

Kaivokadun ympäristösuunnitelma



Sisältö	2
Johdanto	3
Kaivokadun muuttunut tilankäyttö	4

5 Nykytilanne

Kuvia nykytilanteesta	6
Aseman sisäänkäynnit	6
Kuvia nykytilanteesta	7
Kaivokatu - Aseman ja Makkarakadun edusta	7
Kuvia nykytilanteesta	8
Rautatientori, Ateneum ja Kansallisteatteri	8
Kuvia nykytilanteesta	9
Rautatientori	9

10 Liikennesuunnitelmat

Liikennesuunnitelmaluonnos VE 0+0_B	11
Valittu suunnitelmien lähtökohdaksi	11
Liikennesuunnitelmaluonnokset	12
Jalankulkualueiden yhtenäisyys ja laajuus tutkituissa liikennesuunnitelmaluonnoksissa	13
Vaikutus kaupunkielämään tutkituissa liikennesuunnitelmaluonnoksissa	14
Terassien ja oleskelun mahdollisuudet tutkituissa liikennesuunnitelmaluonnoksissa	15

16 Identiteetti ja placemaking

Kaupunkirakenteen lähtökohdat	17
Merkkirakennusten korostaminen	18
Referenssejä urbaaneista rautiovaunuaukioista	19
Tunnelmaltaan vaihtelevat osa-alueet	20
Taide julkisen tilan osana	21
Huleveden hallinnan strategia	22
Hulevesien hallinnan periaatteet	23
Hulevesien hallinta - kasvillisuusstrategia	24

25 Kasvillisuus

Hierarkia	26
Kaupunkielämän laadun parantaminen istutuksilla	27
Istutussuunnitelma	28
Talviajan ilme	29
Kausi-istutukset	30

31 Konsepti ja suunnitelma

Suunnittelutavoitteet	32
Materiaaliperiaatteet	33
Kaivokadun ympäristösuunnitelma	34
Nykytilanne	35
Aksonometria	35
Suunniteltu tilanne	36
Aksonometria	36
Sunnitelmaote: Ateneumin edusta	37
Sunnitelmaote: Rautatieaseman aukio	38
Näkymä Keskuskadulta Rautatieasemalle - nykytilanne	39
Näkymä Keskuskadulta Rautatieasemalle	40
Näkymä Mikonkadun ja Kaivokadun kulmalta - nykytilanne	41
Kesänäkymä - Mikonkadun ja Kaivokadun kulmalta	42
Talvinäkymä - Mikonkadun ja Kaivokadun kulmalta	43
Yönäkymä - Mikonkadun ja Kaivokadun kulmalta	44
Näkymä - Rautatientorin edusta - nykytilanne	45
Näkymä - Rautatientorin edusta	46
Näkymä - Kaivokatu lännestä - nykytilanne	47
Näkymä - Kaivokatu lännestä	48
Näkymä - Rautatientori - nykytilanne	49
Näkymä - Rautatientori	50



Työryhmä:

Ympäristösuunnitelman on laatinut MASU Planning Oy.

Projektipäällikkö: maisema-arkkitehti Malin Blomqvist
Suunnittelija: maisema-arkkitehti Linda Guldbæk Nielsen
Avustavat suunnittelijat: arkkitehti/kaupunkitilasuunnittelija Aliaksei Zanuski, maisema-arkkitehti Rosaliina Luminiitty sekä maisema-arkkitehtiopiskelijat David Mehta ja Marta Marino

Laaduntarkistus ja katusuunnittelun asiantuntijat, Sitowise Oy: Paavo Ävist ja Pasi Leskinen

Ohjausryhmä, Helsingin kaupunki:

Kaupunkitila- ja maisemasuunnittelu: Anu Lamminpää, johtava maisema-arkkitehti
Katu- ja liikennesuunnittelu: Taneli Nissinen, johtava liikenneinsinööri, Henna Hovi, projektisuunnittelija, Marek Salerno, liikenneinsinööri
Asemakaavoitus: Suvi Huttunen, johtava arkkitehti
Teknistaloudellinen suunnittelu: Mikko Tervola, erityisasiantuntija
Kaupunginkanslia: Hannu Asikainen, projektinjohtaja, aluerakentaminen, Minna Maartola, kehityspäällikkö, elinkeino-osasto

Kaivokadun ympäristöstä muodostuu monen Helsinkiin saapuvan ensikäsitys kaupungista. Alue on historiallinen arvoympäristö ja kaupungin keskeisimpiä kaupunkitiloja.

Alue muodostaa myös Helsingin vilkkaimman jalankulun ja julkisen liikenteen solmukohtan.

Tutkittu joukkoliikennekadun muutos toisi näille toiminnoille tarvittavaa tilaa, ja muodostaisi jalankulkupainotteisen, miellyttävän ja edustavan ympäristön, joka liittyy vahvasti kaupungin käveltävään keskusta.

Nykytilanne

- 1) Kaivokadun alue ei muodosta edustavaa paikkaa saapua Helsinkiin. Myöskään aseman ympäristön kaupunkitilat eivät johdattele kaupungin käveltävään keskusta, kuten Keskuskatulle, Esplanadille ja Kauppatorille.
- 2) Nykyinen runsas autoliikenne aiheuttaa melua ja saastuttaa, mikä heikentää ilmanlaatua ja tekee ympäristöstä hektisen ja epäviihtyisän. Tämän vuoksi alueella ei houkuttele viipyä tai oleskella
- 3) Terassit kesittyneet Fenniakortteliin ja Elielinaukion päärautatieaseman sivulle. Kesäkaudella Rautatien torille sijoittuu tapahtumia, mutta nämä rajautuvat selkeästi muusta kaupunkitilasta, eivätkä tue alueen kaupunkielämää
- 4) Monesta risteävästä liikennemuodosta johtuen jalankulkijat joutuvat odottamaan liikennevaloissa. Myös raitiovaunut seisovat valoissa kauan. Kaivokatu muodostaa raitioverkon hitaimman osuuden keskustassa.
- 5) Pyöräliikenteen reitit eivät ole riittävän loogisia ja selkeästi erottuvia. Pyöräily risteää jalankulkijoiden tilassa, mikä aiheuttaa vaaratilanteita.
- 6) Alue on altis sään ääri-ilmiöille, kuten rankkasateiden tuomille tulville. Yleinen avoimuus ja suuret kiveyspinnat muodostavat epämiellyttävää tilaa lämpöaaltojen ja tuulisen sään vallitessa.

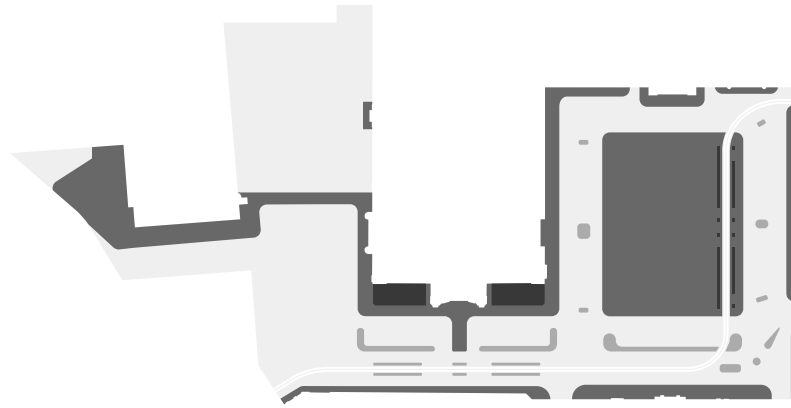
Tavoite: Joukkoliikennekatu

- 1) Kaupungilla on kaunis ja edustava sisääntulo – tilasta tulee paikka. Yhteys Keskuskadun, Esplanadin ja Kauppatorin suuntaan on luonteva ja kutsuva.
- 2) Liikenteestä aiheutuvan melun ja saasteen määrä vähenee huomattavasti. Muodostuu runsaasti vihreää ja kaunista kaupunkitilaa. Kivijalkojen liiketiloilla on tilaa hyödyntää katutilaa. Ateneumille muodostuu edustava julkisivu ja mahdollisuus tuoda taidetta katutilaan.
- 3) Uusia houkuttelevia terassialueita syntyy runsaasti, tarjoten miellyttävän asiointikokemuksen erityisesti Asema-aukiolla, Kaivokadulla ja Ateneumin edustalla. Viihtyisä kaupunkiympäristö tukee näiden alueiden kehitystä. Rautatien torin tapahtumakäyttö kytkeytyy entistä tiiviimmin ympäröiviin alueisiin, luoden myönteistä synergiaa.
- 4) Kaivokadun ylittäminen on jalankulkijoille vapaata, nopeaa ja vaivatonta. Raitioliikenne selkeytyy muodostamalla pysäkkiterminaalialueen, joka on helposti saavutettavissa.
- 5) Pyöräreiteille varataan riittävästi tilaa, selkeästi eroteltuna jalankulusta ja sujuvalla ajolinjauksella. Pyöräliikenne ohjataan kauemmas aseman sisäänkäyntialueiden laajoista jalankulkuvyöhykkeistä.
- 6) Laajat katuviherpinnat ja puuston lisääminen auttavat hulevesien viivyttämisessä tulvatilanteissa sekä madaltavat lämpötiloja helteellä ja vähentävät tuulenpuuskien voimakkuutta.

Kaivokadun muuttunut tilankäyttö

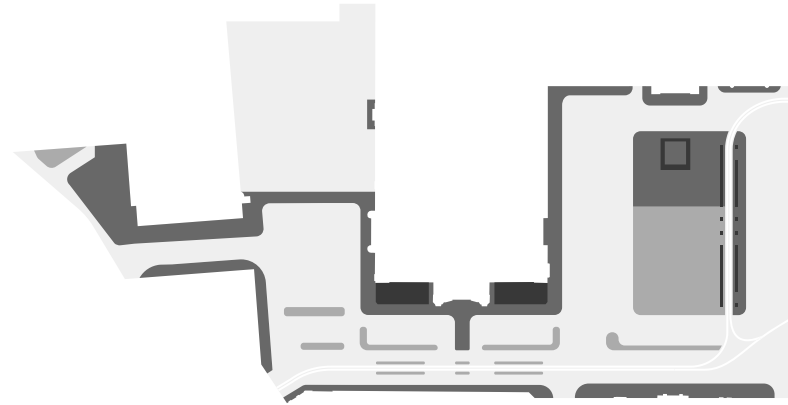
1930-luku

32,5% Jalankulkualuetta



1960-luku

24% Jalankulkualuetta



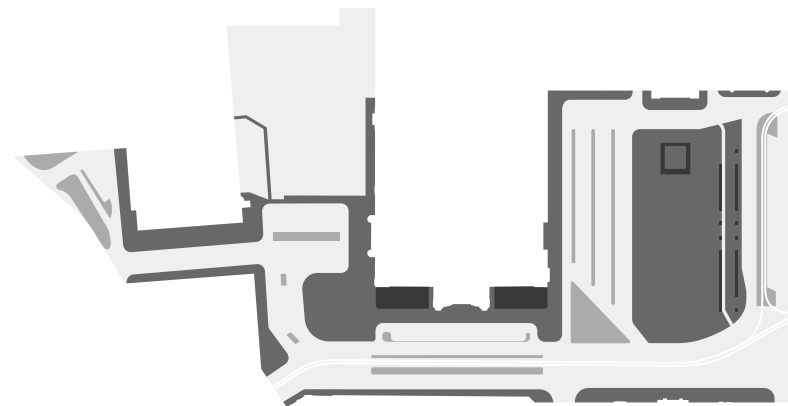
1970-luku

23,5% Jalankulkualuetta



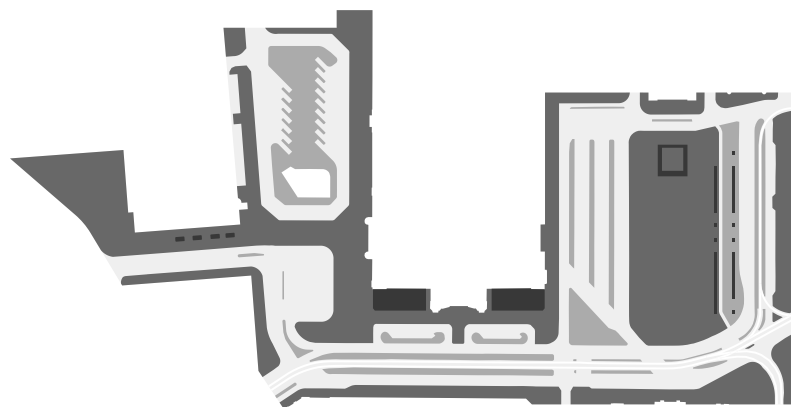
1980-luku

34% Jalankulkualuetta



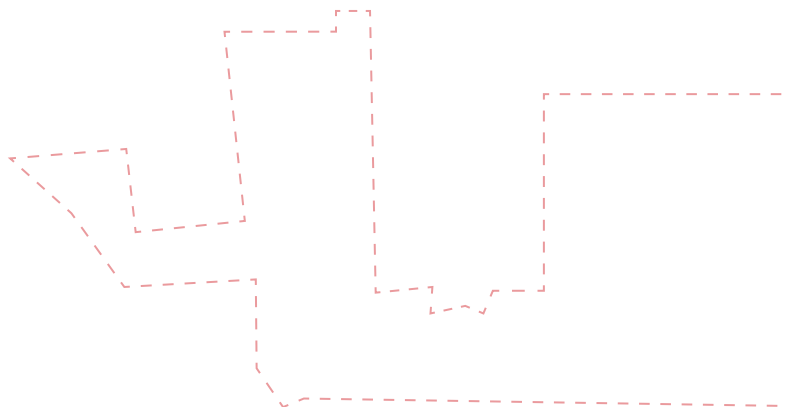
2000-luku

45,5% Jalankulkualuetta



2030-luku

>60% Jalankulkualuetta?



Tilankäytön kehitys heijastaa kaupungin liikenneolosuhteiden muutoksia. Varhaisemmissa vaiheissa laajat liikennealueet johtuivat väljästä mitoituksesta ja monipuolisesta aluekäytöstä, kuten torikaupasta ja rahtiliikenteestä.

Aikojen kuluessa suunnittelualueen tilankäyttö on muuttunut: on tullut lisää ajoratoja, raitiolinjoja, bussilaitureita ja keskikorokkeita. Vaikka näennäisesti jalankululle varattujen alueiden %-osuus on ollut kasvussa, ovat liikennealueet monimutkastuneet ja liikennemäärät kasvaneet, mikä on pirstonut jalankululle suunnattuja alueita ja vähentänyt näiden käytettävyyttä.

Nykyiset laajemmat jalankulkupainotteiset alueet Rautatien torin ja aseman ympäristössä ovat monesta suunnasta vilkkaan liikenteen rajaamia, mikä ahtauden ja liikennemelun vuoksi vähentää niiden houkuttelevuutta oleskeluun ja viipymiseen.

- Jalankulkupainotteiset alueet
- Liikenteen saartamat alueet
- Liikennealueet

Nykytilanne

Kuvia nykytilanteesta

Aseman sisäänkäynnit



1. Eteläinen sisäänkäynti Kesuskadun suuntaan



2. Eteläinen sisäänkäynti Citycenterin ja ratikkapysäkkien suuntaan



3. Näkymä läntiselle sisäänkäynnille



4. Näkymä läntiseltä sisäänkäynniltä Lasipalatsin suuntaan



4. Näkymä Sokokselle läntiseltä sisäänkäynnille



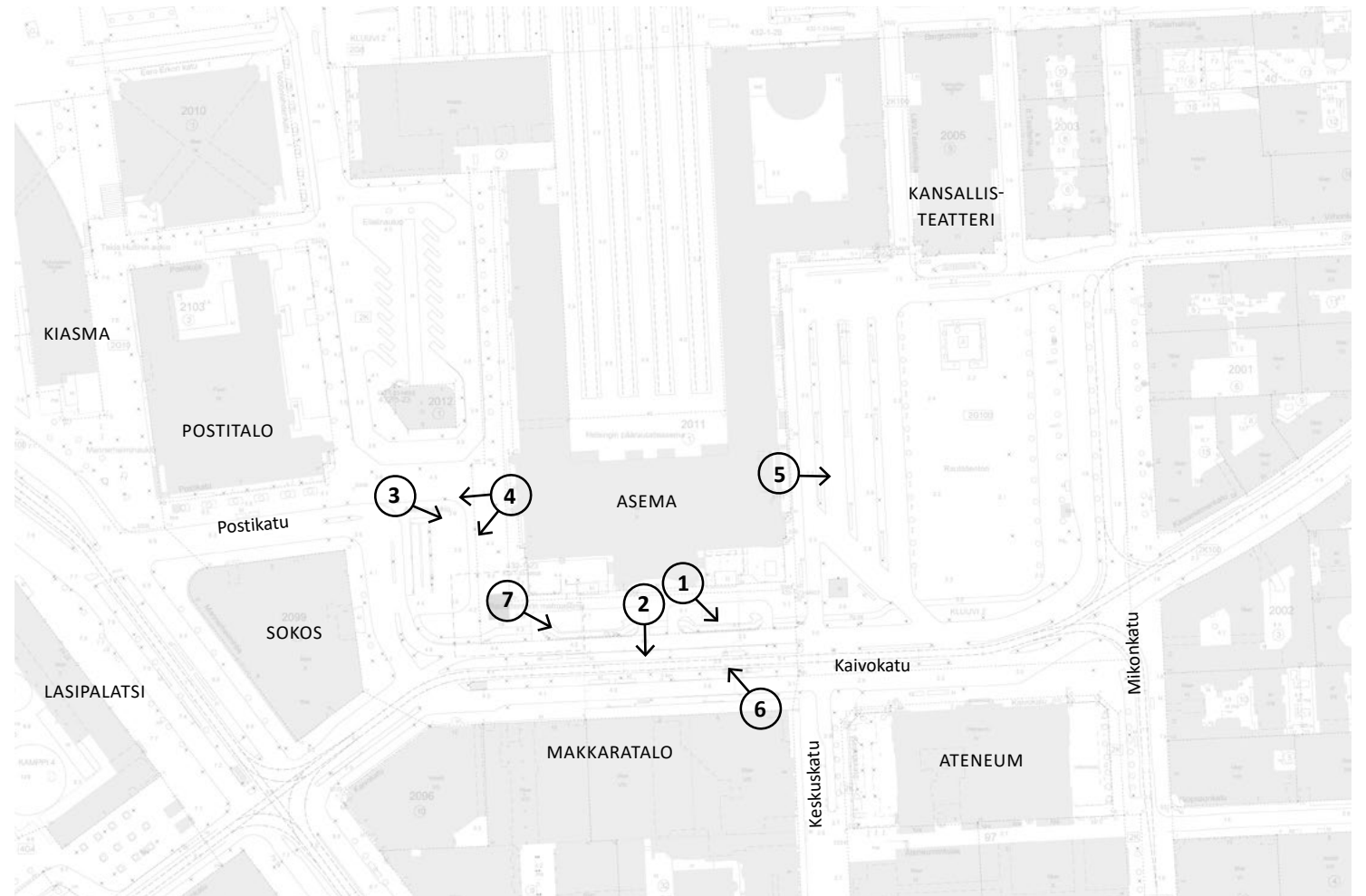
5. Näkymä itäiseltä sisäänkäynniltä Rautatienoriille



