimena oppimiseen, sillä käsitellyt aiheet olivat laajoja ja monitahoisia.

Intensiivikurssin reippaan tahdin vuoksi osa uusista teemoista jäi itselleni silti vielä pintaraapaisuksi aiheeseen, koska sisäistettäviä asioita oli paljon suhteessa kurssilla käytettä-

vissä olevaan aikaan. Yhdyskuntasuunnittelun teoria -kurssi oli antanut minulle hyvät eväät kaupunkitilan kokemisen ja mitoituksen hahmottamiseen, joten nämä aiheet olivat minulle enemmän tutun kertausta. Sen sijaan esimerkiksi liikenteen ja asuinalueiden toimintojen mitoitus vaativat minulta jatkossa vielä lisää perehtymistä sekä suunnitteluharjoitusta. Liikenne ja asuminen muodostavat mielestäni merkittävän osan yhdyskuntasuunnittelijan työkentästä, joten näiden osa-alueiden teorian ja ratkaisumallien tunteminen on ehdottoman tärkeää luontevien suunnitelmien tuottamiseksi. Onneksi kurssi tarjosi monipuolisesti erilaisia lähteitä ja herätti kiinnostukseni uusiin aiheisiin, joihin omatoimisesti perehtymällä voin syventää omaa tietotaitoani.

Ennen kurssia kaavoituksen prosessit ja Suomen maankäytön suunnittelujärjestelmä olivat minulle hämärän peitossa. Vaikka minulla oli kaavoituksesta

jonkinlainen byrokraattinen ja mutkikas ennakkokäsitys, yllätyin silti siitä, miten nivoutunut suhde kaavoituksella on politiikkaan ja oikeusjärjestelmäämme. Aluksi koko systeemi tuntui sekavalta, mutta kotitenttiin kerratessani prosessien vaiheet jäsenyivät ja kokonaisuus selkeytyi minulle. Kaavoituksessa erilaisista äänistä ja näkökulmista on muodostettava yhteiskuntaa palveleva näkemys, joka on tarkoitus viedä päättävien toimielimien läpi toteutettavaksi suunnitelmaksi. Mielestäni olemassa olevan järjestelmän sisäistäminen on kaikille yhdyskunta- ja arkkitehtisuunnittelijoille äärimmäisen tärkeää, jotta suunnittelijoiden on mahdollista tehdä juridisesti päteviä, harkittuja ja määrätietoisia suunnitelmia.

Erityisen arvokkaana oppina pidän kurssin aikana laajentunutta ymmärrystäni kaavoituksesta, sillä nyt koen olevani kyvykkäämpi seuraamaan ja osallistumaan maankäytöstä käytävään keskusteluun. Lakitekstejä ja lehtiartikkeleita lukiessa voi todeta, ettei nykyinen

järjestelmämme ole varmasti aivan aukoton. Kaavoituksenkin on pystyttävä muuntautumaan nykyajan muuttuvan maailman mukana. Tenttivastauksia kirjoittaessani törmäsin Helsingin Sanomien tuoreeseen artikkeliin (HS 28.2.2018), jossa Helsingin kaupunkibulevardeista käydyin uutisoinnin ohella keskusteluun nostettiin ideointivaiheessa oleva uusi kaupunkialueiden kaava, joka pakottaisi kaupungit päättämään yhdessä suurista kaavoista yksinvallan sijaan. Artikkelissa haastateltuja Vantaan ja Espoon johtajia ajatus kauhistutti, mutta kaavoituksessa yhteistyö nähtiin välttämättömänä pääkaupunki-seutua suunniteltaessa. Seuraan mielenkiinnolla, mihin suuntaan kaavoitus Suomessa liikkuu tulevaisuudessa ja miten kaavoituksen sisältöä pyritään kehittämään.

Damiano Cerronen luento Digital Urban tarjosi mielenkiintoisen työtavan, jossa sosiaalisen median avulla tuotettua dataa analysoitiin kaupunkisuunnittelijoiden käyttöön. Vaikka metodin tieteellisyys herätti kurssikavereissani keskustelua, on Cerronen metodi mielestäni yksi esimerkki havainnollistaa nykyaikamme ilmiöitä. Muuttuvassa yhteiskunnassa myös suunnittelun menetelmien on pystyttävä muuttumaan ja seurattava aikaansa. Jos esimerkiksi suunnittelijan ei ole

fyysisesti mahdollista kokea suunniteltavaa aluetta itse tai tehdä osallistavia työpajoja tai haastatteluita, on sosiaalisen median datasta muodostettava tieto mahdollinen tapa tehdä havaintoja suunnittelun pohjaksi. Olisi ollut mielenkiintoista, jos Jyväskylän keskustan suunnittelussa olisimme voineet käyttää vastaavaa tekniikkaa. Millaisia suunnitelmia silloin olisi syntynyt? Erilainen data ihmisten liikkeestä ja käytöksestä, esimerkiksi ostoksista, tulee varmasti mullistamaan yhdyskuntasuunnittelua vielä tulevaisuudessa.

Jyväskylässä luennoitu ekonomin näkökulma yhdyskuntasuunnittelussa on mielestäni hyvin tärkeä, ja haluaisinkin oppia tästä aiheesta vielä enemmänkin. Arkkitehti tarvitsee työssään jonkinlaisen käsityksen siitä, mistä rakentamisen kustannukset syntyvät ja miten kustannuksia voi arvioida. Taloudellisten kustannusten huomioiminen suunnittelussa lisää mielestäni työn uskottavuutta ja taloudellisten arvojen merkitys hankkeiden päätöksenteossa on yksi työelämän realiteeteista. Kustannusten arvioinnin lisäksi olen kiinnostunut myös erilaisten julkisten ja yksityisten hankkeiden rahoituksesta Suomessa. Poliitiikan ja viranomaisnäkökulman lisäksi kurssi tarjosi reilusti pehmeämpiä-

kin näkökulmia ja metodeja kaupunkisuunnitteluun. Erityisesti neuvottelutaidon päivä jäi mieleeni yhtenä opettavaisimmista koulupäivistäni koskaan. Aihe on kiinnostanut minua pitkään, ja päivän jälkeen aiheesta käydyt keskustelut kurssikavereiden kesken olivat antoisia. Päivästä jäi käteen myös käytännön vinkkejä, joita yritin pitää mielessäni kurssin ajan ryhmätyössä. Mielestäni oli upeaa, että myös osallistava suunnittelu oltiin saatu konkreettisesti osaksi kurssia jyväskylälaisten sparraajien avulla. Vaikka minulla olikin jonkin verran kokemusta käyttäjälähtöisestä suunnittelusta työelämän puolelta, oli erilaisten kokemusten kuuleminen ja huomioiminen suunnitelmassa ehdottomasti kasvattava kokemus.

Lähteet

Helsingin Sanomat 28.2.2018. Möhlikö Helsinki kaupunkibulevardit nurin? Valtio ei olisi vienyt asiaa oikeuteen, jos Helsinki olisi kuunnellut toistuvia varoituksia. *Kaupunki. Saatavissa* (28.2.2018): <https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000005584905.html>.

Harjoitustyöt



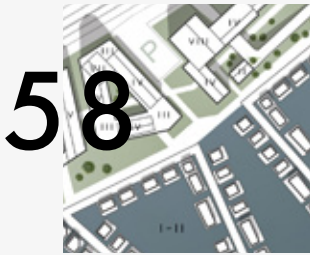
26



36



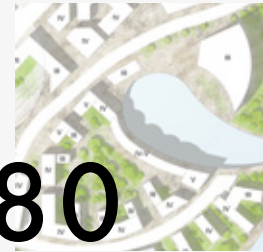
46



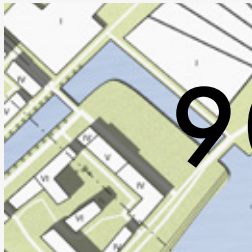
58



68



80



90



100



110



120



128



138

Punos

Suunnitelman tavoitteena on yhdistää Jyväskylän keskusta viereiseen Lutakon alueeseen ja junaradan eteläpuolella olevaan rantaväylään. Haluamme luoda koko Jyväskylän alueesta viihtyisän ja toimivan elinympäristön, joka tarjoaa kiinnostavia paikkoja jokaiselle. Punomme siis elämyksien verkon.

Liikenne & pysäköinti

Ratapiha on siirretty, mutta matkustajaliikennettä varten on jätetty kolme raidetta. Saapuesaan Jyväskylään junamatkustajat voivat ihailla järvi- ja puistomaisemia, jotka avautuvat viherkumpujen

välistä. Asema sijaitsee nykyisen matkakeskuksen kohdalla, keskeisellä paikalla, josta on helppo jatkaa matkaa esimerkiksi pyörällä. Moottoritietä (E63) on keskustan kohdalla siirretty kauemmaksi rannasta, jolloin tilaa rakentamiselle jää enemmän. Halusimme, että junamatkustajien tavoin Jyväskylän ohi ajaville jäisi jokin käsitys Jyväskylästä, joten moottoritie kulkee junaradan tavoin maan päällä. Ainoastaan uuden korttelisillan kohdalla autoliikenne kulkee tunnelissa maan alla. Korttelisilta toimii eräänlaisena porttina Jyväskylään saavuttaessa ja sieltä lähdettäessä.

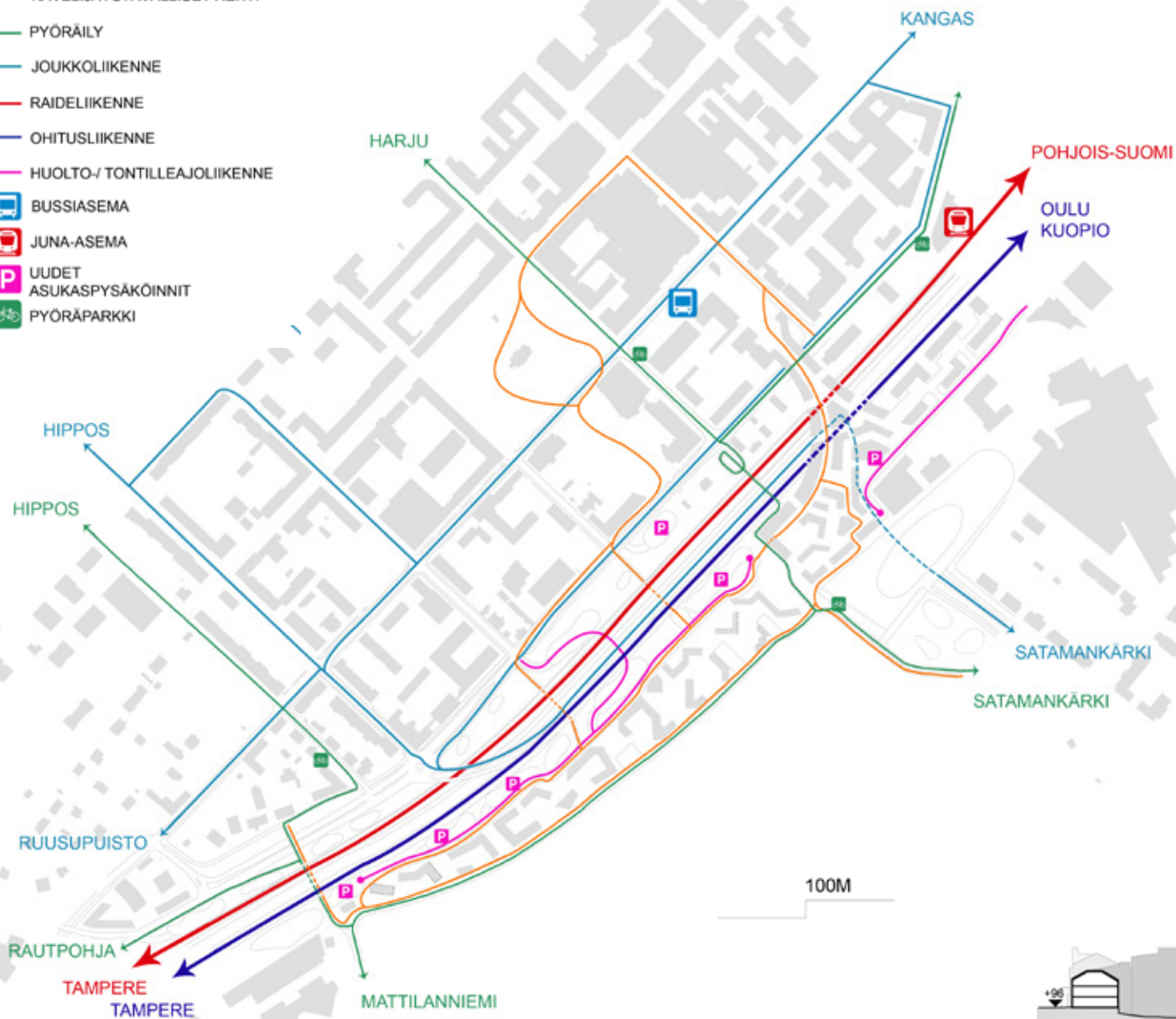


alueleikkaus B1



50m
100m

- KÄVELIJÄYSTÄVÄLLISET REITIT
- PYÖRÄILY
- JOUKKOLIIKENNE
- RAIDELIIKENNE
- OHITUSLIIKENNE
- HUOLTO-/ TONTILLEAJOLIIKENNE
-  BUSSIASEMA
-  JUNA-ASEMA
-  UUDET ASUKASPYSÄKÖINNIT
-  PYÖRÄPARKKI



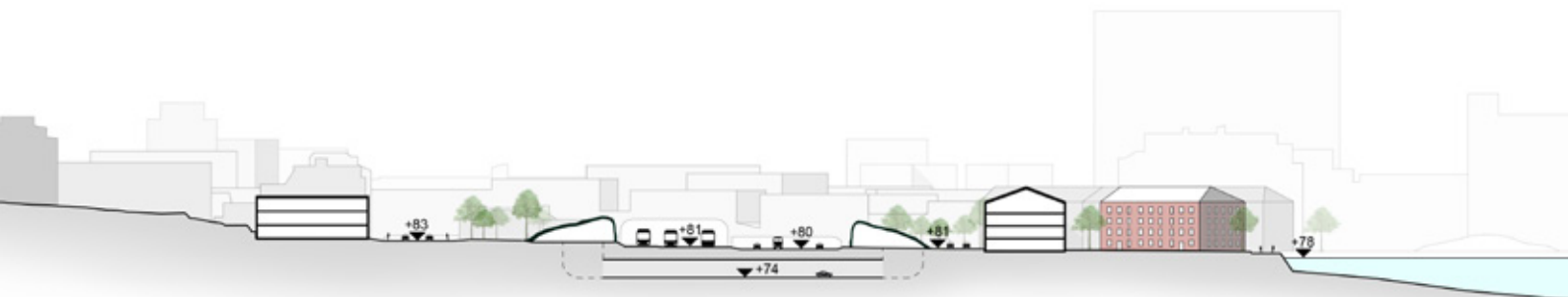
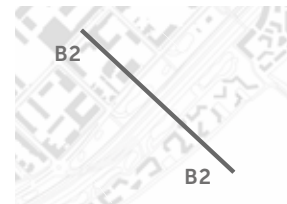
liikenne & pysäköinti



Itse keskustassa, Lutakon alueella ja uudella ranta-alueella haluamme suosia erityisesti pyöräilyä ja jalankulkua. Kaupungissa asuva pääsee liikkumaan vaivatta paikasta toiseen kattavien ja turvallisten reittien ansiosta. Autot jätetään keskustan olemassa oleviin maanalaisiin parkkihalleihin ja juna-aseman vieressä sijaitsevaan parkkitaloon. Pyöräparkkeja on sijoitettu eri puolille kaupunkia siten, että pyöräilijän on vaivatonta vaihtaa esimerkiksi bussiin.

Uudelle alueelle ajo tapahtuu radan ja moottoritien alittavaa tunnelia pitkin. Alueen pohjoissivulla on kokoojakatu, joka on tarkoitettu ensi sijassa huoltoliikennettä ja tontille ajoa varten ja on siksi turvallinen reitti myös jalankulkijalle. Alueen pysäköinti sijaitsee maan alla kahdessa tasossa, siten, että jokaisen viherkummun kohdalta on ramppi pysäköintihalliin. Viherkumpareet toimivat samalla meluaitana moottoritien ja uuden alueen välillä.

Bussien pääasiallisina reitteinä ovat Vapaudenkatu ja Hannikaisenkatu, josta pääsee nopeasti ja turvallisesti korttelin välein sijaitsevia alikulkuja pitkin uudelle alueelle. Tavoitteena on, ettei uuden alueen asukas tarvitsisi autoa. Hannikaisenkadun ja Vaasankadun risteykseen on rakennettu liikenneympyrä sujuvoittamaan liikennettä. Liikenneympyrän ansiosta moottoritien rampit vievät aiempaa vähemmän tilaa. Bussi- ja autoliikenne Sata-mankärkeen tapahtuu Lutakon tapahtuma-aukion kohdalla maan alla ja risteys liittyy korttelisillan alla moottoritiehen.



alueleikkaus B2

- VIHERALUE/ PUISTO
- ☆ AVOIN PIHA/ ULKOILUPAIKKA
- ... VEHRÄÄ REITTI
- ☆ TORI/ AUKIO
- NÄKYMÄLINJAT JÄRVELLE
- ☆ KIINNOSTAVIA KAUPUNKINÄKYMÄÄ
- JÄRVINÄKYMÄÄ



virkistysalueet & näkymät

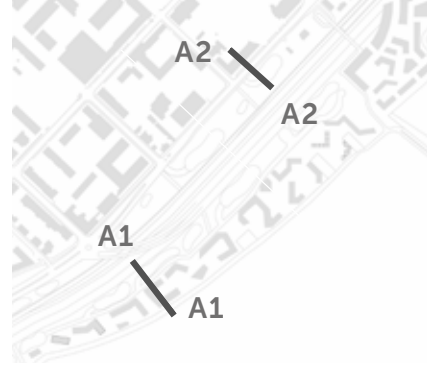
VAPAA-AIKA & VIRKISTYS

Jyväskylän paviljonki yhdessä hallintokorttelin teatterin kanssa vastaavat jyväskyläläisten kulttuuritarpeisiin. Näiden lisäksi historialliset rakennukset radan varressa on nostettu uudeksi kulttuurin helmeksi, sillä niissä toimii mm. erilaisia käsityötaidon liikkeitä, Jyväskylän historiaa esittelevä museo ja pieni kahvila. Rakennuksia ympäröi vehreä puisto polkuineen ja viherkumpareineen, joiden päällä voi ottaa vaikka aurinkoa tai laskea pulkalla. Kumpareet radan molemmin puolin luovat viherkaistaleet,

jotka yhdistyvät entistä vehreämpään rantaraittiin. Autotonta korttelisiltaa pitkin laskeutuminen alatiiviemmin rakennetulle pienliikkeiden alueelle on jo itsessään elämys. Korttelisillan korkeimmalta kohdalta on näköyhteys järvelle. Korttelisillan alkupäässä on tori, jossa järjestetään perinteistä torimyyn- tiä (erotuksena Lutakon aukioon, joka ensisijassa tarkoitettu tapahtumia ja oleskelua varten).

Myös Lutakon aukio on saanut oman kumpareensa, jonka päällä voi katsoa aukiolla järjestettäviä

esityksiä. Satama sijaitsee aivan aukion vieressä, joten siitä pääsee kätevästi kulttuurierintoihin Lutakon paviljonkiin. Lutakon aukion vieressä on leikki- ja urheilukenttä, josta on talvisin retkiluistelumahdollisuus. Rannassa kulkee kaikille avoin rantaraitti. Uuden asuinalueen kohdalla rantaa ei ole kaikilta osin täytetty, vaan siihen on jätetty "allasalueita", joihin järvi- vesi pääsee. Reitti kulkee näiden kohtien yli siltoja pitkin.



alueleikkaus A1



alueleikkaus A2

ASUMINEN & PALVELUT

Olemassa olevaa kaupunkia on täydennysrakennettu radan pohjoispuolella yhteensä 11 280 kerrosneliometriä (kem²). Vanhoihin kortteleihin on lisätty muutama 3-4 kerroksinen asuinkerrostalo ja olemassa oleviin rakennuksiin lisärakennuksia. Myös katoille on tehty lisäkerroksia lähinnä asumista varten.

Radan eteläpuolelle on rakennettu uusi asuinalue erityisesti lapsiperheitä ajatellen. Maantäytön ja moottoritien siirtämisen ansiosta rakentamiselle on hyvin tilaa. Uudella ranta-alueella on rakentamista yhteensä 41 100 kem². Alueen länsipäähän on sijoitettu peruskoulu, johon lasten on helppo itse kävellä tai pyörällä. Koulun vieressä sijaitsevat myös skeittipuisto sekä kahvila, joten niin aikuiset kuin lapsetkin viihtyvät siellä varmasti. Uuden alueen kerrostalot ovat pääsääntöisesti nelikerroksisia. Korttelit on suunniteltu siten, että pihoilta aukeaa järvinäkymiä myös taaemmista taloista. Rantaratit tuntumassa sijaitsevilla rakennuksissa ensimmäinen kerros on pääasiassa asukkaiden yhteistiloja. Taaemmissa rakennuksissa ensimmäisessä kerroksessa voi olla myös asumista, ja asukkailla on mahdollisuus pitää pieniä viljelypalstoja takapihoillaan.

Uudella korttelisillalla on nuo-

- LAPSIPERHEET IV-VIII KRS.
- PARISKUNNAT
- TÄYDENNYSRAKENTAMINEN
- ULLAKKORAKENTAMINEN
- OPISKELIJAT
- PALVELUT
- ☕ KAHVILA
- 🎒 KOULU
- 🏦 PANKKI
- 🍽️ RAVINTOLA
- 👜 VAATELIIKE
- 🛒 LÄHIKAUPPA

rille aikuisille ja vanhoille pareille sekä muille n. 2 hengen talouksille suunnattuja asuntoja. Katutasoon sijoittuu palveluja kuten kahviloita ja kivijalkakauppoja. Asunnot sijaitsevat kahden palvelukeskittymän läheisyydessä, joten luultavasti asukkailla ei juuri ole tarvetta autoille (autoille kuitenkin varattu parkkitilaa kts. liikenne kaavio). Korttelisillan itäpuolella on kortteli, jossa on pääasiassa opiskelija-asumista. Kortteli on lähellä keskustaa ja hyvien liikenneyhteyksien ympäröimä. Vieressä sijaitsee

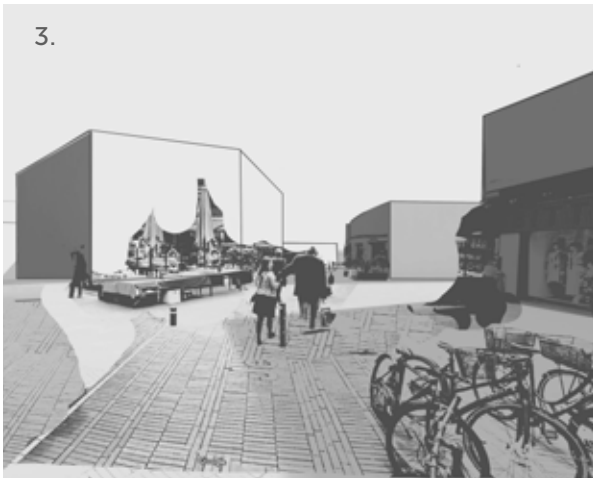




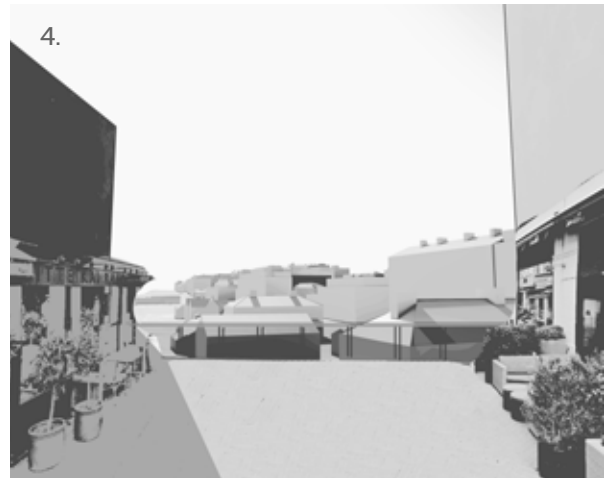
1.



2.



3.



4.

näkymäsarja, korttelisilta

Jyväskylän ammattikorkeakoulu. Pysäköinti tapahtuu Jyväsparkkiin tai laajennettuun P-paviljonkiin (Lutakonaukion vieressä/allalla). Korttelisillalta laskeudutaan pienten kivijalkakauppojen kortteliin, jossa ensimmäinen kerros sisältää vaihtelevasti palveluita, kuten pankki, ravintola, vaate-liike sekä tietysti ruokakauppa. Toisessa ja kolmannessa kerroksessa on asumista.



5.





Bar

Restaurant

Satula

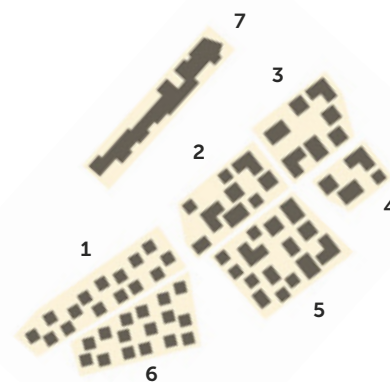
Suunnitelma pyrkii säilyttämään Jyväskylän mittakaavan ja synnyttämään uuden kaupunginosan, joka jatkaa modernilla tavalla Seminaarinmäen eteläpuolen pienipiirteistä rakennuskantaa ja toisaalta mukaillee keskustan historiallista ruutu-kaavaa.

Uudisrakennusten julkisivut ja korttelit ovat eläviä ja monimuotoisia. Muurimaisuutta pyritään välttämään rakentamalla erikorkuisia pistemäisiä taloja ja sijoittamalla niitä vaihtelevasti. Alueella kannus-

tetaan ryhmärakennuttamiseen ja erilaisten asumismuotojen kokeilemiseen. Hannikaisenkadun ja uusien, radan eteläpuolelle rakennettavien katujen pinnat ja ympäristö rakennetaan korkeatasoisesti, mikä näkyy niiden päällysteissä, varusteissa ja katutaiteessa. Myös alueelle syntyviin aukioihin ja viheralueisiin kiinnitetään suunnittelussa huomiota. Tavoitteena on viihtyisien kaupunkitilojen verkosto, jossa kullakin paikalla on oma luonteensa.

Uusien kortteleiden tehokkuus

1. A = 11 160 m ²	kem ² = 9 675 m ²	ek = 0,87
2. A = 10 650 m ²	kem ² = 11 435 m ²	ek = 1,07
3. A = 11 045 m ²	kem ² = 15 200 m ²	ek = 1,38
4. A = 5 090 m ²	kem ² = 10 175 m ²	ek = 2,00
5. A = 15 300 m ²	kem ² = 19 510 m ²	ek = 1,28
6. A = 11 800 m ²	kem ² = 10 125 m ²	ek = 0,86
7. A = 12 010 m ²	ke m ² = 17 735 m ²	ek = 1,48





50m
100m

UUDISRAKENTAMINEN

Hannikaisenkadun ja rautatien väliin rakennetaan kaksi keskustaamaista korttelia ja robottipysäköintilaitos. Kortteleissa on korkeampia pistetaloja (5-8 kerrosta), joissa on sekoittuneena asumista, toimistoja, palveluita ja esimerkiksi yliopiston tiloja. Pistetalojen juurella on 1-2 – kerroksisia liiketiloja, jotka rajaavat Hannikaisenkatua ja luovat viihtyisää katutilaa. Rautatien ja valtatie eteläpuolella on asumispainotteisempi kerrostaloalue (pääosin 1 ½-5 kerrosta) lähipalveluineen. Se madaltuu rantaa kohti ja voi olla paikoin hyvinkin pientalomaista. Järven rantaa täytetään ja osa rakentamisesta kohdistuu täytemaalle. Rannan tuntumaan sijoittuu sekä kaupunkimaista rakentamista että viher- ja virkistysalueita. Alueelle mahdollistetaan myös erilaisia liikuntapalveluita. Lutakonaukion kaakkoispuolelle järven rantaan osoitetaan paikka uudelle kulttuurirakennukselle (esim. konserttitalo).

