

KANTA - KANSI JA RANTA

LAURA KÖMI, VILI LUSTMAN, JOEL STENROOS JA TITO TUNNELA
YHDYSKUNTASUUNNITTELUN AMMATTIKURSSI 1, 2018



YLEISSUUNNITELMA 1:2500

ALUEVARAUKSET JA MITOITUS

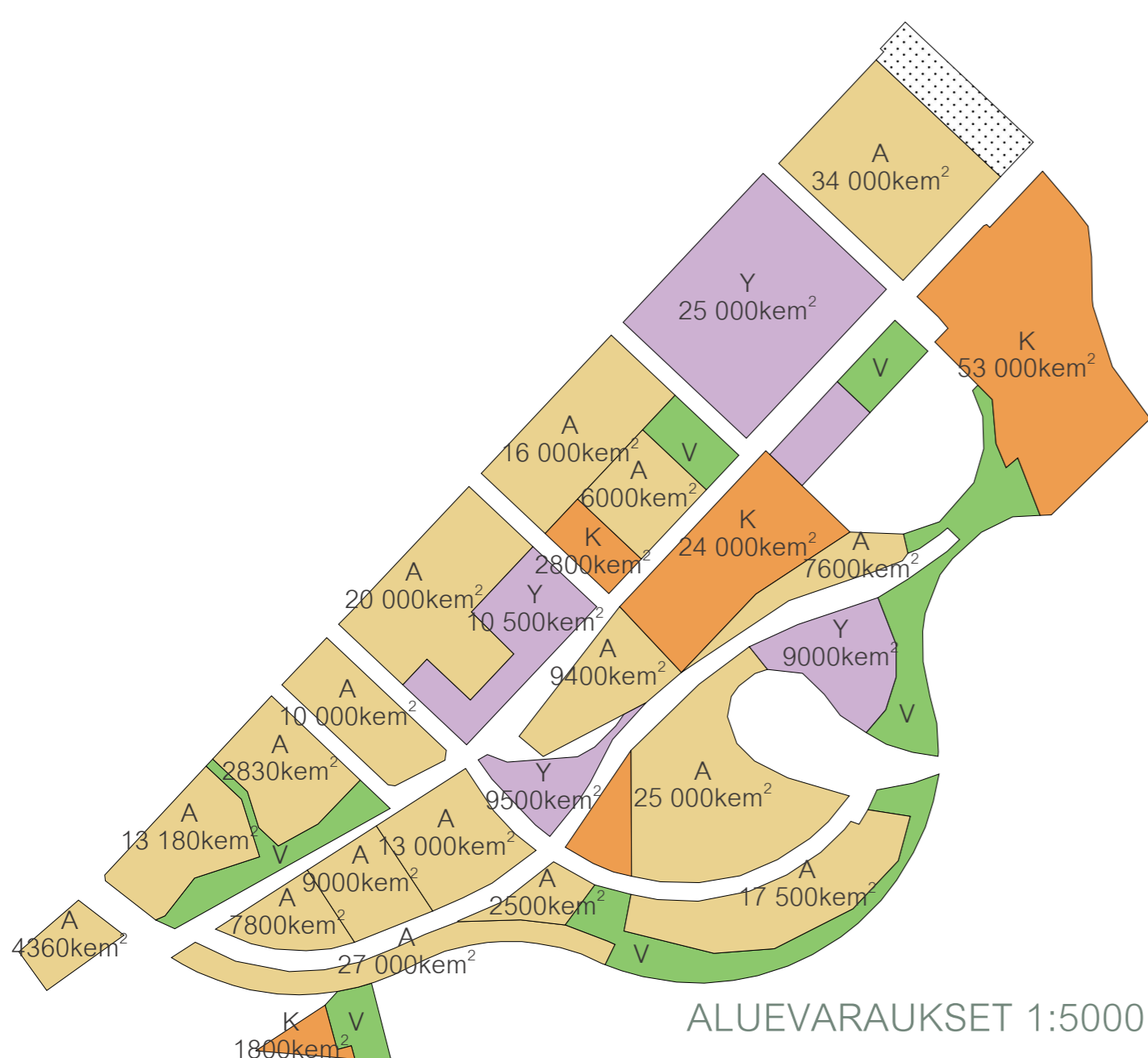
Kasvava Jyväskylän keskusta tarvitsee enemmän tilaa ja tähän ongelmaan myös suunnitelmamme pureutuu kasvattamalla keskustaa rantaan asti. Suunnittelualueella on jo ennestään jonkin verran rakennuskantaa, jota täydennetään lähinnä lisäkerroksia mahdollistamalla. Uutta rakentamista tulee kannen päälle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

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 kanta aukotettu. Kannen rakennuskanta mukaillee kannen orgaanisia muotoja, mutta toisaalta se myös keskustelee Jyväskylän keskustan ruutukaavan kanssa ja liittyy siihen sulavasti.

Kannassa on huomioitu pari korviimme kantaautunutta 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 epäviihtyisenä. 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 suotuisena.



ALUEVARAUKSET 1:5000





SUUNNITTELUN VAIHEET

ALOITUS

Jo alusta alkaen ryhmässämme kypsä ajatus kannen yli ulottuvista asumisen, kaupan, virkistysalueiden ja liikenteen kaarista, jotka yhdistäisivät ja eheyttäisivät rantaväylän seutua. Valitsimme määrätietoisesti runsaan kansirakentamisen linjan, koska Jyväskylän kaupungin keskusta-alueen asukasmäärän halutaan kasvavan reippaasti. Päädyimme orgaanisen muotoiseen kansirakenteeseen, joka myötäilisi näitä toimintoyhteyksiä hyvällä tavalla, ja loisi ainutlaatuisia kaupunkia aiheuttamatta liian suurta estevaikutusta.