6. Näkymä eteläiselle sisäänkäynnille



7. Näkymä itäiseltä metrosisäänkäynniltä Makkaratalon suuntaan



Kuvia nykytilanteesta

Kaivokatu - Aseman ja Makkararalon edusta



8. Kaivopihan käytävältä pohjoiseen Asema-aukion suuntaan



9. Rautatien eteläreunalta Kaivokatua idän suuntaan



10. Jalankulkualue Citycenterin / Makkaratalon edustalla



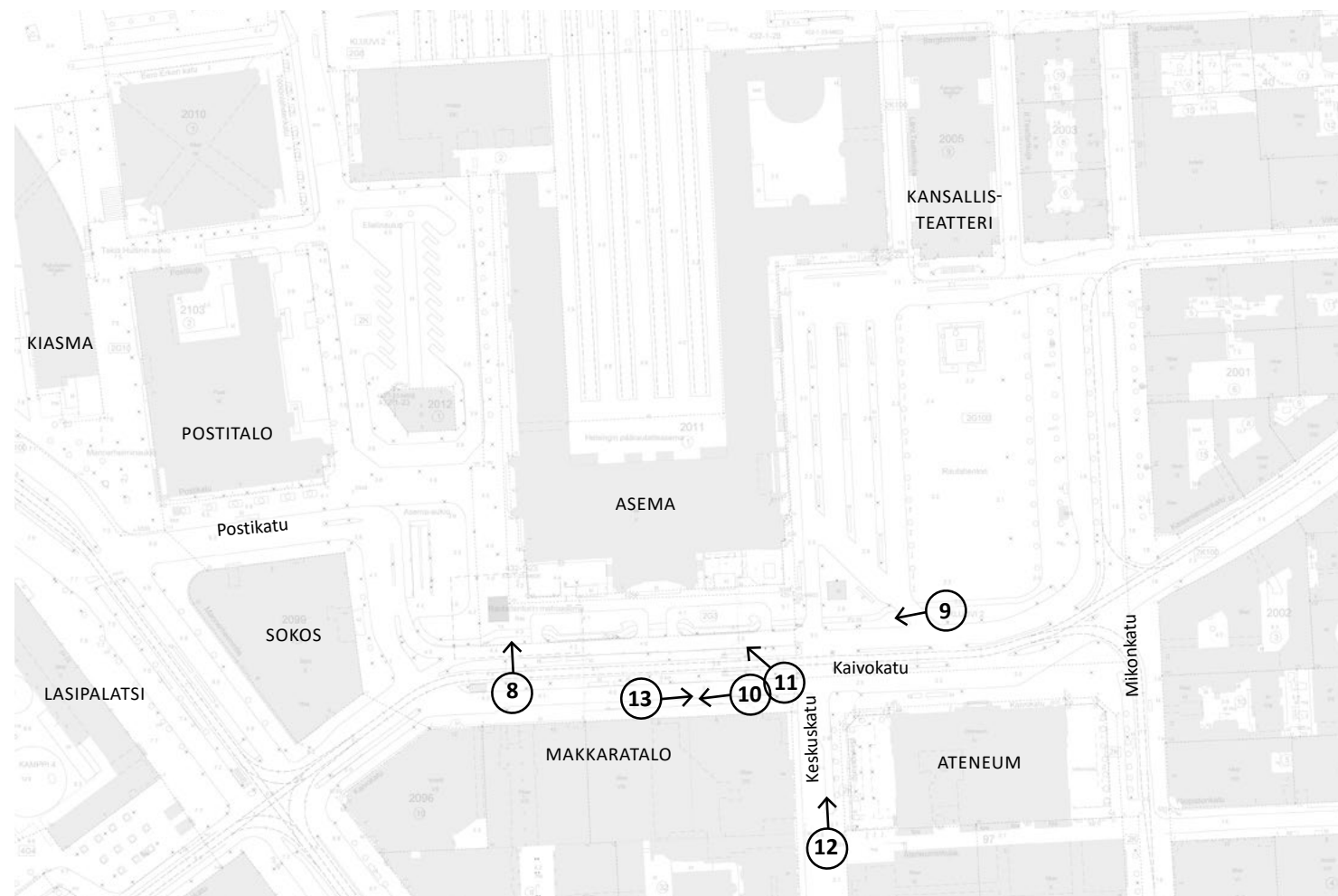
11. Kaivokadun kulmalta aseman eteläiselle sisäänkäynnille



12. Keskuskadulta aseman suuntaan



13. Kapea jalankulkualue Citycenterin/Makkaratalon edustalla



Kuvia nykytilanteesta

Rautatienatori, Ateneum ja Kansallisteatteri



14. Rautatienatorin eteläreuna / Kaivokatu



15. Aseman pohjoiskulma ja jalankulkyhteys Kansallisteatterille



16. Näkymä Keskuskadulta Rautatienatorille



17. Kaivokadun eteläreuna, Makkaratalon edusta Ateneumin suuntaan



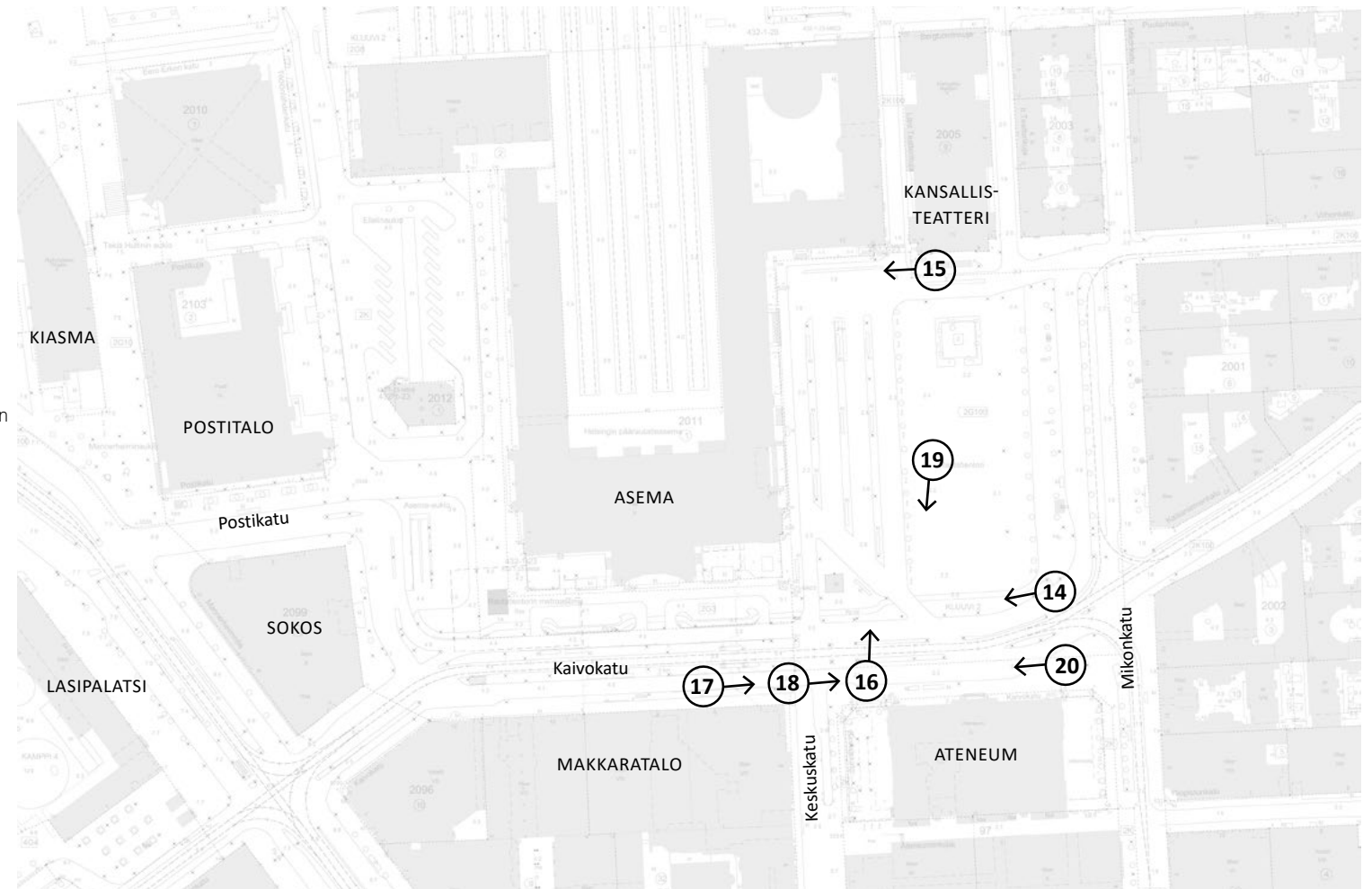
18. Kaivokadun eteläreuna, Keskuskadun kulma Ateneumin suuntaan



19. Rautatienatorin itäreuna Ateneumin suuntaan



20. Kaivokadun ja Mikonkadun kulma, Ateneumin edusta



Kuvia nykytilanteesta

Rautatienatori



21. Rautatienatorilta Ateneumin suuntaan



22. Mikonkadun/Kaivokadun risteys, näkymä Rautatienatorin puolelta



23. Mikonkatu, Kaivokadun risteyksestä pohjoiseen



24. Näkymä Rautatienatorilta Kansallisteatterille



25. Bussien odotelualueet Rautatienatori / Mikonkatu



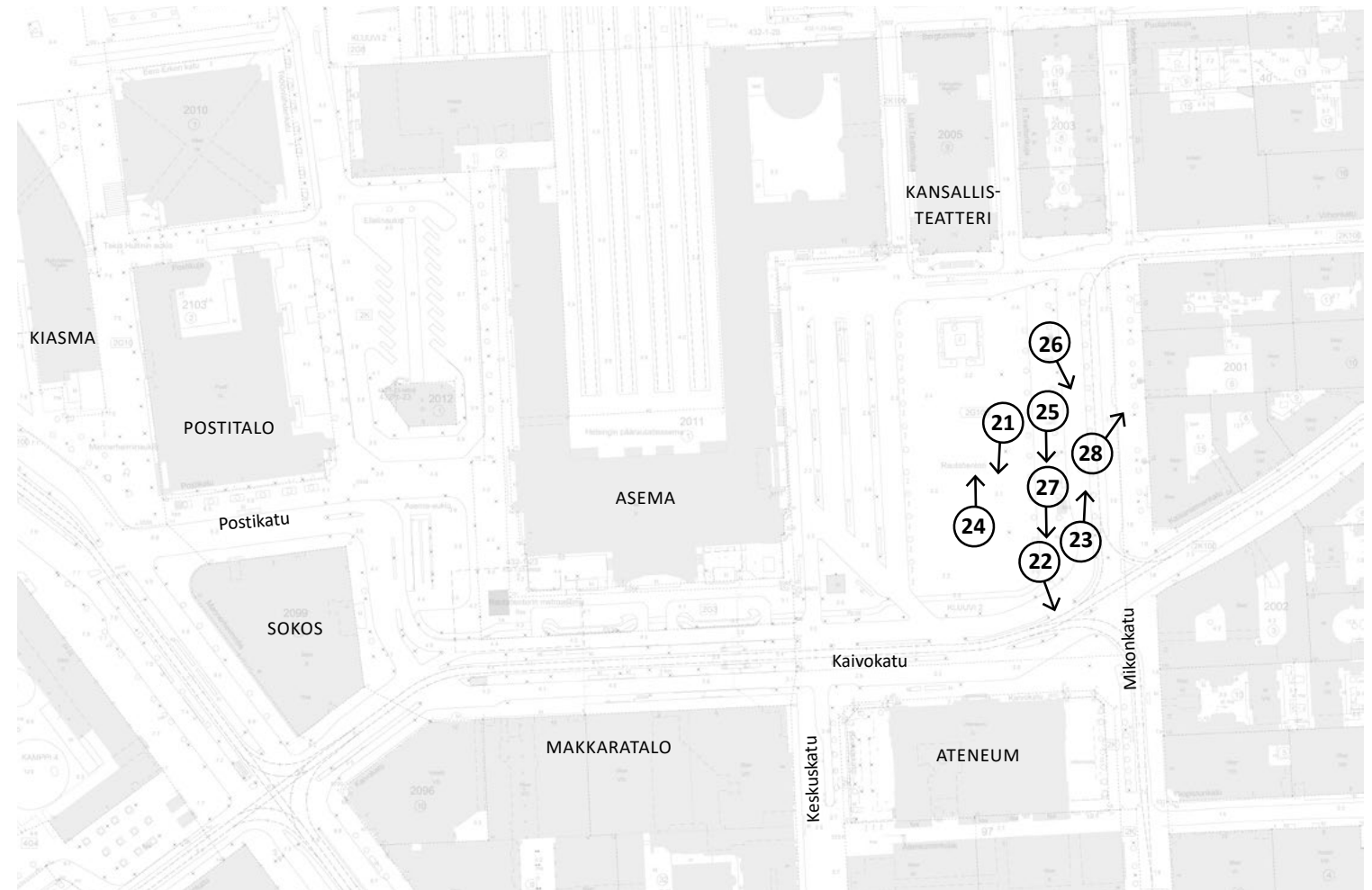
26. Bussien odotelualueet Rautatienatori / Mikonkatu



27. Rautatienatorin puukujanne ja pyöräkaista, Ateneumin suuntaan



28. Mikonkadun itäreunan ulkotarjoilualueet



Liikennesuunnitelmat

Suunnitelmaluonnokset

Analyytit:

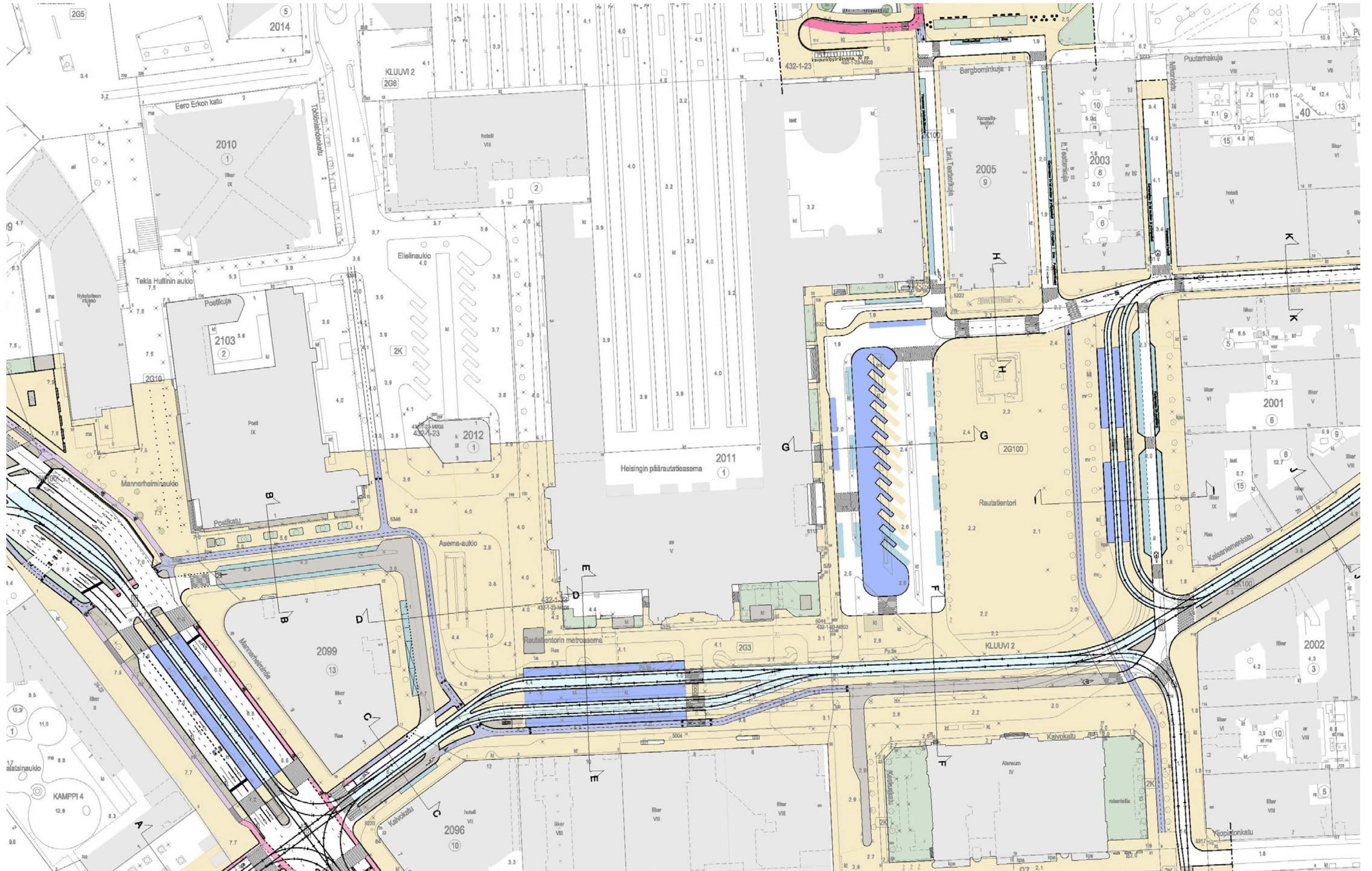
Estevaikutus

Vaikutus kaupunkielämään

Kaupallinen potentiaali

Liikennesuunnitelmaluonnos VE 0+0_B

Valittu suunnitelmien lähtökohdaksi



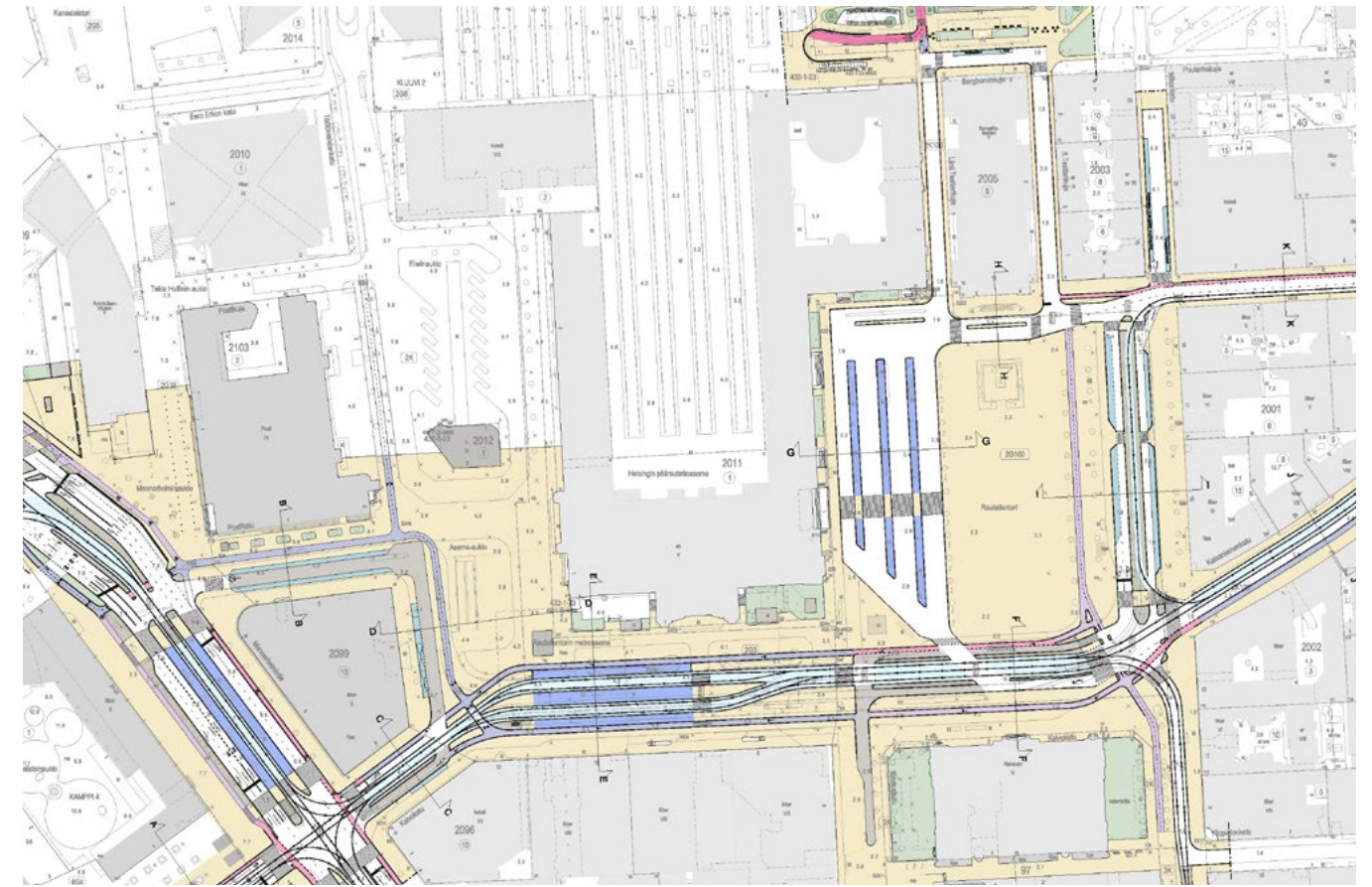
Sivulla 10 esitetty Versio 0+0_B on valittu suunnitelmien lähtökohdaksi.