TÄYDENNYSRAKENTAMINEN

Hannikaisenkadun pohjoispuolisia ruutukaavakortteleita täydennysrakennetaan tiivistämällä ja korottamalla nykyisiä rakennuksia. Uudelle kauppatorille kaavailtu rakentamaton alue Asemakadun varressa rakennetaan ja tori siirretään sataman alueelle Lutakonaukion viereen. Uudisrakentamista on kaikkiaan noin 130 000 kerrosneliometriä (kem²), josta asuinrakentamista 85 000 kem². Alueelle voi muuttaa n. 1 900 uutta asukasta ja sijoittua n. 500 työpaikkaa.

ote kauppatorilta



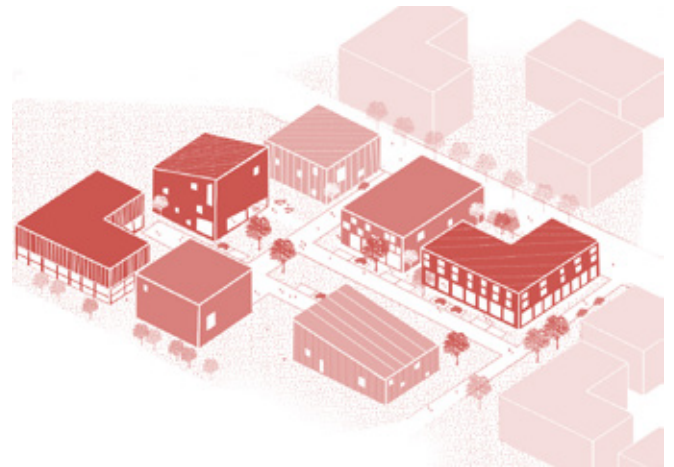
alueleikkaus C-C



alueleikkaus B-B



aksonometria länsipään korttelista



aksonometria itäpään korttelista



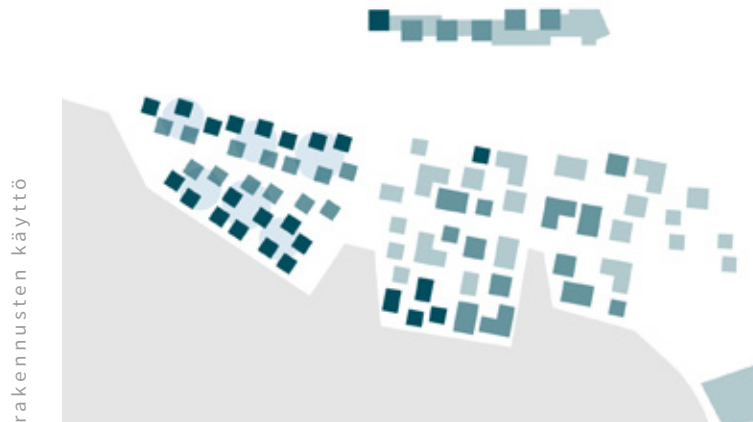
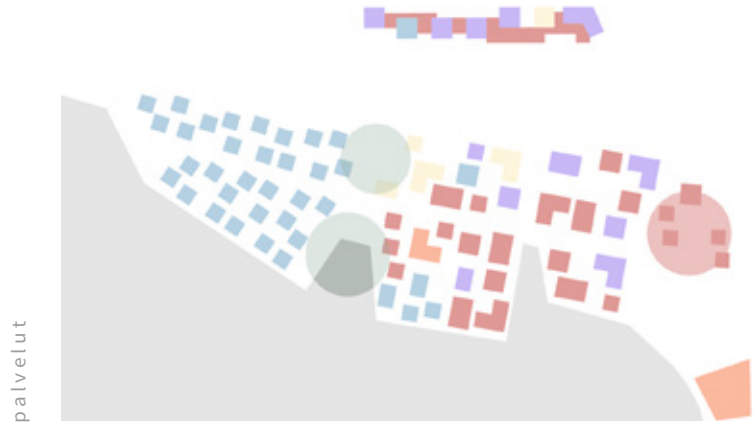
havainnekuva Kävelykadulta



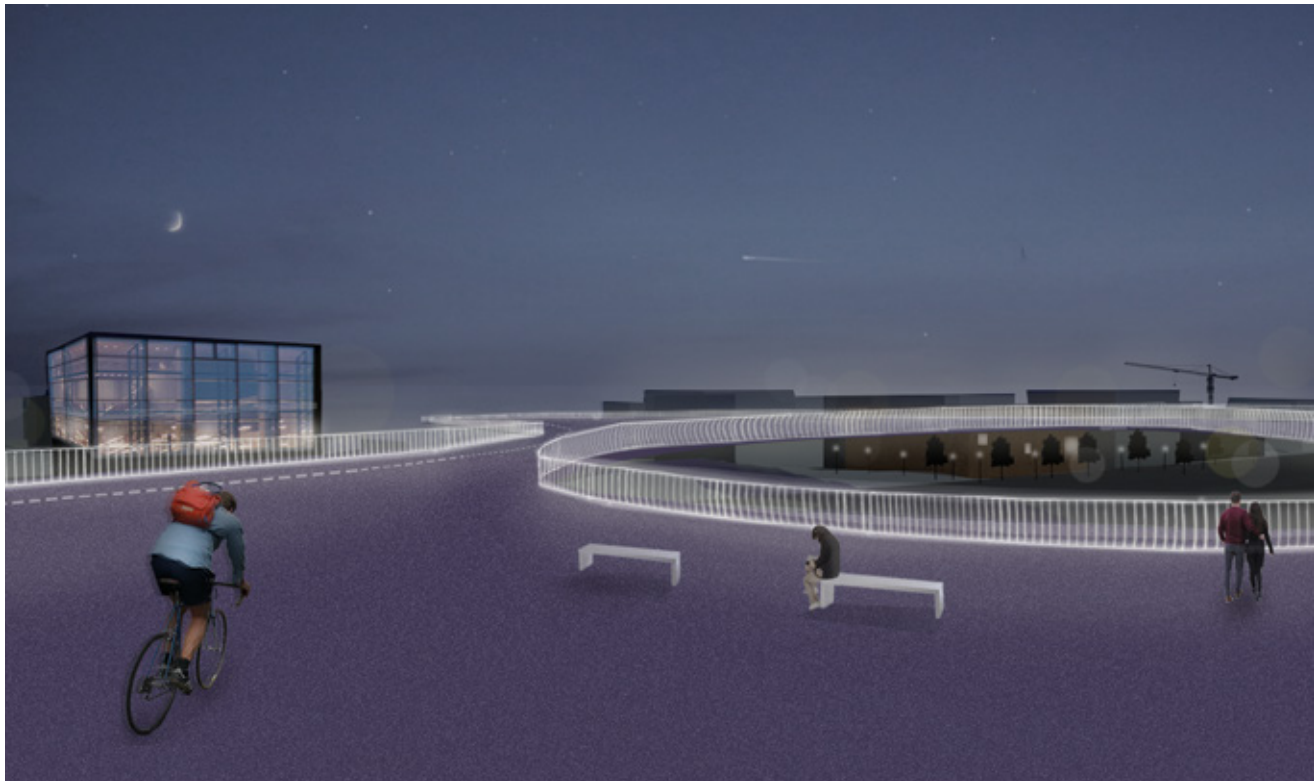
PALVELUT JA TOIMINNOT

Kaupallisia palveluita osoitetaan erityisesti Hannikaisenkadun varteen rakennettaviin kortteleihin ja toisaalta satamaan syntyvän uuden torialueen reunamille. Torin laidalle rakennetaan myös osin katosmainen kauppahalli ympärivuotista myynti- ja tapahtumatoimintaa varten. Alueen merkittävin julkinen kohde torin ja kauppahallin ohella on uusi konserttitalo, joka parantaa entisestään Lutakon tapahtuma-alueen vetovoimaa ja monipuolisuutta.

Järven rantaan sijoitetaan houkuttelevia ja monipuolisia liikuntapaikkoja, jotka kannustavat kaikenikäisiä kaupunkilaisia arkiliikuntaan. Jyväsjärven rannassa oleva tärkeä viheryhteys säilyy. Alueelle rakennetaan uuden asukasmäärän edellyttämät päivähoidon palvelut sekä vanhusten palveluasumista.



katuleikkaus C-C



havainnekuva Satulalta



LIIKENNE JA PYSÄKÖINTI

Jyväskylän Rantaväylällä (valtatie 9) kulkee tällä hetkellä sekä valtakunnallista että kaupungin sisäistä autoliikennettä. Osa tiestä on myös tärkeä joukkoliikenteen reitti Kuokkalan suunnasta keskustaan. Suunnitelmassa tieosuus välillä Paviljonki - Mattilanniemi siirretään lähemmäs ratapihaa ja sen rampit Vaasankadulle puretaan. Tien eteläpuolelle välille Vaasankatu-Satamakatu rakennetaan uusi katu, jolla kulkee kaupungin sisäinen bussi- ja henkilöautoliikenne. Kadun molempiin päihin rakennetaan kiertoliittymä, joista toisen kautta säilyy myös yhteys 9-tielle. Kadulta on huolto- ja pelastusajoyhteys rannan uusiin kortteleihin.

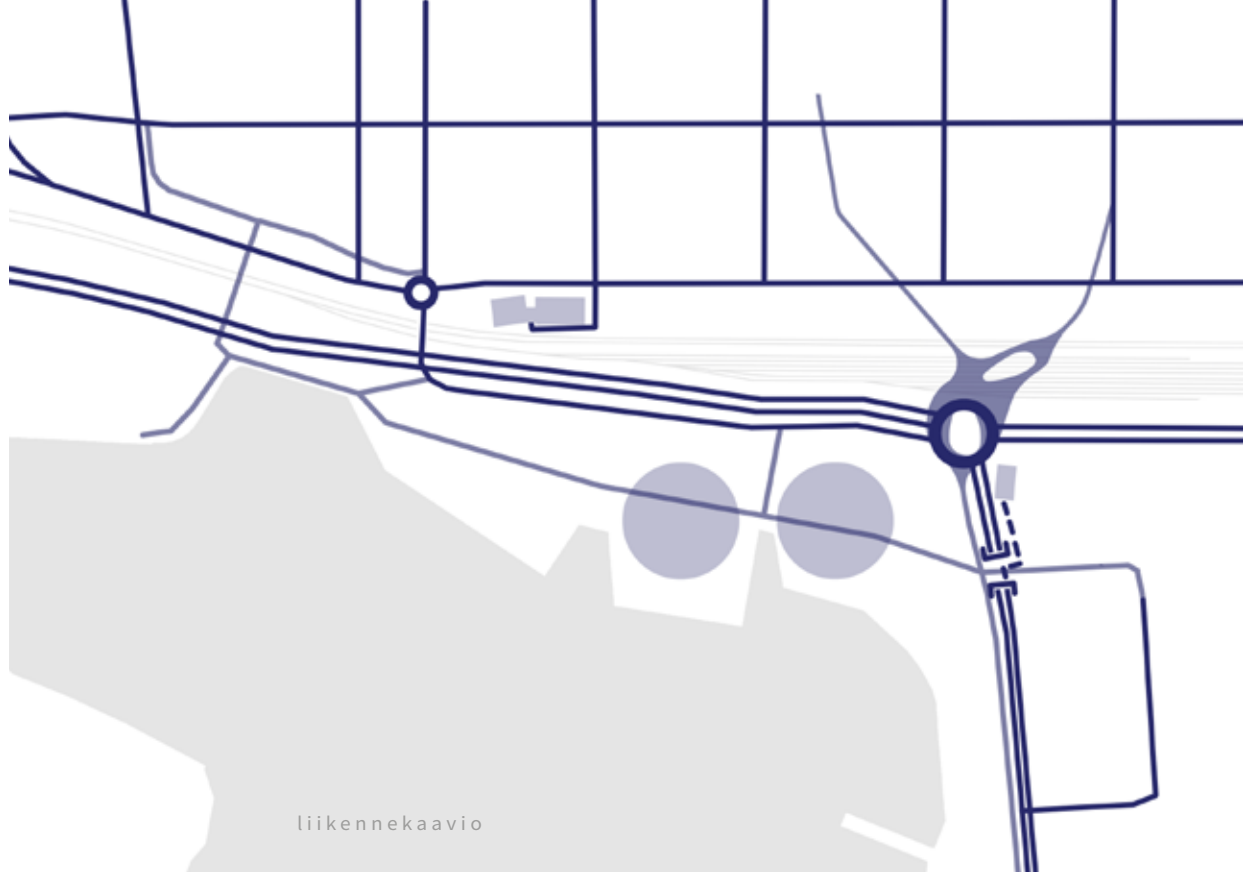
Ratapiha säilyy suunnitelmassa nykyisellä paikallaan. Siitä poistetaan kaksi eteläisintä raidetta, mikä antaa lisätilaa valtatielle ja kiertoliittymälle.

Kevyen liikenteen pääyhteys Kauppakadulta ja muualta keskustasta Lutakon ja Kuokkalansillan suuntaan nostetaan näyttävälle sillalle, josta tulee yksi alueen tunnusmerkeistä. Silta nousee etelästä tullessaan Lutakonaukiolta ratapihan yli, kulkee suojeltujen asemarakennusten yli ja haarautuu. Läntinen haara kulkee Aallon hallintokorttelin läpi Kirkkopuistoon.

ote puistoalueelta



- Robottiparkki
- Kevyen liikenteen väylä
- Moottoriliikenteelle sallittu reitti
- Kadunvarsipysäköinti



Puiston poikki on hyvät yhteydet Kauppakadulle, joka on keskustan tärkein kevyen liikenteen väylä. Toinen haara kulkee Asemakadulle ja johtaa edelleen keskustan pohjoispuolelle. Sillan kansi pidetään talvisin sulana sen alle siirrettävän kaukolämpöputken hukkalämmön avulla.

Rantaan rakennettavan uuden asuinalueen halki itä-länsisuunnassa luodaan kaupunkimainen kevyen liikenteen pääkatu, joka on vaihtoehto aivan järven rannassa kulkevalle

viiherreitille. Kadun keskellä kulkee laadukas pyörätie ja sen varrella voi olla pieniä liike- ja työtiloja.

Pysäköinti alueella tapahtuu keskitetysti robottipysäköintilaitoksissa. Uudisrakennusten pysäköintipaikkojen tarve on 750 kpl (1 ap/120 asuin-/toimistokem², konserttitaloa varten 1 ap/4 istumapaikkaa). Näiden lisäksi korvataan radan varressa olevien, kaavaan merkittyjen LPA- ja LPY-alueiden pysäköintipaikat, jotka menetetään uudisrakentamisen myötä.

Niemelä

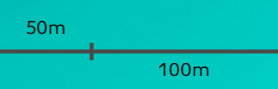
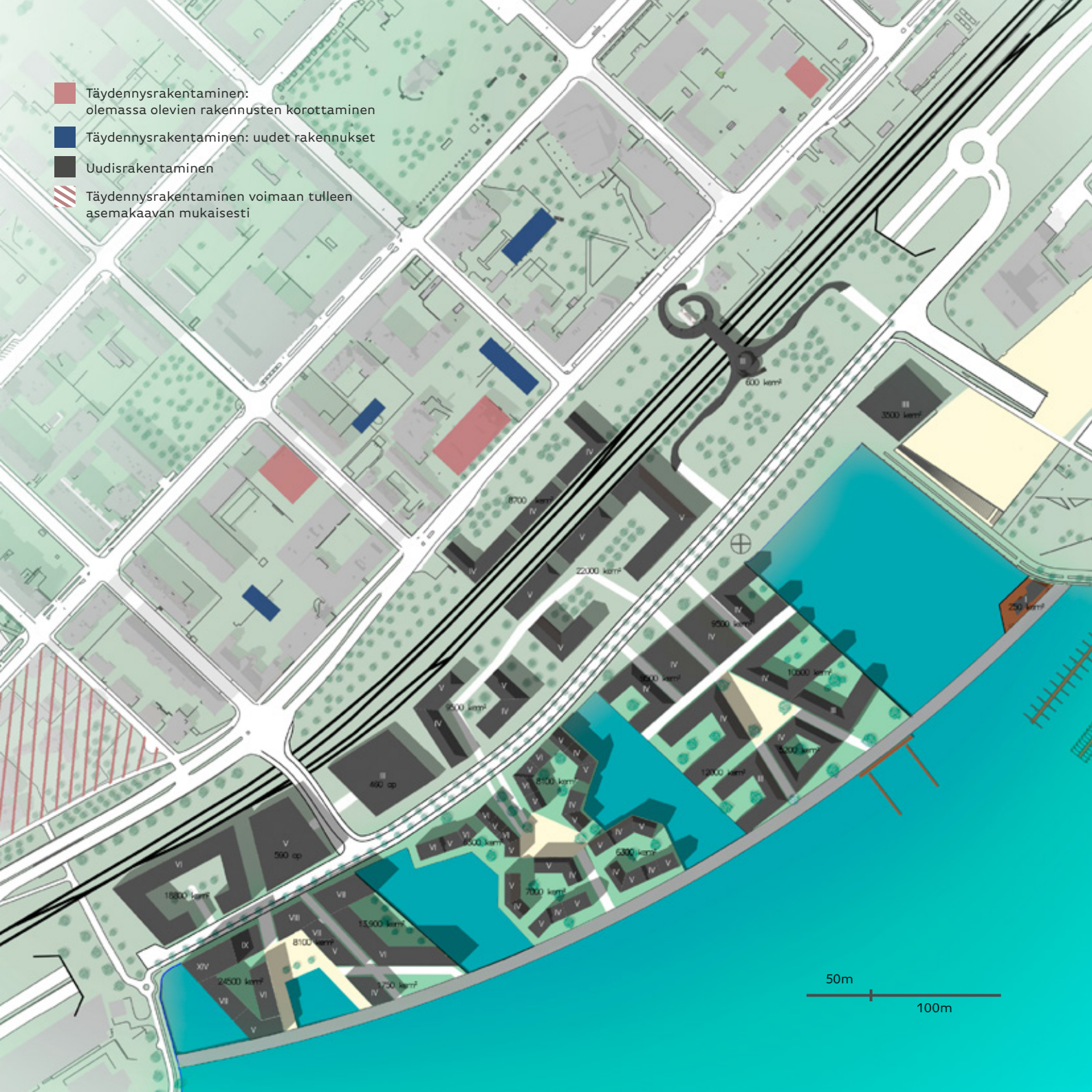
Niemelä on Jyväsjärven rannan elävöittävä alue, jossa kolme täyttömaalle sijoitettavaa niemeä tuovat uusia mahdollisuuksia rantarakentamiseen. Jotta rannan ja Jyväskylän keskustan yhteys paranisi, raskasta liikennettä vähennetään suunnittelualueella. Nykyinen rata-piha siirretään koilliseen Seppälänkankaan teollisuusalueelle, jolloin tilantarve rautatien osalta pienenee. Nykyiselle paikalle jätetään neljä raidetta. Myös valtatie siirretään tunneliin, jolloin rantatila vapautuu rakentamiseen sekä virkistysaluekäyttöön.

Niemet on sijoitettu kaupungista järvelle suuntautuvien näkymäkselien mukaisesti niin, ettei niemien rakentaminen muodostu esteeksi järven ja ruutukaava-

alueen väliin. Näkymäpäätteiksi yläkaupungilta katsottuna muodostuukin Jyväsjärvi, ja maisemaa rytmittää kolme erikokoista ja -muotoista niemeä. Niemet saavat erilaiset karakterit massotelunsa, rantaviivan käsittelynsä sekä kerroskorkeuksiansa avulla. Läntisimmän niemen rakennukset ovat korkeimpia, ja kerroskorkeus polveilee alaspäin kohti itäisintä niemeä.

Niemet yhdistyvät toisiinsa viherlaiturilla, joka tarjoaa jalankulkuyhteyden Lutakosta yliopistokampuksen suuntaan. Julkinen rantatila muodostuu viherlaiturin varrelle niemien sivurantojen jäädessä puoliyksityisiksi tiloiksi palvelen erityisesti niemien asukkaita. Itäisimmän niemen kohdalle

- Täydennysrakentaminen: olemassa olevien rakennusten korottaminen
- Täydennysrakentaminen: uudet rakennukset
- Uudisrakentaminen
- Täydennysrakentaminen voimaan tulleen asemakaavan mukaisesti



laiturin varteen sijoitetaan vierasvenesatama, joka palvelee kesäaikaan Jyväskylässä vesiteitse vierailevia turisteja. Laiturin varteen sijoitetaan myös julkinen rantsauna sen itäisimpään päähän, mikä aktivoi myös laiturin ja niemen rajaamaa vesialuetta.

Rantaan niemen pohjoispuolelle sijoitetaan joukkoliikennekatu, joka palvelee myös huoltoajotarvetta niemen alueella. Niemet rauhoittuvat kevyelle liikenteelle, ja alueen pysäköinti järjestetään keskitetysti suunnittelualueen luoteisosassa kahdessa pysäköintilaitoksessa. Pysäköintilaitokset ovat kolme- ja viisikerroksisia, ja maastonmuotojen avulla ne istuvat paikkaansa rajaamatta maisemaa liikaa. Kulku pysäköintitaloihin tapahtuu joukkoliikennekatuna rantaan jatkuvaa väylää pitkin.

Kulkuyhteys rautatien yli järjestyy joukkoliikennekatua pitkin parkkitalojen välistä. Lisäksi koillisosassa radan ylittää vihersilta,



näkymä viherlaiturille ja itäisimpään "Venetsia-niemeen"



joka tarjoaa sujuvan liikenneväylän kevyen liikenteen tarpeisiin. Silta kurottautuu luiskilla radansuuntaisesti luoden kaakkoispuolelleen myös viihtyisän puistoalueen. Luiskia pitkin mahdollistuu pyöräily, ja sillan päälle pääsee jalan myös portaita pitkin. Vihersiltaan integroidaan myös palveluita, kuten putiikkeja ja kahviloita. Hissillä varmistetaan, että silta soveltuu myös esimerkiksi pyörätuolia käyttäville ihmisille. Vihersilta jatkaa hallintokorttelin läpi kulkevaa kevyen liikenteen reittiä, ja linkittää Kehä Vihreän rannasta osaksi ruutukaava-alueita.

Rantaan sijoitetaan uusi konserttitalo, johon avautuu suora näkymä Kilpisenkadulta. Konserttitalosta muodostuu rannan keskipiste, ja sekä järven äärellä oleva vihervyöhyke että vihersillan syliin muodostuva puistotila rytmittyvät konserttitalon äärelle.

Niemien lisäksi ruutukaava-alueen ja rannan väliin sijoitetaan uusia kortteleita. Koska rautatie kulkee tämän alueen poikki, rakennusmasojen sijoittelu perustuu melusuojuukseen ja viihtyisten asuntojen ja sisäpihojen luomiseen. Lähelle rantapuistoa sijoitetaan laajasti aluetta palveleva päiväkotit. Lisäksi suunnittelun alueen luoteisosan kortteleita täydennysrakennetaan: olemassa olevia rakennuksia voidaan paikoin korottaa ja joidenkin korttelien alueelle voidaan sijoittaa kokonaan uusia rakennuksia.

Kortteleissa on vain muutamia täysin asuinkäyttöön tarkoitettuja rakennuksia, ja useimmissa korttelissa kulkureittien varsille sijoittuvat rakennukset saavat alimpiin kerroksiinsa julkisia palveluita sekä toimistotilaa. Korttelien massoitellussa huomio on ollut myös puoliyksityisen ja julkisen pihatilan vuorottelussa, jotta

jokaiseen asuntoja sisältävään rakennukseen jäisi myös suojainen piha. Erityisesti rantojen käsittelyssä on pyritty mahdollistamaan julkiset reitit sekä kaikkia kaupunkilaisia palvelevia ranta-alueita uimapaikkojen ja satama-alueiden muodossa. Lisäksi modernit umpi-kortteliratkaisut, jotka avaavat sisäpihansa järvelle, luovat niemi-alueista kiinnostavan paikan asua. Niemissä on pyritty tehokkaaseen rakentamiseen kerrostalojen avulla, jotta neliöhintojen kallistuminen ei estäisi erilaisia väestöryhmiä muuttamasta alueelle.




alueleikkaus niemistä D-D



*leikkauskohta sivulla 52



kevyt liikenne

-  Kävely
-  Polkupyöräily
-  Viheryhteys sillan yli

LIIKENNE

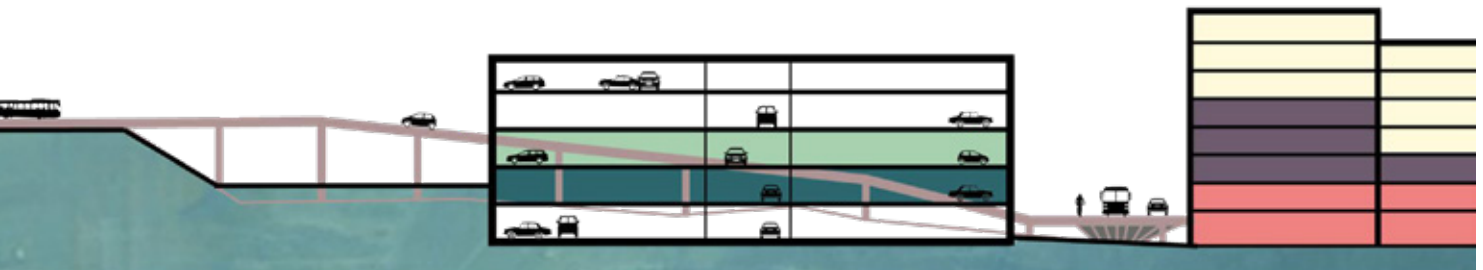
Valtatie 9 on ohjattu suunnittelualueen kohdalla tunneliin: sen läntisin pää sijoituu Vapaudenkadun länsipuolelle, ja idässä tunneli päättyy matkakakeskuksen kohdalla. Idässä autoliikennettä helpottaa kiertoliittymä, jonka kautta avautuu yhteys myös Lutakon suuntaan.

Hannikaisenkatua kavennetaan nelikaistaisesta kaksikaistaiseksi Jyväskylän kaupungin keskusta-alueen liikennesuunnitelmiin pohjautuen. Liikennevirta ohjautuu niin sanotuille kehäkaduille, joita ovat Hannikaisenkadun lisäksi Yliopistonkatu ja Kalevankatu.

Pysäköintilaitosten välistä kulkeva katuyhteys jatkuu rantabulevardina palvelen joukkoliikennettä sekä huoltoajoa. Rantabulevardin eteläpuolella kulkee kevyen liikenteen väylä, josta on erotettu pyöräkaista. Ennen Vaasankadun risteystä ja radan ylittämistä kevyen liikenteen väylä siirtyy rantabulevardin pohjoisemmalle puolelle ja mahdollistaa pyöräily- ja jalan-kulkuyhteyden kohti ruutukaava-alueita.

Autopaikkojen tarve on laskettu kerrosaloista niin, että 70 prosenttia kokonaiskerrosalasta on tarkoitettu asumiseen ja 30 prosenttia palveluille. Autopaikkamitoituksen referenssikohteenä on käytetty

pysäköintilaitoksen leikkaus C-C








Jyväskylän Kankaan kaupunginosaa, ja suunnittelualueella yksi autopaikka sijoitetaan 140 kerrosalaneliömetriä (kem²) kohti. Palvelujen osalta autopaikkoja sijoitetaan yksi kohti 100 kem². Yhteensä asunnot voisivat palvella noin **2100** asukasta, mikä tarkoittaisi hieman reilua tuhatta autopaikkaa. Autopaikat sijoitetaan keskitetysti pysäköintilaitoksiin.

Pysäköintilaitokset palvelevat sekä alueen asukkaita että alueen palveluita käytäviä. Pysäköintilaitoksessa ei ole nimettyjä autopaikkoja, mikä osaltaan sujuvoittaa parkkeeraamista. Lisäksi alueella on käytössä yhteiskäyttöisiä autoja. Suunnittelussa lähtökohtana on ollut autoriippumattoman yhdyskunnan luominen, jotta ihmiset eivät päivittäisessä elämässään tarvitsisi autoa.



rantabulevardin katuleikkaus



-  Henkilöautoliikenne
-  Rautatie
-  Julkisen liikenne ja huoltoajo
-  Viheralueet
-  Pysäköintilaitos

raskas liikenne



- Julkiset palvelut
- Asuinrakennukset
- Sekoittunut rakenne: asunto- ja palvelurakentamista
- Korotukset olemassa oleviin rakennuksiin
- Täydennysrakentaminen voimaan tulleen asema-kaavan mukaisesti

- 1 Konserttitalo
- 2 Lutakon puisto
- 3 Pysäköintialue
- 4 Venesatama
- 5 Julkinen rantsauna
- 6 Vierasvenesatama
- 7 Pikkutori
- 8 Uimalaituri
- 9 Luistelukenttä
- 10 Ruokakauppa
- 11 Pysäköintilaitos
- 12 Pysäköintilaitos
- 13 Päiväkoti
- 14 Rantapuisto

TÄYDENNYSRAKENTAMISESTA

- olemassa olevan rakennuksen korottaminen neljällä kerroksella, huomioiden että viereisen kerrostalon ikkunoihin jätetään väliä vähintään kahdeksan metriä
- hallintokorttelia voidaan täydentää julkisella rakennuksella, joka kohoaa enintään nelikerroksiseksi
- Hannikaisenkadun ja Gummerruksenkadun risteykseen voidaan sijoittaa nelikerroksinen rakennus, jonka ylimpiin kerroksiin sijoitetaan asuntoja ja alimmat kerrokset palvelevat myymälätiloina tai toimistoina
- Hannikaisenkadun varressa sijaitsevaa rakennusta voidaan korottaa kahdella kerroksella
- sisäpihalle voidaan sijoittaa enintään viisikerroksinen asuinkerrostalo
- painotalon vieressä sijaitsee sitä kuusi kerrosta korkeampi kerrostalo, ja painotaloa voidaankin korottaa esimerkiksi kolmella kerroksella huomioiden viereisen kerrostalon ikkunat
- puukortteliin voidaan sijoittaa hillittyä täydennysrakentamista, enintään kolmen kerroksen korkeisena

alueleikkaus A-A*



*leikkauskohta sivulla 51



ITÄISIN "VENETSIA-NIEMI"

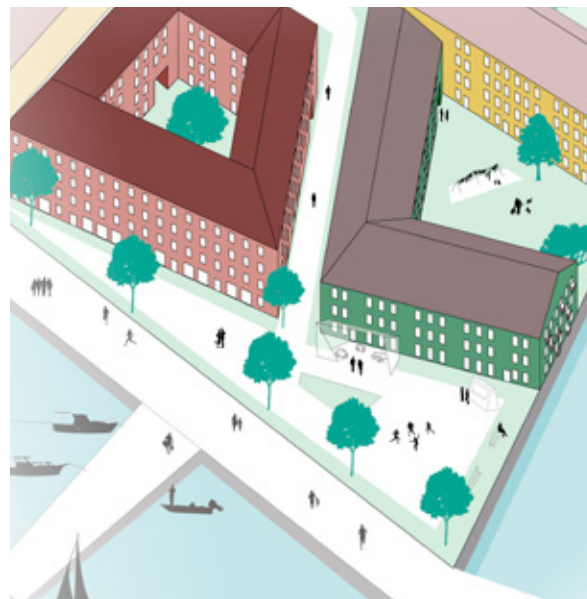
Itäisin niemi on pinta-alaltaan suurin. Inspiraationsa se on saanut suojaisista vanhoista kaupungeista, joiden katutila muodostuu tarkkarajaisesti piirtyvästä katulinjasta sekä eläväisistä pienistä aukioista. Tässä niemessä julkisin rantatila kytkeytyy vierasvenesatamaan viherlaiturin varrella sekä siihen liittyvästä kiilamaisesta ranta-aukiosta. Kulkuväylät sisämaasta niemenkärkeen kulkevat niemen sisäosassa kahta reittiä yhdistyien kolmiomaisessa aukiossa, josta muodostuu niemen sisälle tuulelta suojattu, viihtyisä kahviloiden ja ravintoloiden kehystämä tori.