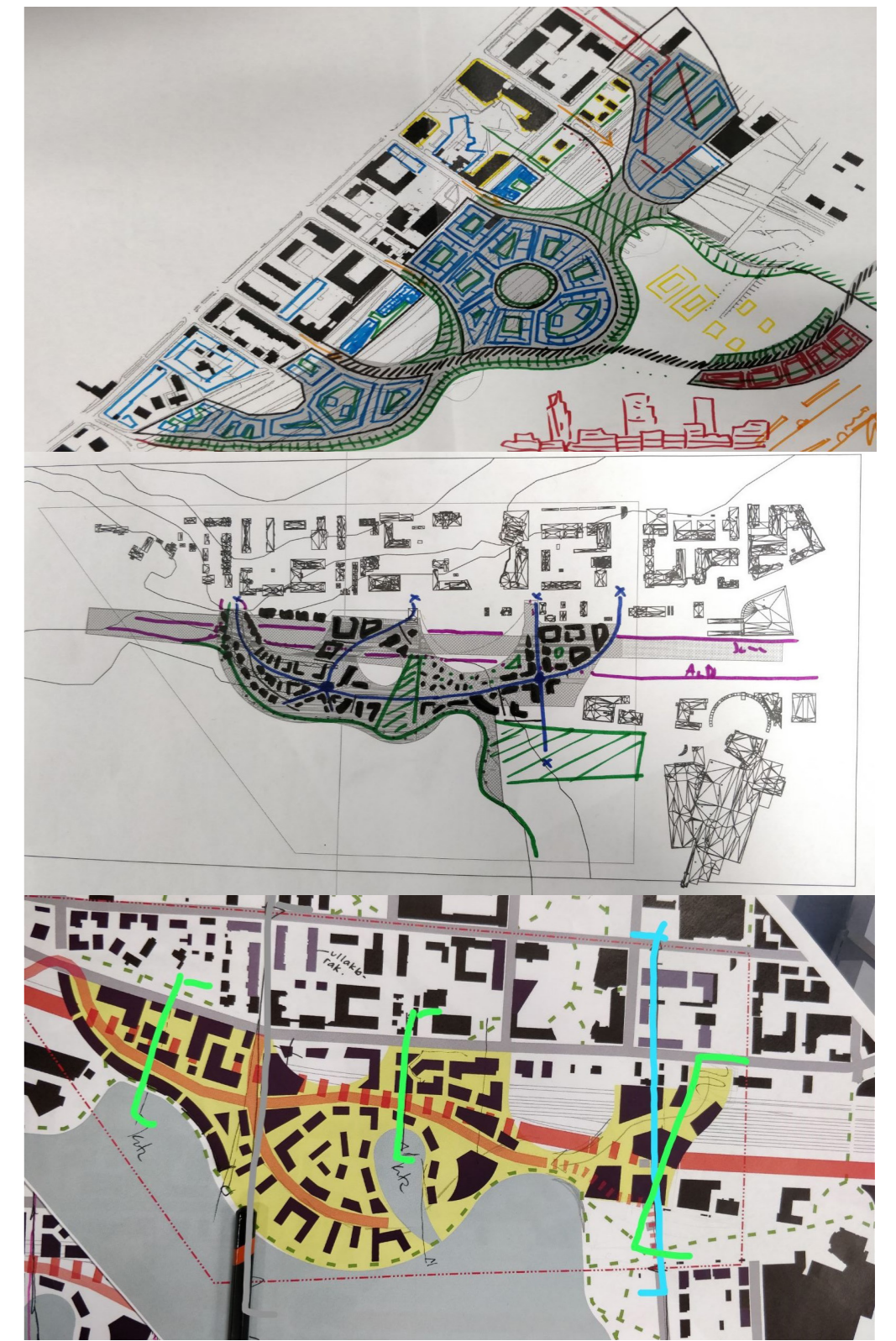
Jyväskylä on yksi kasvavista asumiskeskuksista Keski-Suomessa, ja esimerkiksi vuoteen 2030 mennessä jyväskylän asukasluvun odotetaan kasvavan 7 prosentilla. Kuitenkin esimerkiksi ryhmien yhdessä tekemien analyysien mukaan nuoret muuttavat pois Jyväskylästä perheikään tullessaan. Tämän olemme pyrkineet ratkaisemaan tekemällä asuinalueita houkuttelevia ja profiloimalla niitä sekä nuorille opiskelijoille että lapsiperheille.



TYÖSTÖ

Suunnitteluprosessimme toimi kolmessa eri vaiheessa. Alueen ongelmiin ja mahdollisuuksiin pureuduttiin jo aikaisemmin analyysien perusteella, jonka jälkeen teimme luonnoksia kannen muodosta ja alustavista rakennusmassoista sekä kaksi- että kolmiulotteisesta näkökulmasta.

Pohjana kannen muodolle toimivat luontaiset liittymäkohdat Jyväskylän harjuiseen maastoon, ja tämän lisäksi kansi pyrkii mukailemaan olemassaolevaa kaupunkirakennetta. Kannen muodon lukkoon lyömisen jälkeen luonnosteltiin kulkureitit ja liikenneväylät, joiden pohjalta taas muodostettiin kortteliluonnostelmia. Näiden luonnosten ja aikaisemmin määriteltyjen toiminnallisten alueiden kautta syntyi suunnitelmamme kaupunkirakenne nykytilassaan.



KANNEN ONGELMAKOHDAT JA HAASTEET

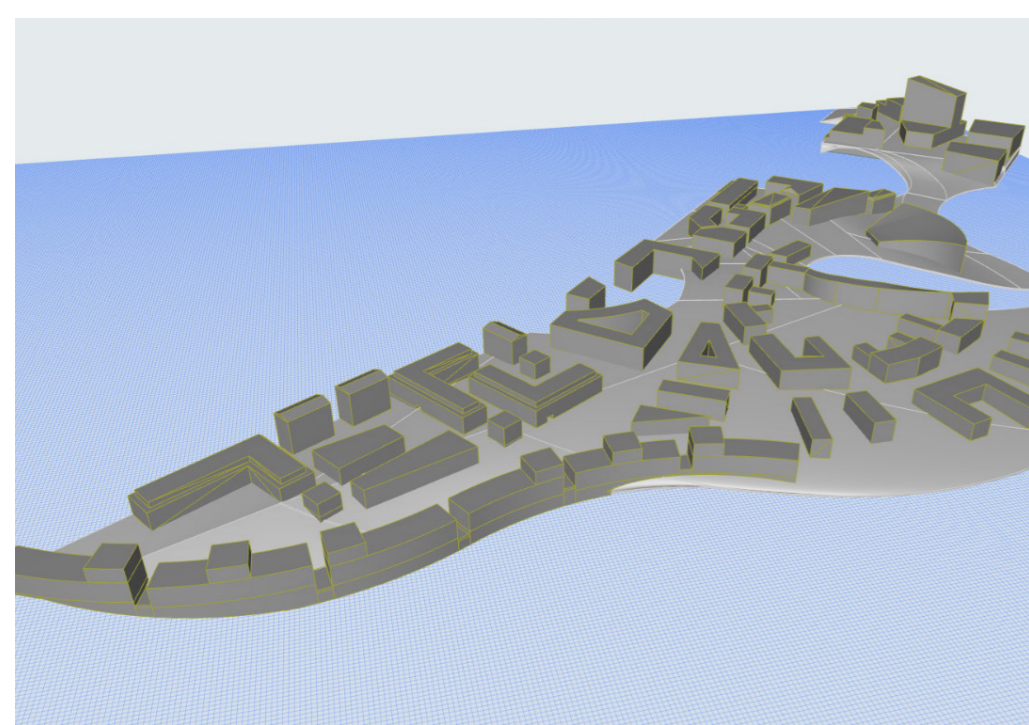
Suunnittelun eri vaiheissa kohtasimme erilaisia haasteita kannen kanssa. Oikealla olevassa kaaviokuvassa on esitettyä suurimmat ongelmakohdat.

1. AUTOLIIKENNE KÄRJESSÄ

Tietyhteyden 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 suunniteltavien portain. Koska korttelissa on kaupallista rakentamista, saadaan esteetön kulku kannelle hoidettua rakennuksen läpi hissiä hyödyntäen.