0+0 A: Kaivokatu muodostaa joukkoliikennekadun, mutta bussiterminaalin ulosajo Kaivokadulle säilyy.

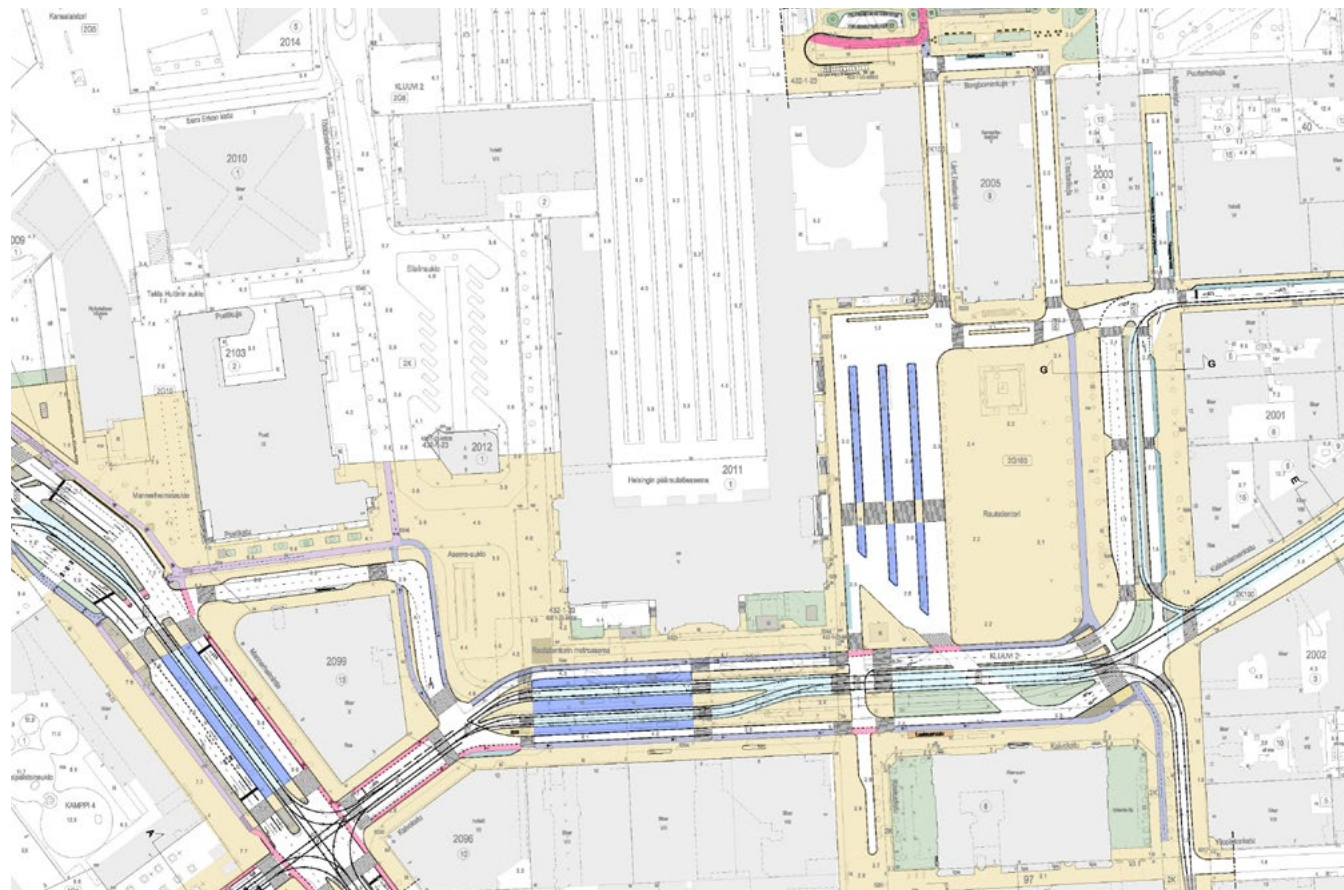
0+0 B: Kaivokatu muodostaa joukkoliikennekadun, bussiterminaalin liikenne keskittyy Vilhonkatuun

1+1 A: Kaivokatu pysyy kokoojakatuna

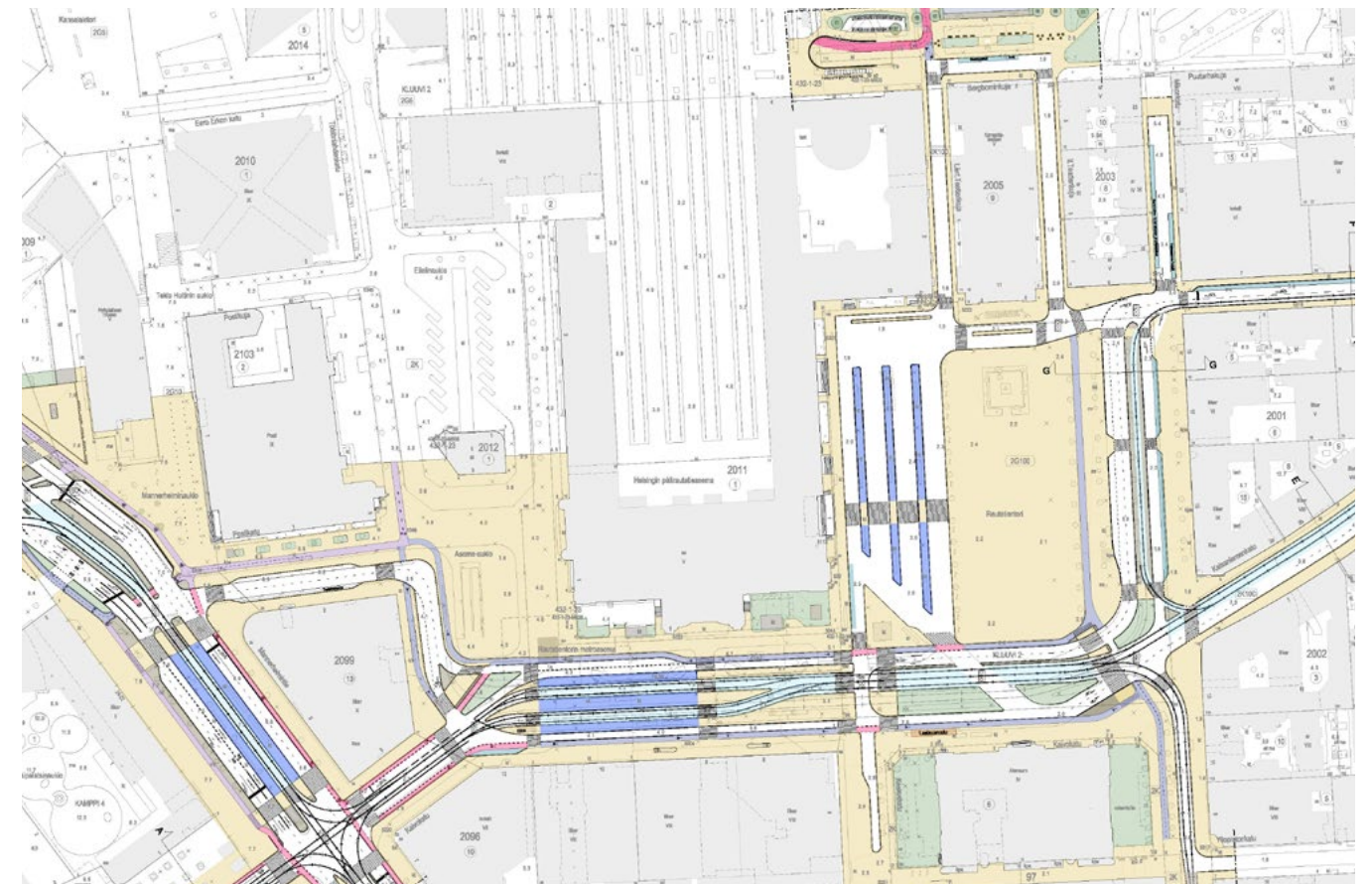
1+1 B: Kaivokatu muodostaa paikalliskadun, taksien ja huoltoliikenteen läpiajo sallittu



Versio 0+0_A



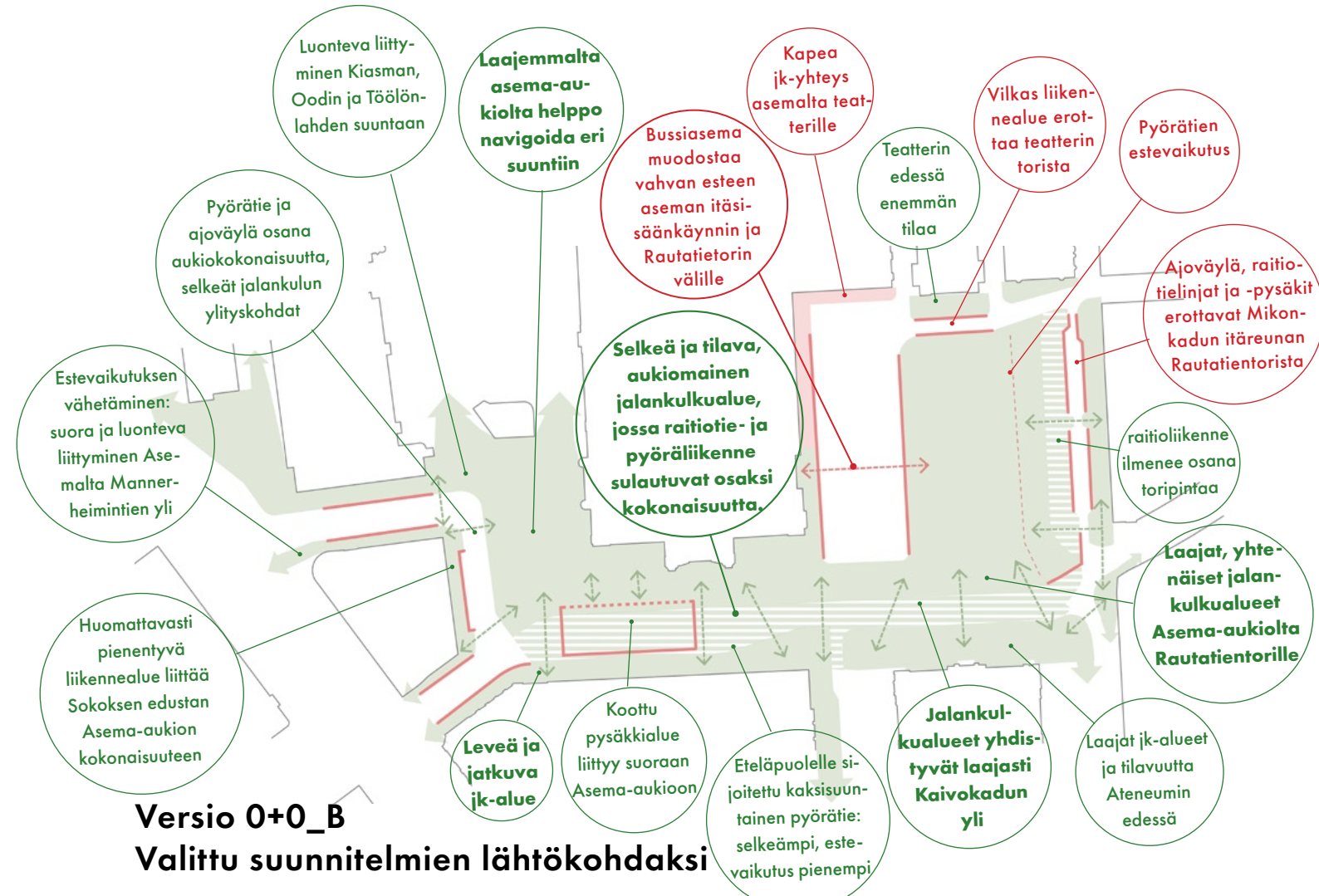
Versio 1+1_B



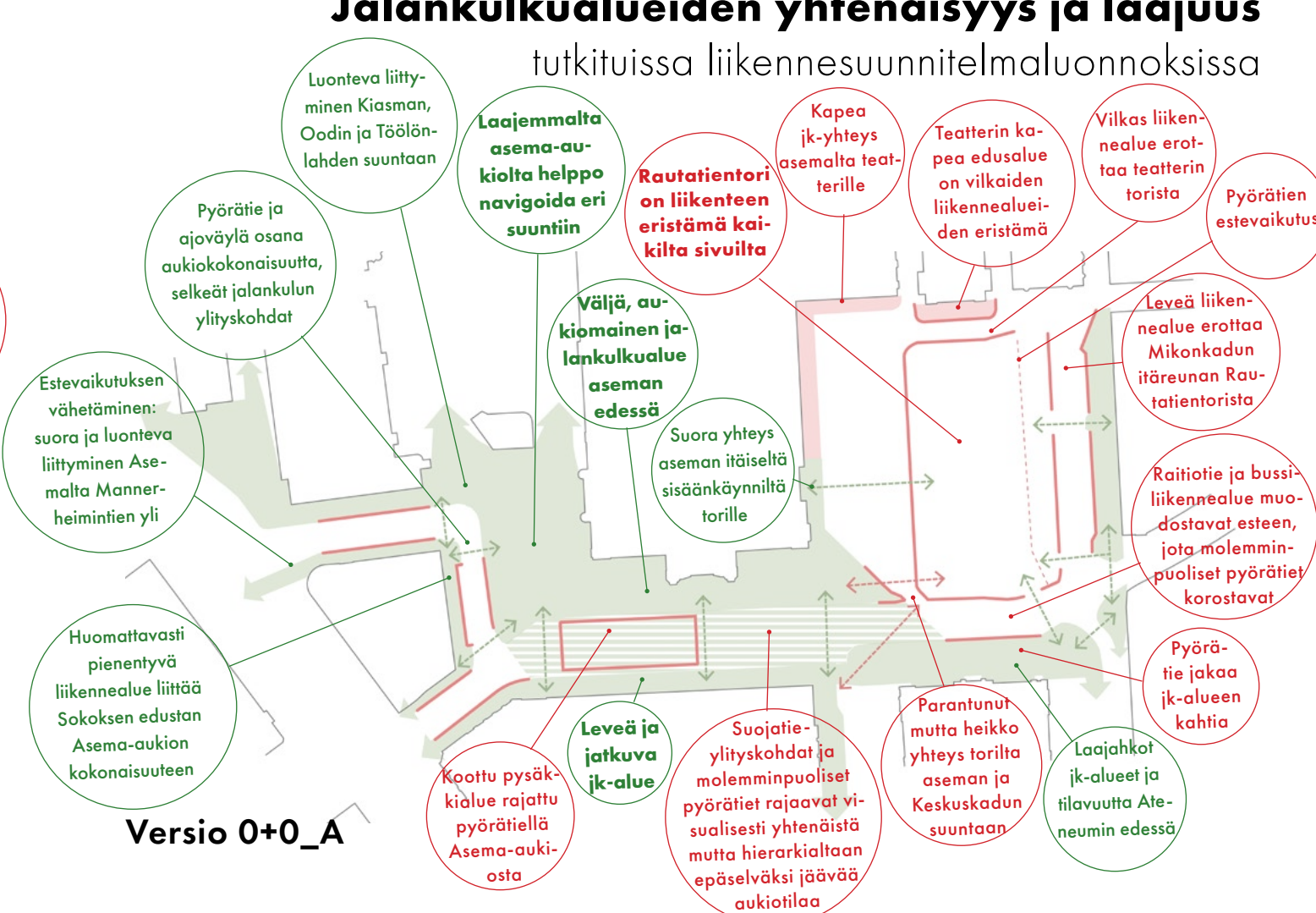
Versio 1+1_A

Jalankulkualueiden yhtenäisyys ja laajuus

tutkituissa liikennesuunnitelmaluonnoksissa



Versio 0+0_B
Valittu suunnitelmien lähtökohdaksi



Versio 0+0_A



Versio 1+1_B



Versio 1+1_A

Vaikutus kaupunkielämään

tutkituissa liikennesuunnitelmaluonnoksissa

Yleisesti:

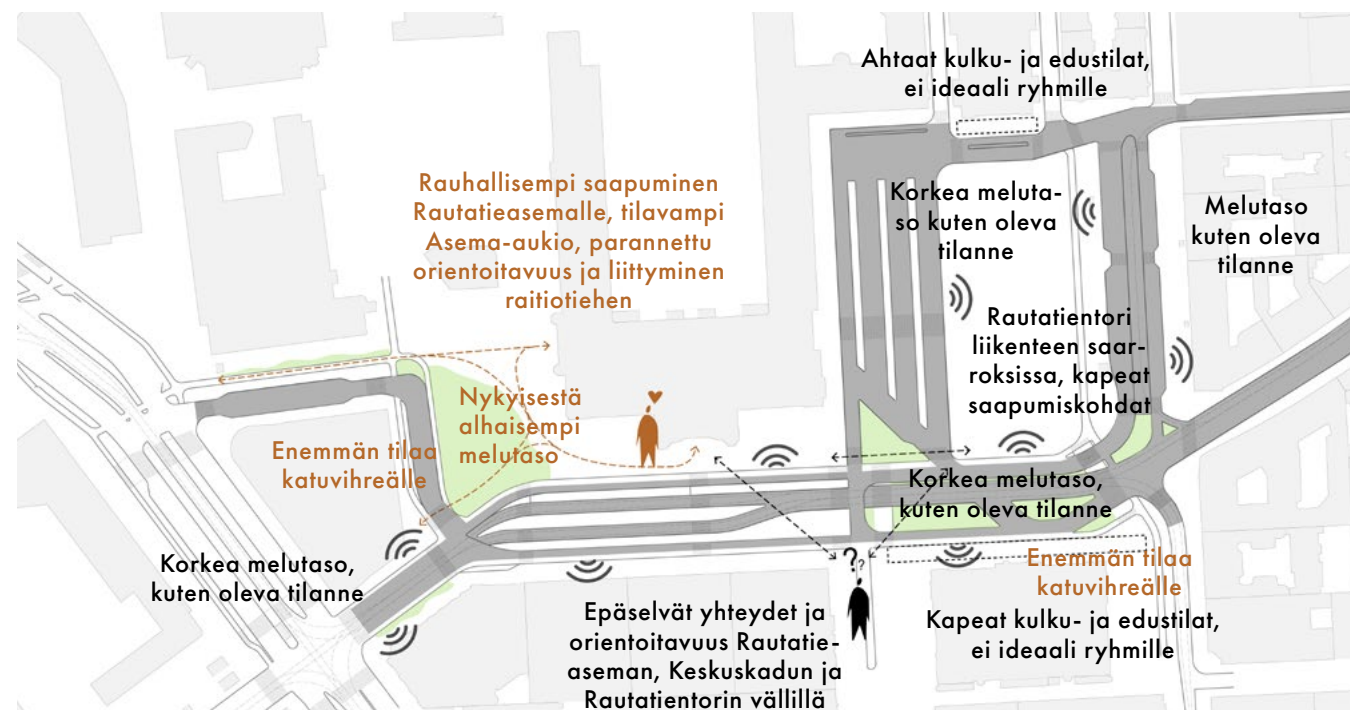
- Alhaisemmat melutasot: vaikutus 6-7 dB, vastaa melutason puolittumista
- Parempi ilmanlaatu
- Parantunut orientoitavuus ja luonteva reitinlöytäminen koko alueella
- Enemmän tilaa katuvihreälle ja toiminnoille