Tiivis katutila ei avaa kulkijalle heti järvinäkymiä, vaan tila leikittelee näkymien rajaamisessa tarjoten silloin tällöin korttelissa liikkuvalla vilauksen järvestä. Umpikortteleita muodostavat rakennukset rajautuvat tiiviisti rantaviivaan kuten Venetsian ja Trondheimin kaupungeissa. Suoraan veteen rajautuvat rakennukset luovat suojaisan sisäpihan korttelin asukkaille sekä oman rantaviivan.

LÄNTISIN "MATINNIEMI"

Läntisin niemi on rakennusmassoiltaan korkeinta ja massoitteeltaan tiiveintä. Siinä yhtenäinen, pitkänomainen massa jakautuu eri korkuisiin osiin luoden mahdollisuuksia myös kattoputarhoille. Korttelin keskiössä on vesiaihe, joka muodostuu vasten viherlaituria. Tälle aukiotilalle muodostuu myös talvinen käyttötarkoitus luistelukentän muodossa.

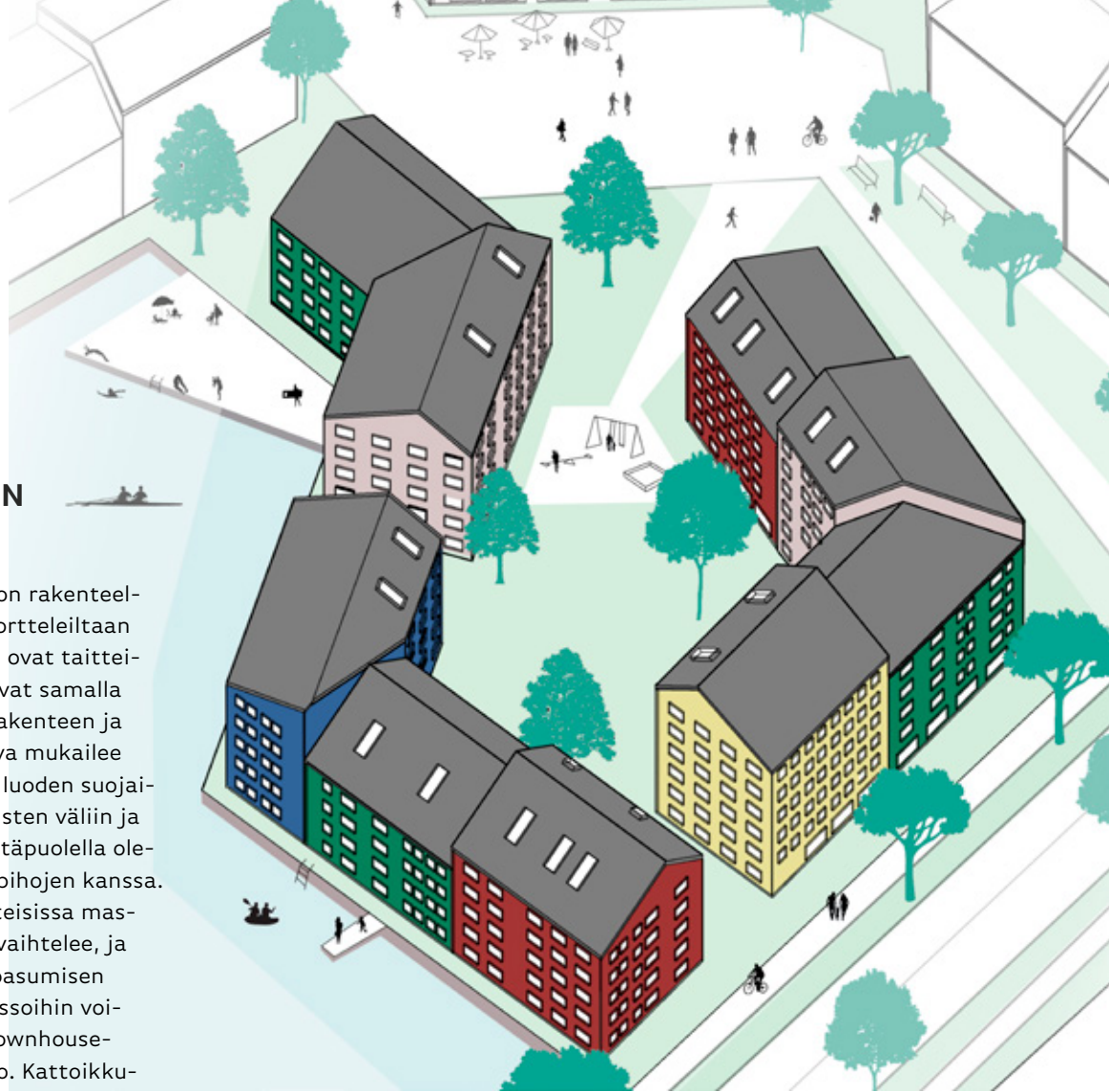
Kortteli palvelee paitsi asuinrakentamista myös toimistotiloina sekä kaupallisina palveluina. Korttelin itäosaan voidaankin sijoittaa suurempi päivittäistavarakauppa, ja kyseinen neljäntoista kerrokseen ulottuva rakennus toimii myös maamerkinä lännestä Jyväskylää lähestyvälle valtatielle. Koska kyseinen kortteli on myös lähimpänä yliopistokampusta, soveltuu se erinomaisesti myös opiskelijasumiseen.



KESKIMMÄINEN "VINONIEMI"

Keskimmäinen niemi on rakenteeltaan leikkitelevin ja kortteleiltaan avoimin. Rakennukset ovat taitteisia massoja, jotka luovat samalla piha- ja katualueille rakenteen ja tilantunnon. Rantaviiva mukailee rakennusten muotoja luoden suojaisia poukamia rakennusten väliin ja keskustellen samalla itäpuolella olevan niemen rantasisäpihojen kanssa.

Rakennusten taitteisissa massoissa kerroskorkeus vaihtelee, ja perinteisen kerrostaloasumisen lisäksi kapeimpiin massoihin voidaan sijoittaa myös townhousetyyppinen omakotitalo. Kattoikkunat luovat myös mielenkiintoiset tilat pienimuotoisillekin ullakkoasunnoille. Korttelin keskellä olevaan aukioon linkittyy kesäisin myös uimalaituri, joka avaa rantatilaa yleiselle käytölle.





näkymä lounaasta

VÄLIKORTTELIT

Niin sanotuille välikortteleille eli rannan ja Hannikaisenkadun välille sijoitetaan myös uudisrakentamista. Rantabulevardin ja rautatien väliin sijoitetaan kerrostaloja, joiden avulla niemien erityyppinen rakentaminen nivoutuu yhteen. Itäisimmän niemien kohdalla massat ovat viisikerroksisia, ja ne ryhmittyvät avautuvan umpikorttelin muotoon.

Keskimmäisen niemien vinot kulmat heijastuvat myös sisämaan kortteliin, jossa massa polveutuu viisikerroksisesta nelikerroksiseen kohti rantaa tultaessa. Massat tahtuvat toistensa suhteen luoden suojaisen sisäpihan talojen asukkaille.

Läntisimmän niemien kohdalla massoitteleva on rohkeaa ja kortteli avautuu rannan puoleisesta sivustastaan.

Hannikaisenkadun varteen rakennetaan U:n muotoinen kortteli, jossa rakennukset suojaavat pohjoispuolelleen syntyvää sisäpihaa raidemelulta. Koska Hannikaisenkatu kapenee, katualue rauhoittuu — esimerkiksi puukaistalla voidaan luoda suojaisia sisäpihoja tällekin korttelille.



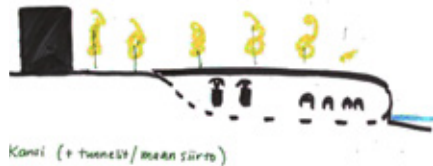


Suunnitteluprosessin alussa pohdittiin erilaisia vaihtoehtoja ratapihan ja valtatie käsitteilylle. Alussa kunnianhimoinen suunnitelma oli siirtää myös raiteet maan alle, mutta päädyimme sovittamaan muun suunnitelman osaksi neliraiteista rautatietä. Pian syntyi ajatus vihersillasta, joka kehittäisi viheryhteyden rannasta hallintokortteliin.

Ongelmaton ei tämäkään suunnitelma ollut: jotta silta mahdollistaisi esteettömän pääsyn puolelta toiselle, maksimikaltevuus voisi olla kahdeksan astetta. Tämä tarkoittaisi sillan levittäytymistä usean sadan metrin matkalle radan varteen. Tässä vaiheessa pohdittiin myös tunnelin rakentamista, mutta päädyimme pitämään kiinni alkuperäisestä vihersilta-ajatuksesta. Siltarakenteella pystyttiin mahdollistamaan myös rakenne, joka rajaa rautatietä rantapuistosta.

Esteettömyys päätettiin ottaa huomioon hissien avulla. Seuraavaksi pohdittiin sitä, rikkoisivatko erilliset hissit sillan muuten tasaisen ilmeen. Olimme ajatelleet sijoittaa siltarakenteeseen myös kahviloita sekä putiikkeja, jotka osaltaan elävöittäisivät puistoaluetta. Jotta hissit eivät näyttäytyisi liian hallitsevassa roolissa, päätettiin yksi kahvila kohottaa sillan tasoa korkeammalle, jolloin hissi integroituisi tähän massaansa olematta yksinäinen, kohollaan oleva massa muusta siltarakenteesta.

Myös Satamakadun yhdistymistä tunnelista nousevaan valtatiehen jouduttiin pohtimaan. Asia ratkaistiin liikenneympyrällä, jotta valtatieltä pääsisi erkanemaan myös Lutakon suuntaan. Olennaisesti liikenteeseen liittyvä pysäköinti päätettiin jo alussa järjestää keskiteytysti, mutta etenkin pysäköintilaitosten muoto askarrutti. Pitkänomaisesta muurista luovuttiin, ja laitokset muutettiin mahdollisimman tehokkaaseen neliömalliseen muotoon.



- Siirretty rantaväylä
- Nykyinen moottoritieverkosto



moottoriajoneuvoliikenne

Jyväskylä

Jyväskylä yhdistää Jyväskylän keskustan ja Jyväsjärven ranta-alueen sekä laajentaa sen kaupallista aluetta ja asumista luomalla monimuotoista kaupunkiympäristöä, toimivia liikenneyhteyksiä sekä viihtyisiä viheralueita Jyväsjärven rantaan ja Lutakon alueelle. Kevyen liikenteen ja käveltävän kaupunkitilan edellytyksiä kehitetään sekä moottoriliikenne eristetään kansirakenteiden alle tai rakennusten taakse.

Rannan alueelle luodaan eri-

luonteisia asuinalueita, ja palvelut keskitetään Lutakkoon ja sen välittömään läheisyyteen. Kokonaisuutta yhdistää vihreä rantaväylä, joka on osa laajempaa rantaa ja keskustaa kokoavaa viher- ja palveluverkosta.

Uudis- ja täydennysrakentamista syntyy alueelle yhteensä 88 883 kerrosneliometriä (kem²), joista yksityiseen asuinrakentamiseen varataan 69 640 kem² ja julkiseen rakentamiseen 19 243 kem². Uusia asukkaita alueella olisi siis noin 1 550.



50m

100m



palvelut ja pysäköinti

- Palvelut
- Asuminen
- Pysäköinti

Rautatieaseman edustan ratapiha siirretään pois keskustasta Palokärjen teollisuusalueelle. Junaraiteita vähennetään vaadittavaan neljään matkakeskuksen kohdalla. Viereistä E63-valtatietä siirretään siitä vapautuvalle tilalle ja sitä madalletaan kansirakenteen kohdalla. Lutakon ja Kuokkalan risteys muutetaan liikenneympyräksi, johon tehdään oikealle kääntyville oma kaista. Satamakadulle sijoitetaan risteys, josta pääsee kääntymään uudelle ranta-alueelle. Ajonopeudeltaan hitaampi taajamakatu tulee sijoittumaan E63-valtatien viereen. Ranta- ja järvikortteleita palvelevat parkkipaikat on sijoitettu osittain rakennusten väliin ja rautatien alle rakennettavaan isoon parkkihalliin, johon on käynti sekä rannan että Hannikaisenkadun puolelta. Rakennusten väliin sijoitettavat parkkialueet kattavat yhteensä noin 80 autopaikkaa. Radan alla sijaitseva parkkihalli kattaa puolestaan noin 600 autopaikkaa. Parkkipaikat on mitoitettu suhteella autopaikka/120 kem². Tämä kattaa yksityisen kerrosalamäärän vaatiman 580 autopaikan määrän, sekä puolet julkisen kerrosalamäärän vaatimasta 192 autopaikan määrästä. Osa julkisten rakennusten autopaikoista voitaisiin sijoittaa jo olemassa olevaan Lutakon alaiseen parkkihalliin.



Kävelyreitit ja kevyt liikenne keskustan ja rannan välillä toteutetaan silta- ja kansirakenteilla, jotka yhdistävät rantakorttelialueen ja rantaväylän Jyväskylän viherkehälle sekä Alvar Aallon hallintokortteliin ja Kirkkopuistoon. Jyväsjärven rantaa myötäilevä kevyen liikenteen väylä säilyy rannan tuntumassa, ja rantakortteleiden alueelle sijoitetaan monimuotoisia viheralueita.

Ranta-alueen Mattilanniemen puoli keskittyy asumiseen, josta Lutakkoon mentäessä palvelut lisääntyvät. Rakennusmassat myös pienenevät Lutakkoa kohti mentäessä säilyttäen näkymiä ja kaupunkimaisemaa tärkeiksi koetuissa paikoissa. Alue toteutetaan vaiheittain aloittaen liikenneväylien muutoksista. Tämän jälkeen rakennetaan kansi sekä sen rakennukset. Lopuksi voidaan aloittaa rannan täyttö sekä rantakortteleiden toteuttaminen. Järvikaupunki toteutuu organisesti omalla tahdillaan.

kävely- ja pyöräilyreitit



Kävely ■
Pyöräily ■



UUSI KESKUSTA

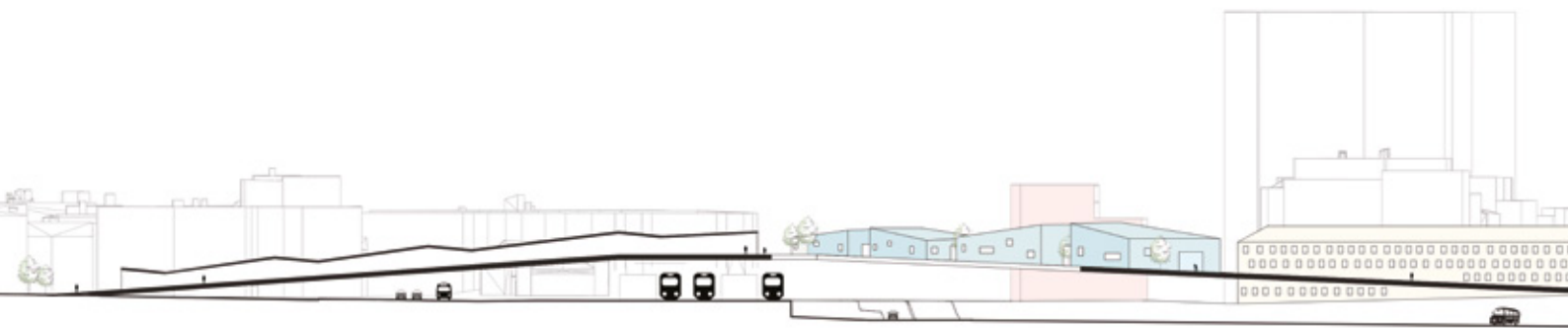
Jyväskylän kaupallinen keskusta yhdistetään Lutakkoon kansirakenteella, joka toimii samalla viherlinkkinä hallintokorttelista rautaväylälle. Kansi nousee esteettömästi keskustan torin sekä hallintokorttelin tonteilta saavuttaen rautatien päällä vaaditun 8,5 metrin korkeuden. Kansi laskeutuu loivasti Lutakkoon sulautuen maantasoon ja rakennusmassoihin.

Kannen torin puoleinen väylä on käveltävä, ja viherväylä on suunniteltu palvelemaan erityisesti kevyttä liikennettä.

Kannen päälle sijoitettavat palvelurakennukset tarjoavat luontevan yhteyden keskustan torialueelta Lutakon tapahtuma-alueelle. Tavoitteena on luoda basaarimaista toritunnelmaa, jossa kulkija johdatetaan rakennusten sekä osittain katetun tilan läpi kohti kulttuurialuetta ja rannassa sijaitsevaa musiikkitaloa. Lutakkoon tultaessa tunnelma muuttuu torimaisesta rakennusten sarjasta tiiviisiin ja orgaanisiin kansikortteleihin. Alue musiikkitalon ympärillä tarjoaa sekä asumista ylemmissä kerroksissa että liiketilaa katutasen kerroksissa.







alueleikkaus kannesta



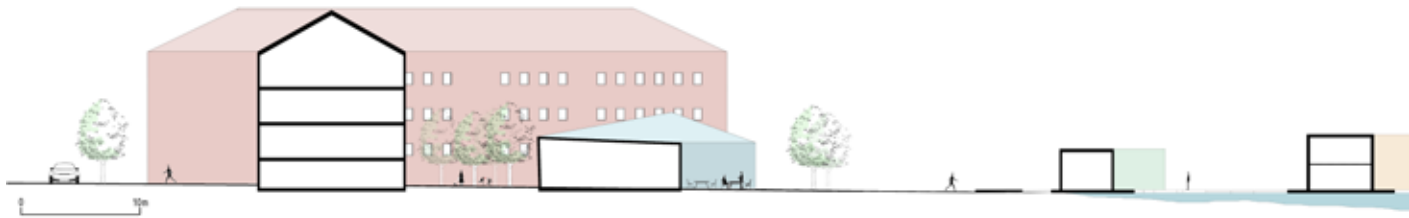
RANTAKORTTELIT JA JÄRVIKAUPUNKI

Rannan korttelit ovat ihmisläheisiä, kolmekerroksisia mukaelmia keskieurooppalaisista umpikortteleista, jotka on avattu harkitusti kohti Jyväskylän luonnonmaisemaa. Kortteleiden sisäpihat toimivat puolijulkisina tiloina, jotka yhdistyvät toisiinsa rakennusmassojen läpi avatuilla reiteillä, luoden luonnollisen siirtymän Lutakon julkisen ja rannan lounaosan yksityisemmän asuinalueen välille.

Sisäpihat tarjoavat asukkaille ja muille jyvaskyläläisille oivan kaupunkielämän teatterin, jossa viettää aikaa hyvän ruoan, juoman ja seuran parissa.



kortteliaksonometria rantakortteleista



katuleikkaus ranta- ja järvikortteleista

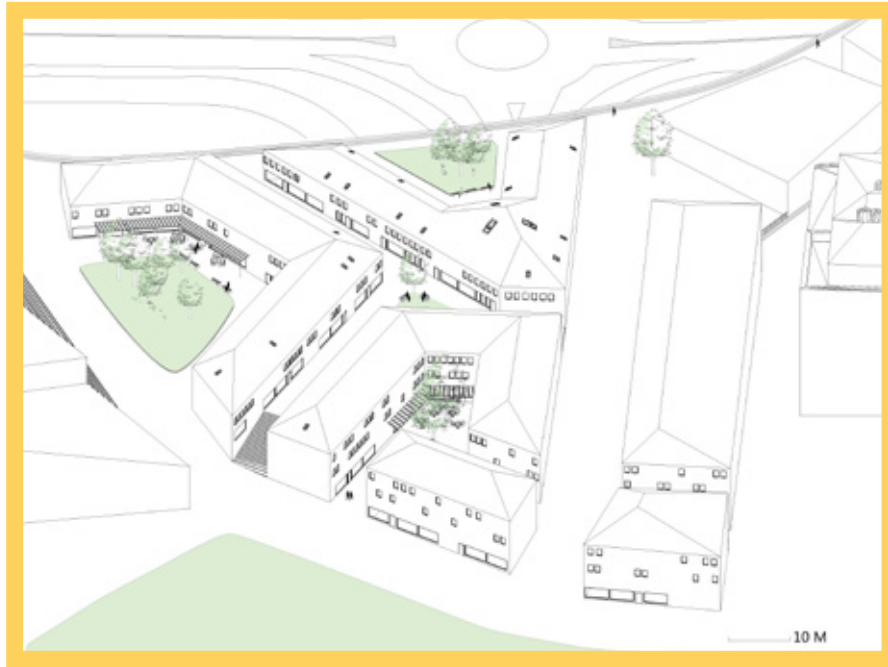
Veden päälle rakentuva kaupunginosa tuo Jyväskylään täysin uuden kortteli-tytologian, joka rakentuu ajansaatossa uusien asukkaiden kiinnostuessa tästä luonnonläheisestä asumismuodosta. Asunnot ovat kooltaan pieniä, mutta Jyväskylän keskustan välittömän läheisyyden ansiosta suuren materiaalsen omaisuuden haaliminen ei ole tarpeellista.

Kelluville betonilautoille rakentuvat pientalot levittäytyvät vapaasti järvelle uusien asukkaiden osta-

essa itselleen lautan, siihen liittyvät LVS-asennukset ja talolle vievän laiturinosan. Yhdelle lautalle voi tarvittaessa sijoittaa useampikin pientalot, jolloin lautasta, laiturista ja asennuksista koituvat kustannukset ovat jaettavissa useamman pöytäkunnan kesken. LVS-asennuksia varten rantaan sijoitetaan muutama jakopiste, joista järvelle laajeneva lautta-kaupunki liittyy kunnallisiin verkkoihin.

kortteliaksonometria
rantakorttelista ja
järvikortteleista





kortteliaksonometria kannelta



katuleikkaus

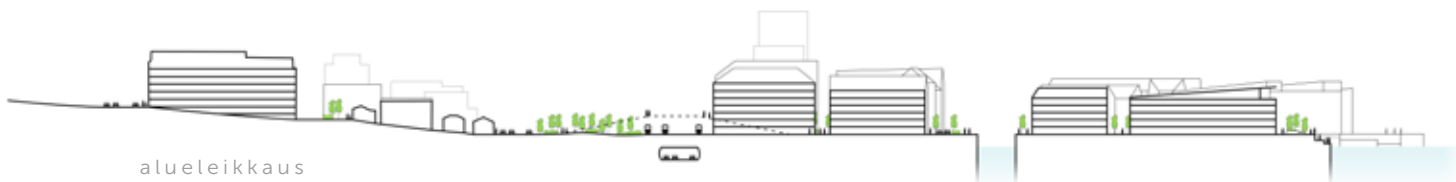
Ränniranta

Rantaväylää levennetään siirtämällä rantaviivaa täytemaalla. Uusia kortteleita varten toteutetaan saaria, joiden välisillä kanaaleilla säilytetään kaupungin identiteetille tärkeä läheisyys veteen. Kaksi saarta on varattu asunto- ja palvelurakentamiselle ja kolmas urheilu- ja virkistystoiminnalle.

Uudet rantatien ja rautatien väliin täydentyvät korttelit muodostavat keskenään oman kokonaisuuden ja samalla sitovat entistä paremmin yhteen rantarakentamisen, yliopistokampukset ja keskustan. Uusissa kortteleissa on sekä asumista että kaupallista toimintaa. Korttelikoko pienenee ja tiivistyy ja rakennusten kerrosluku madaltuu

rantaa lähestyttäessä harjun maisema-arvot sekä sieltä avautuvat näkymät huomioiden.

Olemassa oleva kaupunki haluttiin säilyttää rinteessä melko ennallaan, kuitenkin vähentäen ja tiivistäen lukuisia pieniä pysäköintipaikkoja. Näin saatiin tilaa uusille sekoittuneita toimintoja sisältäville rakennuksille. Lisäksi osaa olemassa olevista ydinkeskustan rakennuksista voidaan suunnitelman mukaan korottaa. Koska ruutukaavaa noudattavan kaupungin korttelikoko on melko suuri, halusimme halkaista suunnittelualueella olevan korttelirivin lisäten siihen kävely- ja pyöräilyreitit kaupungin laidalta torille asti. Reitti on viherväylällä reu-



alueleikkaus



nustettu ja palvelee siten myös kaupungin viherkehätavoitetta. Kevyelle liikenteelle on näin haluttu järjestää myös autoilusta erillisiä rauhallisempia vaihtoehtoja. Suunnitelmamme nimi Ränniranta perustuukin näihin saman suuntaisiin pieniin "rännikatuihin".

Lutakosta keskustaän päin saavuttaessa autoilijat löytävät pysäköintialueen uuden korttelin alta. Tunneliparkki ja sen yhteydessä oleva Toritunneli muodostavat solmukohdan, jossa kulkutavan vaihtaminen tapahtuu vaivattomasti: Solmukohdan välittömässä läheisyydessä sijaitsevat Matkakeskuksen kaukoliikenteen bussi- ja junaterminaalit sekä torin läheisyydestä lähtevät kaupungin julkiset bussiyhteydet. Henkilöautoliikenne on ohjattu kiertämään Lutakon suunnasta keskustan kehäteille tai pysähtymään uuteen pysäköintilaitokseen. Toritunneli yhdistää keskustan, torin ja kävelykadut sekä uuden puiston radan toisella puolella olevaan Tapahtumalaitteeseen ja uuteen ranta-alueeseen.



Aloitimme suunnittelun etenemällä laajemmista näkökulmista pienempiin yksityiskohtiin. Suurimmiksi kysymyksiksi muodostuivat olemassa olevan rautatien sekä Valtatie 9:n kulkureitit niin, että ne olisivat mahdollisimman vähän haitaksi kaupungin sisäiselle liikenteelle, mutta olisivat kuitenkin saavutettavissa ja palvelisivat ohikulkuliikennettä. Halusimme rauhoittaa kaupunkikeskustan tuntumassa olevaa rautatieliikennettä siirtämällä varsinaisen ratapiha-alueen Jyväskylän pohjoispuolella sijaitsevalle teollisuusalueelle ja karsimalla raiteet matkustajaliikenteen tarvitsemiin 3-4 raiteeseen. Valtatie 9:n ohikulkuliikenne on ohjattu kaupungin keskustan alittavaan tunneliin. Tunnelin tarkempi reitti kulkee suunnitelmassamme uuden puistokaistaleen alta, jotta rakentamiseen varatut uudet vyöhykkeet vapautuvat tunnelin vaatimista haastavista rakennerratkaisuista. Näin rautatien ja järven väliin muodostuu uusi lisärakentamisen ja tiiviin ydinkaupungin laajentumisen mahdollistava maakaistale.

LÄHTÖKOHDAT



Lutakon suunnasta autoliikenne ohjataan keskustan kiertävälle kehätielle. Matkakeskuksen tuntumaan muodostuu liikenteen solmukohta, jossa kevyt liikenne ja yksityisautoilijat risteävät kaupunkibussien ja kaukojunien kanssa. Kulku-
muodon vaihtaminen on helppoa ja koko keskusta viheralueineen ja tapahtumakeskuksineen on kävelymatkan etäisyydellä.

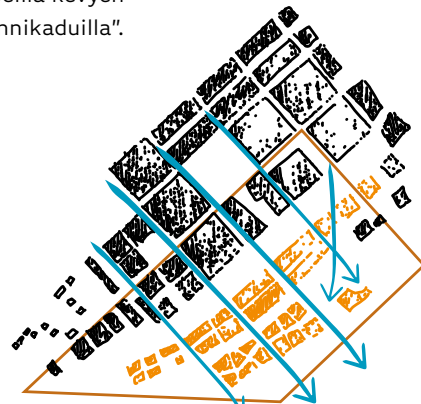
Korttelirakenne tiivistyy ja ruutukaavan suoraviivaisuus hajoaa rantaa kohti ja keskustasta sivuille.



Jyväskylän ruutukaavakeskustan suurta korttelikokoa pilkotaan kapeilla kevyen liikenteen kulkuväylillä, "rännikaduilla".



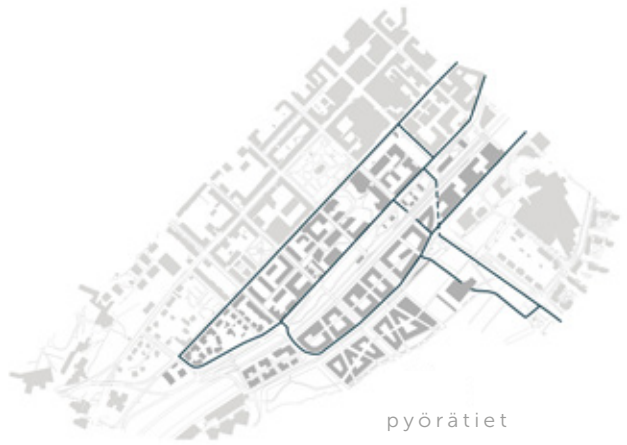
Ruutukorttelin katunäkymät harjun suunnasta järvelle olivat suunnittelun yksi lähtökohta ja näkymälinjat pyrittiin säilyttämään uusia kortteleita muodostettaessa.





uusi tori





KERROSALA-, PYSÄKÖINTI- JA ASUKASLASKELMA

A	
kem ² asuminen	27 300
kem ² liiketila	0
korttelitehokkuus	2,5
ap-tarve	160
pp-tarve	910
asukkaita	607

1 ap/ 120 kem² ja 1 pp/ 30 kem². 2 yhteiskäyttöautoa/ rakennus. Pysäköintiä mahdollista järjestää rakennusten ensimmäisiin kerroksiin ja pienissä määrin pihoille.

B	
kem ² asuminen	57 035
kem ² liiketila	8 265
korttelitehokkuus	4,1- 5,3
ap-tarve	474
pp-tarve	2066
asukkaita	1 267

1 ap/ 120 kem², saarella 1 ap/ 160 kem² ja koko vyöhykkeellä 1 pp/ 30 kem² asumiselle ja 1 pp/50 kem² liiketiloille. Vyöhykkeelle tulee kuusikerroksinen pysäköintilaitos, noin 500 autolle. Lisäksi pihakadulla kadunvarsipysäköintiä.

C	
kem ² asuminen	70 100
kem ² liiketila	14 300
korttelitehokkuus	3,2- 4,4
ap-tarve	600
pp-tarve	2623
asukkaita	1558

1 ap/ 120 kem², saarella 1 ap/ 160 kem² ja koko vyöhykkeellä 1 pp/ 30 kem² asumiselle ja 1 pp/50 kem² liiketiloille. Vyöhykkeelle tulee seitsemänkerroksinen pysäköintilaitos, noin 655 autolle. Lisäksi pihakadulla kadunvarsipysäköintiä.