4. AALTONÄKYMÄN PILAANTUMINEN

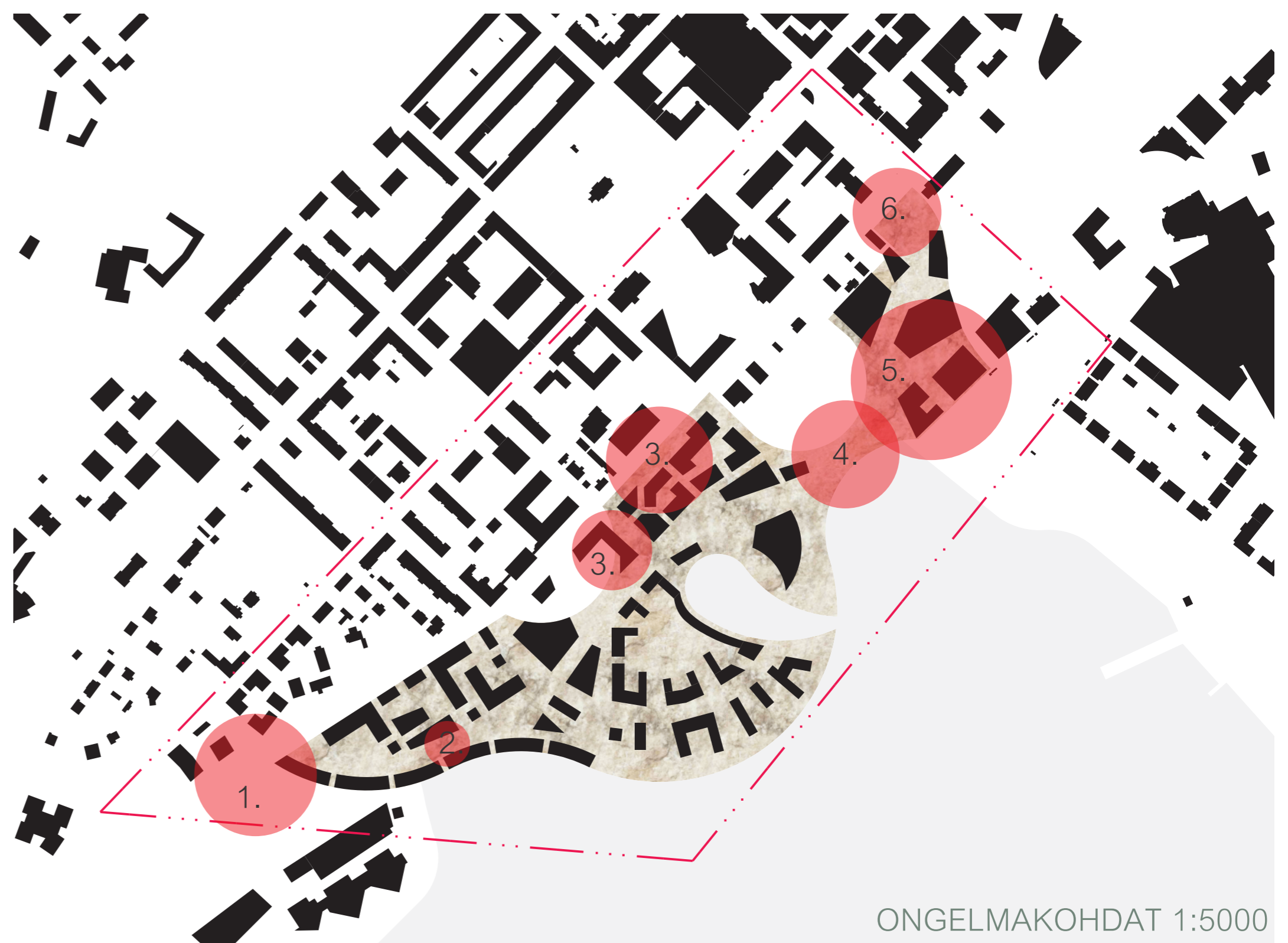
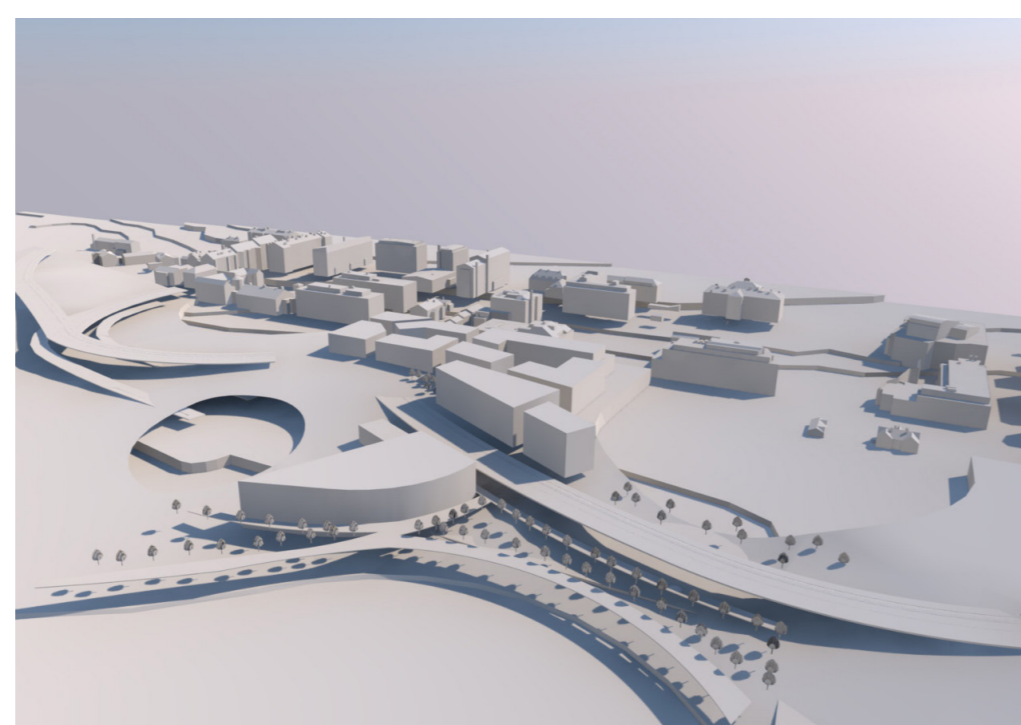
Kansi jouduttiin laskemaan paikkakohtaisesti maantasalle, jotta näkymä Alvar Aallon hallintokorttelista Jyväsjärvelle säilyy.