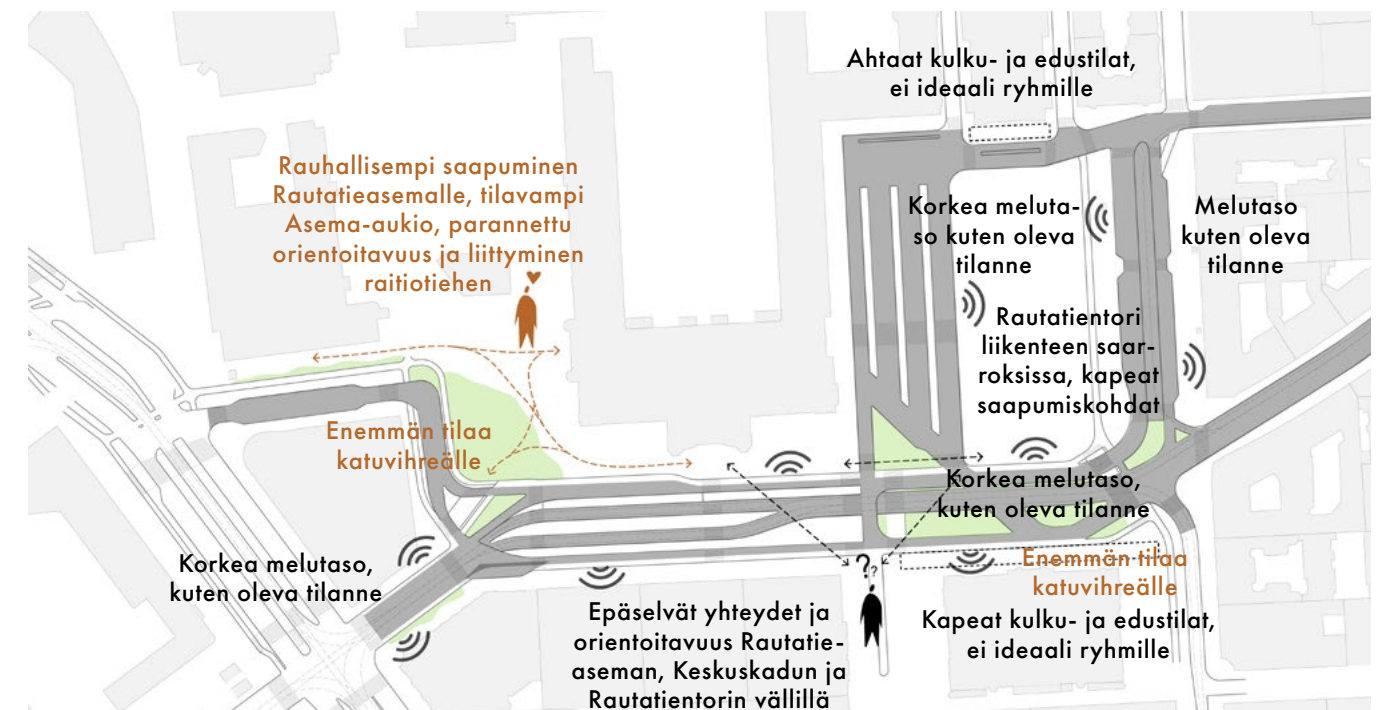
Versio 0+0_B
Valittu suunnitelmien lähtökohdaksi



Versio 0+0_A



Versio 1+1_B

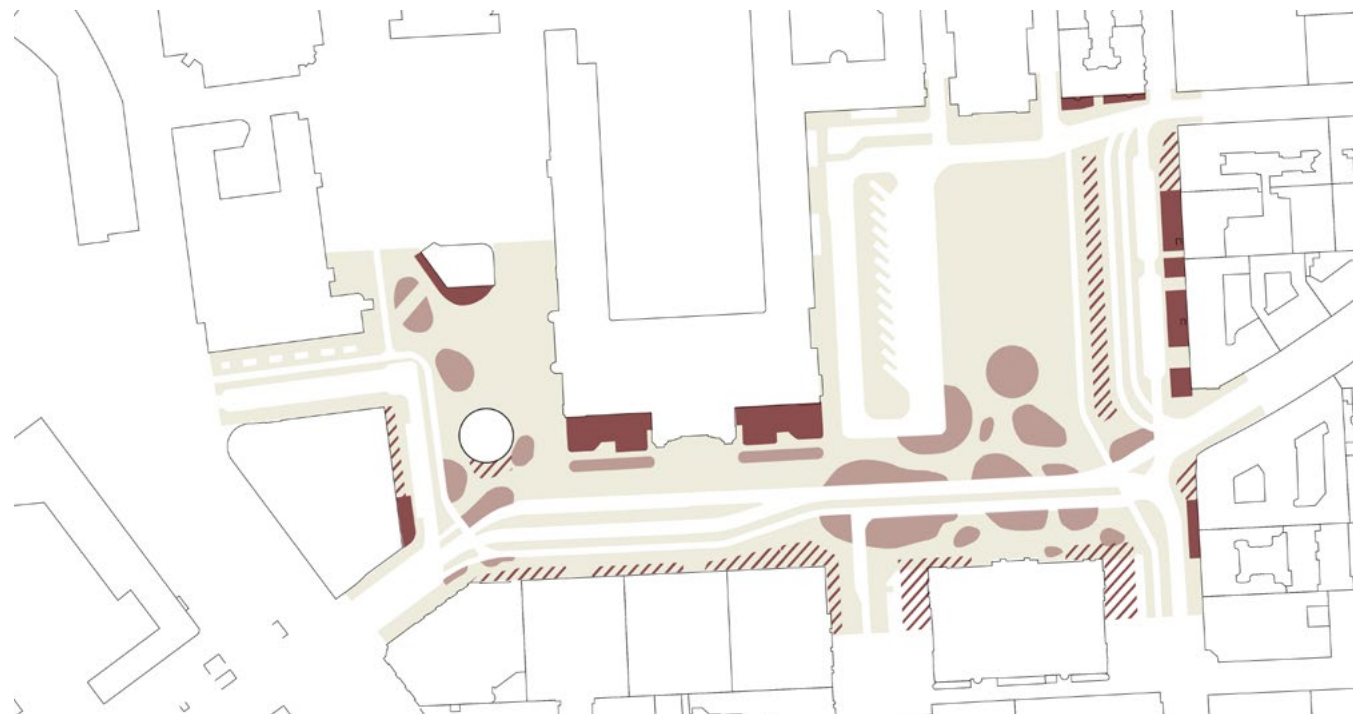


Versio 1+1_A

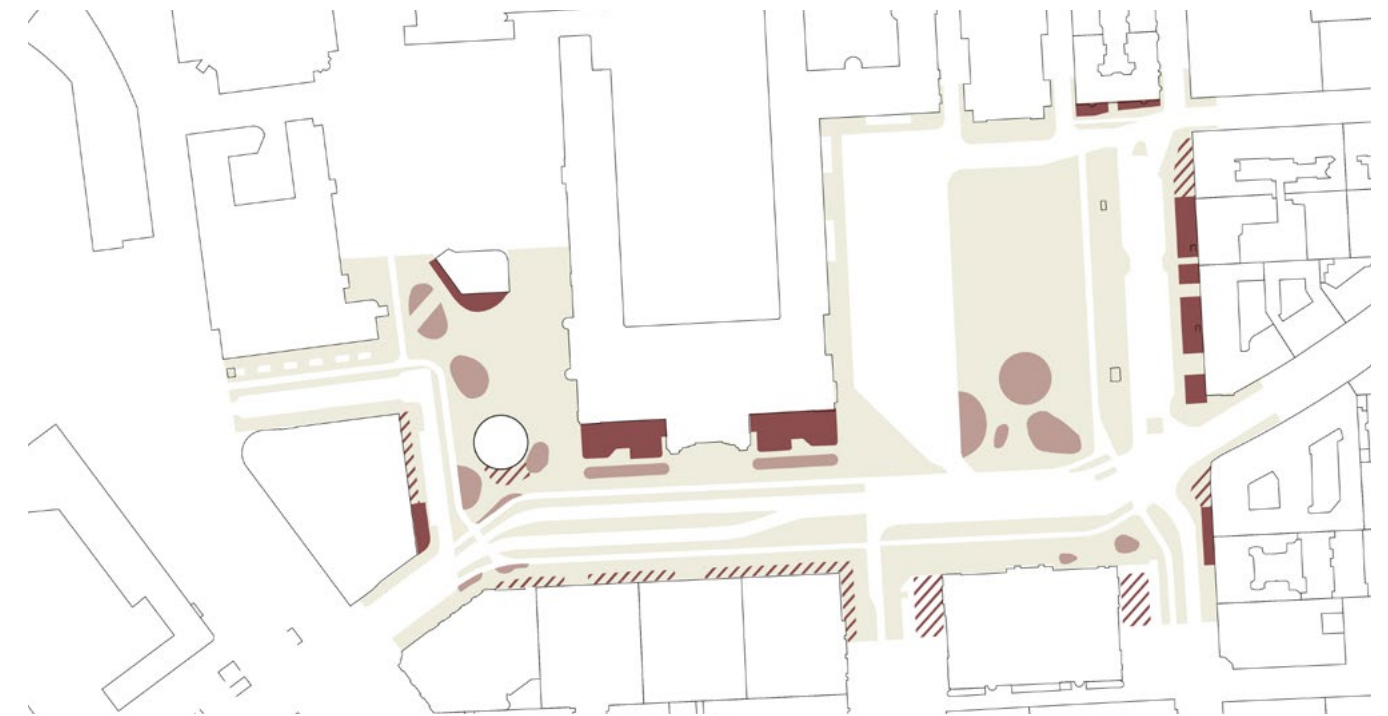
- Oleskeltavat suuraiheet kuten istutusalueiden reunarajaukset
- Tämänhetkinen terassi
- Mahdollinen terassi
- Jalankulkualueet

Terassien ja oleskelun mahdollisuudet

tutkituissa liikennesuunnitelmaluonnoksissa



Versio 0+0_B
Valittu suunnitelmien lähtökohdaksi



Versio 0+0_A



Versio 1+1_B

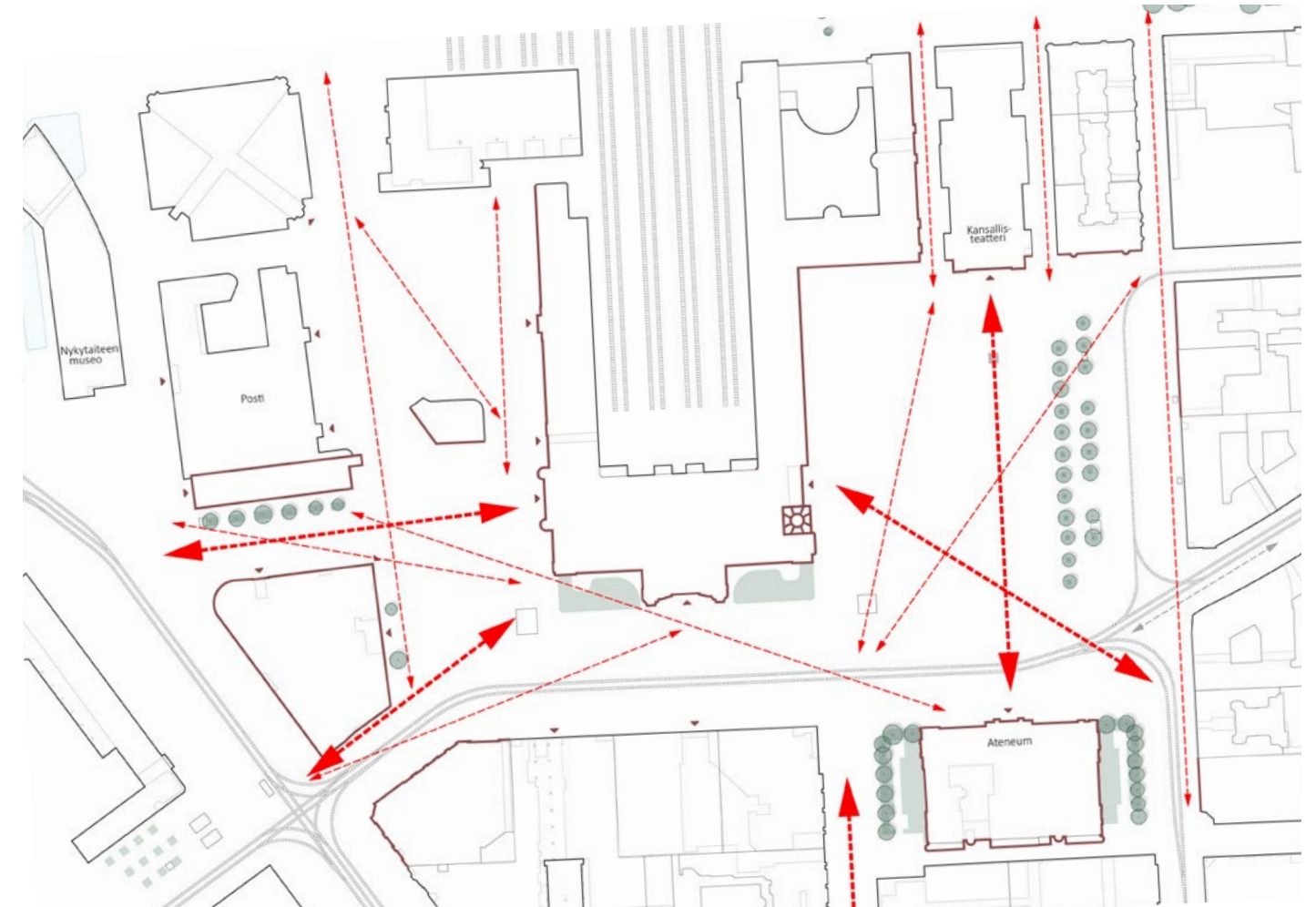


Versio 1+1_A

Identiteetti ja placemaking

Lähtökohdat

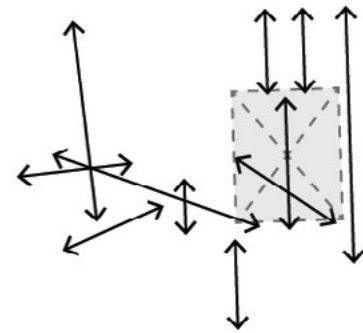
- > Historiallisia julkisivuja tulee kunnioittaa - häiritsevän muotoilun välttäminen tärkeän julkisivun läheisyydessä
- > Rautatieaseman torni historiallisena maamerkinä - Säilytetään näkyvänä elementtinä kaupunkikuvassa ja kaupungin siluettissa
- > Tärkeiden näkymien kunnioittaminen ja häiritsevien kaupunkikalusteiden ja -esteiden määrän minimointi (sähköpylväät, bussi-/raitiovaunupysäkit, liikennemerkit, mainokset, rajaavat kalusteet, kaiteet jne.)
- > Tulevaisuuden metron sisäänkäynnin huomiointi: tärkeät näkymälinjat + jalankulkuvirrat Asema-aukiolla
- > Huomioitava Rautatien tornin mukalakivipäällysteet ja tilasuhteet / Symmetrinen akseli / Historiallinen puukujanne Mikonkadulla / A.Kivi patsas (Alkuperäisessä muodossaan ilman vihreää pensasaitaa).
- > Kaupunkitilojen ja rautatieaseman välisten yhteyksien parantaminen



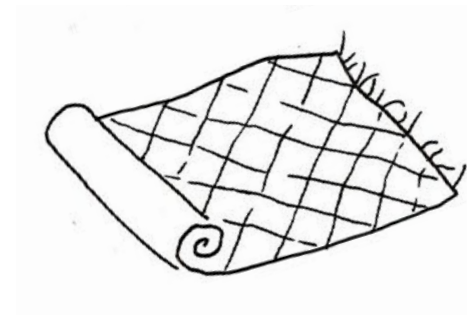
Tärkeät näkymät ja näkymäakselit, kaavio 1:3000



Aksiaalisten näkymien ja symmetrian säilyminen on tärkeä lähtökohta Rautatien torin tilajärjestelylle. Näkymä Aleksis Kiven patsaalta Ateneumille.



Aseman ympäristön säilyttävät arkkitehtoniset kompositiot ja näkymälinjat

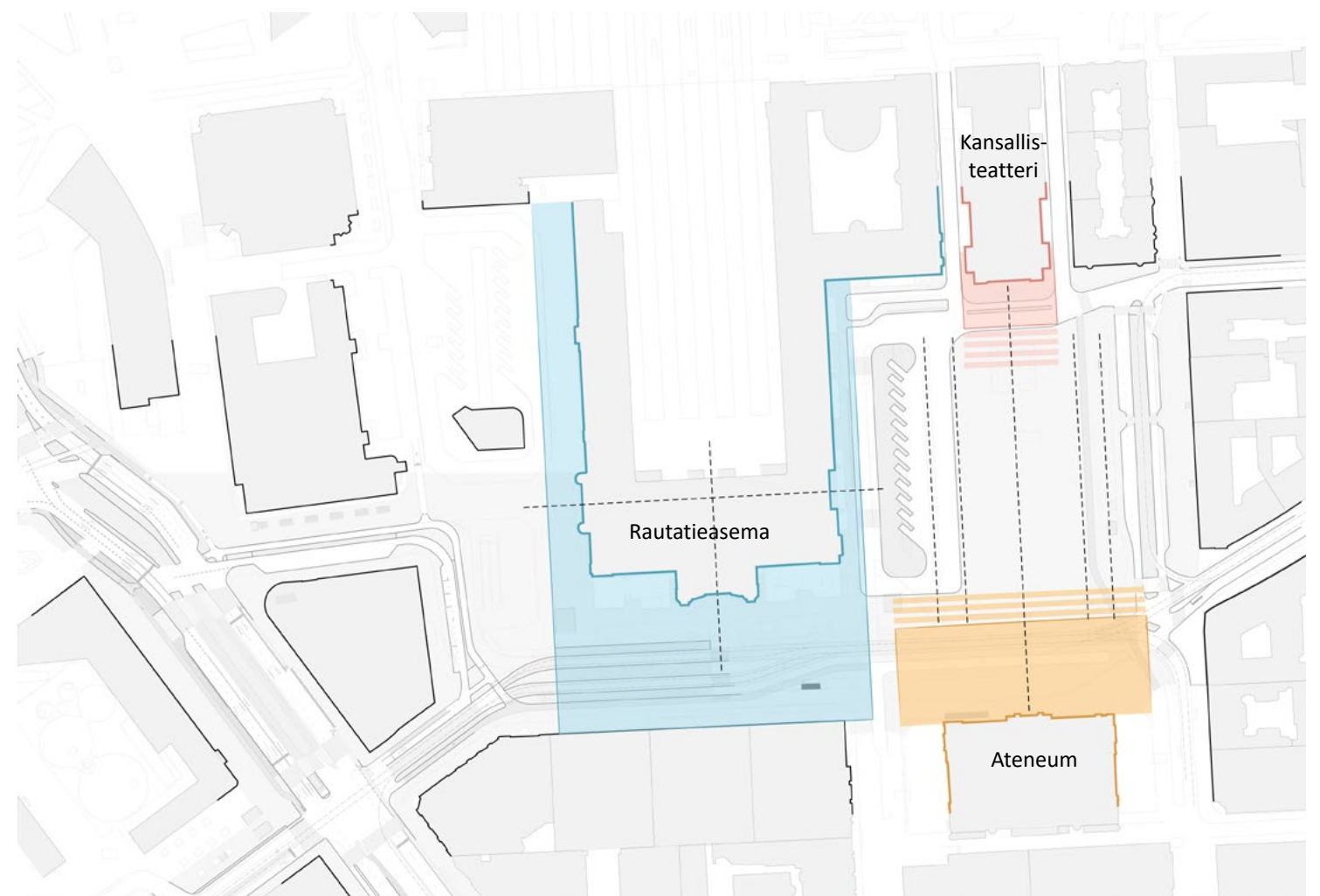


Arvojulkisivuilta levittäytyy kiveysmatto korostamaan ja nostamaan esille kaupunkitilassa tärkeät rakennukset.