D	
kem ² asuminen	23 700
kem ² liiketila	15 800
korttelitehokkuus	3,2
ap-tarve	330
pp-tarve	1100
asukkaita	527

1 ap/ 120 kem² ja 1 pp/ 30 kem² asumiselle ja 1 pp/50 kem² liiketiloille. Ostetaan autopaikat Tunneliparkista ja järjestetään lyhytaikaista asiakas pysäköintiä pihalle.

E	
kem ² asuminen	45 950
kem ² liiketila	45 950
korttelitehokkuus	5,0
ap-tarve	765
pp-tarve	2450
asukkaita	1 021

1 ap/ 120 kem² ja 1 pp/ 30 kem² asumiselle ja 1 pp/50 kem² liiketiloille. Vyöhykkeen alla on Tunneliparkki, johon mahtuu kahteen kerrokseen noin 1100 paikkaa. Tunneliparkki toimii myös keskustaan liittymispysäköintinä.

F ja G	
kem ² asuminen	30 325
kem ² liiketila	7 375
ap-tarve	215
pp-tarve	1157
usia asukkaita	454

1 ap/ 140 kem², 1 pp/ 30 kem² asumiselle ja 1 pp/50 kem² liiketiloille. Ruutu-kaava-alueen keskelle uusi pysäköintilaitos, noin 180 autolle. Lisäksi pysäköintiä uudisrakennusten alimpiin kerroksiin. Korotusrakentamisen autopaikkatarvetta voi korvata yhteiskäyttöautoilla.

Konserttitali	
kem ²	7000
ap-tarve	35

1 ap/200 kem². Osoitetaan paikat Jyväskylän paviljongin pysäköintilaitoksesta.

YHTEENSÄ	
kem ²	427 130
josta asumista	253 330
josta liiketilaa	105 770
josta p-laitoksia	68 030
ap-tarve	2 579
pp-tarve	10 306
asukkaita	5 631

PYSÄKÖINTILASKELMA
Rakenteellinen pysäköinti
2660 ap
Pintapysäköinti
40 ap



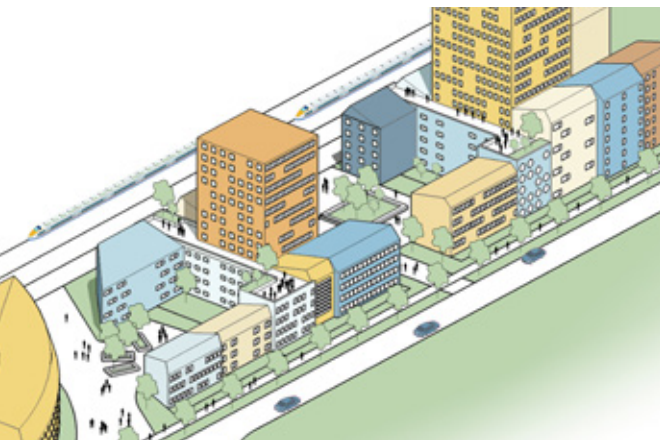
Pysäköinnin järjestäminen:

Robottipysäköinti mahdollistaa pysäköintilaitosten pinta-alan puolittumisen.

Muuntojoustava pysäköintihalli voidaan ottaa vaiheittain muuhun käyttöön, osaksi korttelirakennetta.



1



2



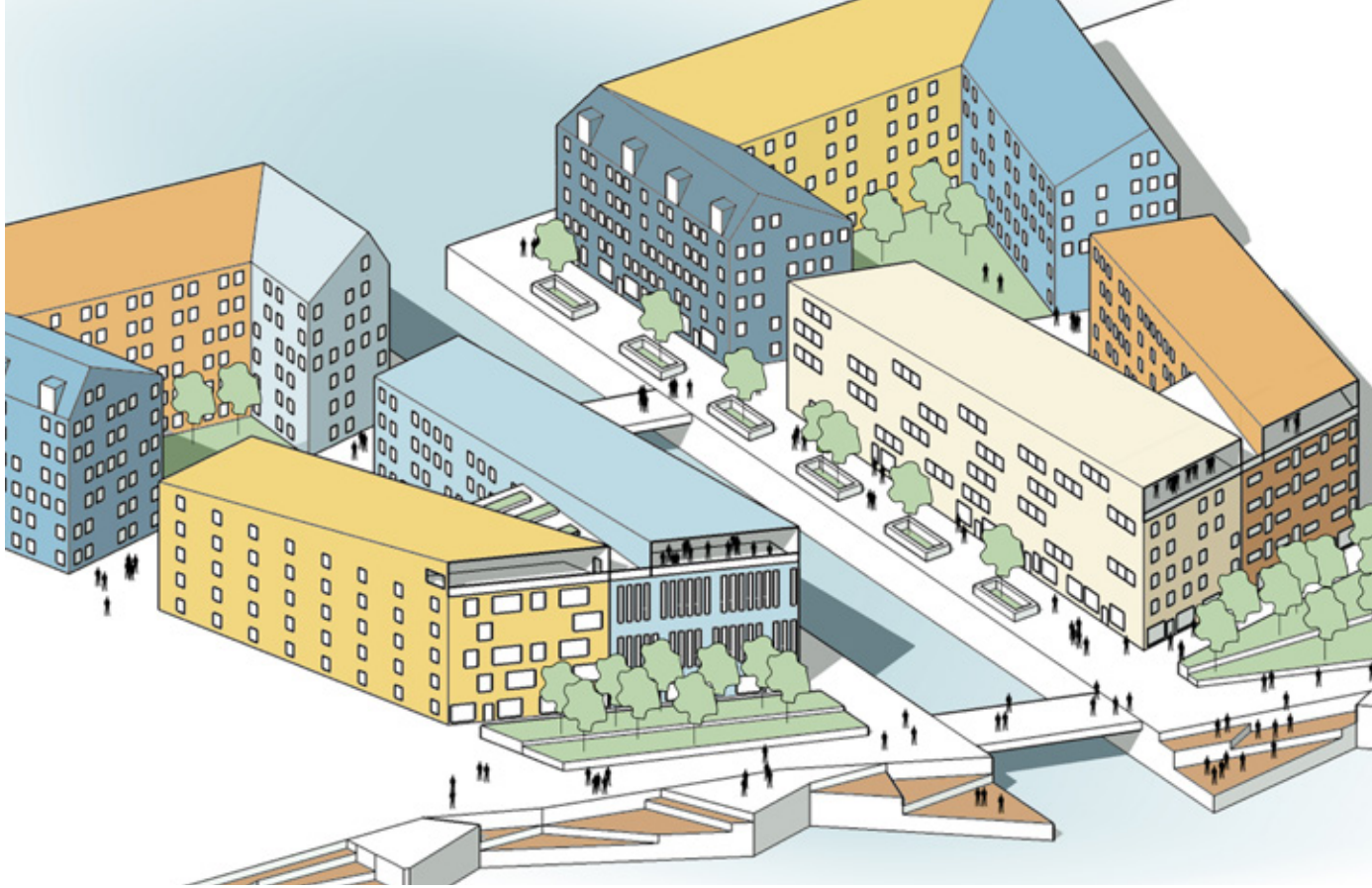
3

KAUPUNKIKUVA

Radan itäpuolelle rakentuvalle uudelle alueelle tulee neljä erityyppistä korttelia. Rännikadut halkovat useimpia näistä kortteleista. Radan ja rannan väliset korttelit mukailevat ruutukaavan koordinaatistoa, mutta saaria kohti korttelirakenne tiivistyy. Saarilla ruutukaava hajoaa pienemmiksi kortteleiksi. Suunnittelualueen lounaiskärjessä on vapaamuotoisempia rakennusmassoja. Aseman läheisyydessä rakennuskorkeus kasvaa, jotta rakennuksilta avautuu näkymiä sekä torin että Tapahumalahden suuntaan.



4



katu C



kanaalimaisema

Palvelut ja tapahtumapaikat

- Kivijalkaliikkeitä
- Sekoittunutta toimintaa
- Palvelu- ja liikerakennuksia
- Toritunneli
- Puiston suojellut rakennukset
- Julkisia palveluita
- ☀ Ulkoilmatapahtumia
- 1 Uimaranta
- 2 Päiväkoti
- 3 Musiikkitalo
- 4 Talviluistelu- ja suur tapahtumakenttä
- 5 Toritunneli
- 6 Uusi tori
- 7 Tapahtumalahti
- 8 Venelaiturit



viherkehä

Suunnittelualueen rännikadut ja uudet puistovyöhykkeet luovat uusia viheryhteyksiä kaupunkia ympäröivään "viherkehään". Vihreä keskusta-alue palvelee kaupungin virkistys- ja ekologia tavoitteita. Puistoväylää suunniteltaessa on myös arvioitu suojeltuja rakennuksia sekä ajateltu puistovyöhykkeen edistävän hulevesien imeyttämistä.



Korttelien täydennys

- Korotus
- Uudisrakennus
- Kaavoitetut ja rakenteilla

Toritapahtumien laajentuminen on mahdollistettu Toritunneliin ja rautatien vierellä sijaitsevalle torimaiselle puistoalueelle. Torin tapahtumista voi luontevasti jatkaa vihervyöhykettä pitkin kohti vapaampaa puistotilaa. Jyväsjärven rantaan muodostuu nykyistä paremmin saavutettavissa oleva tapahtuma-alue, johon on suunniteltu nykyisen tapahtuma-aukion lisäksi konserttitalo, luistelukenttä talvikäyttöön sekä rantakorttelien yhteyteen rantabulevardi. Näin ranta-alueesta muodostuu turisteja ja paikallisia uudelleen houkutteleva palveluita ja tapahtumia vaihtuvasti tarjoava alue. Uudet rantakorttelit sisältävät pääosin asumista, mutta erityisesti rantaviivan puolella maantasokerroksessa on kaupallisia palveluita.

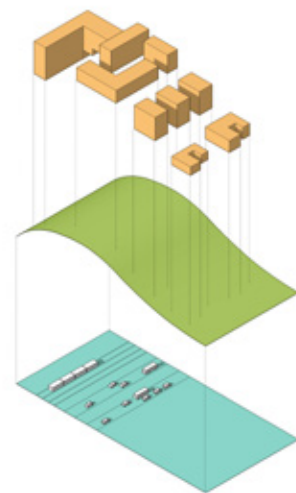


Korttelientäydennys

Ruutukorttelien täydennyksessä lähdetään maanpäällisten pysäköintipaikkojen käyttöönotosta ja olemassa olevien rakennusten ullakoille rakentamisesta. Suunnittelun alueen lounaiskulma toteutetaan voimassa olevan kaavan mukaan.

LAURA KÖMI
VILI LUSTMAN
JOEL STENROOS
TITO TUNNELA

Kanta



Suunnitelmana Kanta on kokonaisuus, johon sisältyy rautatien sekä valtatie 9:n peittävä kansirakenne ja jo olemassa olevien kortteleiden täydentäminen. Kannen rantaviiva on muodoltaan orgaaninen, ja jotta tiellä liikkujat saisivat valoa ajaessaan, on kantta aukotettu. Kannen rakennuskanta mukailee kannen orgaanisia muotoja, mutta toisaalta se myös keskustelee Jyväskylän keskustan ruutukaavan kanssa ja liittyy siihen sulavasti.

Kannassa on huomioitu pari korviimme kantautunutta toivetta. Kannen aukottavan "pisaran" yhteyteen on sijoitettu tasokas konserttisali sekä Vaasankadun ja kannen risteykseen uutta tilaa Jyväskylän ammattikorkeakoululle.

Suunnittelun alussa toteutimme nopealla aikataululla kyselyn sosiaalisessa mediassa, jossa pyysimme jyväskyläläisiltä kommentteja ja toiveita rannan ympäristön parantamiseen. Kyselyyn saadut 15 vastausta antoivat meille hyvin pienen otannan kaupunkilaisten toiveista, mutta jo tästäkin vastausmäärästä oli poimittavissa tiettyjä samoja teemoja. Erittäin moni koki rannan alueen rumana ja epäviihtyisänä. Radan ja moottoritien koettiin katkaisevan kaikki yhteydet keskustasta ja varsinkin kevyelle liikenteelle toivottiin uusia toimivampia kulkureittejä rannan suuntaan. Yleisesti toivottiin suuria muutoksia rannan ja radan ympäristöön, mutta toisaalta myös vanhojen rakennusten ja harjunäkymien säilyttämistä pidettiin erittäin suotavana.



50m
100m



Vaikka kansi olisi kallis investointi, kannelle suunnittelemaamme suhteellisen tiivis uudisrakentaminen kompensoi kannen kustannuksia. Huolimatta suuresta suunnittelun rakentamisen määrästä ranta-alueelle, meille on ollut tärkeää huomioida myös Jyväskylän nykyiset asukkaat alueen suunnittelussa. Kansirakenteemme lisää julkisen rannan ja viihtyisien rantaukkoilureittien määrää, ja lisää yhteysien määrää muualta kaupungista Jyväsjärven rantaan, joka on nyt valitettavan vaikeasti tavoitettavissa keskustan suunnasta.

Kannen rakentaminen alkaa valtatie siirrolla. Valtatietä tiivistetään lähemmäksi rautatietä, jotta kantta saadaan madallettua

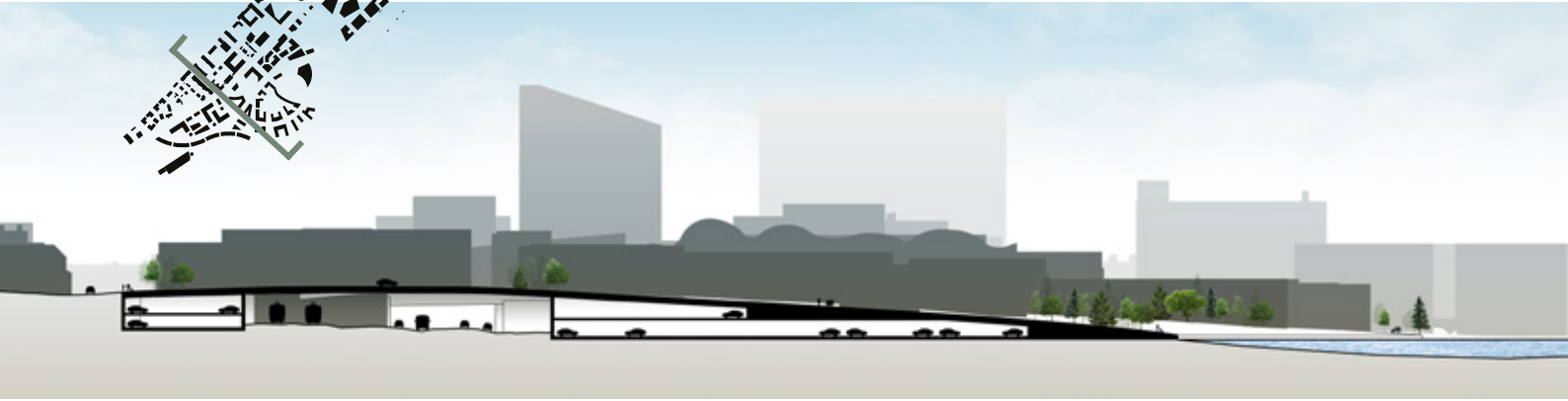
rantaa kohden tiukemmin. Samalla hoidetaan myös Lutakonaukion edestä teiden upottaminen syvemmälle ja uudet tiejärjestelyt. Itse kannen rakentaminen aloitetaan lounaisesta päästä ja rakentamisen toivotaan olevan valmis 2050.

Halusimme huomioida Jyväskylän kansainvälisestikin tunnetun rakennusperinnön ja siksipä kannen muoto jättää tilaa Aallon hallintokorttelin näkymille. Vaikka uusien asuinalueiden katukuvassa pyrimme yksityisautojen vähäisyyteen, emme halunneet painaa nykyisiä Jyväskylää autolla tai junalla ohittavia matkustajia täysin maan alle. Aukotimme kantta tarjotaksemme hienoja näkymiä myös heille. Tampereen suunnasta saapu-

via tervehtii suunnitelmassamme tien ylle kohoava muurimainen maamerkkirakennus ja esimerkiksi kannen keskeisestä syvennyksestä, "pisarasta", avautuu näkymät Jyväsjärvelle.

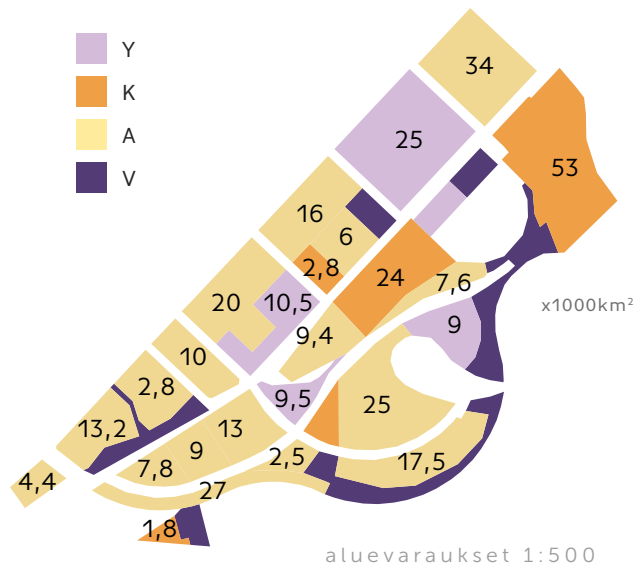
Kannen alapinnan korot on suunniteltu Tampereen kannen tapaan kahdeksan metrin korkeuteen niin, että nykyinen junaliikenne pystyy kulkemaan normaalisti. Myös valtatiellä mahdollisesti kulkevien erityiskuljetusten vaatima seitsemän metrin vapaa korkeus täyttyy.

Alueen jätehuolto olisi mahdollista suorittaa modernin keskiteytysti kannen rakenteisiin ja alle sijoitettavalla alipaineeräyksellä.



ALUEVARAUKSET JA MITOITUS

Kasvava Jyväskylän keskusta tarvitsee enemmän tilaa ja tähän ongelmaan myös suunnitelmamme pureutuu kasvattamalla keskustaa rantaan asti. Suunnittelualueella on jo ennestään jonkin verran rakennuskantaa, jota täydennetään lähinnä lisäkerroksia mahdollistamalla. Uutta rakentamista tulee kannen päälle, sekä hieman myös kannen muodoista syntyvien aukkojen alueelle. Uutta kerrosalaa kannelle on laskettu syntyvän hieman päälle 200 000 kerrosneliometriä (kem²), jo kaavoitetulle Hämeenkadun alueelle noin 20 000 kem² ja ullakkokerrokset tuovat myös joitain tuhansia kerrosneliömetrejä lisää. Kannen arvioitu asukasmäärä on noin 2700 asukasta.





liikenne

LIKKUMINEN KANNELLA

Autoliikenne

Suurin muutos autoliikenteessä on uusi järjestely Satamakadun ja valtatie sekä Hannikaisenkadun ja valtatie risteyksissä. Suora yhteys Hannikaisenkadulta valtatielle on poistunut, mutta vastapainoksi yhteys kannen kautta valtatielle on helppo. Kannen autotiet ovat saavutettavissa Hannikaisenkadulta kahdesta eri kohdasta sekä Kuokkalasta päin tultaessa Satamakadulta.

Pysäköinti

Pysäköinti kannen alueella keskittyy kolmeen maanalaiseen pysäköintihalliin. Eteläisän asuinalueeseen liitetty halli on mitoitettu 300 autopaikalle, keskimäinen halli 1 250 autopaikalle ja pohjoisen liikekortteliin liitetty halli 250 autopaikalle. Sisäänajo eteläisimpään halliin on Hannikaisenkadulta, keskimäiseen ja suurimpaan valtatie pohjoiseen kulkevalta kaistalta sekä kannella

sijaitsevalta rampilta ja pohjoisimpaan Lutakonaukion alta. Monien hyvien yhteyksien ansiosta kannen pysäköinti on joka suunnasta helposti saavutettavissa. Yhteensä autopaikkoja on 1800, joka vastaa alueen kävijä- ja asukasmäärien suosituksia. Suurin osa pysäköinnistä on helppo sijoittaa kannen alapuolen helposti hyödynnettäviin tiloihin, mikä lisää kannen taloudellista kannattavuutta.

Kevytliikenne

Kevyt liikenne, kuten Jyväskylässä suosittu pyöräily, on otettu huomioon alusta alkaen. Kevyen liikenteen reitit on pyritty asettamaan siten, että kannen luomat korkoerot aiheuttaisivat mahdollisimman vähän haittaa. Rantaraitin säilyttäminen oli yksi prioriteetti alusta lähtien, ja muodostuvat pitkät ranta-alueet onkin pyhitetty ulkoilijoille.

Julkinen liikenne

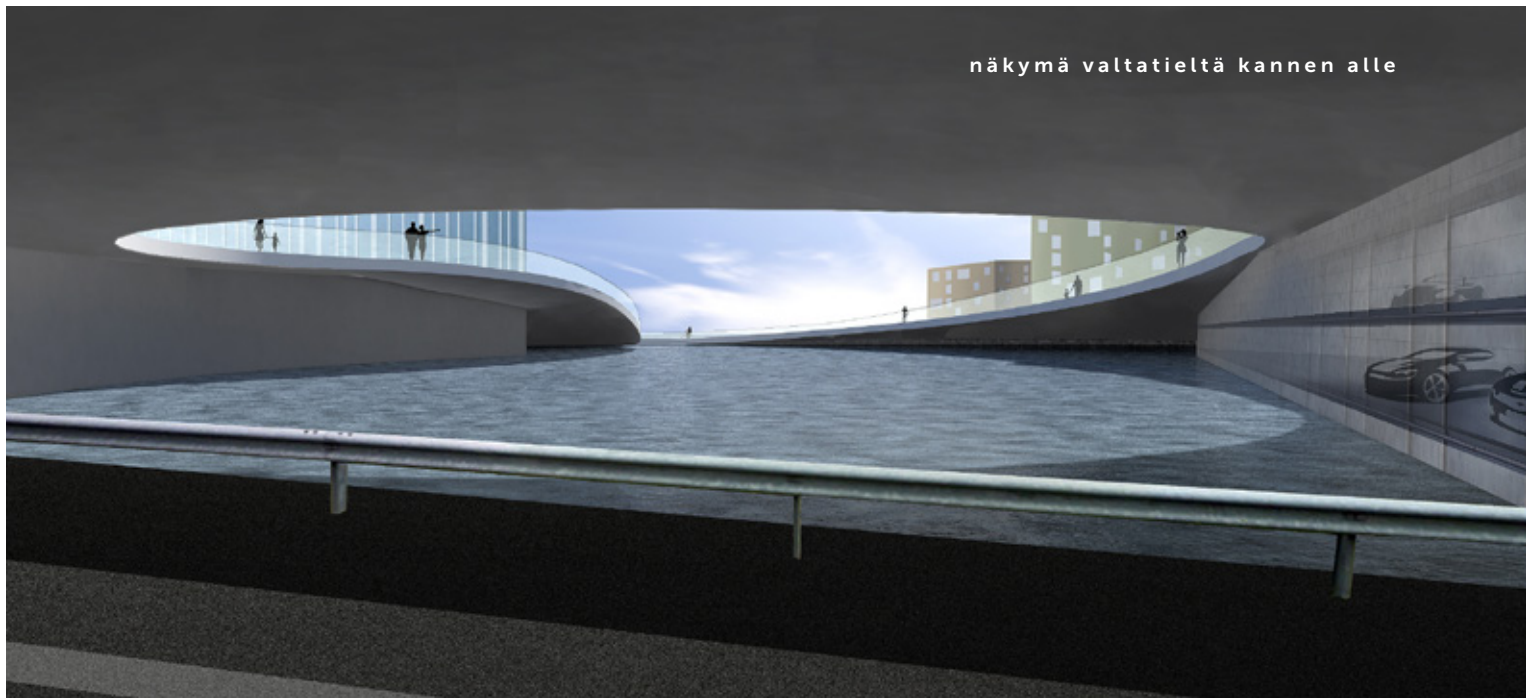
Aikaisempi julkisen liikenteen reitti Vaasankadulta valtatieen kautta Lutakkoon ja Kuokkalaan korvautuu kulkemaan kannen läpi. Tämä palvelee kannen asukkaita sekä myös mahdollistaa hyvän saapumisen kannelle niin keskustasta kuin Kuokkalastakin.

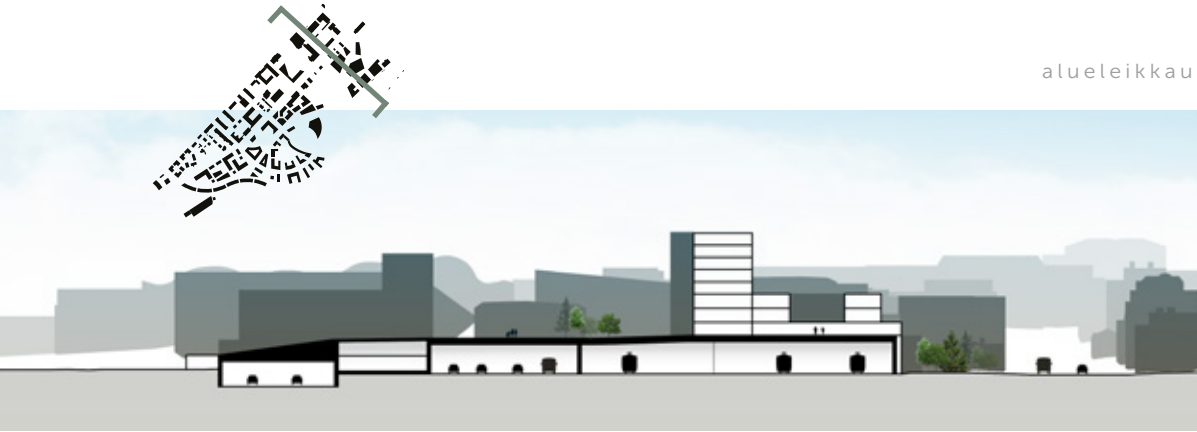
kevyen liikenteen reitit



Julkinen viheralue
 Kevyen liikenteen reitti
 Julkinen torialue

näkymä valtatieltä kannen alle





ASUMINEN JA PALVELUT KANNELLA

Kanta-suunnitelmassa kannen koillisosaan, Lutakonaukion ja tulevan uuden torin jatkeeksi sijoittuu uusikaupan ja liike-elämän kortteli. Alueelle soveltuu korkea rakentaminen, joten suunnittelimme keskelle 14-kerroksisen tornitalon. Peräkäiset aukiot ja julkisen tilan sarjat muodostavat kannelle yllättävää ympäristöä, ja diagonaaliset kevyen liikenteen linjat takaavat kannelle helpon ja houkuttelevan pääsyn. Alueelle sijoittuisi kauppakeskus, ja sinne on helppo päästä myös autolla suoraan alueen parkkitaloon.

Siirtyessämme lounaaseen saavumme asumisvaltaiselle, matalan viihtyisälle alueelle. Harjunäkymät säästävä matala rakennuskanta luo turvallisen ympäristön, ja alue on

todella vihreä pitkän vapaan rantalinjan ja keskuskorttelin suuren puistosisäpihan ansiosta.

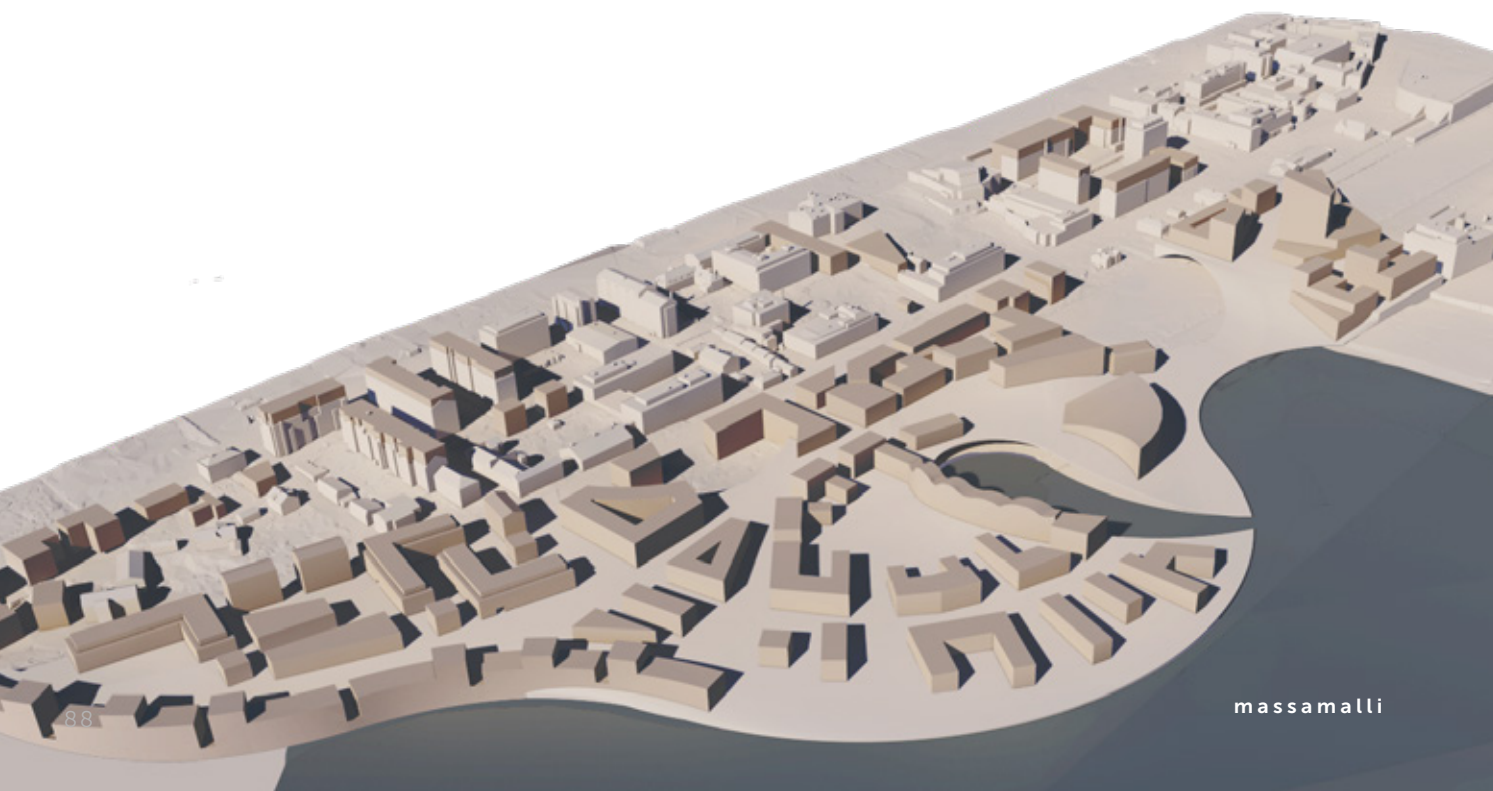
Suunnittelualueen eteläpäässä maanpinta kohoaa, minkä takia se on luontainen kohta yhdistää kaupunki kanteen sujuvasti. Alueella rakentaminen on tehokkaampaa ja korttelit intiimimpiä. Koulujen läheisyys ja urbaani tunnelma sopivat esimerkiksi opiskelijoille. Muurimainen rakennus kannen reunaan vastaan estää liikenteen melua, mutta tuo myös omaleimaisen identiteetin ja toimii maamerkinä Jyväskylään saavuttaessa.