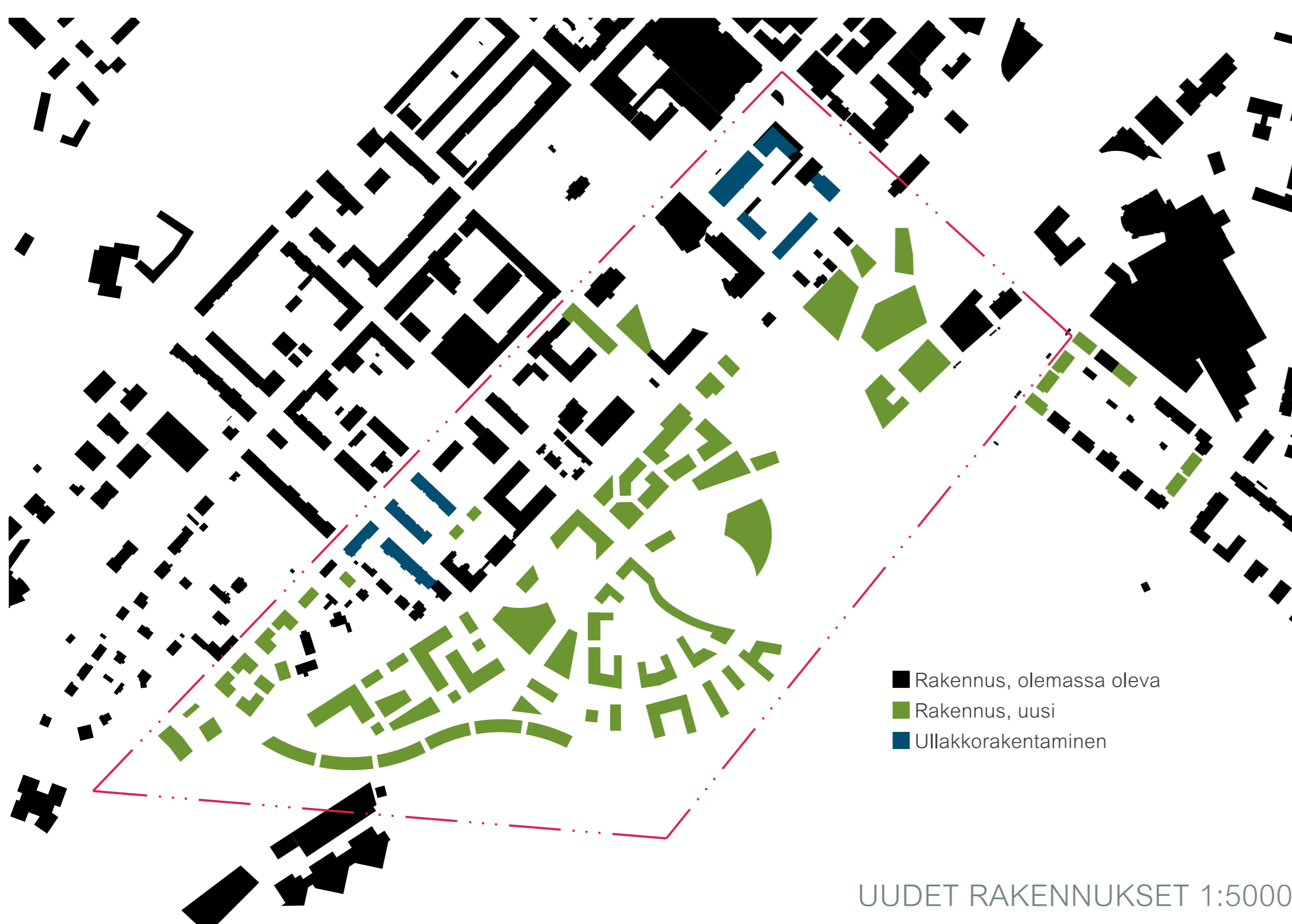
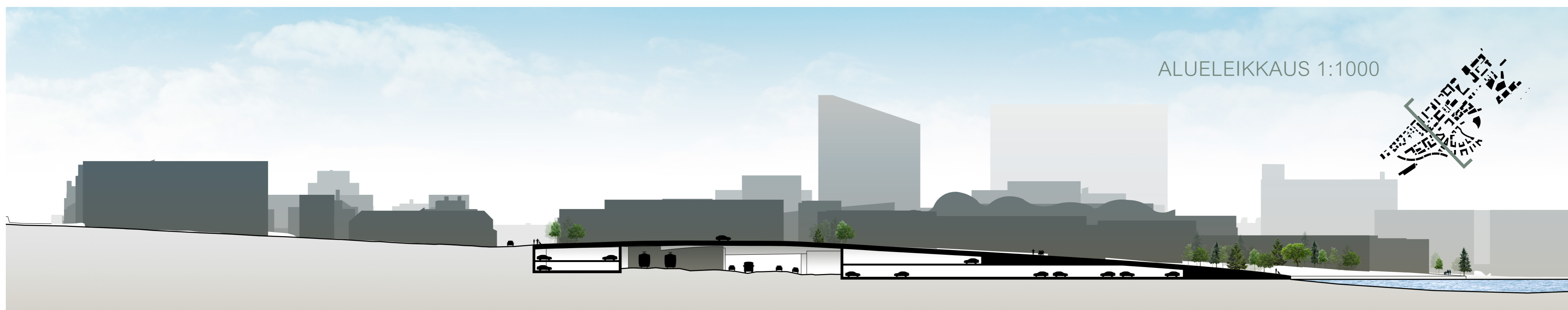
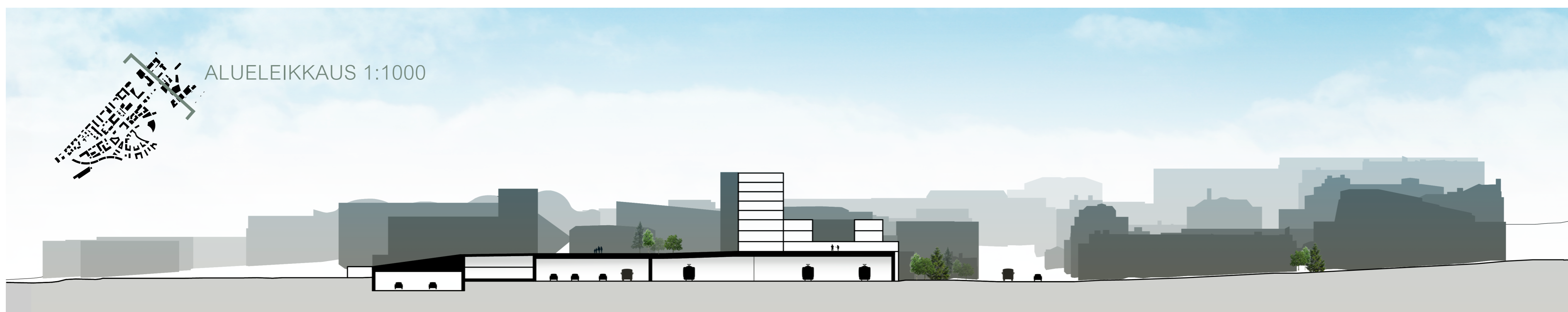
5. RISTEYSALUE JA LIIKENNE

Valtatien, Satamakadun ja kannen liikenteen liittäminen toisiinsa tuotti päänvaivaa. Asian ratkaisusta on enemmän liikenne-planssilla.

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.