> Julkisivujen edustoille muodostuu rauhallinen ja ilmava edusta, joka siirtää huomion liikenteestä arkkitehtuuriin.

Jotta aukiotilojen ympärillä olevien rakennusten arvohierarkia tulisi paremmin esille, hyödynnetään pinnoitemuutosten tarjoamia mahdollisuuksia. Erikoiskiveykset levittäytyvät merkittävien rakennusten julkisivuilta, korostaen niiden roolia kaupunkitilassa.

Rakennusten edustojen korostaminen mahdollistaa tärkeiden näkymien säilymisen ja edustojen rauhoittamisen liikenteen häiriöiltä.



Korostettavat edustilat, kaavio 1:3000

Referenssejä urbaaneista rautiovaunuaukioista

Esimerkkejä kiveyspinnoista tilaa yhdistävänä ja korostavana aiheena jalankulun ja raitioliikenteen yhdistävässä tilassa



Homansbyen, Oslo



The Place de la Comedie, Montpellier



Jernbanetorget, Oslo



Aker brygge, Oslo



Széll Kálmán Square, Budapest



Freiburg im Breisgau

Tunnelmaltaan vaihtelevat osa-alueet

Vaitelevien tunnelmien korostaminen



Historiallisten arvojen ja arkkitehtuurin korostaminen



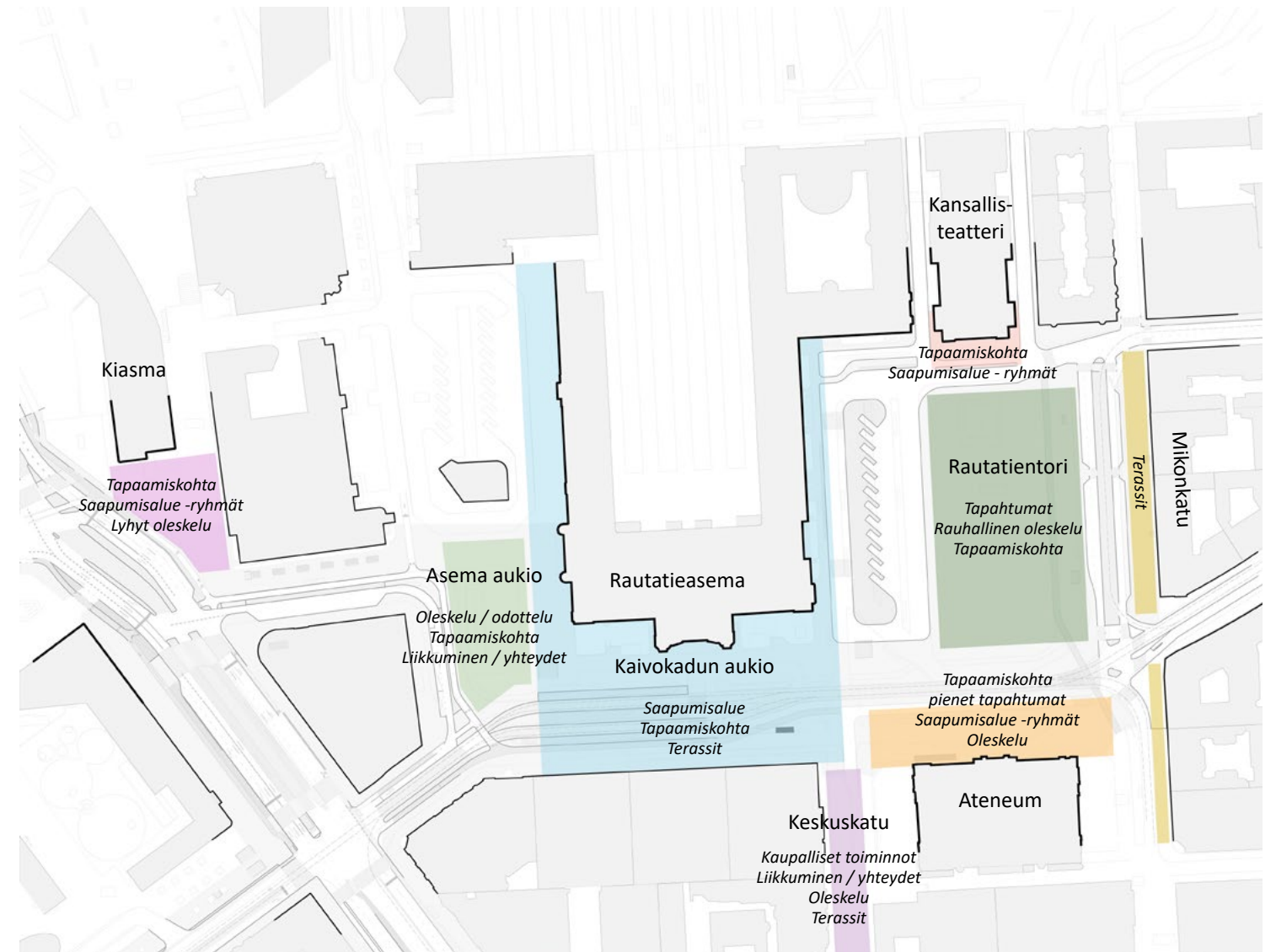
Aseman alueen aukiotilat muodostavat yhteenkuuluvan ja ilmeeltään jatkuvan tilan. Kokonaisuudessa korostuu myös eri osa-alueiden tunnelma ja ominaisuudet, jotta mahdollistetaan vaihteleva ja kiinnostava kaupunkiympäristö.



Tilojen muotoilu paikan toimintoja tukevalla tavalla

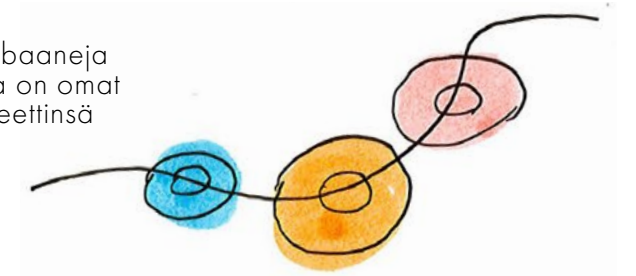


Variaatiot ladontakuvioissa, kasvillisuudessa, kalusteissa, valaistuksessa jne.



Osa-alueet ja näiden ominaisuudet, kaavio 1:3000

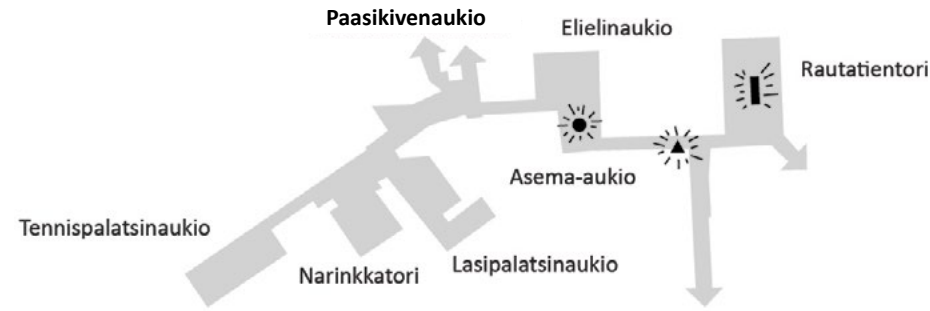
Sarja yhteenkytkeviä urbaaneja kaupunkitiloja, joilla kaikilla on omat ominaisuutensa ja identiteettinsä



'Split button',
Claes Oldenburg
Leikittävä veistos



'Vanddragen'
Vesiaihe+veistos



Alkuperäisiä, säilytettäviä kaupunkitilojen veistosobjekteja voidaan tukea uusilla aiheilla.

Taiteen monet mahdollisuudet:

- Maamerkki tai määränpää
- Integroidut toiminnot:
 - Oleskelu
 - Valaistus
 - Suuntaa osoittava
 - Leikki
- Rautatieaseman ympäristössä Aleksis Kiveen liittyvän teemoituksen korostaminen: kirjallisuus, tarinat, tunnelmat...
- Ateneumin edustan hyödyntäminen taiteen näkymiseen katutilassa, kuten esimerkiksi väliaikaiset installaatiot



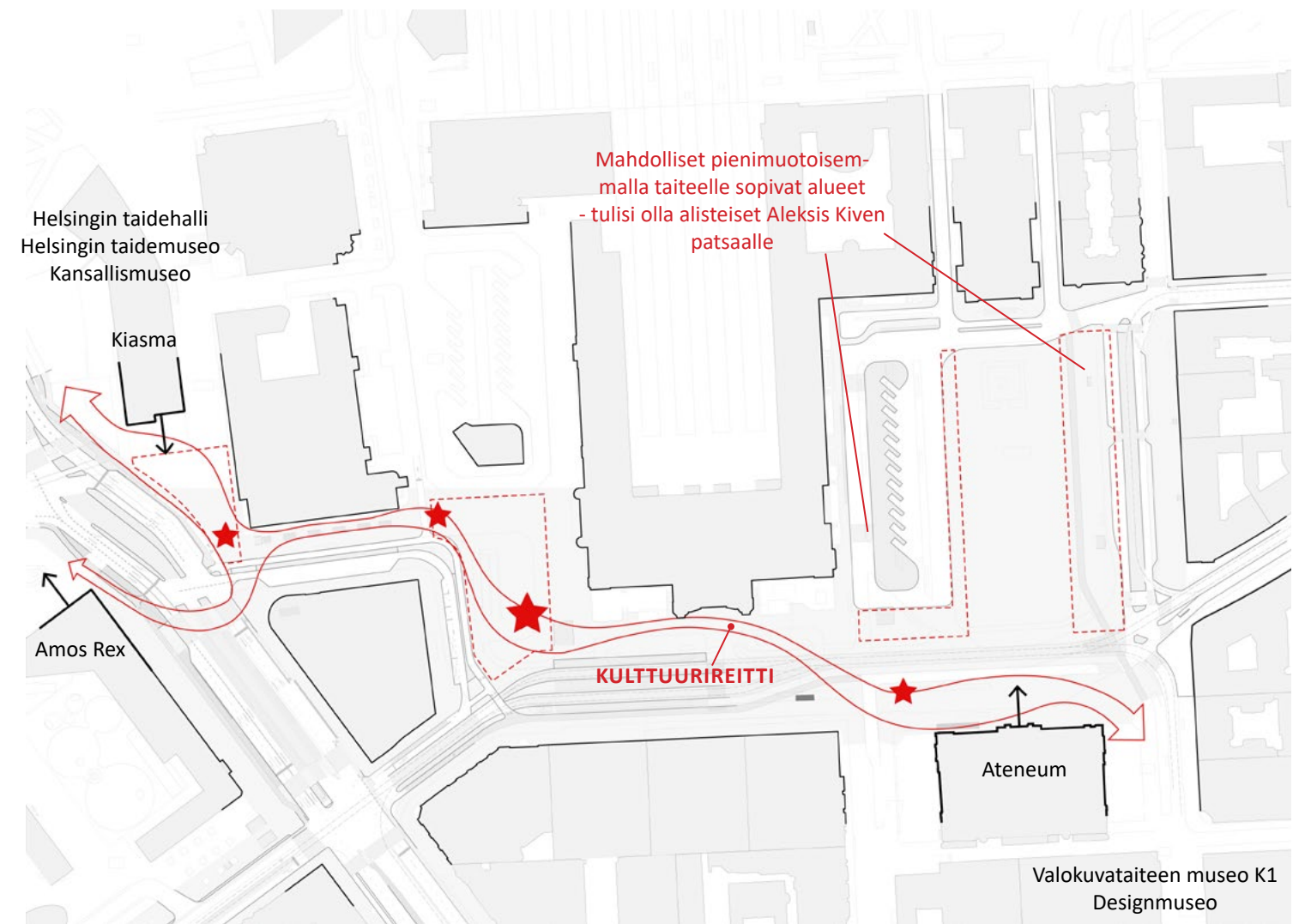
'Arkenwalk', Jeppe Hein
Taide viitoittavana aiheena



Sisätilan näyttelyn siirtäminen
ulkotilaan
Danish Design Museum



Kansallisesti tärkeät epo-
kset osana kiveystä
Ribe Katedralskole



Mahdolliset pienimuotoisem-
malla taiteelle sopivat alueet
- tulisi olla alisteiset Aleksis Kiven
patsaalle

Strategia

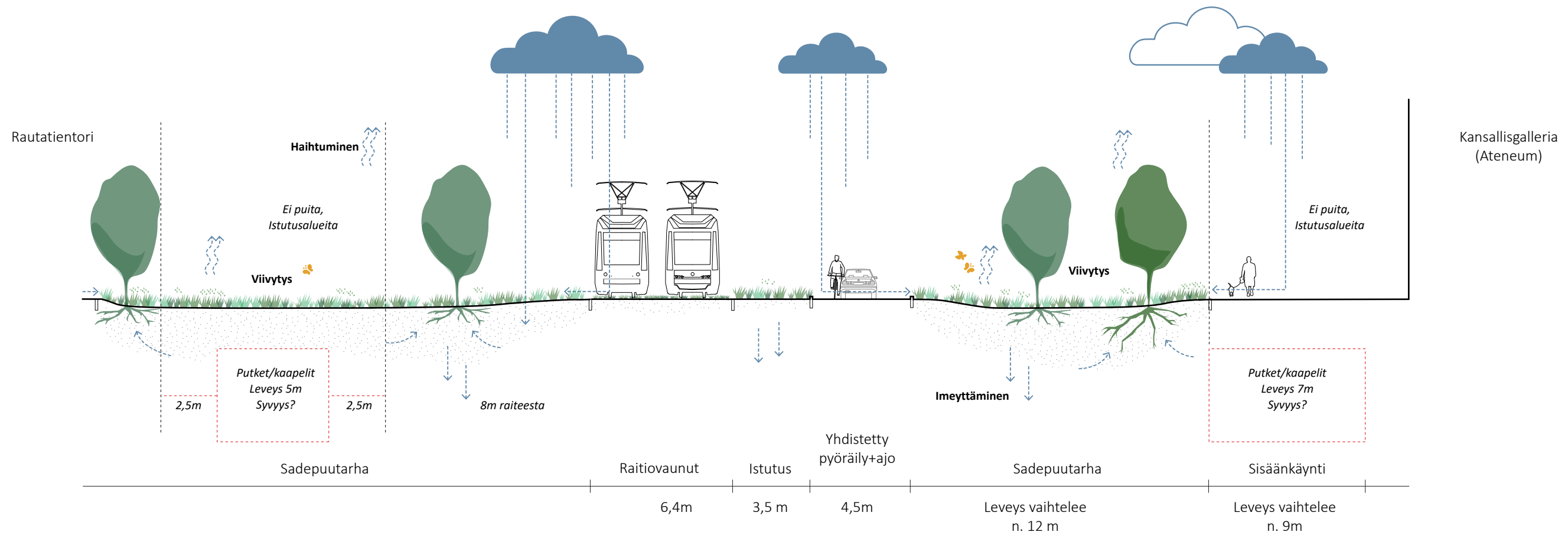
- ← Näyttelyn levittäytyminen kaupunkitilaan
- ★ Taide ohjaavana aiheena / kulttuurireittiä korostava
- ▭ Alueet itsenäiselle, pienimuotoisemmalle taiteelle

Huleveden hallinnan strategia

Hulevesien hallinnan periaatteet

Maanalainen infra määrittelee puustolle mahdolliset alueet, kuten myös viivyttämiseen soveltuvien viherpintojen sijainnit. Istutusalueet voivat vaihdella korkeuden ja maaston muotojen suhteen, jotta saavutetaan etuja sekä tilan käytön että huoltovaihtojen näkökulmasta.

Viivyttämisen ilme tulee sovittaa kokonaisilmäeseen, niin että ensisijaisesti alueen yleisilme näyttää arvokkaalta ja edustavalta.



Periaateleikkaus 1:200

Hulevesien hallinta - kasvillisuusstrategia

Voi olla yhdistelmä kaikista kolmesta.
Painottuminen:
- Talviseen ulkonäköön
- Kestävyyteen
- Kasvillisuuden arvoympäristöön soveltuva ilme
- Selkeä rajaus istutusalueille tarvitaan alueilla, joilla on paljon jalankulkuliikennettä.