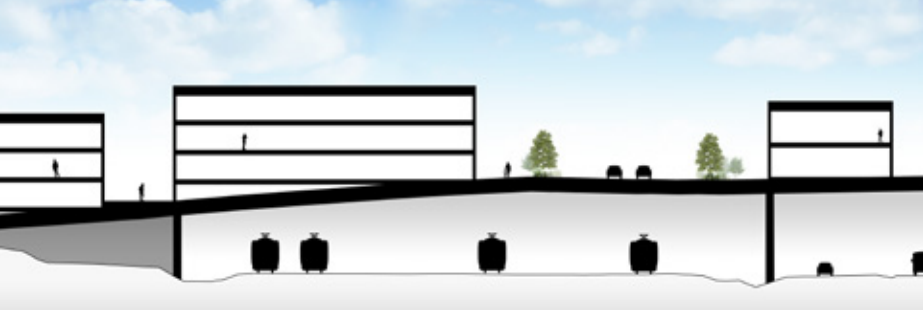






näkymä Lutakonaukiolta kannelle





katuleikkaus

Suunnittelun eri vaiheissa kohtasimme erilaisia haasteita kannen kanssa. Alla on esitetty suurimmat ongelmakohdat.

1. Autoliikenne kärjessä

Tieyhteyden järjestäminen kannen kärkeen tuotti haasteita, sillä rautatien läheisyyden vuoksi korkeusero kannen pinnan ja Hannikaisenkadun välissä on lähes 10 metriä. Kärkeen sijoitettiin kiemurteleva ramppi, jonka avulla nousu pysyy kahdeksassa prosentissa.

2. Jyrkkyys talojen välissä

Leikkauksia tutkiessamme huomasimme, että kannen pinnan jyrkkyys muuritalon pohjoispuolella on vaikeakulkuinen. Autotien kummallekin puolelle muodostettiin porrastukset, jottei jyrkkyys vaikeuttaisi autoilua ja kevyttä liikennettä.

3. Korkeuserot

Jyrkkyys kannella oli niin suuri, että asia piti ratkaista rakennusten väliin suunniteltavin portain. Koska korttelissa on kaupallista rakentamista, saadaan esteetön kulku kannelle hoidettua rakennuksen läpi hissiä hyödyntäen.

4. Aaltonäkymän pilaaminen

Kansi jouduttiin laskemaan paikka-kohtaisesti maan tasalle, jotta näkymä Alvar Aallon hallintokorttelista Jyväskylälle säilyy.

5. Risteysalue ja liikenne

Valtatien, Satamakadun ja kannen liikenteen liittäminen toisiinsa tuotti päänvaivaa.

6. Yhteys toriin

Alueelle suunniteltiin ensiksi autotietä, mutta korkeuserojen vuoksi autoyhteys kannelle koitui mahdottomaksi. Alueelle päätettiin muodostaa vain kevyen liikenteen yhteys, joka voidaan järjestää diagonaalisesti.



Kanaalikaupunki

Satamakadun lounaispuolelle, Lutakonaukion jatkeeksi rakennetaan osittain täyttömaalle sijoittuva uusi musiikki- ja kulttuurikeskus. Keskus tukee kongressikeskus Paviljongin toimintaa ja siellä voidaan järjestää tapahtumia, kuten konsertteja ja näyttelyitä. Rakennuksen massa nousee Lutakonaukion pinna ylöspäin porrastuen kohti lounaassa sijaitsevaa saariryhmää, laajentaen hieman nykyistä

aukiota. Lutakonaukio päällystetään osittain nurmikolla, jotta se olisi viihtyisämpi myös tapahtumakauden ulkopuolella. Kulttuurikeskuksen viherkatto toimii jatkeena paviljongin nurmikentälle. Kokonaisuuden yhteyteen suunniteltu kansirakenne liittyy Lutakon kulttuuritoiminnot tiiviimmäksi osaksi keskustaa. Kulttuurikeskuksen ja sen yhteydessä olevan korttelin kerrosala on noin 16 000 m².

Suunnitelman kokonaiskerrosala

201 000 m²

Uusia asukkaita Jyväskylään

3 800



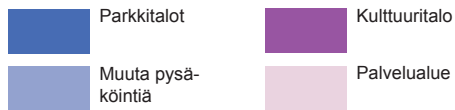
UUDISRAKENTAMINEN

Noin puolet uudisrakentamisesta sijoittuu mantereelle, liikenteeltä vapautuvalle alueelle nykyisen rantaviivan lähistölle. Kyseiselle alueelle sijoitetaan myös saarien autopaikoitus. Osa parkkitiloista on viherkannellisia ja osa parkkiallelle. Alue on toteutettavissa samassa rakennusvaiheessa valtatie tunneloinnin kanssa.

Mantereen puoleiselle uudisrakennusalueella on kerrosalaa 68 400 m² ja asukkaita 1 500.

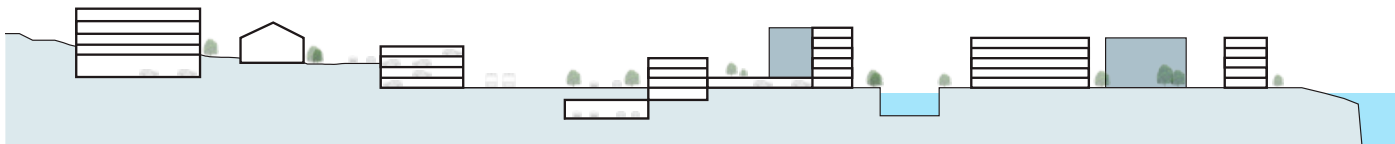
Saarialueelle sijoitetaan julkisia palveluja, kulttuuritoimintaa sekä asumista. Lounaan puoleinen saari on tarkoitettu asumiseen ja kahdelle muulle saarelle on tarkoitus sijoittaa sekä asumista että palveluja. Kerrosalaa saarilla sijaitsevalla uudisalueella asumiseen ja liiketilaan on 81 000 m². Uusia asukkaita kyseiselle alueelle on kaavailtu noin 1 500. Saarten ja mantereen väliin muodostuu keskieurooppalaista tunnelmaa henkivä kanavabulevardi.





Päädyimme täyttömaasaariin yhteisen täyttömaan sijaan, koska kanaalit luovat mielenkiintoista kaupunkikuvaa, jonka inspiraationa toimivat pienimittakaavaiset eurooppalaiset kanaali- ja jokikaupungit, kuten Amsterdam, Venetsia ja Oslo. Jyväskylä hallitsee suunnittelualueen maisemaa, joten halusimme pitää veden lähellä täyttömaasta huolimatta. Kanaalit mahdollistavat myös veneilyn hyödyntämisen kulkuvälineenä kaupunkimaisemassa.

Saaret ovat autottomia, mutta huoltoajo on mahdollista. Saarien tunnelmallinen atmosfääri saadaan parhaiten hyötykäyttöön, kun liikenteen äänet, näköhaitat ja tilantarve siirretään kokonaan pois alueelta. Saarilta löytyy sekä 3-4 -kerroksista matalampaa townhouse-tyylistä rakentamista että korkeampaa rakentamista seitsemään kerrokseen asti.



alueleikkaus B-B






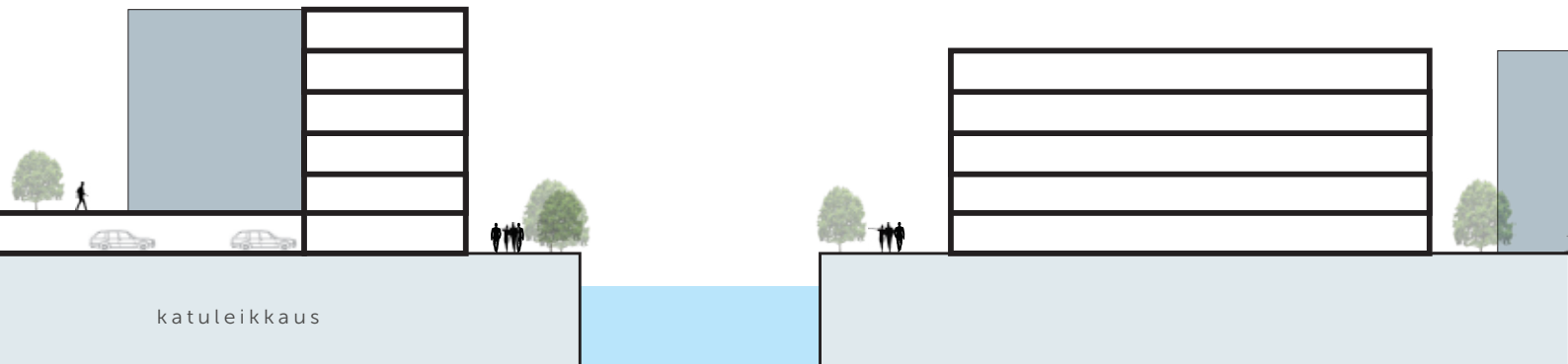


VIRKISTYSALUEET

Uudisrakentaminen painottuu uusien liikennejärjestelyjen myötä vapautuvalle alueelle nykyisen rantaviivan lähistöllä sekä täyttömaasaarille. Saariryhmä myötäilee nykyistä rannanmuotoa ja pilkkoutuu kolmeen osaan keskusta-alueen korttelirakenteen mukaisesti keskustasta Jyväsjärvelle suuntautuvia näkymäakseleita korostaen. Jyväskylän kaupungin viherkehäteema kulki mukana suunnittelussa. Täyttömaasaarien rantapuistot ja uimaranta täydentävät kehää yhtenäisemmäksi. Bulevardi yhdistää viheralueet jatkuvaksi ketjuksi.



-  Viheralueet ja puistot
-  Uimaranta
-  Näkymälinjat



- Junaliikenne
- Ohitustie
- Keskuskehä: keskustan auto-liikenteen ohjaus
- Bulevardi
- Kevyen liikenteen pääväylät
- Kiertoliittymä
- Tunnelin suu



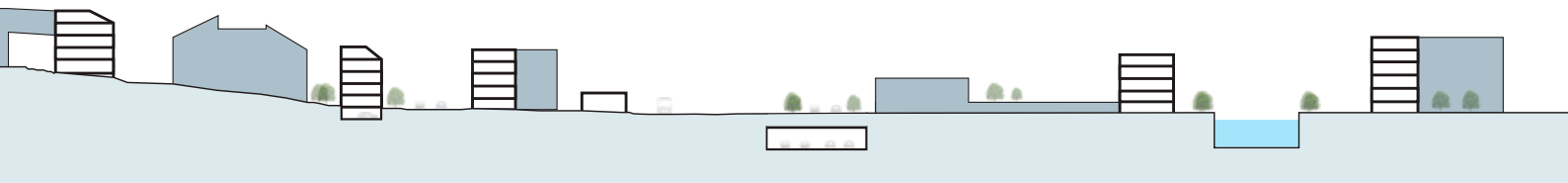
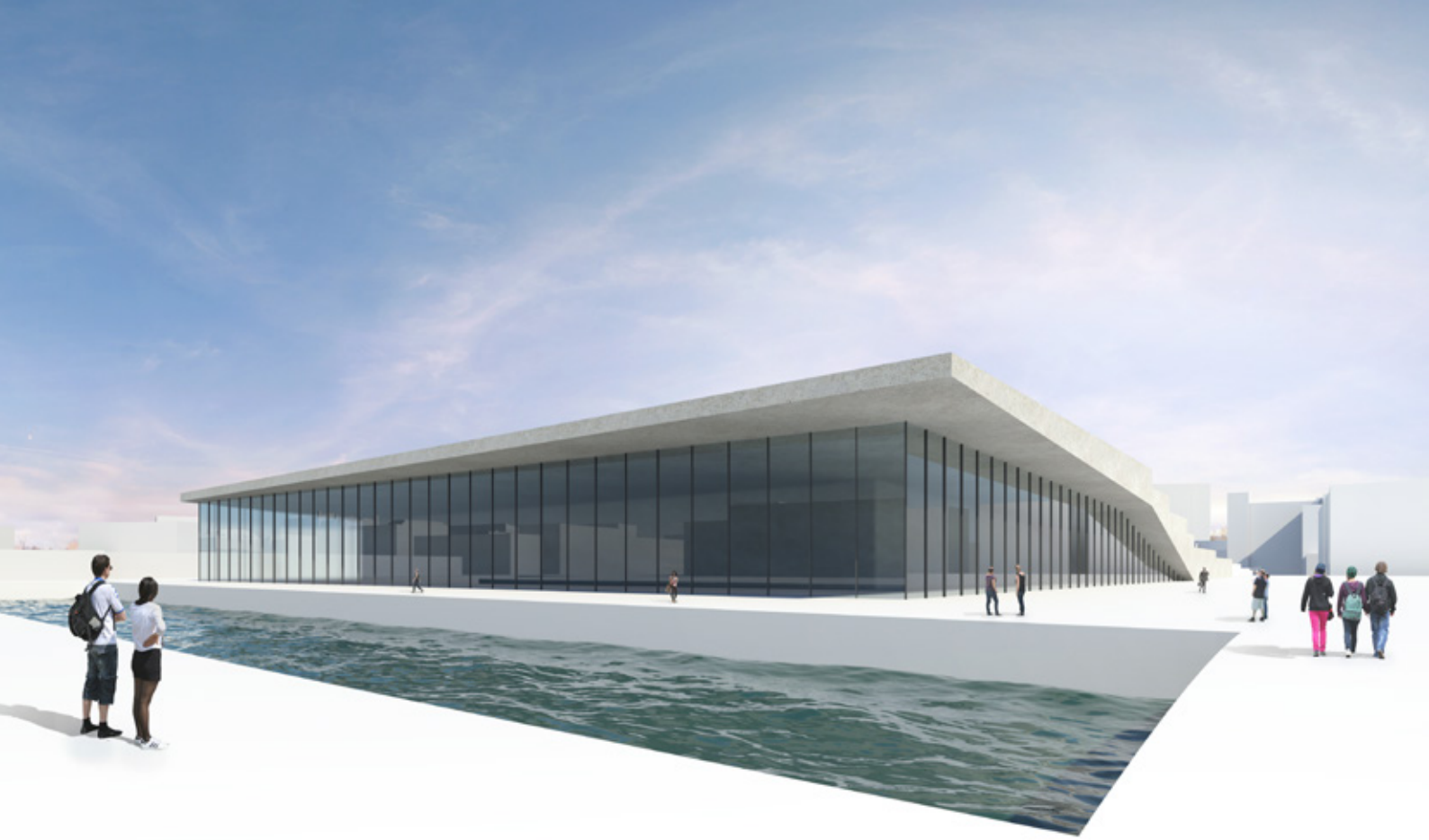
LIIKENNE

Nykyisellään liikenneväylät ja ratapihan vaatima tila jakavat kaupunkikuvaa sekä toimivat fyysisenä esteenä kevyelle liikenteelle. Ehdotamme ratapihan siirtämistä kaupunkialueen ulkopuolelle Itäiselle Palokärjelle. Jätämme kolme raidetta paikalleen palvelemaan matkustaja- sekä tavaraliikennettä.

Rantaväylän ohikulkuliikenne siirretään uuteen tunneliin noin 2 kilometrin mittaisena. Uusi väylä kulkee junaradan rinnalla. Liikenne ohjataan tunneliin Vapaudenkadun ja Rantaväylän risteykseen sijoitettavan liikenneympyrän sekä Schaumanin puistokadun itäpuolelta. Tunnelin myötä liikenne kaupungista Rantaväylälle ohjau-

tuu pois keskustasta. Suunnitelualueellamme ajoneuvoliikenne on rajoitettu mantereen puolelle. Kaupungin sisäinen liikenne Luta-kon alueelta johdetaan tunnelin kannen päälle sijoitettavan bulevardin kautta keskustaan. Vaasankadulta lähtevä nykyisen Rantaväylän liittymä muutetaan kaduksi, joka mukailee Vaasankadun kaltevuutta. Kilpisenkatu jatkuu kevyenliikenteenväylänä viherkannen yli, josta kiertoliittymän kautta pääsee uudelle bulevardille sekä Satamakadulle Kuokkalan suuntaan. Cygnaeuksenkatua ja Gummeruksen katua jatketaan ruutukaavan mukaisesti kevyenliikenteen väylinä siltarakentein.

Liikenneväylät uusille saarille on sijoitettu samaan koordinaatistoon ruutukaavan mukaisesti. Saaria yhdistävät kevyenliikenteen väylät, jotka liittyvät myös nykyiseen rantaviivaan. Saarilla ei ole ajoneuvoliikennettä ja paikoitus tapahtuu mantereiden korttelien parkkihalleihin ja pihakansiin. Kortteleille on mitoitettu yhteiskäyttöautoja, jolloin paikoitusvaatimuksia on vähennetty niiden osalta viidenneksellä. Vaasankadun ja Hannikaisenkadun risteykseen sijoitetaan suuri pysäköintilaitos, johon osa uudisrakennusten paikoituksesta ohjataan. Kulttuurikeskuksen pysäköintiohjaus viherkannen alle rakennettavaan pysäköintilaitokseen.



alueleikkaus A-A

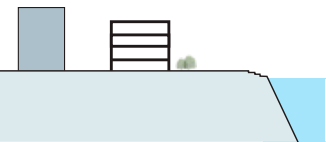
kortteliaksonometria
vanhan pappilan
korttelista



TÄYDENNYSRAKENTAMINEN

Täydentäminen on suunniteltu toteutettavaksi hyödyntämällä olemassa olevan rakennuskannan ullakkorakennus- ja korotuspotentiaalia sekä tiivistämällä kaupunkirakennetta pistemäisellä täydennysrakentamisella kaupunkikuvan sen salliessa. Vanhan pappilan korttelista puretaan kolme vanhaa asuinkerrostaloa ja vanha poliisilaitos. Niiden tilalle rakennetaan neljä uutta asuinkerrostaloa. Aaltokortteliin sijoitettu puutalo siirretään Toivolan pihan viereen.

Vanhan pappilan ja Toivolan pihan välille istutetaan viheralue, joka sitoo vanhan puurakentamisen tiivimmäksi kokonaisuudeksi. Vanhoihin kortteleihin täydennysrakentamisesta saadaan lisää kerrosalaa **36 000** kerrosneliometriä (kem²) eli noin **800** asukasta. Laskelmassa on huomioitu suunnittelualueen lounaispäädyn vanhoille teollisuuskortteleille kaavoitettu pienkerrostaloalue sekä Vanhan Ortopedian tontille kaavoitettu täydennysrakennuskokonaisuus. Nykyinen Asema-aukio muutetaan torialueeksi.





katuleikkaus joukkoliikenteen kadulta

Rantakylä

Rantakylä on Jyväskylän uusi asuin- ja liikealue Hannikaisenkadun ja Jyväsjärven välissä ja se yhdistää Jyväskylän kaupunkiympäristön Jyväsjärven välittömään läheisyyteen. Rantaan rakennetaan rohkeasti tiivistä kaupunkitilaa ja kortteleihin tuodaan elämää paikallisilla palveluilla. Kylämäinen alue on täysin autoton, kevyttä liikennettä suosiva ja ihmisen mittakaavaa seuraileva. Korttelit ovat monipuolisia, ja niiden sisäpihat vaihtelevat puolijulkisista yksityisiin, katumaisista puistonomaisiin. Rannassa kulkeva rantaraitti on ravintoloiden elävöittäjä niin kesällä kuin talvellakin. Alueen uusi kruununjalokivi on Lutakonaukiolle valmistuva kon-

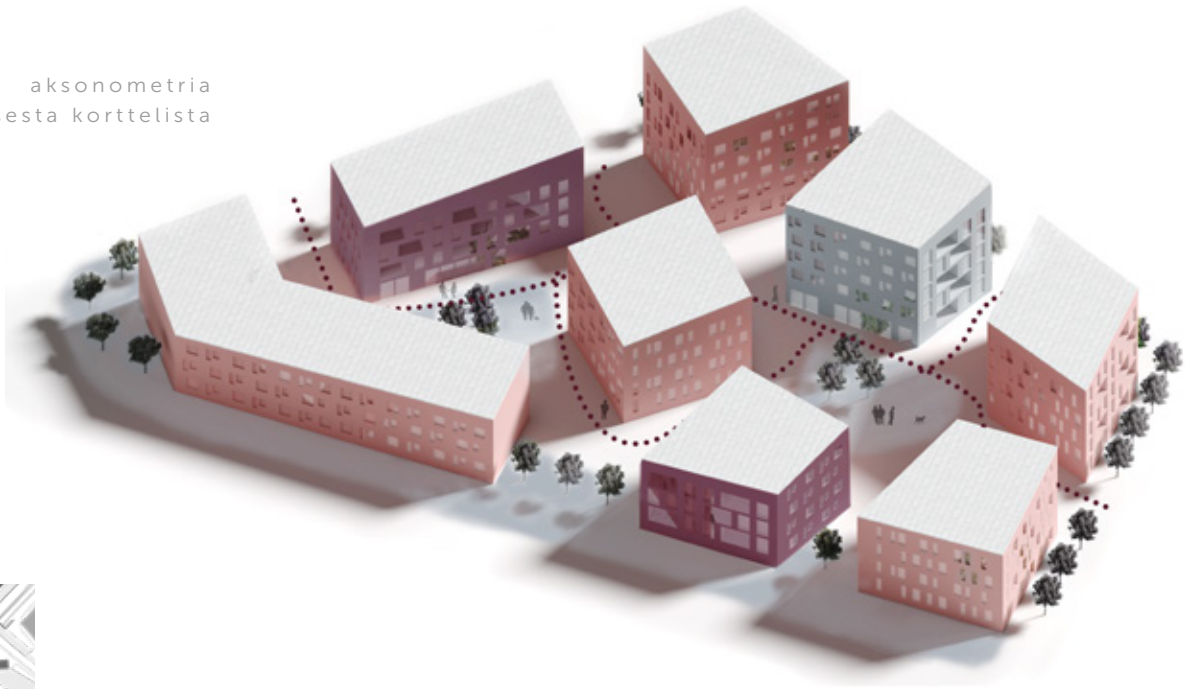
serttitalo, jota ympäröi laaja vehreä puistoalue.

Alueen suunnittelua leimaa korttelirakenteen sattumanvaraisuus, joka tekee alueella kulkemisesta kävelijällekin mielenkiintoista. Aluetta halkovat puistot ja väylät on kuitenkin jäsenelty niin, että se on helposti ymmärrettävissä, vaikka valitsisikin eri reitin joka kerralla. Jokaisella korttelilla on oma ominaispiirteensä niin toiminnollisesti kuin ulkonäöllisestikin. Lutakkoa lähinnä olevat korttelit ovat kaupallisempia ja yliopiston läheisyydessä tunnelma on yksityisempi. Tuosta päästä löytyy omasta saarestaan myös alueen oma julkinen sauna, jonka yhteydessä on kesäisin uimaranta ja talvisin avanto.



50m
100m

aksonometria
julkisesta korttelista



Kauempaa järven toiselta puolelta katsottaessa voi nähdä korttelien sisäisten kattojen nousevan aina samaan suuntaan kuin yhtenäisenä massana. Tämä luo Rantakylälle omanlaisensa siluetin järven rantaan ja elävöittää takana näkyvän Harjun juurelle kasvaneen kaupungin tasaisia kattoja. Korttelien sisäisten korkeusvaihteluiden ansiosta rakennuksiin on mahdollista rakentaa myös korkeita loft-asuntoja, joista avautuu upeita näkymiä järvelle.







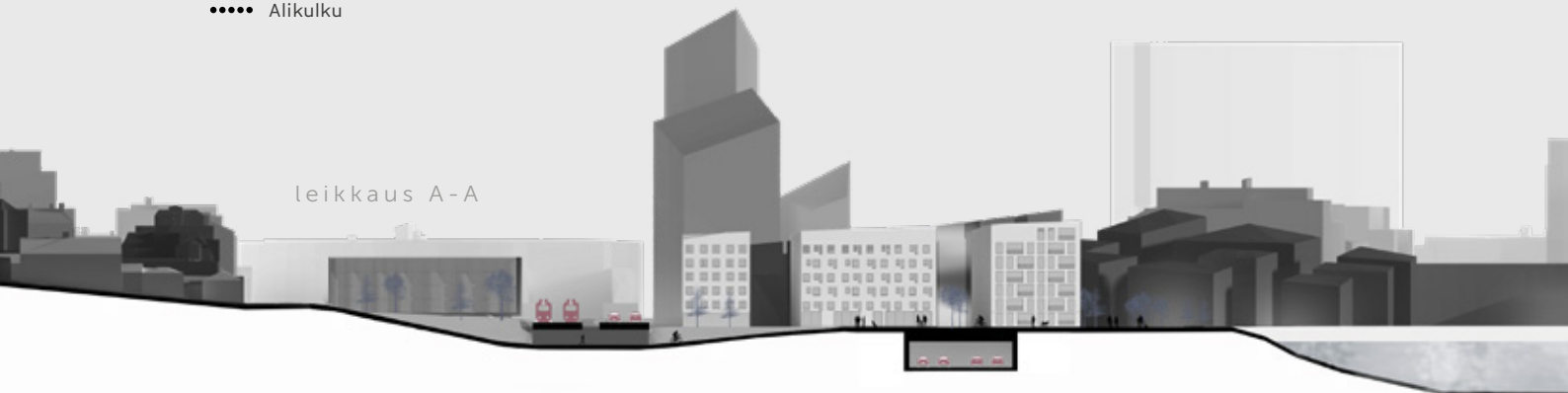
- Jalankulkija
- Joukkoliikenne
- Yksityisautoilu
- Pyörätiet
- Autoton alue
- Alikulku

LIIKENNE

Tällä hetkellä aluetta halkovat rautatie ja 4-tie erottavat kaupungin Jyväsjärven rannasta. Uudessa kaupunkimallissa 4-tie kaivetaan syvennykseen ja sen päälle rakennetaan kansi nykyisen maanpinnan korkeudelle. Rautatien raiteet jäävät edelleen maan pinnalle, mutta ratapihaa

pienennetään hiukan ja osa siitä siirtyy itäiseen Palokärkeen. Yhteys Lutakosta Vaasankadulle säilytetään, mutta tuo tie varataan ainoastaan julkisen ja huoltoliikenteen käyttöön. Nykyinen työmatkaliikenne Kuokkalasta ohjataan Heikkiläntien ja Survontien kautta kaupunkiin sen kummaltakin puolen. Kevyen liikenteen silta korvataan kahdella auto- ja rautatien alittavalla alikululla, joissa pyöräilijöille on omat kaistansa. Pysäköinti alueella keskittyy neljään parkkihalliin, joista kolme on sijoitettu Hannikaisenkadun puolelle kevyenliikenteen alikulkujen suille ja yksi radan rannan puolelle nykyisen liittymän kohdalle. Julkisen liikenteen pysäkit sijoittuvat alikulkujen puoleenväliin sekä konserttitalolle.