UUDET RAKENNUKSET 1:5000

KANSI KOKONAISSUUTENA

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

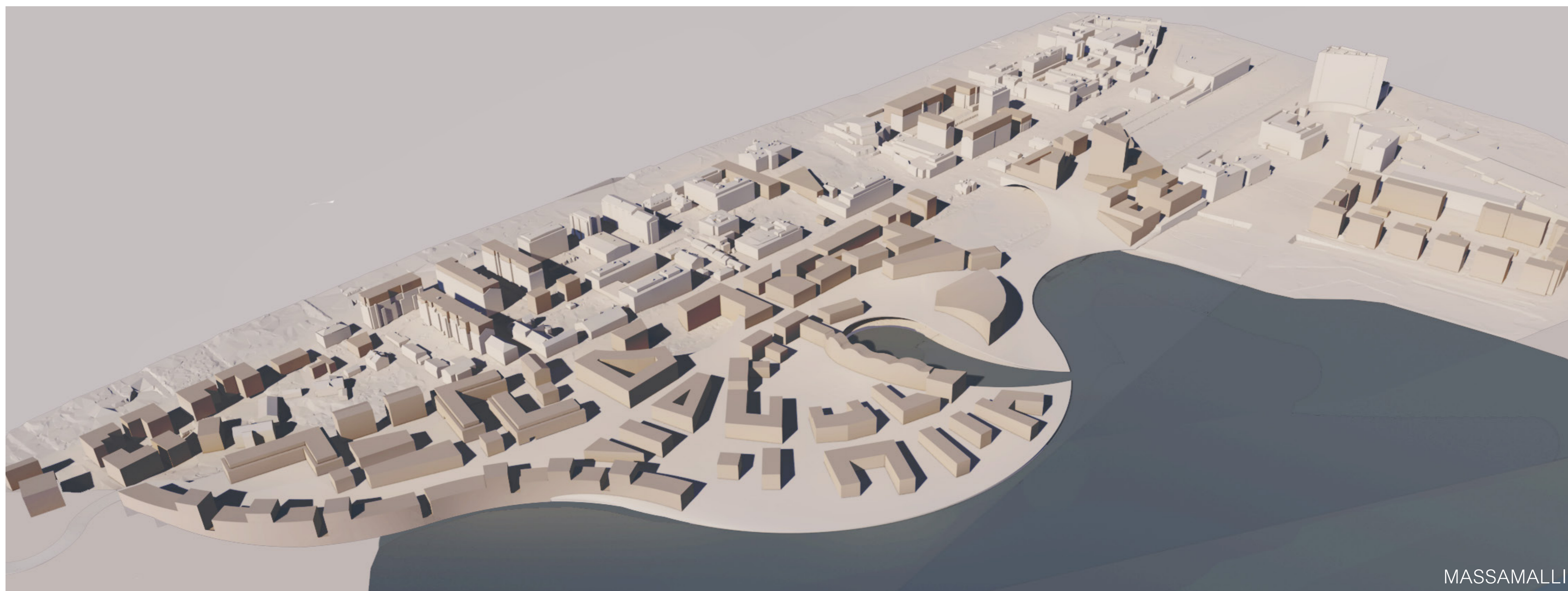
Kannen rakentaminen alkaa valtatie siirrolla. Valtatietä tiivistetään lähemmäksi rautatietä, jotta kanta saadaan madallettua rantaa kohden tiukemmin. Samalla hoidetaan myös Lutakonaukion edestä teiden upottaminen syvemmälle ja uudet tiejärjestelyt. Itse kannen rakentaminen aloitetaan lounaisesta päästä ja rakentamisen toivotaan olevan valmis 2050.

Halusimme huomioida Jyväskylän kansainvälisestikin tunnetun rakennusperinnön ja siksipä kannen muoto

jättää tilaa Aallon hallintokorttelin näkyville. Vaikka uusien asuinalueiden katukuvassa pyrimme yksityisautojen vähäisyyteen, emme halunneet painaa nykyisiä Jyväskylää autolla tai junalla ohittavia matkustajia täysin maan alle. Aukotimme kanta tarjotaksemme hienoja näkymiä myös heille. Tampereen suunnasta saapuvia tervehti suunnitelmissamme tien ylle kohoava muurimainen maamerkkirakennus ja esimerkiksi kannen keskeisestä syvennyksestä, "pisarasta", avautuu näkymät Jyväsjärvelle.

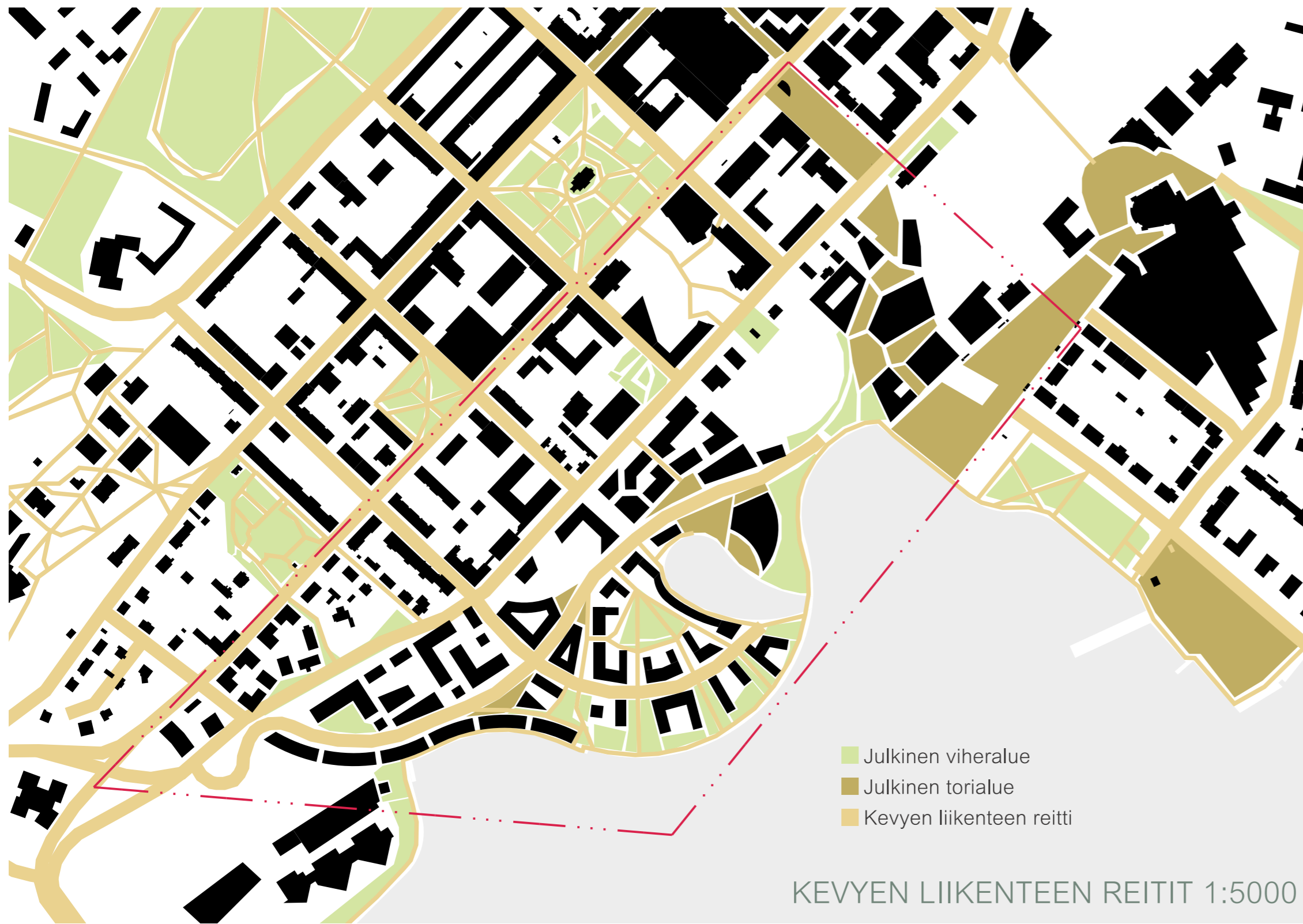
Kannen alapinnan korot on suunniteltu Tampereen kannen tapaan kahdeksan metrin korkeuteen niin, että nykyinen junaliikenne pystyy kulkemaan normaalisti. Myös valtatiellä mahdollisesti kulkevien erityiskuljetusten vaatima seitsemän metrin vapaa korkeus täyttyy.