Ulkonäkö

Klassinen/historiallinen

Luonnonmukainen/dynaaminen istutus

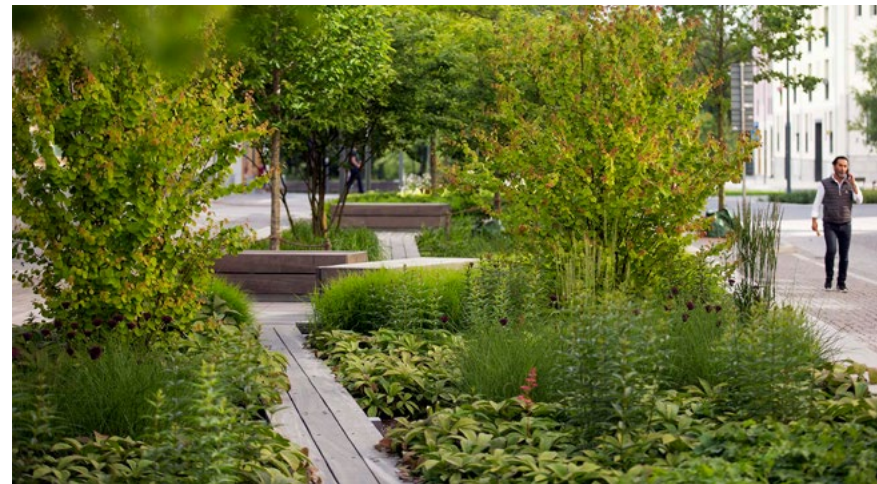
Ateneum / Rautatietori

Asema-aukio

Sadeveden hallinta

Maanalaiset rakenteet

Näkyvä hulevesien hallinta



1. Klassinen/historiallinen

- Rakennusten historiallista aikakautta heijastava
- Pääasiassa puita, ei tai vain vähän avoimia sadevesirakenteita
- Jos istutuksia, ne ovat pääasiassa yksilajisia (monokulttuurisia)

2. Näkyvä hulevesien hallinta klassisilla istutuksilla

- Yhdistelmä maanalaisia ja näkyviä hulevesirakenteita
- Painotetaan ympärivuotiseen ulkonäköön (korkean suorituskyvyn/kestäviä kasveja enemmän kuin kotoperäisiä lajeja)

3. Luonnonmukainen

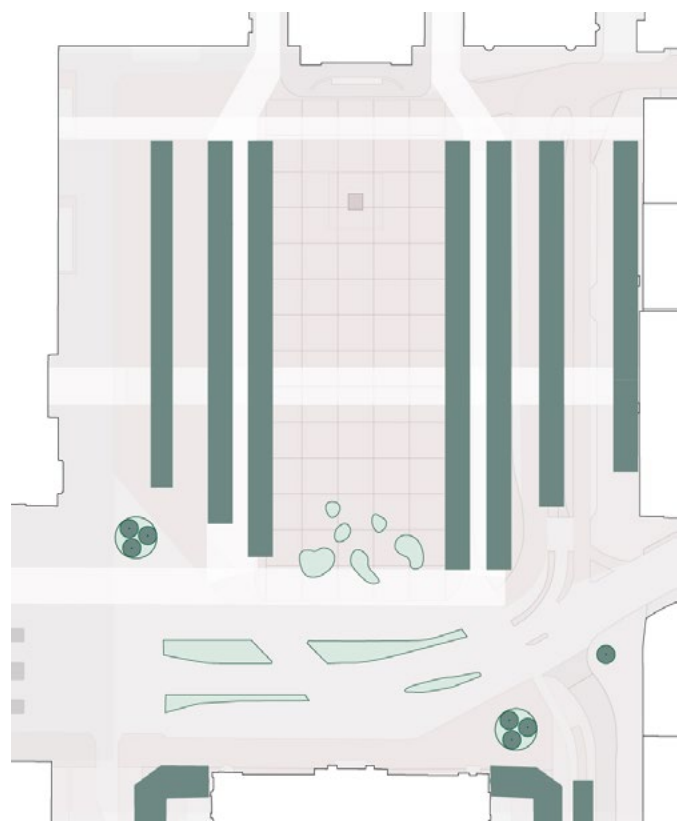
- Nykyaikainen kerrostuma, avoimet rakenteet, joissa keskitytään biodiversiteettiin ja veden virtauksen huomioimiseen.
- Painotus kotoperäisiin lajeihin.

Kasvillisuus

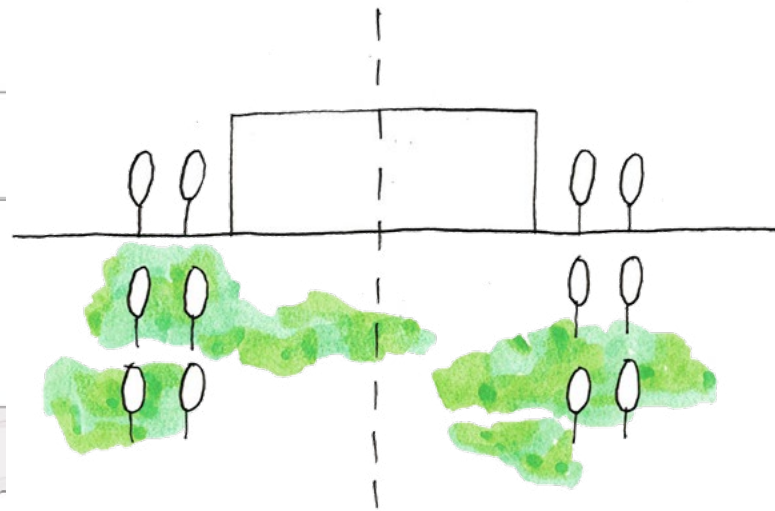
Alueella kunnioitetaan ja vaalitaan paikan historiallisia kerrostumia:

- Puustutusten symmetria
- Ei korkeita elementtejä näkymien tiellä
- Lehmusrivit keskeisenä istutettuna aiheena
- Voimistetaan etupuutarhan ilmettä
- Uusi vihreä kerrostuma toissijaisena puuston rinnalla

Tärkeät tilarajaukset ja näkymälinjat



Yleissuunnitelman periaate



Puiden rivistöt jäsentävät ja organisoivat tilaa. Uusi matala istutuskerros voidaan suunnitella vapaamuotoisemmin kuitenkin niin ettei se vie huomiota kokonaisuudelta.



- Puurivi
- Olevat etupuutarhat. Aseman edustalla etupuutarhat tulisi laajentaa luomaan vehreän sisäänkäynnin ja pysöhtymisen paikkoja.
- Avoimena säilytettävät alueet korostavat rakennusta
- Alueet missä uusia matalia istutuksia

Kaupunkielämän laadun parantaminen istutuksilla

Nykyiset elementit

Rautatientorin puurivit määrittelevät aukiota ja luovat rauhallisen kehyksen vilkaasti liikennöidylle katutilalle. Reuna on luonnollinen paikka pysähtyä ja istua alas Mikonkadun suuntaan, kaksi puuriviä luovat luonnollisen odottelupaikan.



Uusi katuvihreä



- Tilan jäsentäminen
- Identiteetti
- Etäisyyttä liikenteen melusta
- Suojaa ja varjoa
- Ilmapiiiri, vuodenaikojen vaihtelu, aistielämykset

Puusto luo rauhallisen kehyksen rakennukselle

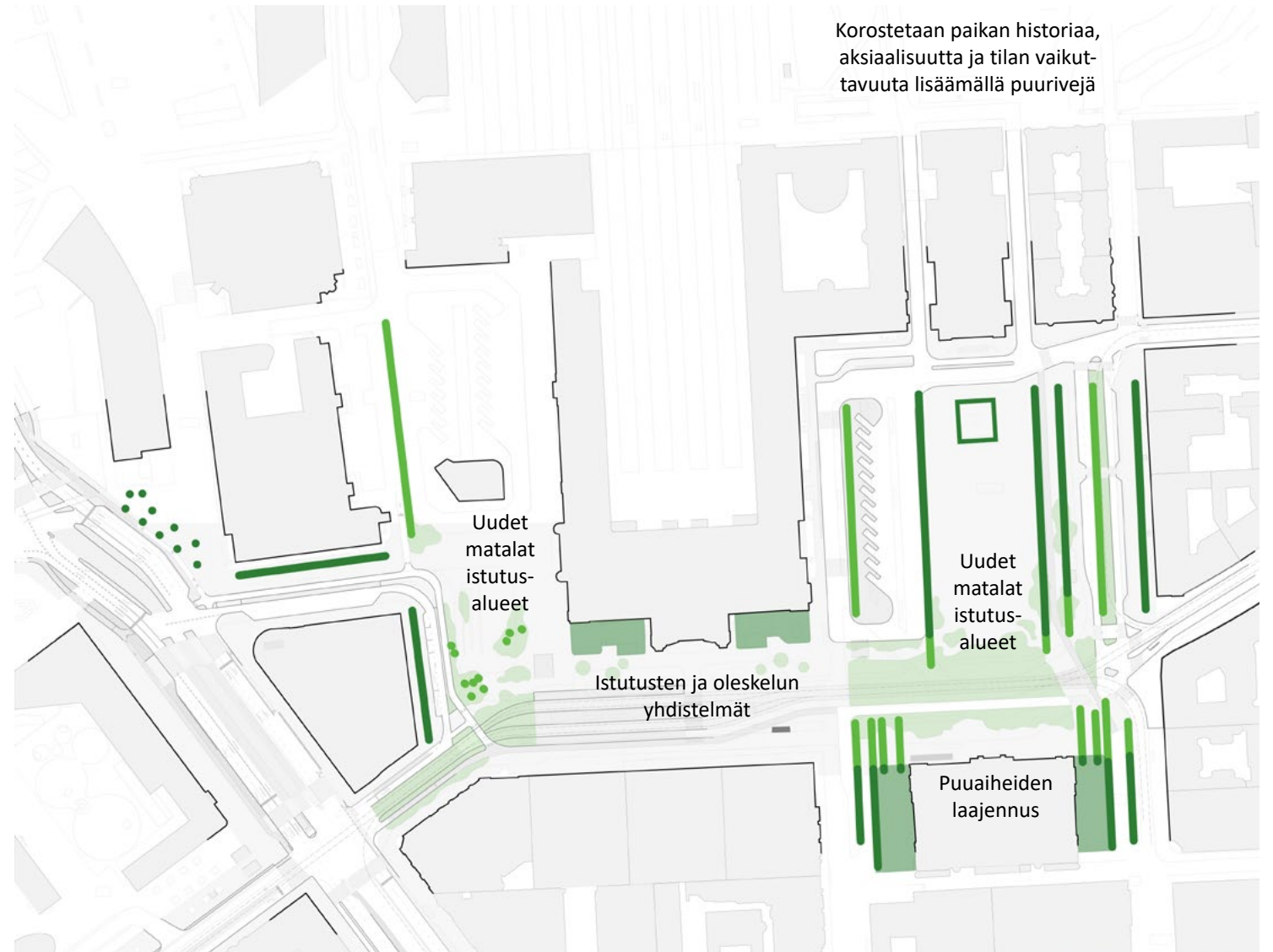


Mikonkadulla julkisivua vierustavat katupuut luovat miellyttävää ympäristöä terassialueelle

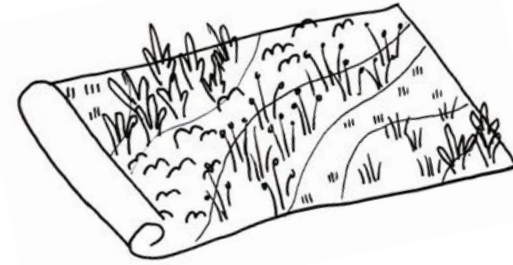
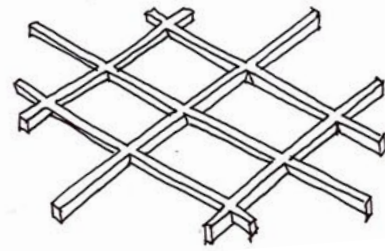


Rauhallisia istutustaskuja
Istutukset luovat selustaa liikenteen suuntaan
Vehreys, vuodenaikojen vaihtelu, aistielämykset

Korostetaan paikan historiaa, aksiaalisuutta ja tilan vaikuttavuutta lisäämällä puurivejä



- Nykyiset puurivit
- Istutettavat puurivit
- Nykyiset etupuutarhat
- Uusi matala istutusalue



Ateneum / Rautatientori

Asema-aukio

Klassinen ←

→ Uusi ilme

Muotoon istutettu

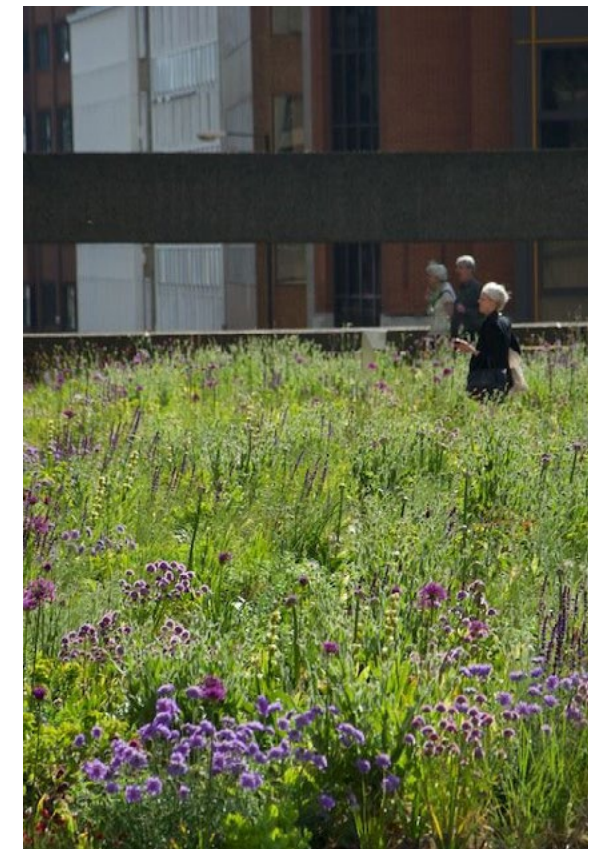
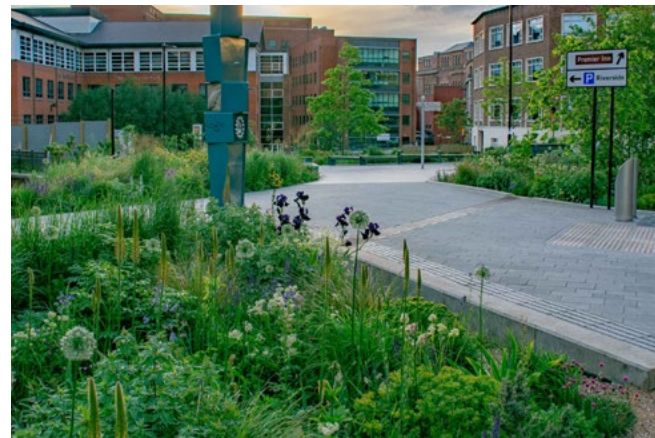
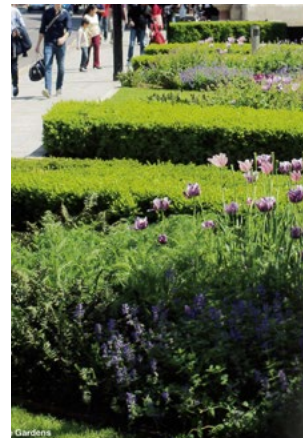
Pensasaiheet, vapaamuotoisesti istutetut välialueet

Mosaikki-istutus

yksilolajiset istutusmuodostelmat

Dynaamiset/luonnonmukaiset istutukset

Vapaamuotoinen sekoitus maanpeitekasveja ja yksittäisiä kasveja



Talviajan ilme

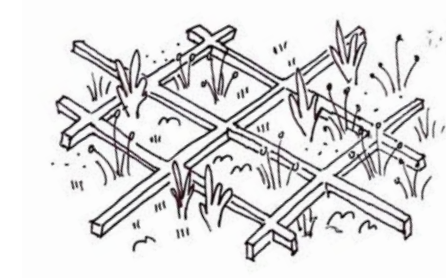
- Tavoitteena kestävät istutukset, jotka ovat edustavia ja kiinnostavia ympäri vuoden – myös lumiseen aikaan.
- Yhdistellään ainavihantia havupuita ja perennoita, joilla on kiinnostava talviasu, kuten koristeheinät tai koristeelliset siemenkodat.



Yhdistetään matalia havupuita perennoihin

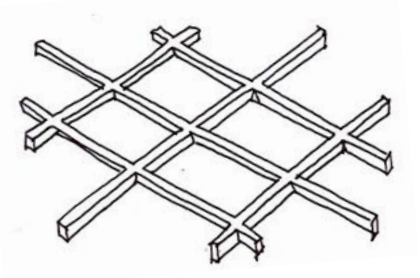


Pensaat luovat rakenteen, mikä on mielenkiintoinen myös talvella



Kevät/kesä/syksy

Rakenteet, jotka sulautuvat istutuksiin luovat hienovaraisen lisän istutussuunnitelmaan



Talvi

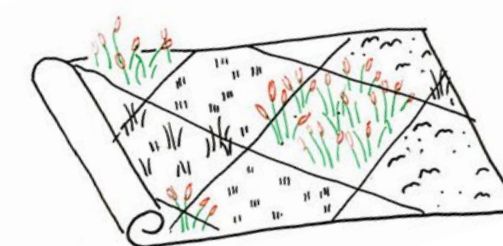
Istutusten rakenteet erottuvat paremmin nouston pääosaan talvisessa maisemassa

Varataan yksivuotisille/vaihtuville istutuksille erotettuja osia istutusalueista. Päällimmäinen kasvualustakerros voidaan poistaa kausikasvien mukana syksyllä, jotta multa ja kevätspulit saadaan aikaisin keväällä (samaa tapaan kuin tänä päivänä käytetään istutusruukkuja)



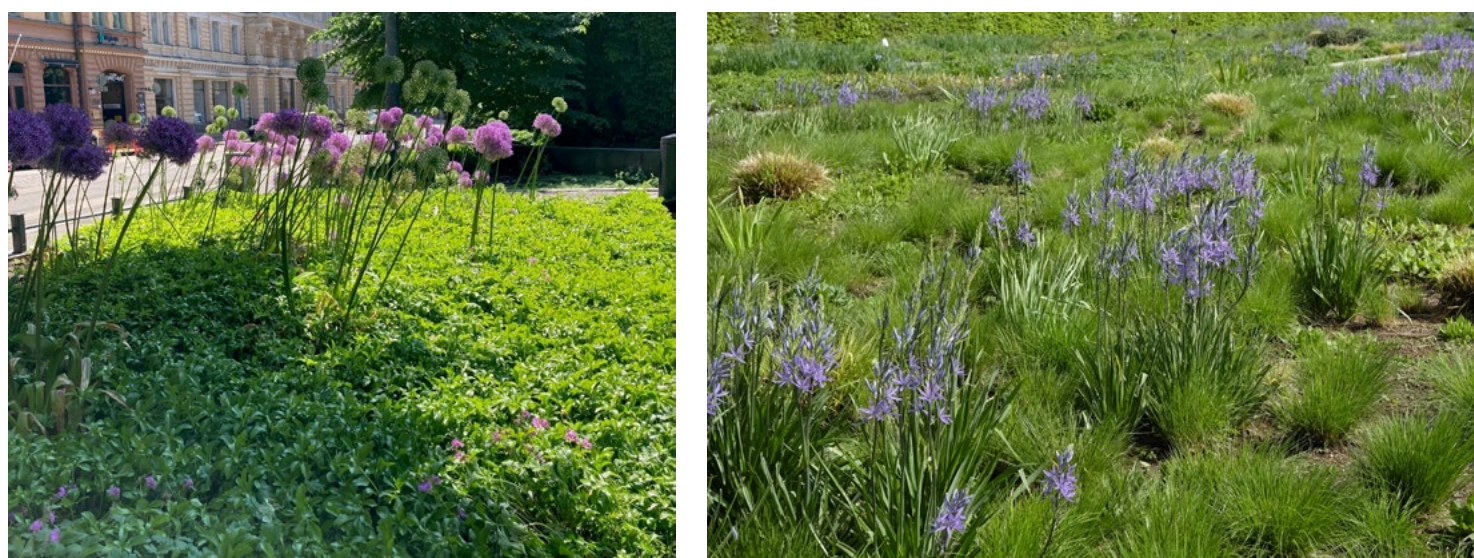
Nykyiset liikuteltavat istutusaltaat

- Kaivokatu on kaupungin keskeisimpiä paikkoja ja tärkeä saapumisen paikka paikallisille, alueellisille ja kansainvälisille matkailijoille. Alueen istutusten tulisi olla näyttäviä vuoden ympäri.
- Yksivuotisilla istutuksilla voidaan laajentaa kukinta-aikaa.
- Siirrettävien istutusaltaiden sijaan ehdotetaan kausi-istutusten sisällyttämistä istutusalueisiin.
- Tarvittaessa istutusten varustaminen kastelulla parhaiden kasvuolosuhteiden varmistamiseksi



Yhdistelmä perennoja ja kausikasveja (kevätspulit, kesäkukat)

Integroidaan kausikasvit istutuksen kokonaissuunnitelmaan

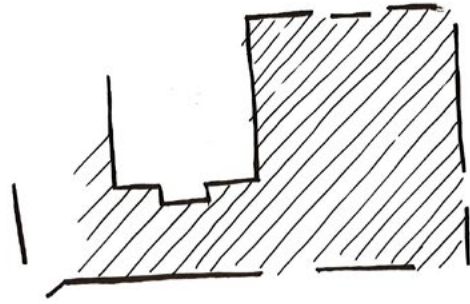


Perennapenkkiin voidaan sisällyttää kevätspuleita luonnollisemman ilmeen saavuttamiseksi. Ne kukkivat myöhemmin kuin yksivuotiset istutukset ja yhdessä monivuotiset ja yksivuotiset kasvit pidentävät kukinta-aikaa

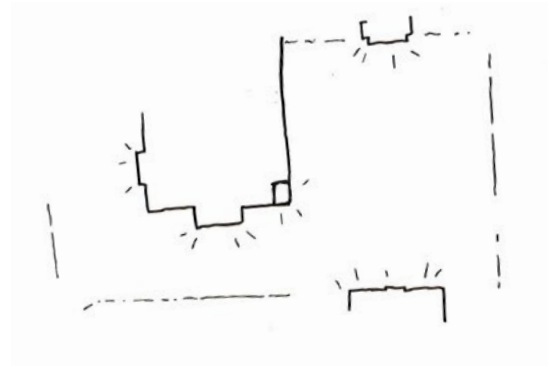
Yksinkertainen klassinen muoto saa rinnalleen uutta ilmettä vapaamuotoisemmista istutuksista

Konsepti ja suunnitelma

Historiallisen kontekstin säilyttäminen

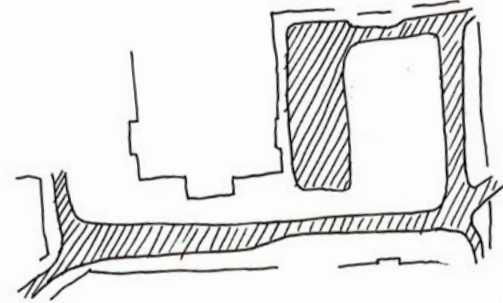


Suurtila, jossa ei näkymiä blokkaavia aiheita.
Historiallisesti yksi suuri tila, jota ympäröivät rakennukset määrittelevät.
Yhdistetään yhteenkuuluvalla, jatkuvalla kiveyspinnalla.