leikkaus A-A



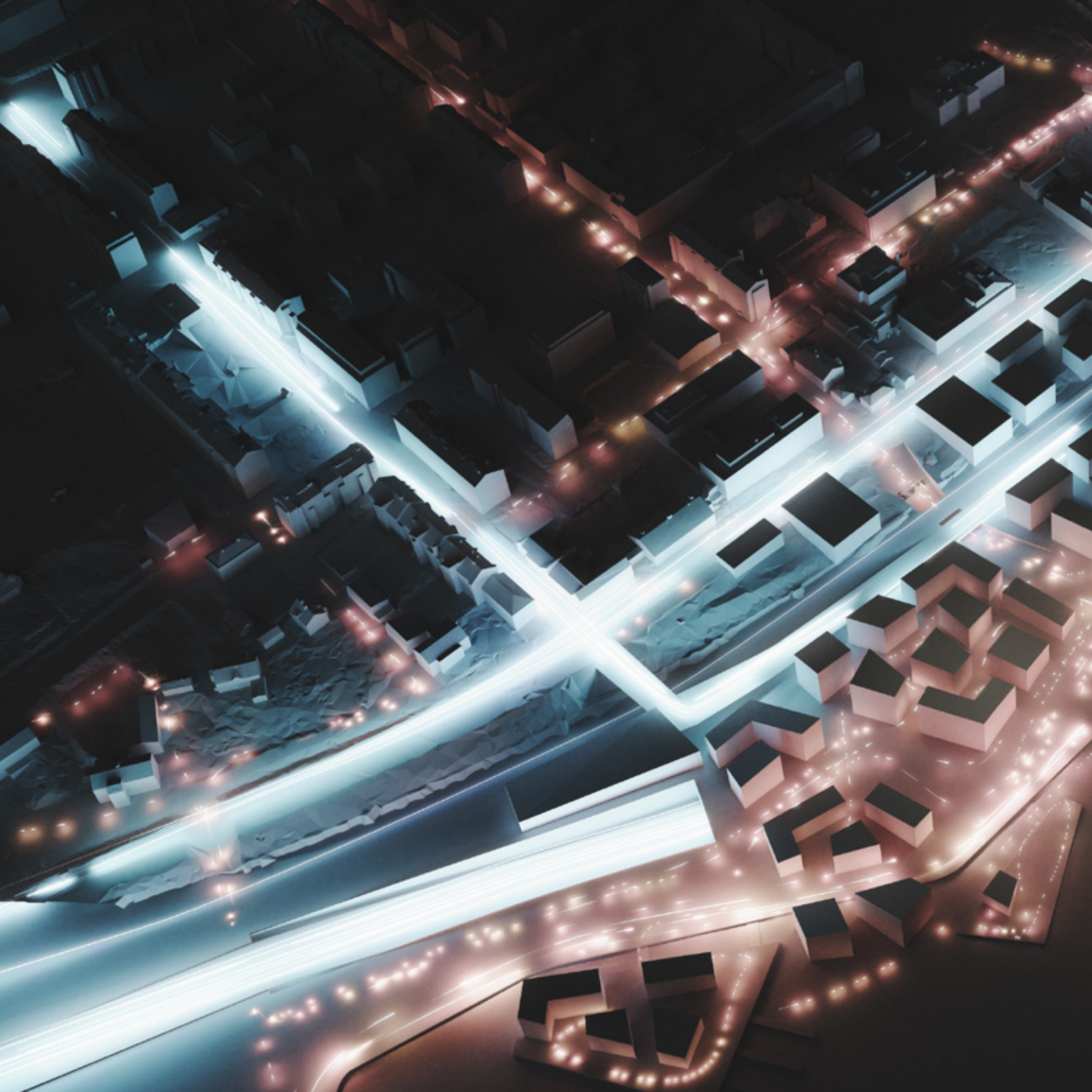
PALVELUT

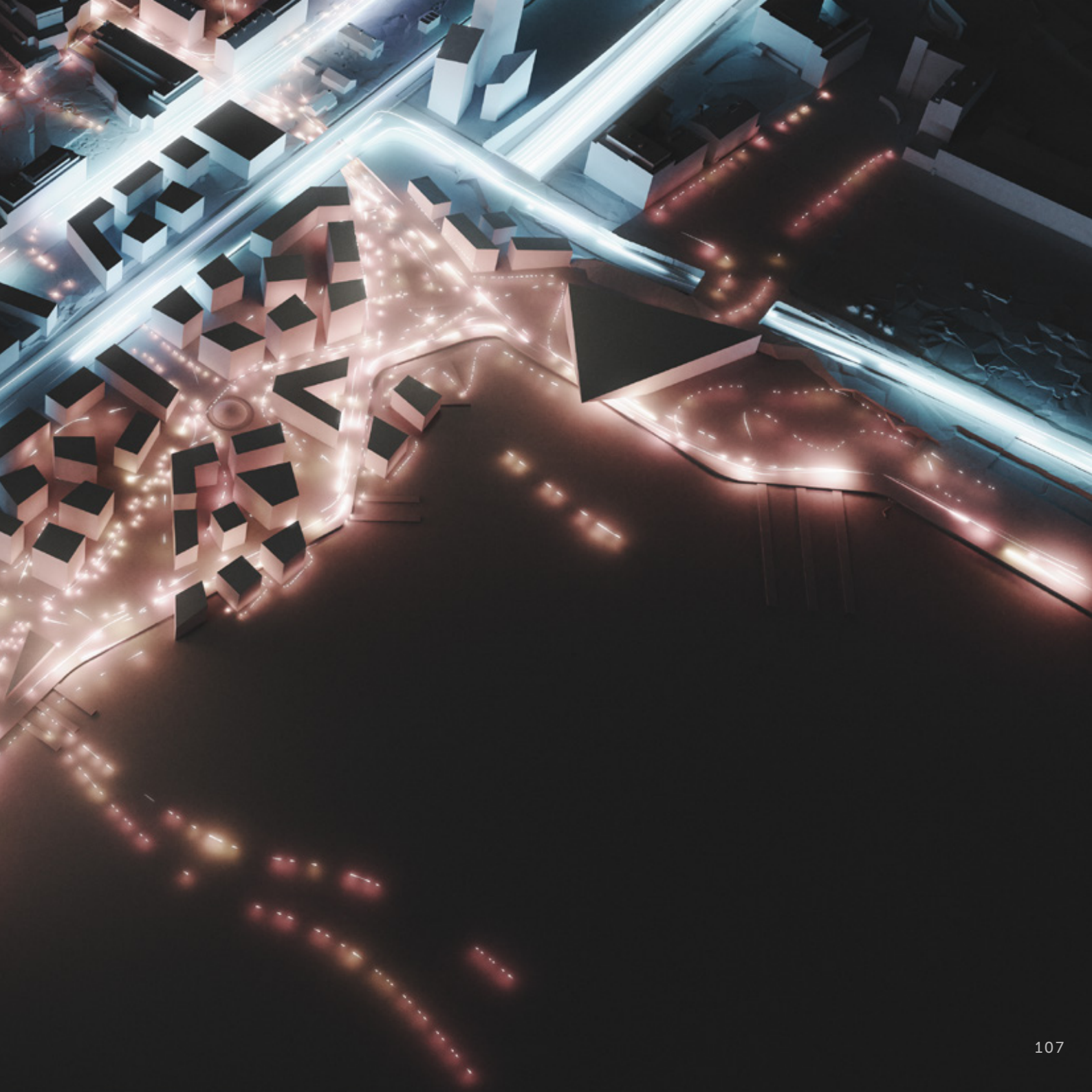
Kaupallinen alue keskittyy uudelta torilta avautuvan puiston ja alikulun suun ympärille. Kuitenkaan ei ole tarkoituksena siirtää kaupallista toimintaa pois keskustasta, vaan luoda puitteet uusille palveluille Jyväskylän laajentuessa rantaan. Jokaiseen kortteliin tuodaan arkisia palveluita aina ruokakaupoista päiväkoteihin ja kuntosaleihin. Nämä palvelut räätälöidään jokaiseen kortteliin sopiviksi asukkaiden tarpeiden mukaisesti. Alueelle on helppo saapua joka suunnalta, ja vaikka korttelirakenne onkin monimuotoinen, on Harjulta avautuvat näkymälinjat jätetty avoimiksi. Korttelirakenteen sisältä avautuu näkymiä uusiin suuntiin ja alueen sisällä kulkijalla on mahdollista valita useita reittejä.



VIHERALUEET

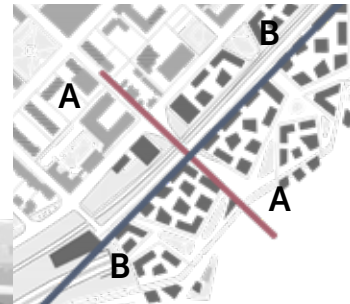
Alueelle tehdään myös kaksi suurempaa puistoaluetta paikallisten virkistyskäyttöön. Sekä rikutulla korttelirakenteella että runsaalla puiden istutuksella vähennetään tuulisuutta rannassa. Laajat nurmialueet mahdollistavat yhteisöllisen liikkumisen ulkotiloissa. Alueelle tulee yhteensä neljä laituria yksityisille ja vierasveneille. Puistoja halkovat pienet polut ja kesäisin nurmialueilla tuoksuvat apilankukat ja rantaväylän reunalla paikallisten rakastamat tuoreet vohvelit. Talvisin alueelta pääsee suoraan järven jäälle hiihtämään ja luistelemaan sekä pakkaspäivinä järvellä ulkoilevia lämmitävät rannassa sijaitsevien kahviloiden lämpöiset juomat. Ravintolat rantaraitilla tuovat alueelle elämää ja vierailijoita niin keskustasta kuin alueen sisältäkin.





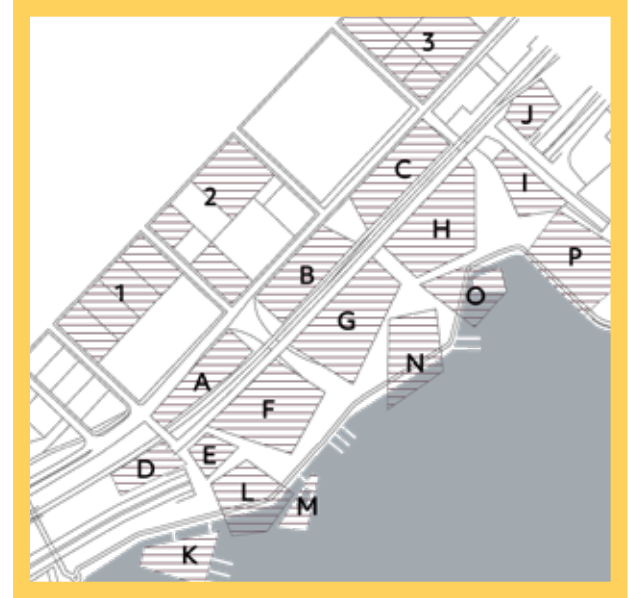


leikkaus B-B



UUSISRAKENNUKSET

Tontti	Pinta-ala m ²	Kerrosala m ²	Tehokkuus e
A	4987	1149	0,23
B	6211	6154	0,99
C	6660	6980	1,05
D	2500		
E	1869	4110	2,20
F	9385	18594	1,98
G	10389	19563	1,88
H	9600	17660	1,84
I	3905	4656	1,19
J	2896	17124	5,91
K	4160	4811	1,16
L	6095	7560	1,24
M	1700	200	0,12
N	6385	10844	1,70
O	4876	5320	1,09
P	4500	3890	0,86
Yht.	86118	128615	



Kilpikonna

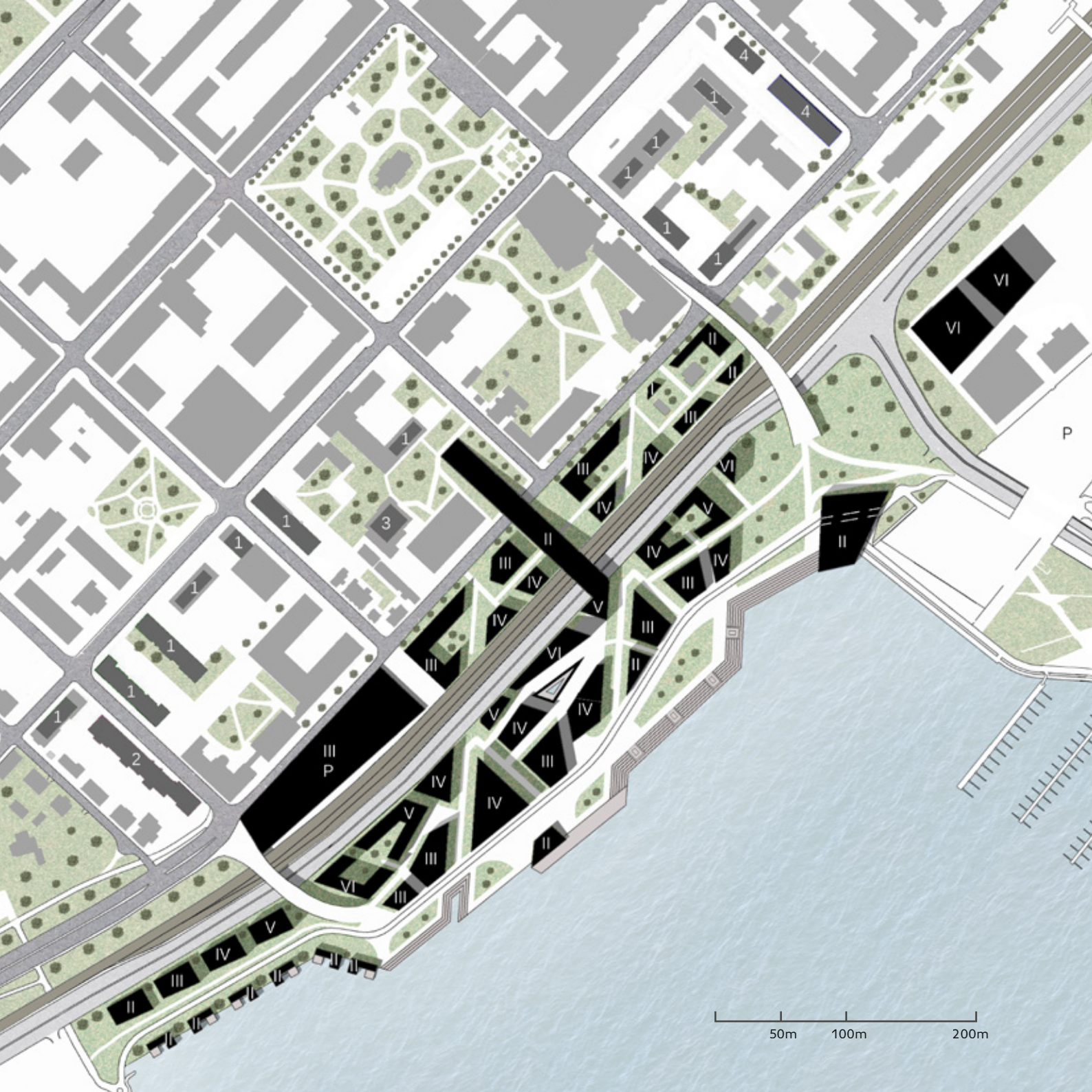
Vaikka ehdotuksen nimessä voidaan nähdä viitteitä rakeisuuskaavion luomasta kilpimäisestä grafiikasta, kuvastaa suunnitelman nimi ennen kaikkea pyrkimystä luoda uudenlaista täysin käveltävää sekä turvallisempaan tulevaisuuteen tähtävää autotonta kaupunkiympäristöä.

Ehdotuksen runkona on ratakiskojen ja Rantaväylän vaatiman tilan tiivistäminen, mikä vapauttaa jo olemassa olevan ranta-alueen hyödyntämisen osana keskustan ja Lutakon alueita. Tähän päästään erityisesti alentamalla Rantaväylän nopeusrajoitusta suunnittelualueella ja tiivistämällä tie- sekä rataympäristöä, kuitenkin pysytellen liikenneviraston ohjeiden mukaisissa mitoissa. Suunnitteluluueella oleva autoliittymä Hannikaisenkadulta Rantaväylälle poistetaan käytöstä ja kaupungin sisäisiä liikenneyhteyksiä pyritään parantamaan erityisesti ohjaamalla kaupungin läpikululiikennettä muita reittejä pitkin.

Kaikki liikkuminen alueella on suunniteltu jalankulkijan ehdoilla. Puistomaiset kadut suositellaan toteutettaviksi kiinnittäen tarkkaa huomiota materiaaleihin ja istutusten laatuun. Tässä voidaan hyödyntää esimerkiksi Jyväskylän kuuluisaa kasvitieteellistä osaamista uudenlaisen kasvitieteellisen kaupunkikävelykadun luomiseen. Pyöräliikenne on eriytetty omalle kaksikaistaiselle reitilleen. Pyöräliikenteen pääväylä erotetaan muusta katu ympäristöstä poikkeavalla materiaaalivalikoimalla. Alueen jätehuolto suoritetaan putkijärjestelmällä.

Suunnittelualueeseen kuuluvilla keskustan kortteleilla pyritään tukemaan lisärakentamista kaupungin jo aiemmin teettämien selvitysten perusteella.

Kilpikonna-nimen takaa löytyy pyrkimys autottoman alueen luomiseen kaupunkitilaan, jossa ihminen ottaa vaihtoehtoisesti tilaa autoilta keskustan palvelujen ja työpaikkojen läheisyydessä.



50m 100m 200m

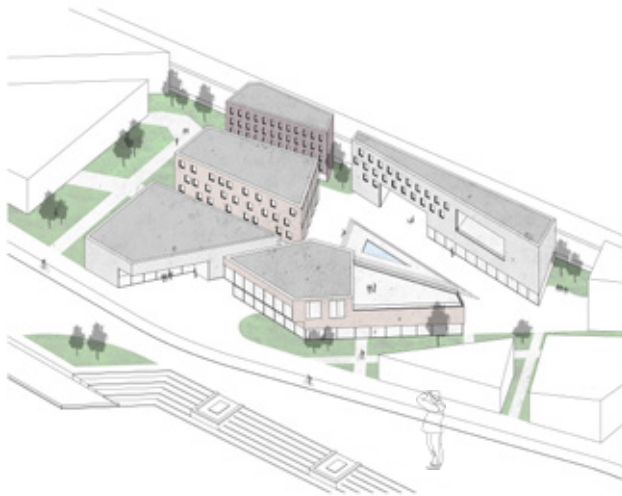
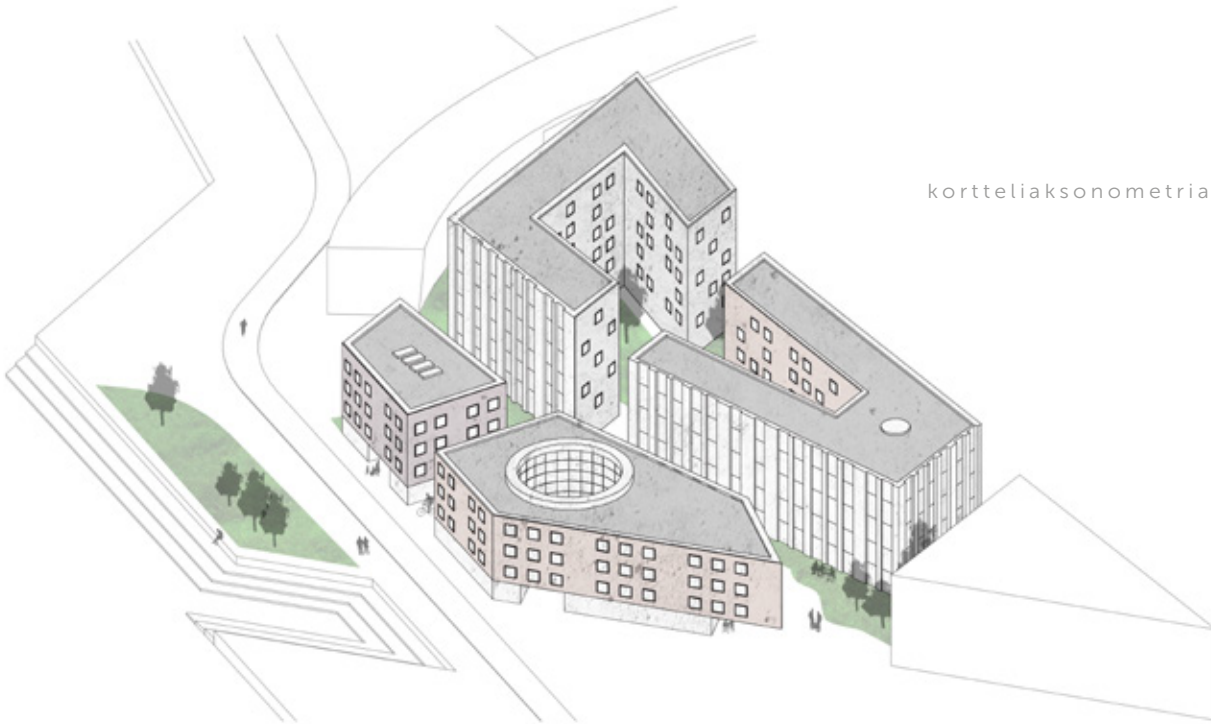


liikenne ja pysäköinti

viheralueet ja näkymät



kortteliaksonometria



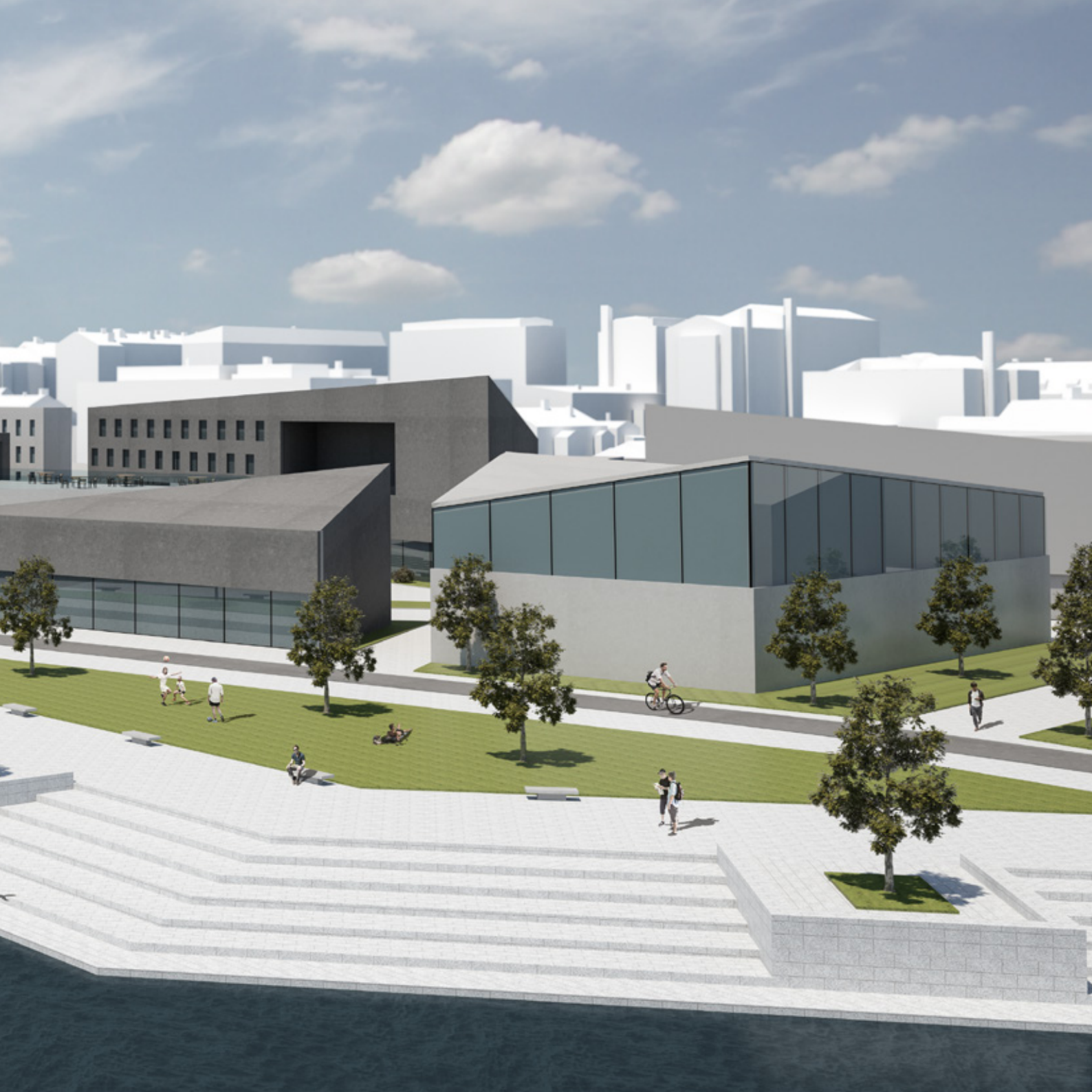
RANTA-ALUE

Rannan pientaloalueella kaavaehtona on poikkeavilla aukotuksilla ja materiaalivalinnoilla "kalastajakylämäisen" värikkään lisän luominen kaupungin siluettiin. Rantaa ei täytetä, jotta turvattaisiin Jyväskylän säilyminen nykyisessä koossaan kaupungin keskeisenä vesistönä. Laiturimaiset veden päälle laskeutuvat portaat pyrkivät turvaamaan julkisen kaupunkirannan säilymistä rakennuspaineelta myös tulevaisuudessa.

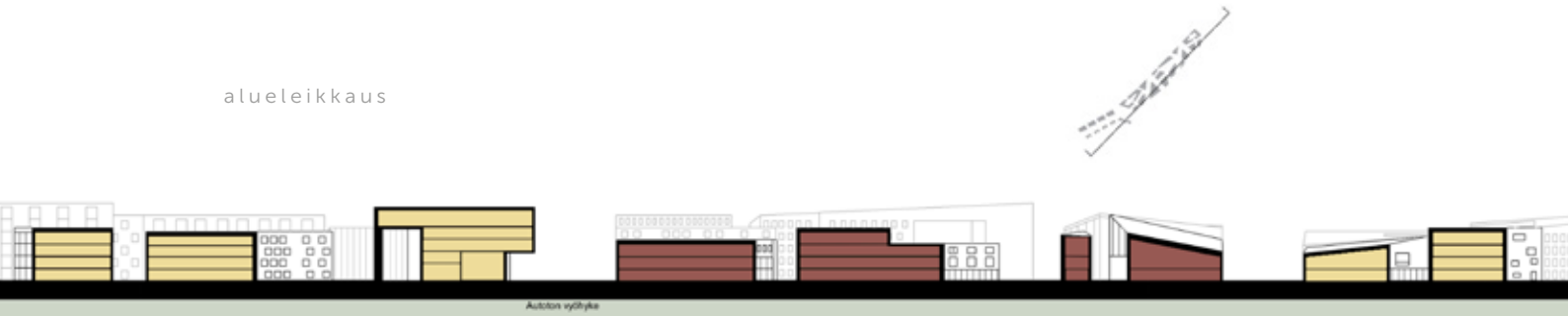
Havainnekuva puistokadulta Kauppa-aukiolle

*Alueen palvelut keskittyvät erityisesti uuden Kauppa-aukion läheisyyteen.
Näin alueelle syntyy selkeä kokoontumispaikka.*

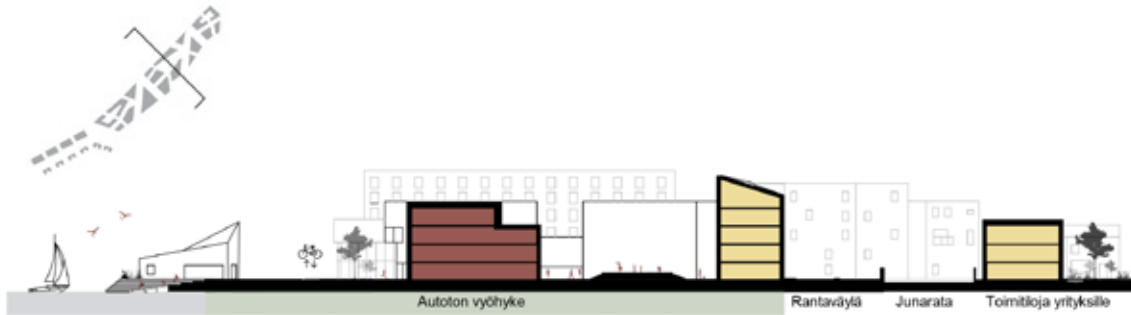




alueleikkaus



Autoton vyöhyke



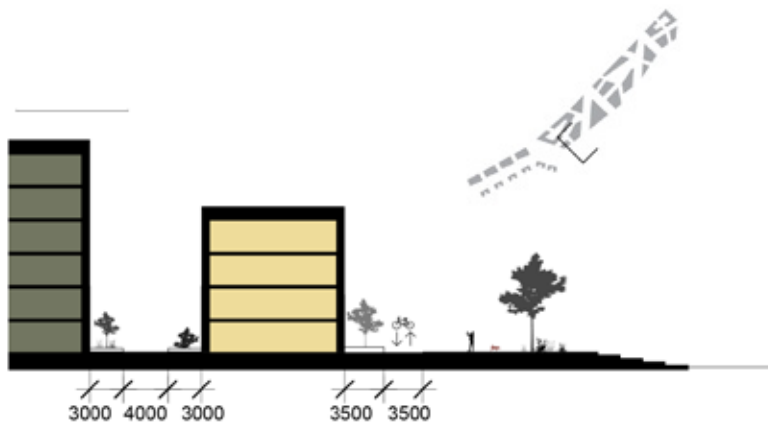
Autoton vyöhyke

Rantavöylä

Junarata

Toimitiloja yrityksille

alueleikkaus



3000 4000 3000

3500 3500

katuleikkaus

Näkymälinjoilla pyritään turvaamaan näköyhteyksien mahdollistaminen järvelle päin. Osin samoista syistä alueella on pyritty mataliin kerros-
lukuihin. Lisäksi kortteleiden välisellä ilmavuudella pyritään pitämään huolta riittävästä tuulettumisesta suurten liikenne-
väylien varrella.



korttelikohtaiset rakennusoikeudet
tehokkuuslukuina

Alueen kokonaiskerrosala
= **120 000 m²**

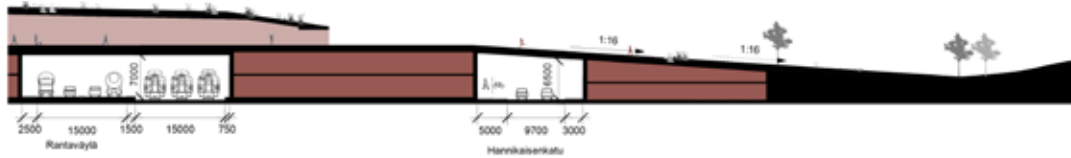
Alueen asukas lkm
= **2 700 hlö**

Pysäköintipaikkojen lkm
600 (Uusi pysäköintihalli) + 300 (Lutakonaukio)
= **900 kpl**

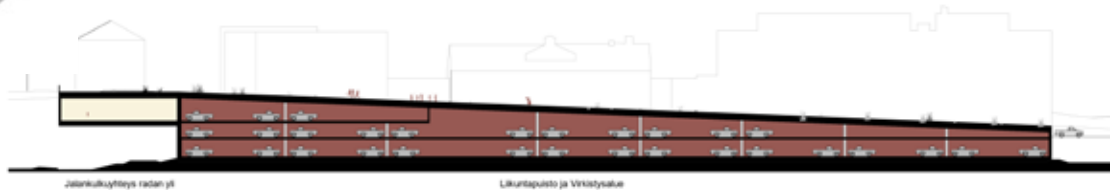




katuleikkaus siltarakenteen kohdalta



leikkaus pysäköintihallin kohdalta



SILTARAKENTEET

Radan ylittävät kulkulinjat toteutetaan osin päältäkäveltävinä viherkattoisina rakennuksina. Näin nykyinen keskusta yhdistyy uuteen alueeseen puistolinjojen jatkuessa rantaan.

PYSÄKÖINTI JA JOUKKOLIIKENNE

Autojen pysäköinti tapahtuu uuden Kansipuiston alle Hannikaisenkadun ja radan väliin. Kulku pysäköintipaikalta tapahtuu kävelyllä suunnattuja liikenneväylien ylityskohtia pitkin.