Alueen jätehuolto olisi mahdollista suorittaa modernin keskitetysti kannen rakenteisiin ja alle sijoitettavalla alipainekeräyksellä.



MASSAMALLI

LIKKUMINEN KANNELLA



KEVYEN LIKENTEEN REITIT 1:5000

KEVYT LIKENNE

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 ulkoiljoille.

PYSÄKÖINTI

Pysäköinti kannen alueella keskittyy kolmeen maanalaiseen pysäköintihalliin. Eteläisin asuinalueeseen liitetty halli on mitoitettu 300 autopaikalle, keskimääräinen halli 1250 autopaikalle ja pohjoinen liikekortteliin liitetty halli 250 autopaikalle. Sisäänajo eteläisimpään halliin on Hannikaisenkadulta, keskimääräiseen 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

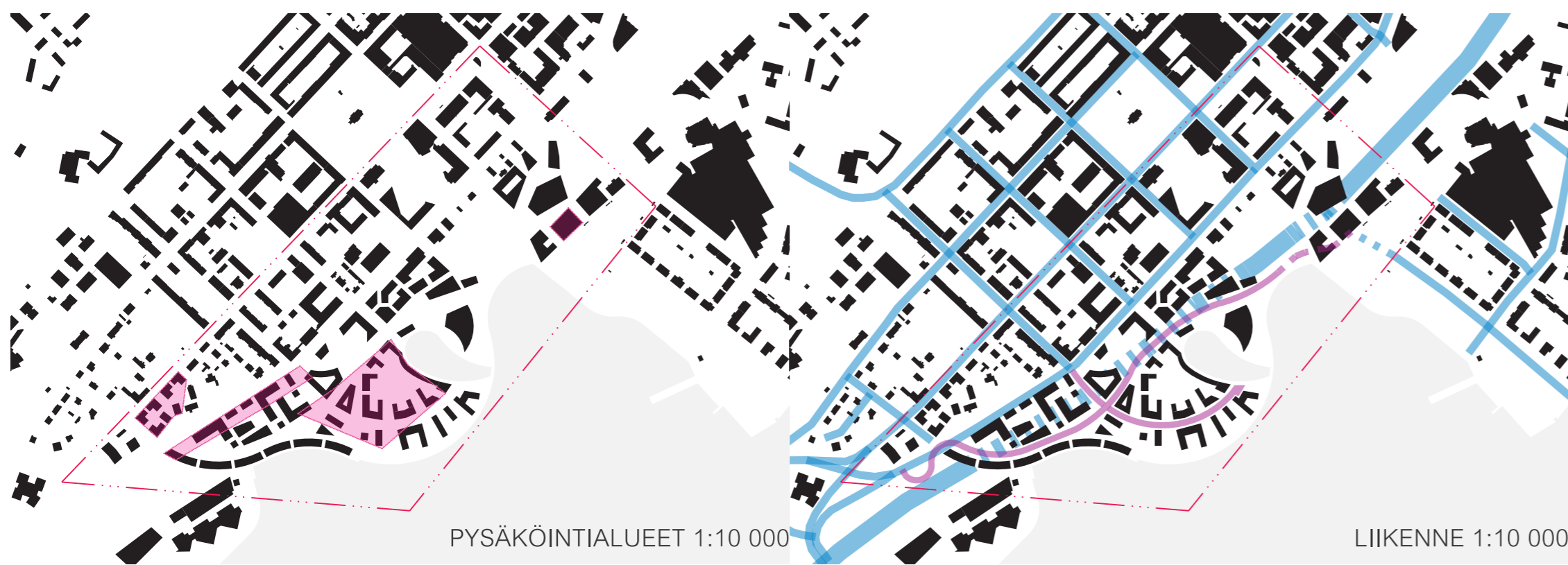
suosituksia. Suurin osa pysäköinnistä on helppo sijoittaa kannen alapuolen helposti hyödynnettäviin tiloihin, mikä lisää kannen taloudellista kannattavuutta.