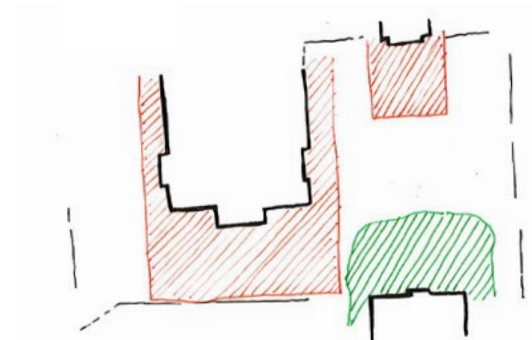


Maamerkkien kunnioittaminen riittäväällä väljyydellä

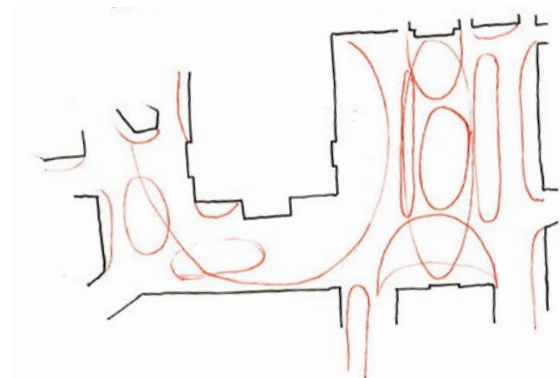
Uudet tavoitteet



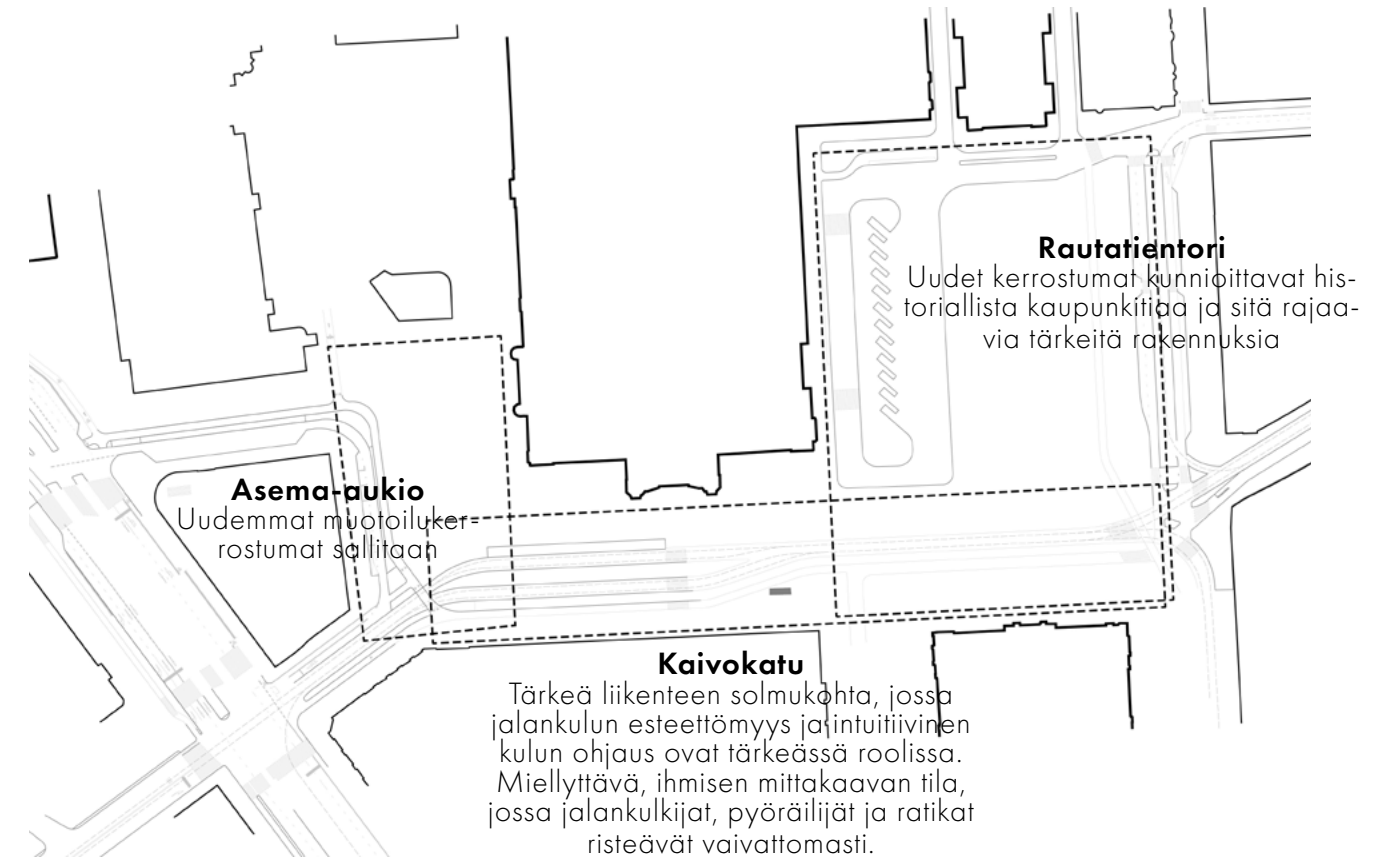
Liikennealueet bussille, ratikalle ja pyöräilylle ovat tarpeen ja määrätty **Selkeä liikennehierarkia = intuitiiviset reitit**



Tärkeimmät julkisivut korostuvat kaupunkitilassa
Sattumanvaraisia objekteja vältetään ja tavoitellaan rauhallisia etualueita



Vyöhykkeet ja tilajako
Toimintojen ja ilmeen vaihtelut

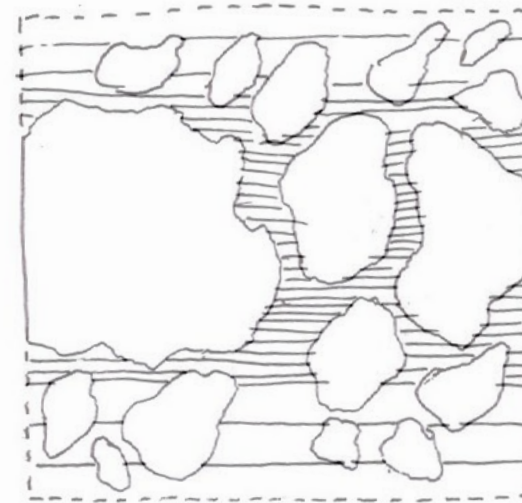


Aksialisuus ja pitkät avoimet näkymät.
Vahva aksialisuus arkkitehtuurissa.

Kevyt penkkirakenne suojaamaan istutuksia, esim. olevien puiden väliin joustavan aukiotilan reunalla.

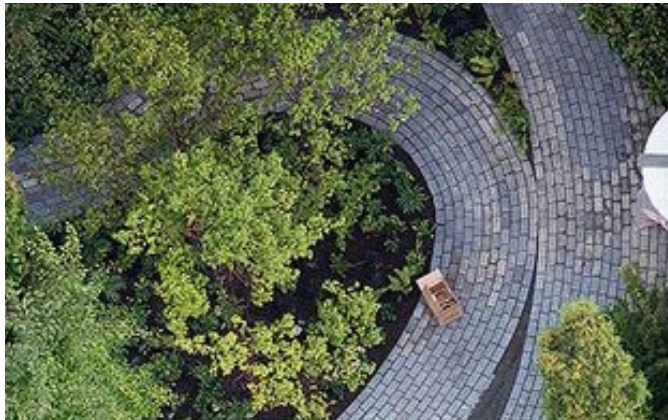


Nykyinen punasävyinen graniittinupukiveys. Suora- ja kaareva ladonta. Kahden kokoisia kiviä.

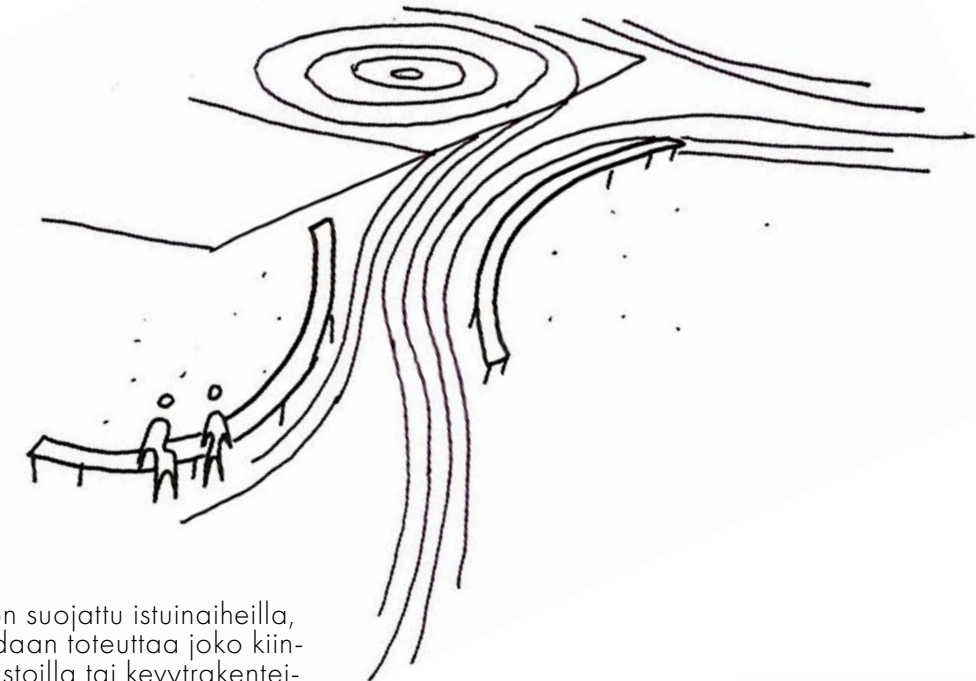


Kuviointi joka 'hajoaa' kohti reunoja

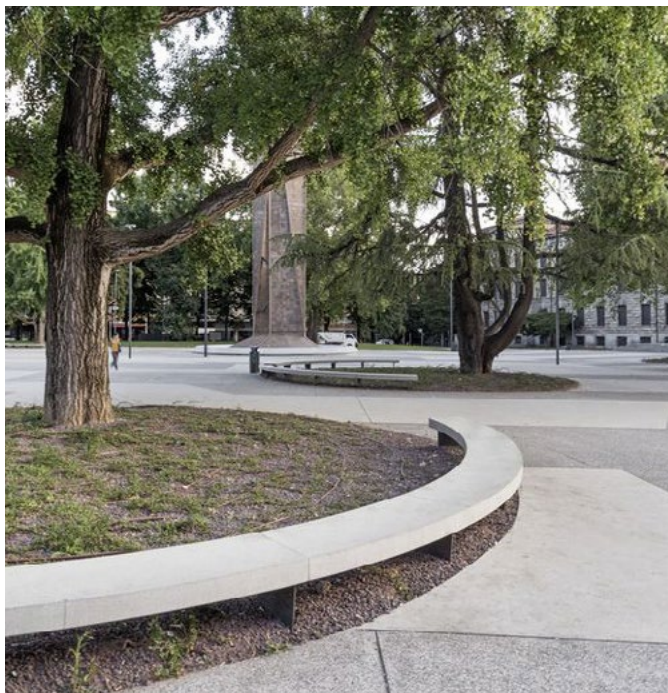
- Kulkusuunnista johdetut suuremmat ja pienemmät saarekkeet. Hajautettu viherrakenne joka sallii useita ylityskohtia Kaivokadulle. Saarekkeet luovat pysähtymisen mahdollistavia taskuja ja tilallista vaihtelevuutta.
- Istutusalueet suojataan läpikululta joko korotetuilla reunoin tai kevyemmällä istuinrakenteilla.
- Olevan kiveyksen ympyräkuvio toimivat inspiraationa; vastaavia nupukiveä käytetään luomaan kaarevia linjoja mukailemaan ihmisvirtoja.



Tulkinta nykyisestä kiveysladonnasta

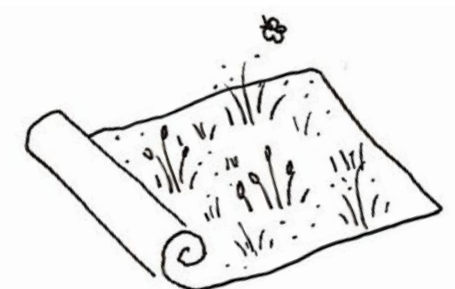


Kulmat on suojattu istuinaiheilla, jotka voidaan toteuttaa joko kiinteillä jalustoilla tai kevytrakenteisempina rajauksina



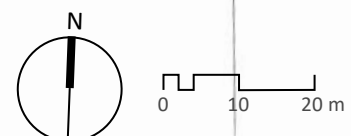
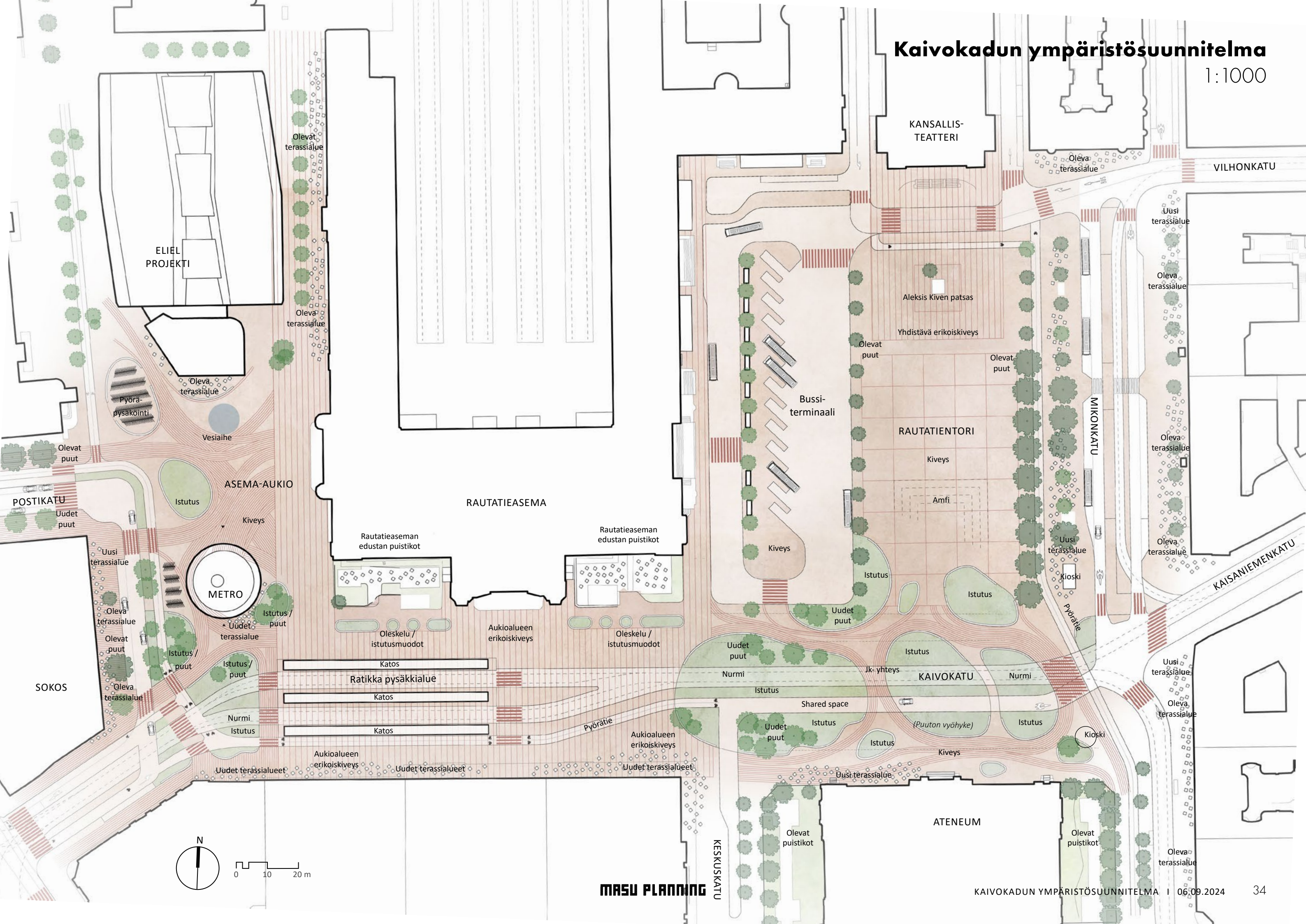
Penkit suojaavat istutettuja alueita. Periaatteen voidaan yhdistää korotettuja reunoja tai alaslaskettuja istutusalueita.