Joukkoliikennepysäkit sijaitsevat Hannikaisenkadulla. Tulevaisuudessa voidaan alueen läpi ohjata esimerkiksi SkyTran-tyyppinen, hiljainen ja kävelyllä tilaa viemätön liikennejärjestelmä mikäli tarve niin vaatii.

SUUNNITELMAN VAIHEITTAINEN TOTEUTTAMINEN

Suunnitelman toteuttamisen ensimmäisessä vaiheessa tehdään toimivat liikenneväylät rantaan ja sen läheisyyteen, ja muuta rakentamista aletaan toteuttaa koillisesta lounaaseen, eli rannan julkisemmasta päädystä kohti yksityisempää päätyä. Tavoitteena on näin elävöittää rantaa mahdollisimman tehokkaasti, rakentamalla viihtyisää ympäristöä valmiiksi alue kerrallaan.

Toteuttaminen aloitetaan suurimpien liikenneväylien, eli rautatien ja valtaväylän muutoksella. Tällöin haastavin ja laajin

työ saadaan ensimmäisenä pois alta, ja rantaan saadaan tilaa. Valtaväylän muutoksen yhteydessä saadaan entinen ramppi muutettua kevyen liikenteen väyläksi.

Jotta rantaa saadaan elävöitettyä mahdollisimman paljon, kevyen liikenteen väylät uudistetaan jo ensimmäisessä vaiheessa ja rakennusten rakentaminen aloitetaan koillisesta rannan julkisesta päädystä. Lisäksi toiseen päähän junaradan viereiseen rinneeseen tuleva parkkihalli kuitenkin rakennetaan ensimmäisessä vaiheessa, jotta alue houkuttelee

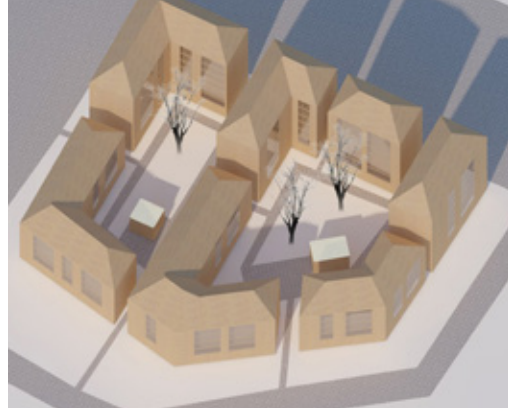
myös autollisia, kun muut pysäköintialueet Hannikaisenkadun ja junaradan välistä poistuvat käytöstä rakennustöiden eri vaiheissa.

Toisessa vaiheessa toteutetaan keskellä oleva alue, jossa rakennuksista suurin osa on hybridirakentamista. Tässä vaiheessa saadaan valmiiksi myös viimeinen kävelyreitti alueella.

Viimeisessä vaiheessa rakennetaan asumispainotteinen kortteli ja pientaloalue rannan lounaispäätyyn, sekä koillis-päädyssä kauempana rannasta sijaitsevat toimistorakennukset.



Alueen palvelut keskittyvät erityisesti uuden Kauppa-aukion läheisyyteen. Näin alueelle syntyy selkeä kokoontumispaikka.

aksonometria,
Rantakortteli

Jyväskylän bulevardi

Suunnittelualue Jyväskylän keskustassa kattaa maa-alueen, jota rajaavat Asemakatu ja Vapaudenkatu, sekä Jyväsjärven ranta-alueen, joka jää Mattilanniemen pohjoispuolen ja sataman väliin. Alueelle sijoittuu rautatiepiha ja valtatie E63, jotka ovat keskustan ja rannan yhdistämisen kannalta haasteellisia. Keskustan ja järven rannan välinen alue on tasaista ja liikenteen melu on ohikulkijoille häiritsevää. Lisäksi suunnittelualueelle sijoittuu Alvar Aallon suunnittelema hallintokortteli, jossa on Jyväskylän kaupungin tiloja.

Suunnitelmassa yhdistetään keskusta ja Jyväsjärven ranta yhdellä tai kahdella kansirakenteella. Kansirakenteiden sijainnit ovat mietitty niin, etteivät ne peitä näkyvyyksiä järvelle hallintokorttelista ja sen läheisistä korttelialueista. Valtatie E63 muu-

tetaan kaupunkibulevardiksi, jossa autojen vauhti hidastuu merkittävästi. Keskustan kansirakenne sijoittuu rata-
pihan yläpuolelle nykyisen kevyenliikenteen sillan paikalle. Näin rakennetaan helppo kulkuyhteys keskustan uudelle torialueelle. Kannelle rakennetaan pienkerrostaloja, joilla on kylämäinen luonne. Ne toimivat liiketiloina, julkisina tiloina ja asuinrakennuksina. Toinen kansirakenne sijoittuu Mattilanniemen pohjoispuolelle ja Vaasankadun luiskan lounaispuolelle. Kansi on tarkoitettu asuinrakentamiseen ja siihen sijoittuu kerrostaloja. Kannen asuinalue yhdistyy järven rannan asuinalueeseen.

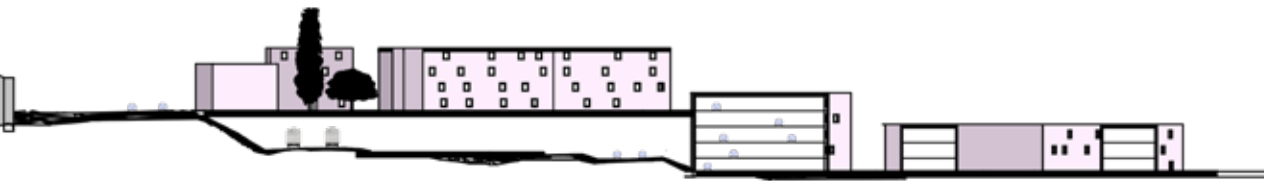
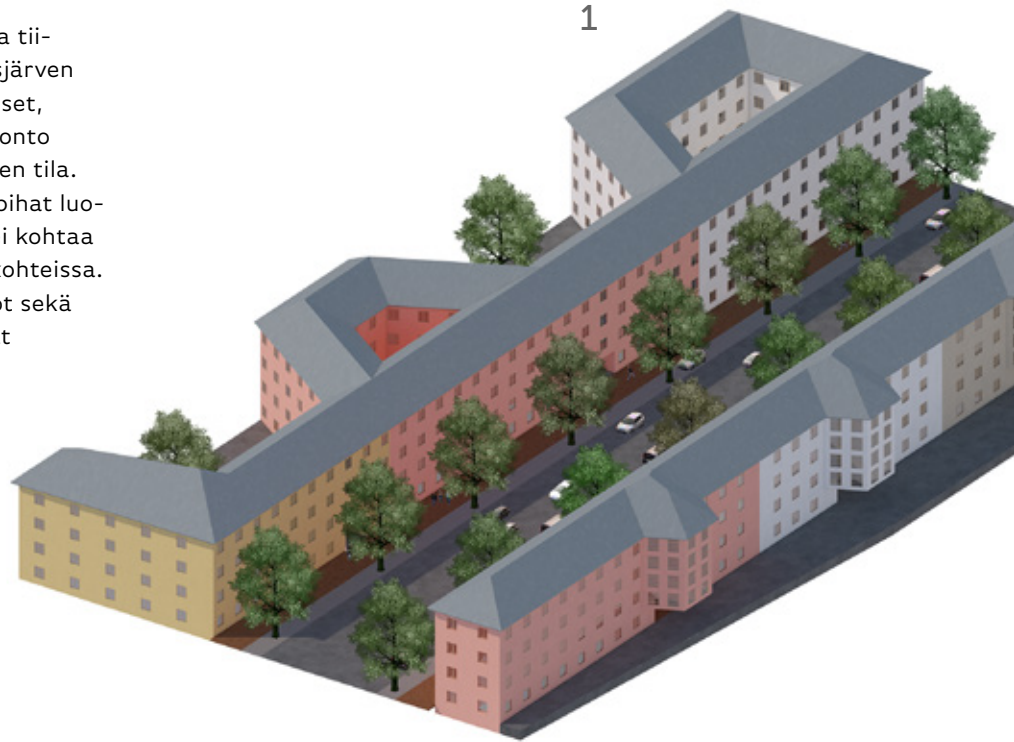
Jyväsjärven Mattilanniemen pohjoispuolen rantaa täytetään ja siihen rakennetaan kerrostaloja. Asukkaiden liikenne tontille ohjataan Mattilanniemen ja läheisen kansirakenteen kautta.

Alueen asukkaiden parkkipaikat rakennetaan kansirakenteen alle ja erillisiin parkkitiloihin. Rannan alueelle jätetään viherreitti kulkemaan rannan myötäisesti. Jyväsjärven ranta-alueen viherkaistaletta levennetään. Valtatie E63:n muuttaminen kaupunkibulevardiksi ja autojen vauhdin hidastaminen tarjoavat mahdollisuuden rakentaa tien molemmiin puolin asuinrakennuksia. Lisäksi nykyisen rautatien rantapuiston paikalle suunnitellaan asuinrakentamista. Alueella sijaitsevat suojellut rakennukset siirretään.

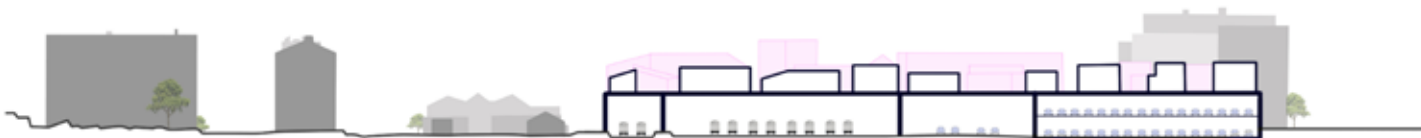


BULEVARDI

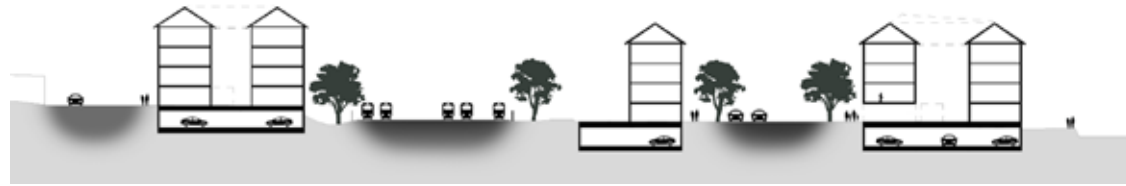
Olemme luoneet bulevardin alueelle uutta tiiviiltä tuntuvaa kaupunkitilaa aivan Jyväskylän kapeeseen. Alueella sekoittuvat niin ihmiset, moottoriajoneuvot ja rautatieliikenne, luonto ja kaupunkikuva kuin julkinen ja yksityinen tila. Osalle rakennuksista luodut suljetut sisäpihat luovat mielenkiintoista dynamiikkaa, mitä ei kohtaa sangen usein uusissa kaupunkirakennuskohteissa. Julkisivuiltaan hillityt ja säännölliset talot sekä moniin täysin erilaisiin suuntiin avautuvat asunnot antavat tuleville asukkailleen mahdollisuuden kokea aluetta muillakin tavoilla kuin vain suhteella Jyväskylään. Näin alueelle kehkeytyy uutta, koettavaa tarkoitettua aitoa kaupunkitilaa.



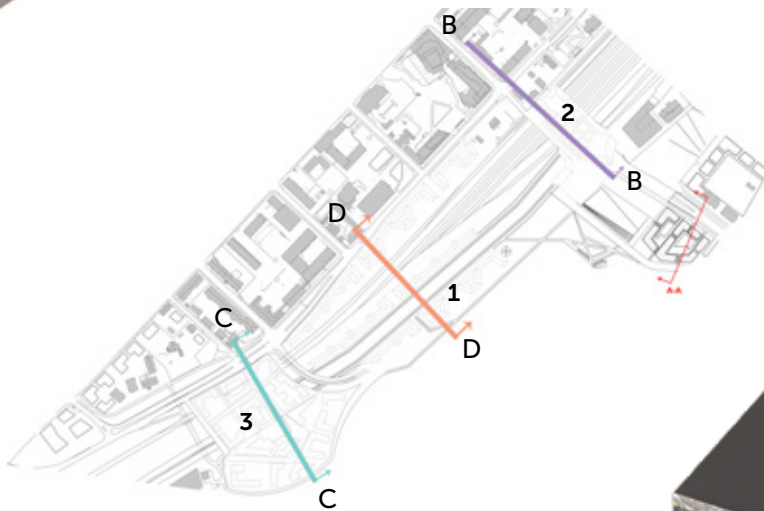
leikkaus C-C



leikkaus B-B

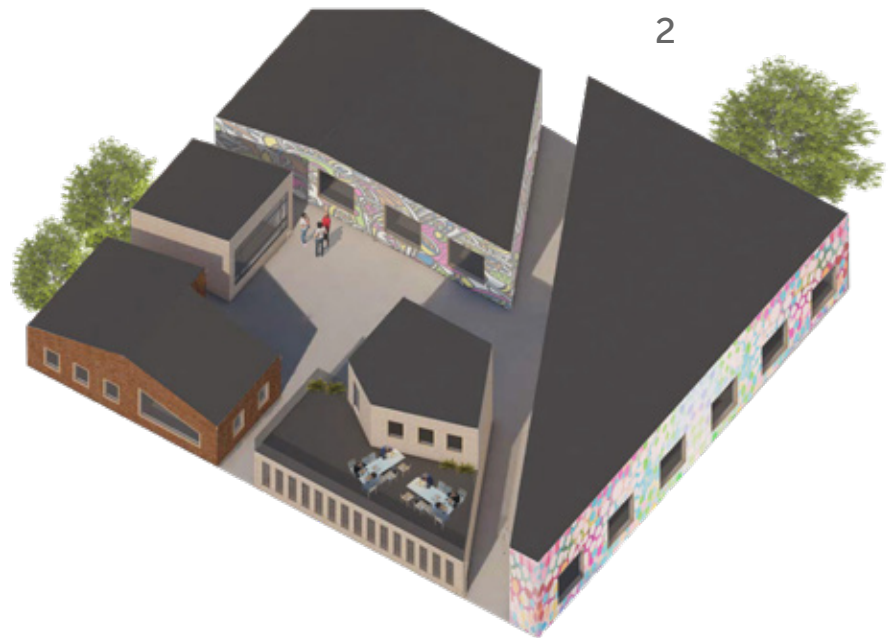


leikkaus D-D



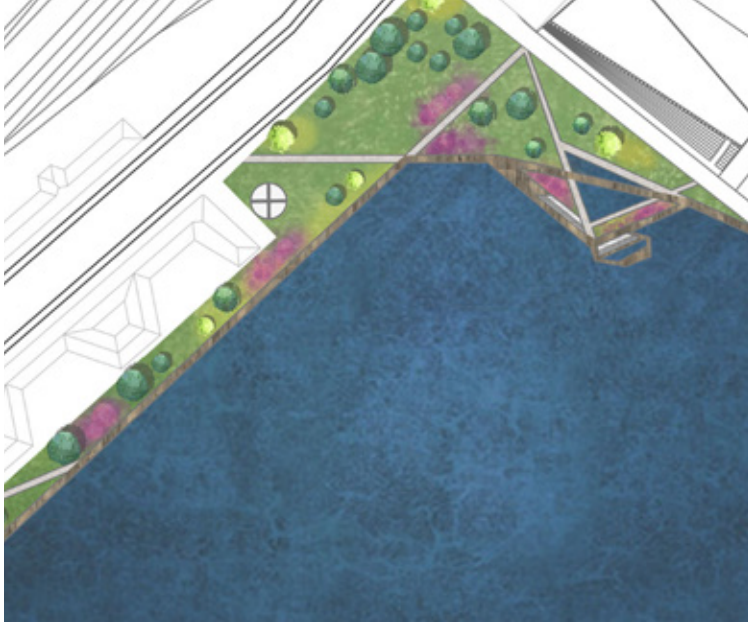
KULTTUURIKANSI

Kulttuurikannen intiimit korttelit tarjoavat monipuolisia palveluita ja toimintoja. Tiloja vuokrataan taiteilijoille, musikoille, eri alojen harrastajille ja pop-up -yrittäjille. Alueen julkisivujen suunnittelussa ja toteutamisessa osallistetaan tulevia paikallisia toimijoita. Kannen korkeimmissa rakennuksissa on asumista.





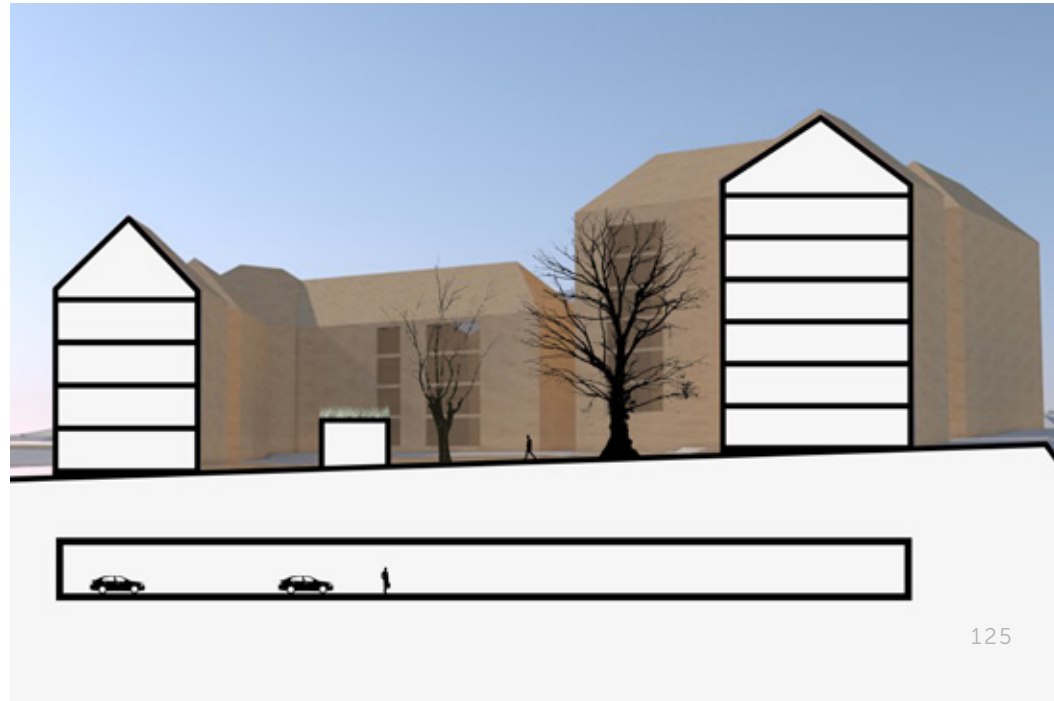
Jyväskylän uusi ranta parantaa alueen ympärivuotista virkistyskäyttöä. Viheraluetta laajennetaan, ja kulkureittejä selkeytetään ja lisätään. Uusi rantasuunnitelma liittyy saumattomasti kaupunkia kiertävään "Kehä vihreään". Laiturirakenteiden sekä viheralueiden väliin jäävät laguunit elävöittävät rantamaisemaa. Laiturien päässä sijaitsee julkinen ulkoilmateatteri, joka palvelee jyväskyläläisiä matalan kynnyksen esiintymispaikkana. Viheralue, laiturit sekä ulkoilmateatteri liittyvät kesäisin osaksi Lutakonaukion tapahtuma-alueen festivaalialuetta.



Sataman läheiselle ranta-alueelle rakennetaan kiinnostavia virkistys-alueita ja pieni ulkoilmalava. Tämä lisää rannan käyttöä ja viihtyvyyttä. Lutakon aukion viereen rakennetaan asuinkortteli rannan ja Satamakadun väliin. Asuinkorttelissa on 4-6-kerroksisia puukerrostaloja ja korttelissa asuu 300 asukasta. Asukkaiden parkkipaikat sijoittuvat korttelin alle maanalaiseen parkkihalliin, johon ajo osoitetaan korttelin vierestä Satamakadulta.

ASUTUS

Bulevardi	1 130
Rantakortteli	300
Kulttuurikansi	148
Asuinkansi	770
Täydennysrakentaminen	835
Yhteensä	3183





3

ASUINKANSI

Rauhallinen ja yhtenäinen asuin-kortteli sijaitsee kannella kahdessa tasossa. Korttelien suunnittelussa on kiinnitetty huomiota piha-alueiden viihtyisyyteen. Ylempi kansi on täysin rauhoitettu autoliikenteeltä. Parkki-tilat on sijoitettu pysäköintitaloon, sekä paikoitusalueelle kannen alle aivan bulevardin yhteyteen.



LIIKENNE

Liikennejärjestelyt ohjataan sujuvasti. Nykyisen valtatie ohiliikennettä ei piiloteta, vaan annetaan ohiajajille mahdollisuus nähdä Jyväskylän kaupungin maisemaa. Suunnittelualueen luiska Vaasankadun ja valtatie E63:n välillä puretaan osittain. Se poistetaan moottoriajoneuvojen käytöstä ja varataan kevyelle liikenteelle. Kulkeminen moottoriajoneuvoilla keskustan ja Lutakon välillä tapahtuu suunnittelualueen ulkopuolella olevien vanhojen yhteyksien kautta. Rata-piha koetaan osana kaupunkimaisemaa ja sen aiheuttama melu aidataan meluaidoilla. Kevyenliikenteen kulkureiteistä pidetään huolta ja niitä lisätään keskustan ja järven välillä.

Kulttuurialto

Keskustan ja Lutakon alueen väliin rakentuva kulttuuri- ja palvelukeskittymä tulee palvelemaan ympäröivien alueiden asukkaita lisäämällä niin kulttuuritapahtumia, palveluita kuin tarpeellisia asumiskokonaisuuksia Jyväskylän kasvavaan kaupunkirakenteeseen. Keskittymä tulee olemaan luontainen väylä yhdistämässä keskustaa ja Lutakkoa lähemmäksi toisiaan ilman selviä erottavia vyöhykeitä. Nyt olemassa oleva ratapiha jakaa keskustan ja Lutakon alueet selviin erillisiin alueisiin ilman sujuvaa kulkua näiden välillä.

Alueelle ollaan suunnittelemassa konserttitaloa. Suunnitelmassamme se on sijoitettu

paikalle, joka hyödyntäisi järven tuomaa viihtyisyyttä ja tilaisuutta edeltäviä ehdotuksia paremmin. Konserttitalon yhteyteen olemme suunnitelleet myös julkista tilaa sekä kaupallisia palveluita tuomaan viihtyisyyttä vilkkaalle alueelle.

Ratapiha tulee kulkemaan nostetun korttelirakenteen sisäpihan alla, jonka yhteyteen olemme suunnitelleet kaupallista kävelykatua ja katettua kauppakeskittymää. Tämä osataan tukea sujuvan yhteyden muodostumista keskustan ja Lutakon välille.

1. 26 950
2. 21 720
3. 20 340
4. 20 400
5. 20 000
6. 18 740
7. 17 850
8. 17 600
9. 16 000
10. 12 370
11. 12 130
12. 8 800
13. 7 800
14. 7 600
15. 7 260
16. 3 990
17. 3 840





P

50m

100m



Rakennettuihin kortteleihin lisätään Hallintokorttelia lukuun ottamatta täydennysrakentamista. Täydennys tapahtuu alkuperäistä korkomaailmaa kunnioittaen ja osittain ullakotäydennystä hyödyntäen. Olemassa olevaa kaupunkia tiivistetään ja Hannikaisenkadun katutilaa pyritään luomaan kaupunkimaisemmaksi. Täydennysrakentamisen aiheuttamat paikoitusongelmat ratkaistaan kolmikerroksisella parkkitalolla Hallituskorttelin länsipuolella.

Suunnittelualueen eteläpäähän täyttömaalle rakennetaan uusi kaksikerroksisista rivitalokomplekseista koostuva asuinalue. Townhouse-tyyliset ja pienmittakaavaiset asuinrakennukset ottavat järvinäkymän haltuun jättäen rannassa kulkevan kevyenliikenteen reitin kuitenkin julkiseksi tilaksi. Rakennusmassojen syliin jäävät sisäpihat tarjoavat miellyttävän ja rauhallisen asuinympäristön lähellä keskustaa. Sisäpihat ovat autottomia, ja parkkipaikat on sijoitettu kadun puolelle. Asukkaita palvelee myös kaksi venelaituria.





leikkaus D-D

Hannikaisenkadun toiselle puolelle on suunniteltu uusia kortteleita aina rantaraitille asti. Tonttialaa on lisätty jatkamalla rantaa täyttömaalla. Alueelle on arvioitu olevan tilaa 1561 uudelle asukkaalle ja 43 uudelle kauppatilalle. Alueella tapahtuu palvelujen sekoittumista erityisesti alueen uloimmissa kortteleissa, mikä toisi alueelle elinvoimaisuutta. Rannanpuoleiselle kortteleihin on suunniteltu kahvilatoimintaa, jonka uskotaan vilkastavan liikennettä uudella rantaraitilla. Hannikaisenkatua vierustaviin rakennuksiin tulisi monipuolista kauppa- ja liikepalvelua, mikä tekisi Hannikaisenkadusta kauppabulevardin. Säännöllinen ruutukaava rikkoutuu ja

kapenee kummassakin korttelimassassa rantaviivaa kohti. Umpinaisten korttelimassojen väliin jää julkista virkistysaluetta ja toisaalta ne rajaavat selkeästi omat sisäpihansa. Hannikaisenkatua vierustavien korttelien sisäpihat on korotettu junaliikennettä varten, ja jalankulku alueelle rautatien yli tapahtuu kyseisten sisäpihojen kautta. Rakennusten kerrosluvut laskevat aaltomaisesti rantaa kohti. Aaltomaista massoittelemis-idea korostavat myös rakennusten kaltevat kattopinnat. Muuten alueen rakennuksille ei ole asetettu reunaehtoja, ja alueelle toivotaankin monipuolista ja vaihtelevaa rakennuskantaa.







Suurin muutos alueen liikenteessä on valtatie siirto tunneliin maan alle. Nykyisellään valtatie vie pinta-alaa rakentamiselta ja katkoo yhdessä rautatien kanssa keskustan yhteyden rantaan. Tunnelin sisäänkäynneiltä yliopistolla, Lutakon aukiolla ja Matkakeskuksen kohdalla voi myös nousta ylös suunnittelualueelle. Alueen uusi autotie ylittää rautatien Wivi Lönnin korttelin kohdalla, jolloin tärkeä kulkuyhteys Lutakosta keskustan autokehälle säilyy. Kevyt liikenne ylittää rautatien nostettujen sisäpihojen avulla. Hannikaisenkatu muuttuu viihtyisäksi kaupunkibulevardiksi, kun sen molemmille sivuille tehdään tiivistä rakentamista, sekä autotie ja

kevyen liikenteen väylä erotetaan puurivistöillä. Puuistutusten väliin sijoitetaan kadunvarsipaikoitusta ja joukkoliikenteen pysäkit. Pienimuotoisen kadunvarsipaikoituksen lisäksi pysäköinnin suurempi volyymi on parkkihalleissa maan alla, uusien korttelien kellarikerroksissa. Rautatie säilyy paikallaan, mutta sen raiteet supistetaan neljään ja ratapiha siirretään pohjoisempaan. Se kulkee samassa tasossa kuin ennenkin, mutta

korottamalla maanpintaa sen reunoilla, saadaan se ikään kuin eristettyä solaan. Korttelien kohdalla rautatie kulkee rakennusmassojen läpi. Tällä tavoin vältetään kulkua raiteille, vähennetään meluhaittaa ja piilotetaan rautatien vaatimat tekniset ratkaisut.

-  Paikallisliikenne
-  Kadunvarsipaikoitus
-  Parkkihalli

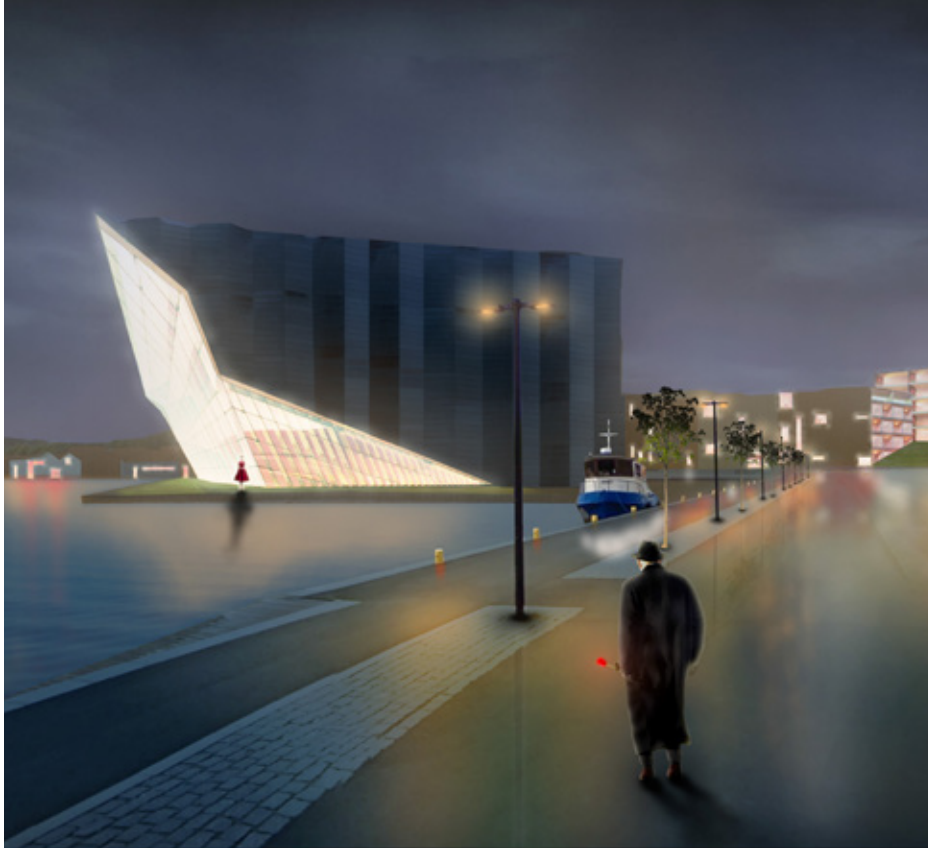




== Valtatie
== Valtatie tunnelissa



..... Pyöräily ja kävely





leikkaus A-A



leikkaus D-D

Näkyvissä

Jyväskylän kaupunki elää Jyväsjärvestä, mutta järven läheisyys ei välity kaupungin keskustassa, eikä rannan potentiaalia ole hyödynnetty. Kaupunkikeskusta pyrkii kiivaaseen kasvuun, ja yksi kaupunkirakenteen kehityksen pääsuunnista on tukittu raskaan liikenteen väylillä. Suunnittelumme päälähtökohtana toimikin Jyväsjärven ja keskustan yhteyden uudelleenluominen. Vehreä kulkuyhteys harjulta Kirkkopuiston ja Alvar Aallon hallintokorttelin halki

muodostui linkiksi olemassa olevan ja suunnitellun rakentamisen välille. Myös Lutakon kehittyvä kulttuurin ja tapahtumien keskus otettiin yhdeksi kiintopisteeksi suunnitelmassa. Järven läheisyyttä ja tulevaisuuden vihreämpää elämäntapaa huomioiden, vehreydestä ja kevyestä liikenteestä tuli suunnitelman tärkeimpiä arvoja. Tavoitteena oli myös vanhojen näkymälinjojen säilyttäminen ja uusien luominen, minkä pohjalle uusi korttelialue jäsenyi.



alueleikkaus A-A

Nykytilanteessa koko suunnittelu-
alueella on kaiken kaikkiaan 780
asuntoa eli noin 1 170 asukasta.
Hämeenkadun alueelle on rakenteilla
asuinalue, jonne mahtuu noin uutta
400 asukasta. Lutakon alueen uusiin
kortteleihin on mitoitettu noin
34 000 kerrosalaneliometriä (kem²)
rakennusoikeutta, mikä vastaa noin
950 asukasta. Suunnittelualueelle on
suunniteltu yhteensä noin 200 000
kem² uutta rakennusoikeutta, josta
asumista on yhteensä noin 150 000
kem². Tämä vastaa noin uutta 3 750
asukasta.