AUTOLIKENNE

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

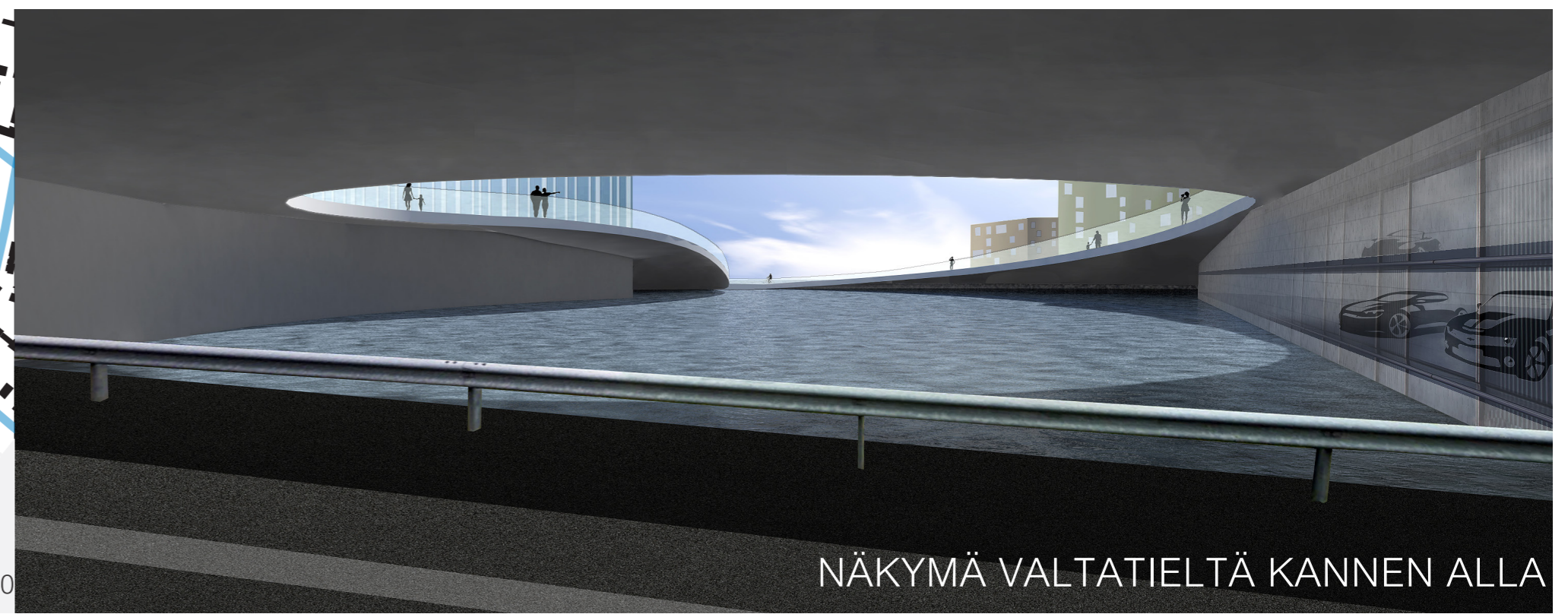
JULKINEN LIKENNE

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

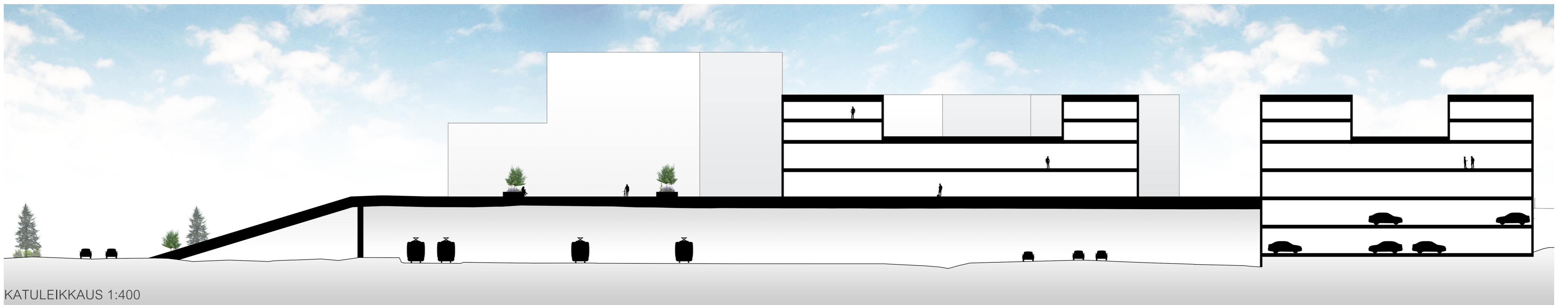


PYSÄKÖINTIALUEET 1:10 000

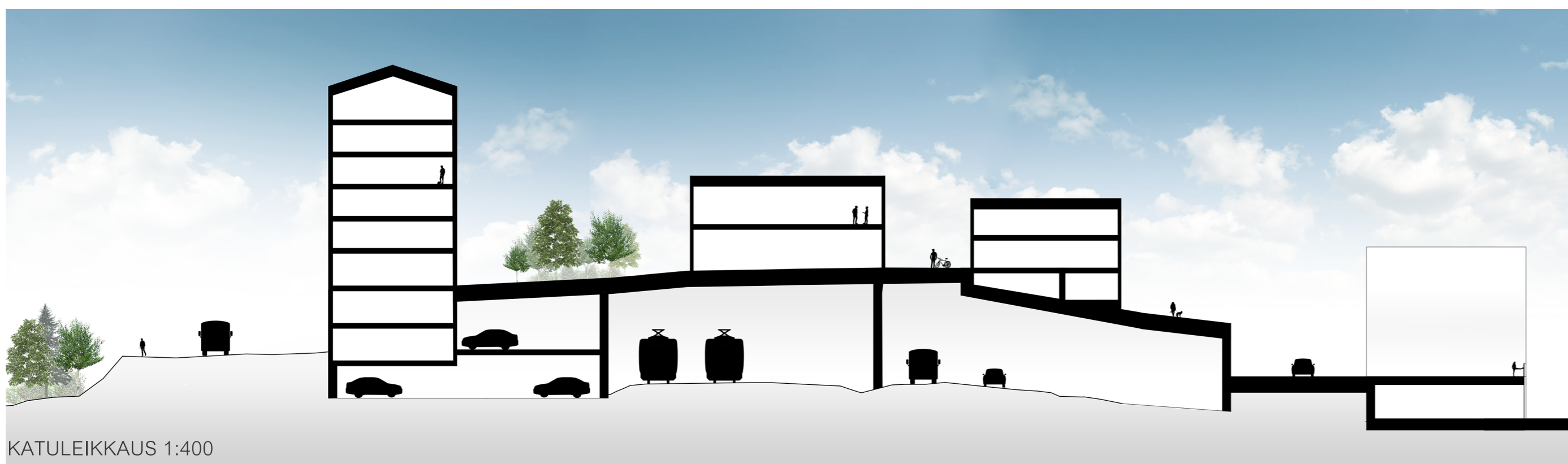
LIKENNE 1:10 000



NÄKYMÄ VALTATIELTÄ KANNELLA



KATULEIKKAUS 1:400

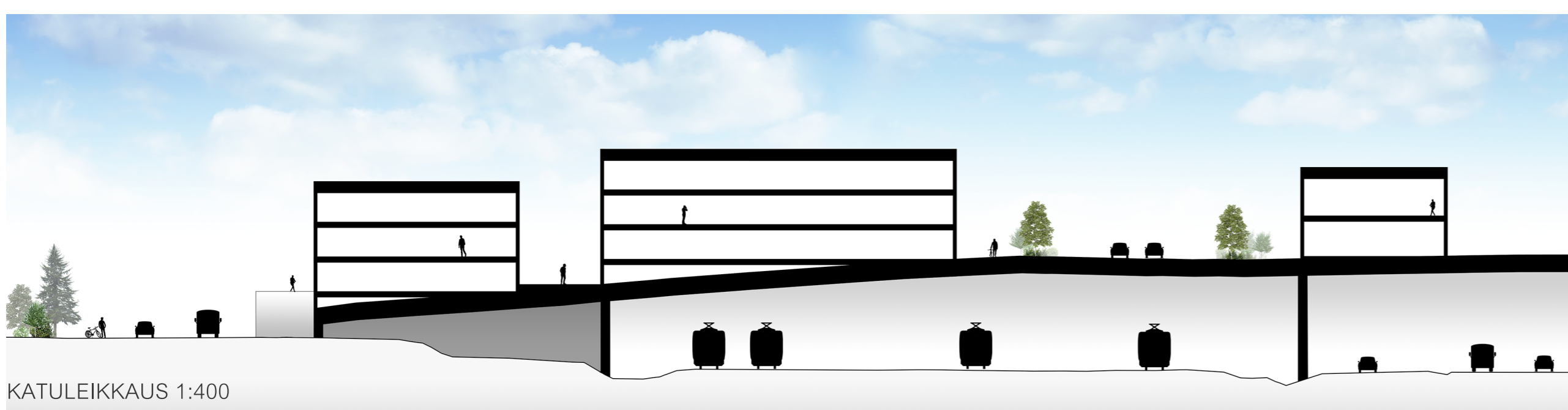


KATULEIKKAUS 1:400

Alla olevassa pikkukuvassa on esitetty autoliikenteen päälinjoja kannella. Harmaa, paksumpi linja on valtatie 9 ja mustat, ohuimmat linjat ovat kannen päällä kulkevat uudet tiet.