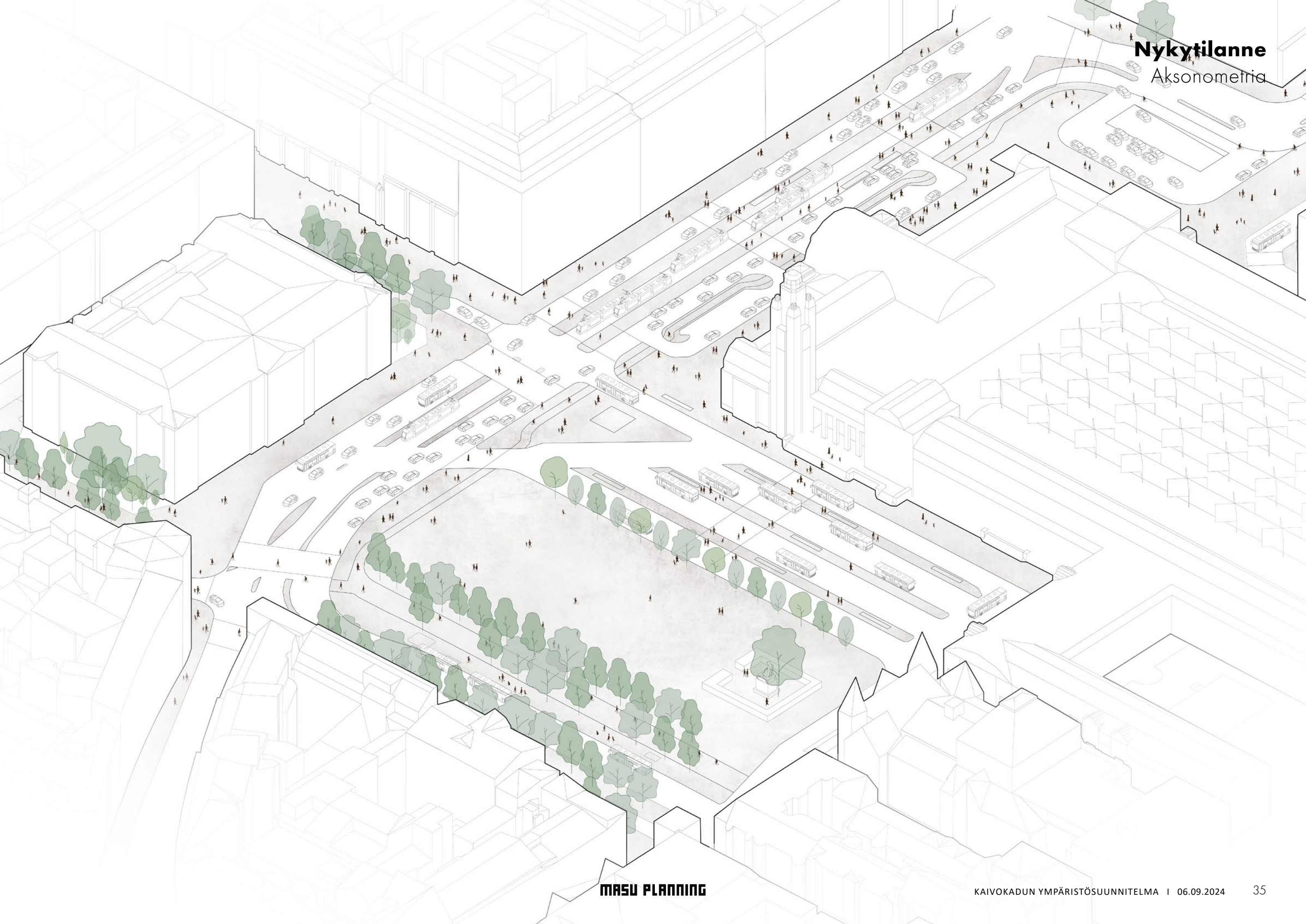
Ateneumin edustalle levitetään 'vihreä matto' --> luodaan rauhallinen ja yhtenäinen edusta ja siirretään huomio liikenteeltä arkkitehtuuriin

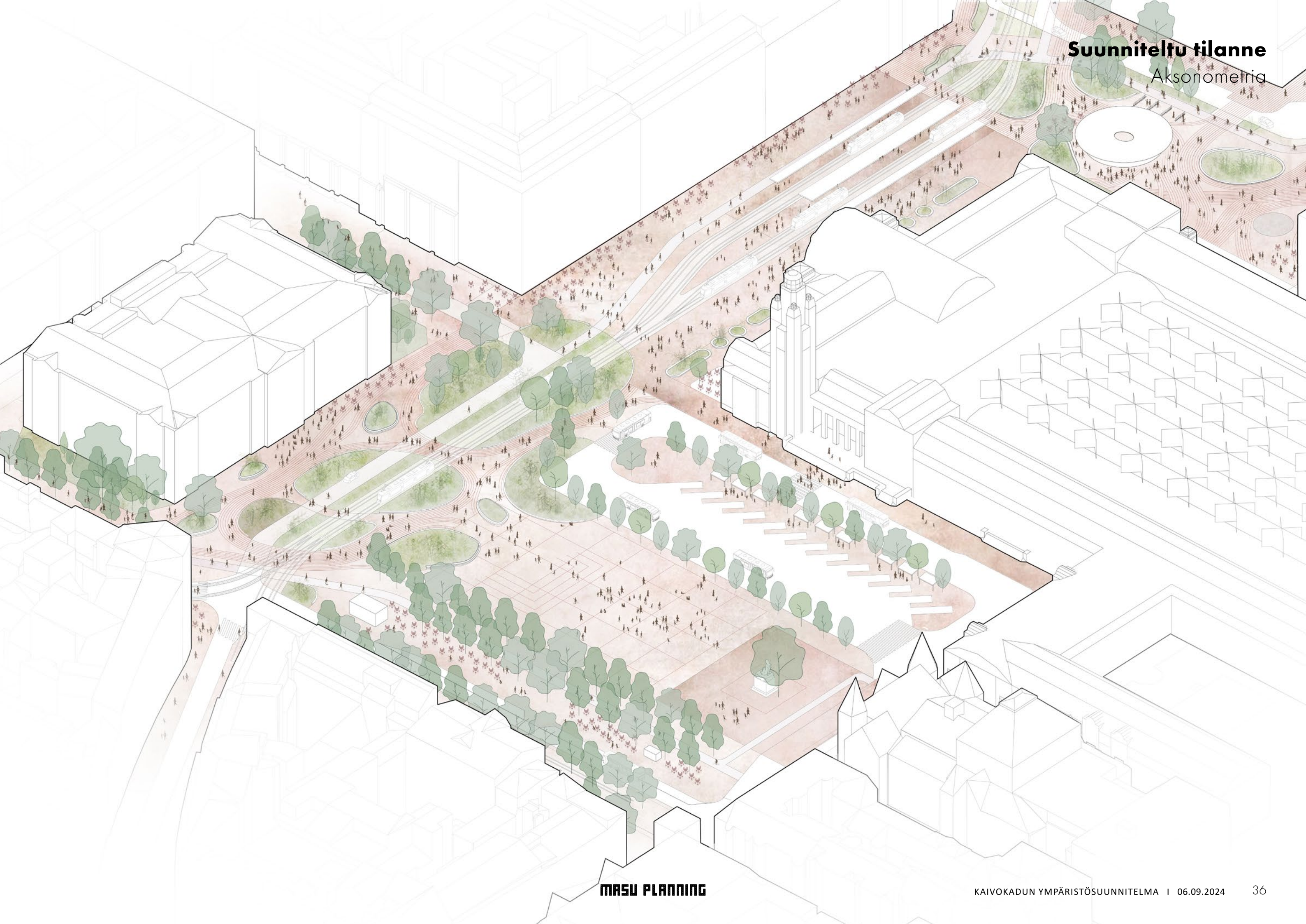


Kaivokadun ympäristösuunnitelma

1:1000

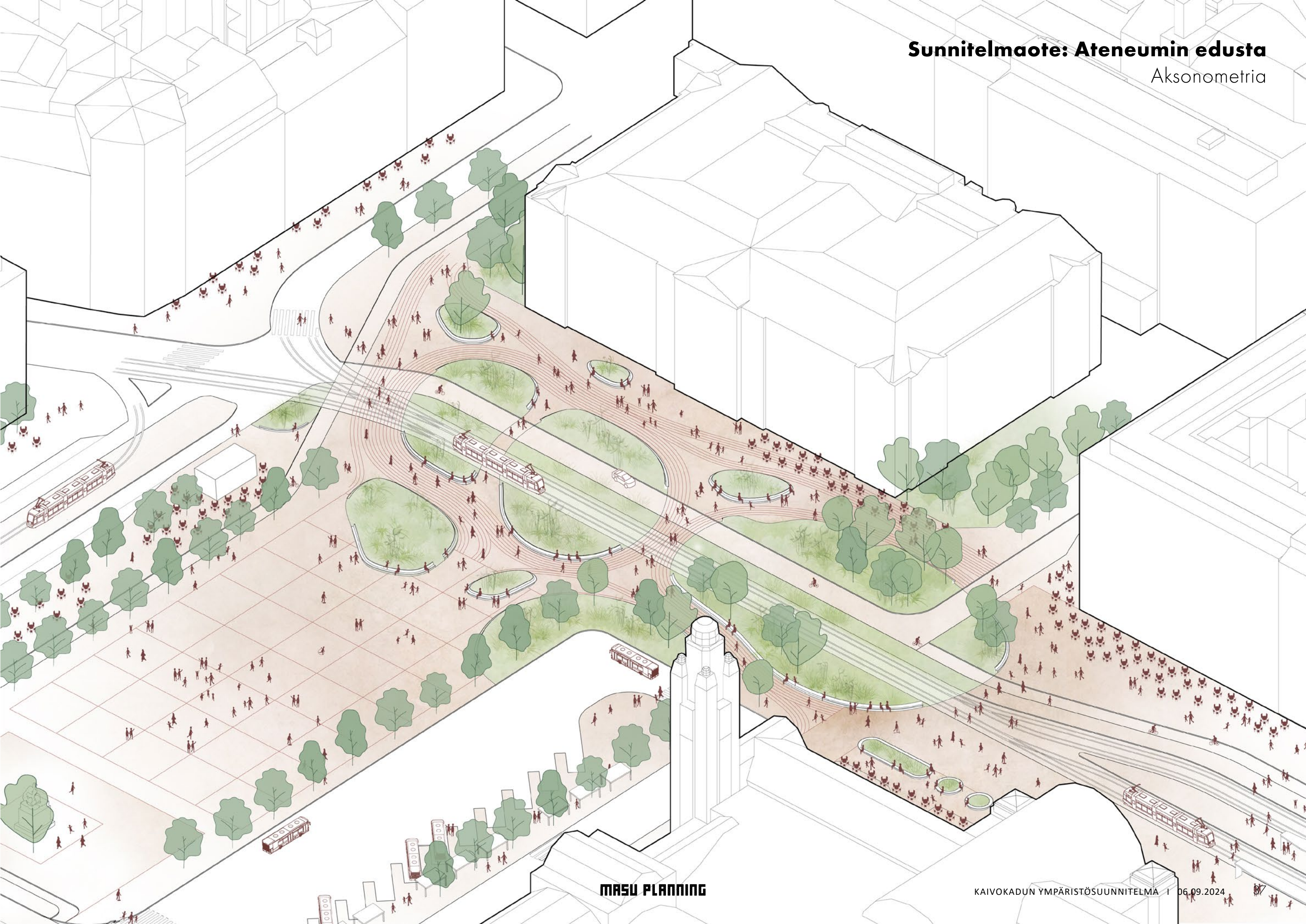






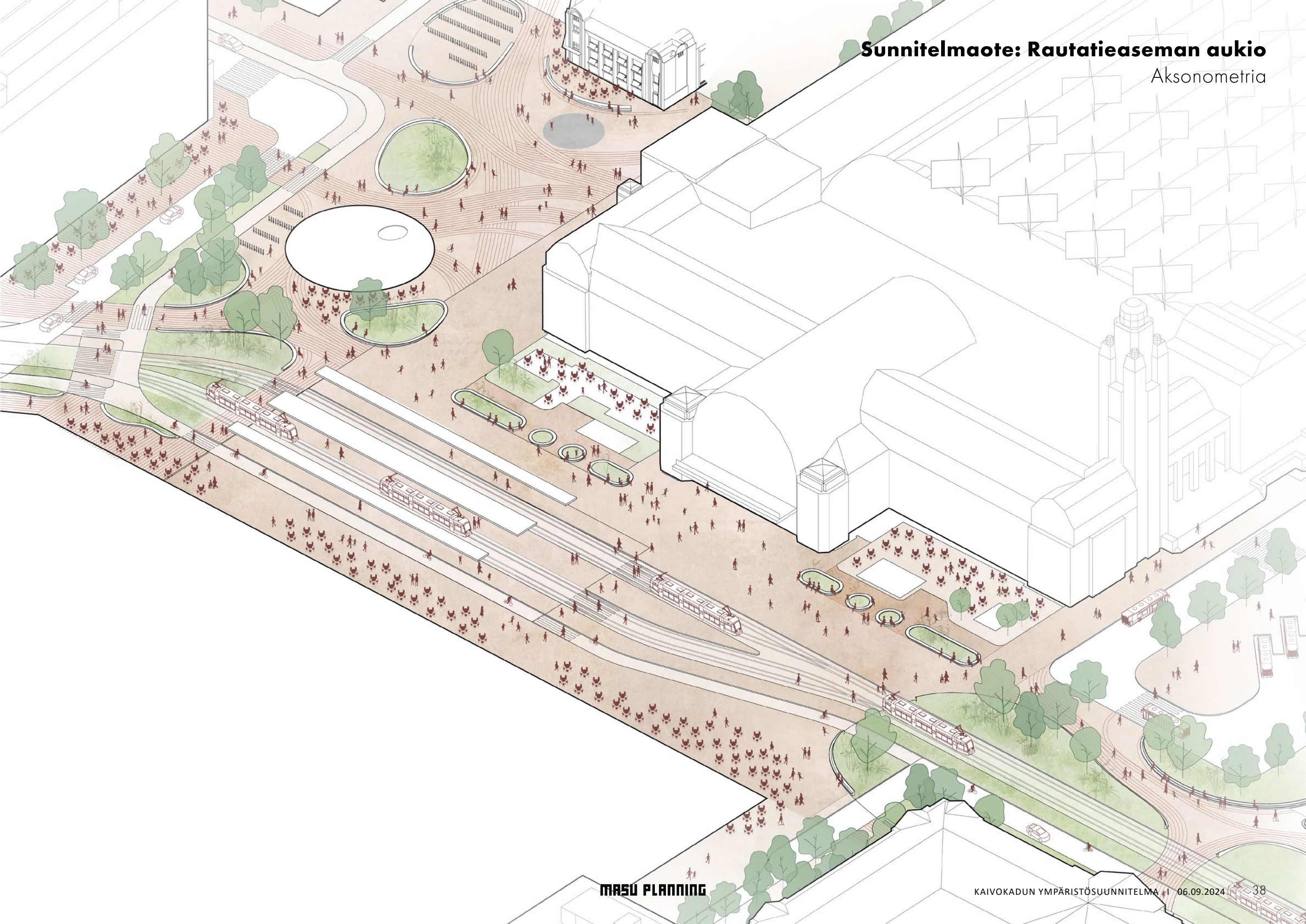
Sunnitelmaote: Ateneumin edusta

Aksonometria



Sunnitelmaote: Rautatieaseman aukio

Aksonometria



Näkymä Keskuskadulta Rautatieasemalle - nykytilanne



Kaivokatu on nykyhahmossaan puhdas läpiajo- ja kulkutila, jota hallitsee liikenne ja melu. Tila ei houkuttele oleskeluun tai hitaaseen kävelyyn.



Kaivokadun aukio on Helsingin vilkkaimpia jalankulkuympäristöjä, jonka reunoille muodostuu miellyttäviä ja kiinnostavia oleskelualueita. Väljässä, vehreyden rajaamassa ja korkealaatuisessa kaupunkitilassa on tilaa sekä kiireelle että kiireettömyydelle. Ympäröiville kiinteistöille muodostuu mahdollisuus avautua ja kaupunkitilaan terassi- ja ulkotarjoialueilla.

Näkymä Mikonkadun ja Kaivokadun kulmalta - nykytilanne



Ateneumin edustaa hallitsee suuri ja avoin liikennetila, joka jakaa kävelyalueet saarekkeiksi ja käytäviksi. Melun ja ilmanlaadun haasteiden lisäksi jalankulkua haastaa avoimuudesta johtuva tuulisuus.

Kesänäkymä - Mikonkadun ja Kaivokadun kulmalta



Alueelle muodostuu instutus- ja kiveysalueiden rajaamia, turvallisen jalankulun, pyöräilyn ja oleskelun tilaa, jossa liikennehierarkia on selkeä. Aukiotilan vehreys auttaa muodostamaan miellyttävää, tuulelta suojattua ja rauhallista tilaa. Taide punoutuu vahvaksi osaksi Ateneumin vihreän edusta-aukion ilmettä. Kaivokadun kahvila- ja ulkotarjoulalueet lisäävät varsinkin kesäaikaan alueen eloisuutta ja houkuttelevuutta.

Alueen korkoasemat sovitetaan niin, että hulevedet ohjautuvat istutusalueille ja kohti Rautatientoria.



Ateneumin edustan jääveistosnäyttely täydentää talvista aukiotilaa.



Kaivokadun syksyisessä iltamaisemassa valotaide levittäytyy Ateneumin edustilaan.

Näkymä - Rautatieaseman edustalta - nykytilanne



Rautatieaseman eteläjulkisivun edusta on suhteessa alueen jalankulkijamääriin hyvin ahdas ja hektinen, eikä mahdollista tilaa suurille ryhmille, odottelulle tai oleskelulle.



Kaivokadun laadukas aukiotila muodostaa miellyttävän saapumisen Helsinkiin. Väljä kaupunkitila mahdollistaa suurten ihmismäärien vaivattoman liikkumisen eri suuntiin. Uudet asemapuistikko-istutusmuodot muodostavat luontevan rauhallisemman alueen odottelulle ja tapaamisille. Jatkuva kiveys helpottaa hahmottamaan liikkumisen pääsuuntia.

Näkymä - Kaivokatu lännestä - nykytilanne



Liikennemelu, huono ilmanlaatu sekä ahtaat jalankulkualueet hallitsevat Kaivokatua. Suuret jalankulkuvirrat aseman suuntaan sekä keskeisten raitioliikennepysäkkien sijainnit keskellä ajoväyliä aiheuttavat usein vaaratilanteita.



Riittävä väljyys ja istutuksilla korostetut aluerajaukset muodostavat selkeän kaupunkitilakokonaisuuden, jossa raittioliikenne, pyöräily ja jalankulku risteävät turvallisesti. Kaivokadun julkisivuille muodostuu tilaa sekä terasseille että suurille ihmisvirroille.



Avoin Rautatietorin alue on liikenteen ja melun rajaama kaikilta sivuilta, eikä torille muodostu luontevaa tai miellyttävää oleskelutilaa.



Kioskipaviljonki sijoittuu Rautatientorin nurkaan, jalankulkuvirtojen varrelle ja Mikonkadun ja Kaisanienkadun terassialueiden läheisyyteen. Puuston suojassa olevalta ulkotarjoilualueelta voi tarkkailla ohikulkijoita ja ihailia puuston rajaamaa suurtilaa.

MASU PLANNING

KÖYDENPUNOJANKATU 2 A E

00180 HELSINKI

+358 40 4848 106

HEJREVEJ 43, 4.TV

DK-2200 COPENHAGEN N

+45 4261 0066

WWW.MASUPLANNING.COM