* Kerrosalalaskelmat koskevat korttelin täydennysrakentamisen rakennusoikeutta.



j Julkinen liikenne

JULKINEN LIIKENNE

Julkinen liikenne ohjataan keskustassa kiertämään kävelykeskustaa kehänä. Kehäreitti kulkee Vapaudenkadulta, Vaasankadulta, Yliopistonkadulta ja Kalevankadulta ja ottaa mukaansa myös julkisen liikennöinnin ympäröiviltä alueilta ja Kuokkalasta. Julkinen liikenne myös tavoittaa uuden kaupunkialueen ja luo yhteyttä keskustasta Lutakkoon. Tulevaisuuden Jyväskylässä julkisen liikenteen ajoneuvojen kehitys ohjataan kevyempään suuntaan. Potentiaalisenä kulkuneuvona voisivat toimia esimerkiksi pienemmät sähköbussit.

- Linja-autopysäkki
- Julkisen liikenteen reitti
- Junarata

alueleikkaus B-B



10 50 100

*leikkauskohta sivulla 138

LIIKENNE JA PYSÄKÖINTI

Valtatien liikenne ohjataan kan-sirakenteiseen tunneliin, joka mahdollistaa laajamittaisen rakentamisen ja kaupunkikeskustan laajenemisen Jyväskylälle asti. Raideliikenne suojeltavine rata-piharakennuksineen säilytetään tärkeänä osana Jyväskylän keskustan maisemaa. Olemassa olevat junaraiteet kavennetaan noin neljään raiteeseen Matkakeskusten kohdalla ja ratapiha siirretään Jyväskylän kaupungin suunnitelmien mukaan suunnittelualueesta pohjoisemmaksi Itäisen Palokärjen alueelle.

Uuden kaupunginosan rakentaminen vaatii 1050-1250 autopaikkaa. Maata nostetaan täyttömaarantamisen yhteydessä ja maan sisään sijoitetaan 34 000 neliöinen pysäköintilaitos, joka tarjoaa yhteensä 1 300 autopaikkaa. Laitokseen on kaksi sisäänajoa ja käynnit päälle rakennettaviin kerrostaloihin. Hannikaisenkadun uudisrakentamisen paikoitustarve (50-60 ap) toteutetaan samaan pysäköintilaitokseen. Uuden korttelialueen sisäpihoille sijoitetaan muutamia autopaikkoja liike- ja palvelutoimintojen tarpeisiin. Vesiurheilukeskuksen läheisyyteen sijoitetaan noin 30 toimintaa tukevaan maanpäällistä autopaikkaa.

Keskustan alueelle on kaavailtu useita uusia maanalaisia pysäköintilaitoksia, jotka palvelevat myös täydennysrakentamisen uutta pai-

koitustarvetta. Myös olemassa olevia autopaikkoja kortteleiden sisäpihoilla voidaan hyödyntää. Nykyistä liityntäpysäköintiä hyödynnetään.

Radan ylittävän rakennuksen yhteyteen sijoitetaan pysäköintiä useaan kerrokseen yhteensä 300 autopaikan verran. Viereiset asuin-korttelit vaativat niistä noin 170 paikkaa ja loput osoitetaan viereiselle liike- ja toimistokorttelille sekä satunnaisille käyttäjille, kuten liityntäpysäköijille, mikä tukee osaltaan

olemassa olevaa liityntäpysäköinti-infraa. Kyseiseen rakennukseen osoitetaan myös 8000 kem² Matkakeskusten tarpeisiin sekä liiketoimintaan.

Kulkuyhteys radan yli mahdollistetaan kahdella siltamaisella rakenteella. Henkilö- ja linja-autoliikenne kulkevat Vaasankadun ja Hannikaisenkadun risteyksestä siltarakenteella uudelle alueelle. Vihreän yhteyden ylityssilta kuljettaa kevyen liikenteen mielekkäästi kohti Jyväskylää. Matkakeskusta laajennetaan radan yli ja säilytetään kevyen liikenteen yhteys Matkakeskuksesta Lutakkoon.



JULKINEN LIIKENNE

Olemassa olevaa keskusta-aluetta kehitetään jalankulkupainotteisemmaksi. Uudet reitit ruutukaavan kortteleiden läpi tuovat kokemuksellisuutta kävelijän kulkemiseen. Ruutukaava-alueella suunnitelmassa on korostettu uusina reitteinä erityisesti Hannikaisenkadun ja Vapaudenkadun väliin jäävien korttelien muodostamaa palokujaa. Harjulta alkava kävelijän vihreä vyöhyke kulkee Alvar Aallon merkkirakennusten korttelin läpi siltamaisen rakenteen kautta rantaan asti. Silta päättyy uuteen rantapuistoon ja luo kulkijalle mahdollisuuden istuskella sillan portaikolla ja nauttia Jyväsjärven näkymistä.

Kehä Vihreän rantaraitille tuodaan uudet kevyen liikenteen väylät, jotka tukevat erilaisia kulkutapoja. Uuden alueen läpi kulkevat pyöräilyreitit yhdistävät pyöräilyreitit keskustaan ja Lutakon alueelle. Hitaammalle jalankululle on terrassimainen promenadi, ja pyöräilijän nopeampi kaista on sijoitettu ylemmäksi katutasoon. Eri kulkutasot luovat näkymiä ja turvallisuutta liikkumiseen sekä mahdollistavat mukavan ja mielekkään kulkemisen rantaa pitkin.





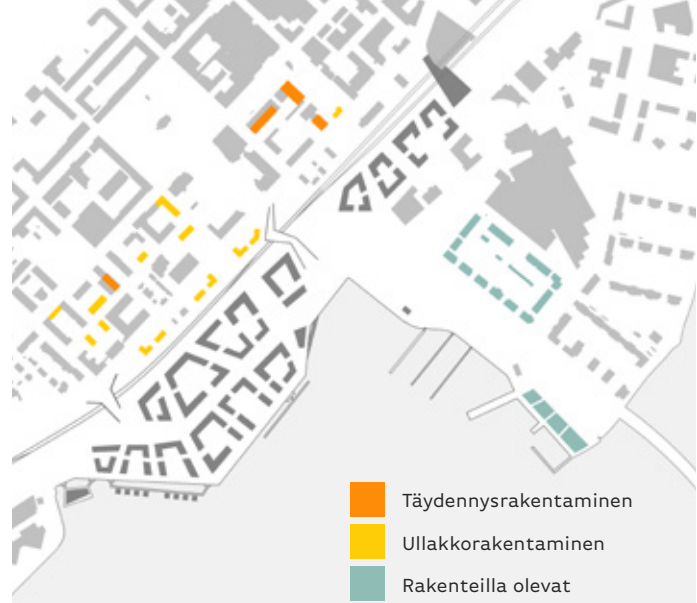
kevytliikenne

TÄYDENNYSRAKENTAMINEN

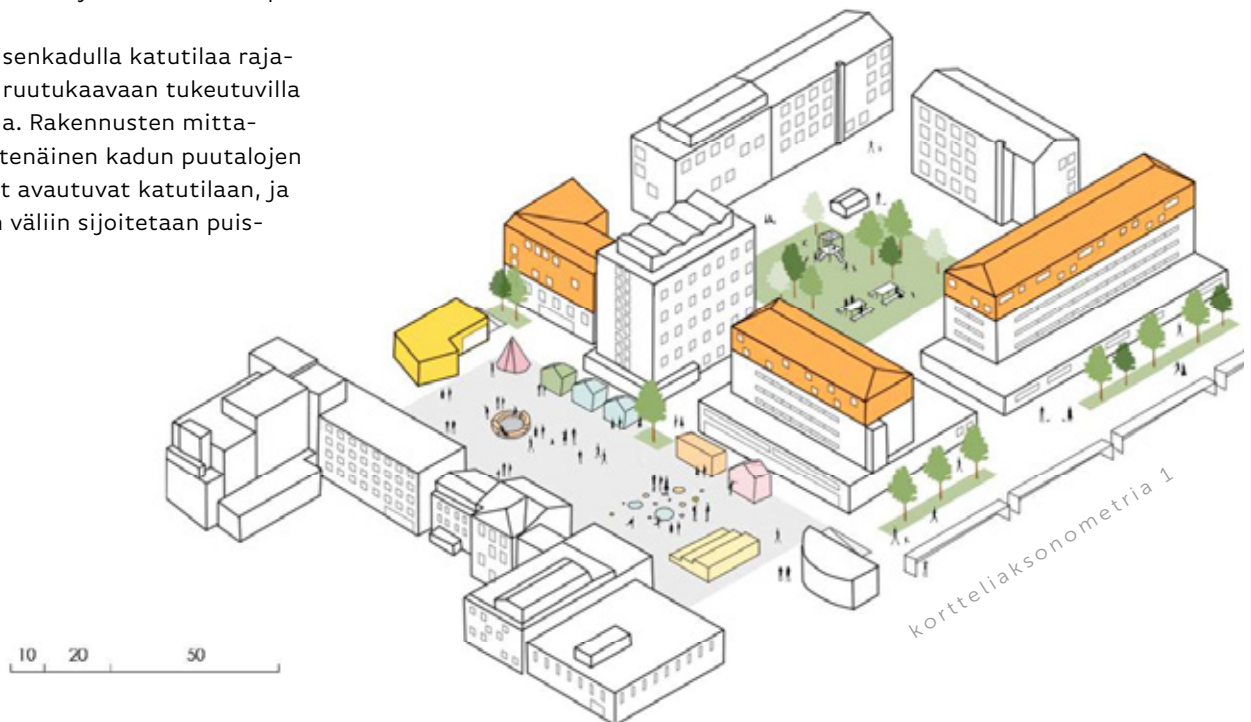
Vanhan ruutukaavan täydennys- ja ullakkorakentaminen mahdollistavat keskusta-alueen rakennuskannan tiivistämisen. Vanhaan korttelirakenteeseen on esitetty mahdollisia täydennysrakentamiskohteita, jotka voisivat kattaa jopa 500 asukasta. Korttelien täydennysrakentaminen tuo vanhan palokujan taas uudelleen käyttöön ja luo vehreän kulkureitin kohti hallintokorttelia ja Alvar Aallon rakennuksia. Uusi toriaukio suunnitellaan Asemakadun viereen keskustaan. Toriaukion tilantuntua vahvistetaan luomalla uutta rajaavaa rakentamista torin ja Hannikaisenkadun väliin. Torin alle järjestetään myös maanalaista paikoitusta.

Hannikaisenkadulla katutilaa rajataan uusilla ruutukaavaan tukeutuvilla rakennuksilla. Rakennusten mitta-kaava on yhtenäinen kadun puutalojen kanssa. Talot avautuvat katutilaan, ja korttelien väliin sijoitetaan puistikkopihoja.

korttelityypit



- Täydennysrakentaminen
- Ullakkorakentaminen
- Rakenteilla olevat
- Uudisrakentaminen



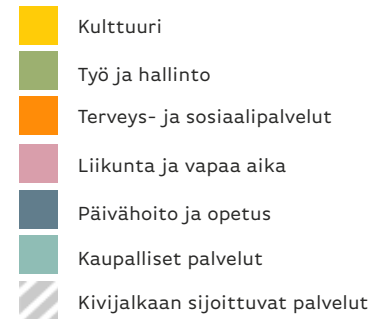


ALUEEN TOIMINNOT

Uuden alueen korttelien kivijalkatasoon suunnitellaan arkea helpottavia palveluja, kuten päiväkotia, harrastustoimintaa, luovia työtiloja, päivittäistavarakauppaa, apteekki ja posti. Alueelle tulee myös vuokrattavia liiketiloja, jotka täyttyvät alueen kehityksen myötä tarpeellisilla palveluilla. Tavoitteena on eläväinen ja toimiva katutila. Rantatorilla on alueen ravintoloiden ja kahviloiden keskittymä.

Lutakon uusissa kortteleissa ja uuden ranta-alueen reunalla on mahdollisuus toimistorakentamiselle. Erityisesti toimistoja on Lutakon avoimissa ja julkisissa korttelissa. Matkakeskukseen kylkeen rakentuvaan ylitykseen sijoitetaan pysäköintin lisäksi tapahtumia tukevia palveluita sekä mahdollisesti hotelli.

Hannikaisenkadulla rakennusten katutasoon sijoitetaan työ- ja kulttuuritiloja, ylempät kerrokset ovat asuinkerroksia.



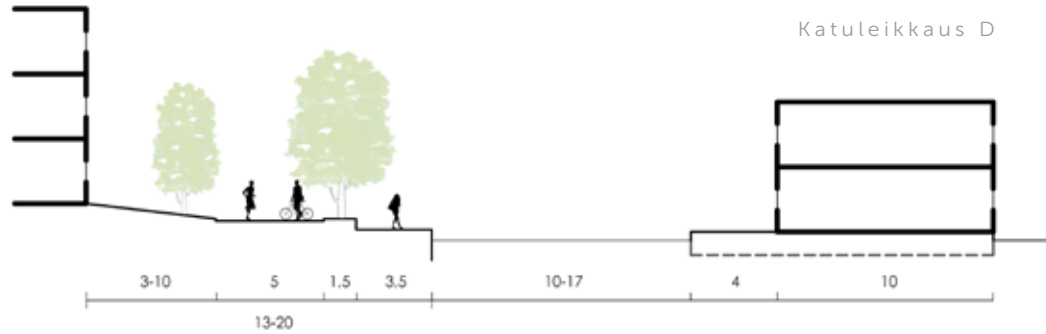


RANNAN UUDET KORTTELIT

Uusi asuinalue muodostuu täyttömaalle junaradan eteläpuolelle. Alueella asuminen ja palvelut sekoittuvat luoden miellyttävää ja aktiivista kaupunkitilaa. Elävä rantaviiva kutsuu kulkemaan Kehä Vihreän reittiä ja nauttimaan Jyväsjärven maisemista sekä ulkoilumahdollisuuksista. Alueelle muodostuu myös kokoontumispaikkoja, kuten toriaukio rannan läheisyydessä ja alueellinen palveluiden keskittymä korttelirakenteen läpi kulkevan pääkadun varrelle. Saapuminen Jyväskylään on huomioitu jättämällä uuden alueen lounaiskulmaan tilaa Kuok-

kalan sillalle avautuvalle järvinäkymälle.

Uudelle kaupunkialueelle suunnitellaan sylimäiset ja kokoavat taskukorttelit erityisesti rannan läheisyyteen. Taskukorttelit avaavat sisäpihan rantaan ja näkymät asunnoista ovat suoraan Jyväsjärvelle ja vastarannalle. Lähempänä junarataa ovat suuremmat ja suljetummat korttelit, joiden sisäpiha on yksityisempi. Näiden eri korttelityyppien väliin jää kokoava bulevardi, josta löytyy alueen palvelut ja ainoa autoliikenne. Korttelirakenne luo miellyttäviä julkisia ja puolijulkisia sisäpihoja, joissa ihmiset voivat



nauttia ulkoilmasta ja vihreydestä. Rakennuskorkeus kaikissa kortteleissa laskeutuu portaittain kohti rantaa, maaston laskiessa.

Keskusta-alueen tiukka ruutu-kaava vaihtuu alueelle saavuttaessa eri suuntiin polveileviin puolisuunnikkaisiin, jotka viestivät uuden alueen omasta karaktääristä. Katulinjat kääntyvät, kutsuvat kulkijansa kurkistamaan kulman

taa, ja ottavat lopulta suuntansa maiseman merkittävimpiin näkyymiin. Alueen lounaisrantaan on suunniteltu kelluvia pientaloja, jotka tarjoavat uniikin asumiskokemuksen, mutta muodostavat myös rantaan mielenkiintoisen katutilan. Rantaviivan toiminnallisuutta lisäävät lahdelmiin sijoittuvat kelluva vesiuheilukeskus sekä rannan kahvilat ja kioski.



LUTAKON SUHDE YMPÄRÖIVIIN ALUEISIIN

Lutakonaukiota kehitetään maanlaajuisesti vetovoimaisena tapahtumapaikkana. Suunnitelmassa aukio säilytetään rakentamattomana tilana, hyvien liikenneyhteyksien ulottuvissa. Aukiolle tuodaan kevyitä katos- ja paviljonkimaisia rakenteita, jotka antavat kulkijalle säänsuojaa ja luovat kohtaamispaikkoja.

Yhteyttä Lutakosta keskustaan parannetaan Matkakeskuksen yhteyteen rakennettavalla ylityksellä sekä radan ylittävällä sillalla. Alueen uusista kortteleista kaksi on asumista, yhteensä noin 500 asukkaalle. Reunimmainen avonaisempi kortteli on toimistoille, liiketoiminnalle ja palveluille.

näkymä Valon puistoon



näkymä Lutakonaukiolta



VALON PUISTO





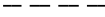

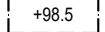

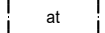

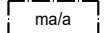

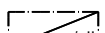

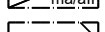

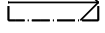

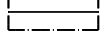



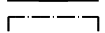



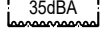

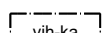
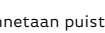
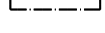
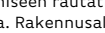

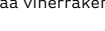

Valon puisto on keskimmäisen ylityksen päässä sijaitseva kaupunkilaisten vapaa-ajanviettopaikka. Eri alueet yhdistävä puistoalue säilytetään rakentamattomana, järvinäkymään avautuen. Vehreä alue on vastakohtana Lutakon rakennetulle aukiolle. Valon puistoon sijoitetaan istutuksien lisäksi ulkokuntoilurata, ja siltarakenteen alla on kaikille avoin skeittipuisto. Valotaide on merkittävä osa puiston tunnelmaa ja herättää alueen henkiin myös yöaikaan. ■

Keskustan ja kannen alueen asemakaavamuutos

Laura Kömi



Asekaavamerkinnot*

	Asuinrakennusten korttelialue.		Kaupunginosa raja.		Rakennusalan raja.
	Asuinkerrostalojen korttelialue.		Ohjeellinen alueen, osa-alueen tai kansirakenteeseen liittyvä raja.		
	Asuinkerrostalojen korttelialue. Tonttia eisaa aidata toista tonttia vastaan. Tontilta on varattavaksi autopaikka asuntokerrosalan 85 m ² kohti.		Rakennuksen julkisivupinnan ja vesikaton leikkauskohdan ylin korkeusasema.		
	Asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialue.		Auton säilytyspaikan ja talousrakennuksen rakennusala.		
	Asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialue. Kerrosalasta on vähintään 75% käytettävä asuintiloiksi.		Maanalainen auton säilytyspaikan rakennusala.		
	Asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialue.		Kannenalainen tila, jossa sallitaan pysäköintitasojen rakentaminen kahteen kannenalaiseen kerrokseen.		
	Yleisten rakennusten korttelialue. Alueelle saadaan rakentaa kulttuuri- ja opetustoimintaa sekä julkista hallintoavarten.		Maanalaisiin tiloihin johtava ajoluiska.		
	Opetustoimintaa palvelevien rakennusten korttelialue, jolle saadaan rakentaa ammattikorkeakoulutoimintoja palvelevia rakennuksia.		Rakennuksen harjansuuntaa osoittava viiva.		
	Keskustatoimintojen korttelialue, jolle voidaan rakentaa liike-, majoituspalvelu-, asuin- sekä toimistorakennuksia erikseenmäärättyssä suhteessa.		Rakennukseen jätettävä kulkuaukko.		
	Rantapuisto. Puisto tulee rakentaa ottaen huomioon alueen sijainti ja maisemallinen merkitys. Puistoon saa sijoittaa vesialueen virkistyskäyttöön liittyviä toimintoja.		Nuoli osoittaa rakennusalan sivun, johon rakennus on rakennettava kiinni.		
	Leikkipuisto.		Merkintä osoittaa rakennusalan sivun, jonka puoleisten rakennuksen ulkoseinien sekä ikkunoiden ja muiden rakenteiden ääneneristävyyden liikennemelua vastaan on oltava vähintään rakennusalalla osoitetun dBA-luvun mukainen.		
	Rautatien ja valtatien alue, jonka päälle saa rakentaa rajoittuvaan kortteliin taimuuhun alueeseen kuuluvan ulokkeen.		Rakennuksen päälle rakennetaan puistomainen julkinen viherkatto, jonka suojaamiseen rautatieliikenteen melulta on kiinnitettävä huomiota. Rakennusalalla rakennuksen julkisivut voidaan toteuttaa viherrakentamista hyödyntäen.		
	Vesialue.		Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu.		
2	Kaupunginosa numero.	6	Korttelin numero.		
KANT	Kaupunginosa nimi.	1	Tontin numero.		
3200	Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.		Kannenpäälliselle liikenteelle varattu katu.		
kansi-1	Korttelialueelle saa rakentaa pihakannen ja sen alle pysäköintitiloja. Pihakannen saa rakentaa esitetyn kerrosalan lisäksi.		Ajoyhteys.		Katu.
ltp66%	Merkintä osoittaa, kuinka monta prosenttia rakennuslalle sallitusta kerrosalasta saadaan käyttää liike- ja toimistotiloja sekä julkisten palvelujen tiloja varten.		Suojeltava rakennus.		Johto/linja.
VI	Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.		Istutettava puurivi.		Istutettava alueen osa.
	Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.				

Määräykset*

Rakennusten ullakkokerrokseen saa sijoittaa tekniikan vaatimia tiloja, kuten ilmanvaihtokonehuoneen, rakennusoikeuden ja kerrosluvun estämättä.

Rakennuslupa-asiakirjoihin on liitettävä rakennushankkeen pohjaltalaadittu meluntorjuntasuunnitelma, jossa on huomioitu asemakaavanliitteenä oleva meluselvitys.

Rakennusluvan yhteydessä on osoitettava riittävä riskienhallinta ratapihalla tapahtuvien vaarallisten aineiden kuljetusten osalta.

Alueen suunnittelussa ja rakentamisessa on otettava huomioon sijaintijärjestely ratapihan läheisyydessä. Riskivaikutuksiin varautuminen esitetään rakennuslupaa haettaessa.

AK- ja AL-kortteleissa on varattava lasten leikkipaikoiksi ja asukkaiden oleskeluun sopivaa aluetta vähintään 7 m² asuntoa kohti.

Sisäänkäynti- ja polkupyöräkatokset saavat sijoittua rakennusalan ulkopuolelle.

Asemakaava-alueelle on laadittava julkisen tilan esteettömyyden kokonaissuunnitelma, jossa määritetään julkisten alueiden pintojen, reitien jatkuvuuden, opastuksen ja taserojen periaatteet. Kaikki yleisen jalankulun pääreitit ulko- ja sisätiloissa, sekä yhteydet läheisille joukkoliikenteen pysäkkialueille on toteutettava esteettöminä.

Kannella sijaitsevien rakennusten ensimmäisten kerrosten julkisivut on käsiteltävä arkkitehtonisesti ja kaupunkikuvallisesti näyteikkunajulkisivuina, mikä tulee näkyä julkisivun jäsentelyssä ja yksityiskohdissa.

Hankkeen jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää huomiota runkomelun syntymiseen ja pyrkiä vaimentamaan junaliikenteen aiheuttamaväriähtely siten, että runkomelutasot alimmissa kerroksissa jäävät alle 30 dB tason.

Kannella sijaitsevien rakennusten pääasiallisena julkisivumateriaalina on rappaus. Arkkitehtuurin tulee olla korkealaatuista ja julkisivuissa ei sallita näkyviä elementtisaumoja.



HENKILÖKUNTA

Juho Rajaniemi, yhdyskuntasuunnittelun professori, TTY

Minna Chudoba, yliopistonlehtori, TTY

JYVÄSKYLÄN KAUPUNGIN YHTEYSHENKILÖ

Tuija Solin, arkkitehti, projektipäällikkö

KURSSIN VIERAILULUENNOITSIJAT

Björn Silfverberg, diplomi-insinööri, WSP Finland Oy

Damiano Cerrone, M.Sc. (Urban Studies), projektitutkija, TTY

Jonna Kangasoja, FT, Toimitusjohtaja, Akordi Oy

Jussi Vuori, arkkitehti, Uusi Kaupunki Kollektiivi Oy

Mari Seppä, arkkitehti, FCG Oy

Olli Niemi, dosentti, Suomen Yliopistokiinteistöt Oy

Sanna Astikainen, FM, näkövammaisten edustaja

Satu-Maria Virtanen, Jyväskylän Seudun Invalidit ry:n puheenjohtaja

Tapani Tommila, arkkitehti, Jyväskylän kaupunki

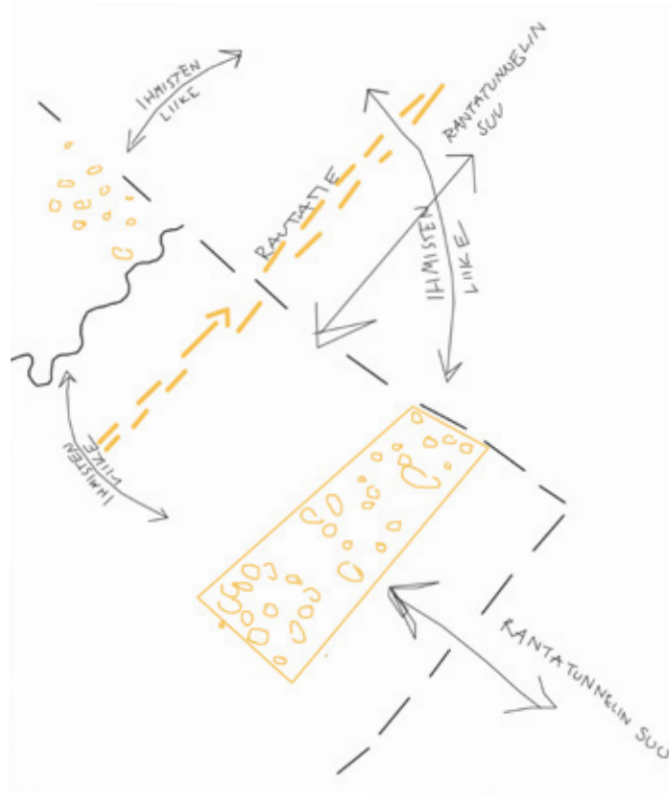
OPISKELIJAT

Aamu Koivistoinen
 Anna Kärki
 Anna Taipale
 Atso Airola
 Eetu Hyvönen
 Eetu Lehmusvaara
 Elina Lampinen
 Henri Eväsoja
 Ida Schmidt
 Iida Sipilmaa
 Jaakko Muikku
 Jaakko Nurmi
 Janne Kinnunen
 Jarna Virolainen
 Joel Stenroos
 Jyri Marttunen
 Kalle Lehto
 Katariina Viero
 Klaus Eloranta
 Krista Kailajärvi
 Kristiina Tsiledaki
 Laura Kömi
 Laura Markkanen
 Laura Pasanen
 Lauri Metsäranta
 Linnea Jääskeläinen
 Markus Keisala
 Matti Renfors
 Meri Korpela
 Miika-Matias Rankinen

Miikka Pihamaa
 Mika Mäkinen
 Moona Kansanen
 Nikolai Jelisejeff
 Ria Aasholm
 Roni Rinne
 Roope Penttinen
 Roosa Karppinen
 Sandra Kangaspeska
 Sanna Asikainen
 Senni-Sofia Niemelä
 Suvi Harju
 Taru Salo
 Tiia Kilpeläinen
 Tito Tunnela
 Ulla Viitikko
 Venla Määttä
 Verna Hahtola
 Vili Lustman
 Ville Mäkelä
 Vivi Hörkkö

JYVÄSKYLÄN SPARRAUS-
RYHMÄN JÄSENIÄ:

Eva Iisakka
 Jaakko Reivo
 Jaska Lauttala
 Jorma Hyökyvaara
 Juha Kantanen
 Kaisa Hirvaskoski-Leinonen
 Leena Rossi
 Leila Strömberg
 Marge Miettinen
 Olli Patrikainen
 Paula Julin
 Reijo Teivaistenaho
 Satu-Maria Virtanen
 Tapani Tommila
 Tero Weman
 Timo Vuoriainen
 Toimi Tamminen
 Tuija Solin
 Vesa Kantokoski



ISBN 978-952-15-4126-1 (nid.)
ISBN 978-952-15-4127-8 (PDF)

JYVÄSKYLÄ 