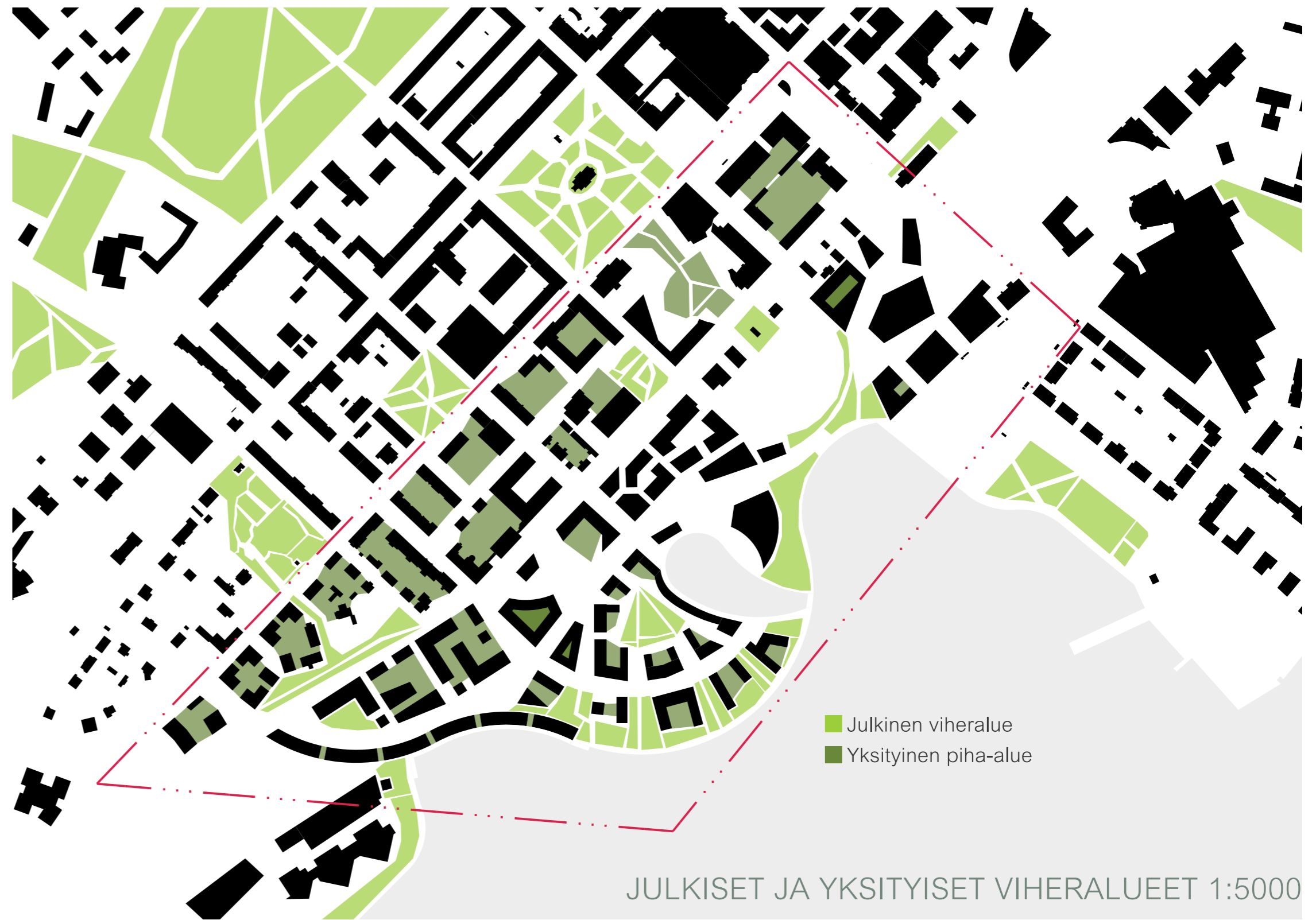


TOTEUTUS 1:10 000



KATULEIKKAUS 1:400

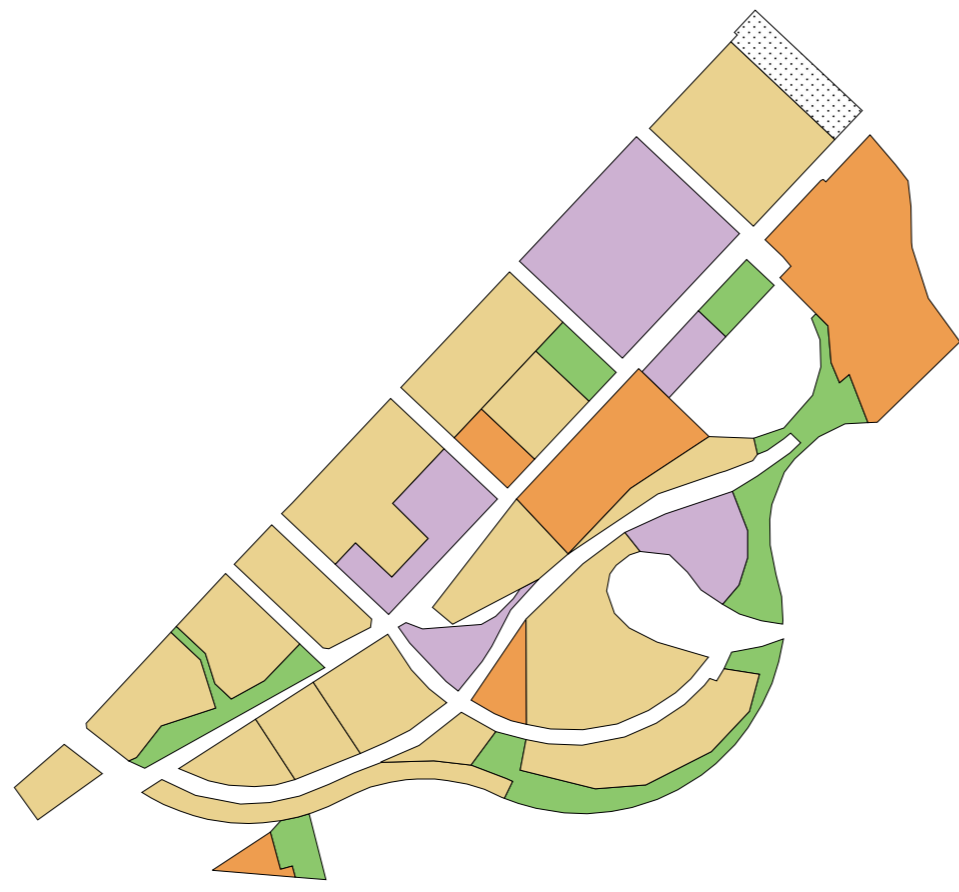
ASUMINEN JA PALVELUT KANNELLA



Kanta-suunnitelmassa kannen koillisosaan, Lutakonaukion ja tulevan uuden torin jatkeeksi sijoittuu uusi ja mielenkiintoinen kaupan ja liike-elämän kortteli. Alueelle soveltuu korkea rakentaminen, joten suunnittelimme keskelle 14-kerroksisen tornitalon. Peräkkäiset 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 säästävää matala rakennuskanta luo viihtyisän ja turvallisen ympäristön, ja alue on todella vihreä pitkän vapaan rantalinjan ja keskustorttelin 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 loistavasti esimerkiksi opiskelijoille. Muurimainen rakennus kannen reunaan vastaan estää liikenteen melua, mutta tuo myös omaleimaisen identiteetin ja toimii maamerkinä Jyväskylään saavuttaessa.



NÄKYMÄ LIIKEKORTTELISTA



NÄKYMÄ SAAVUTTAESSA JYVÄSKYLÄÄN

