



Play me

urBana

urBaana

Sisällysluettelo:

Miksi? Varför?	3
Tämä on kutsu.	4
Fringe	5
High Line	5
Baana - Helsingin basaari	6
Uusi urbaani	7
Baanan historiaa lyhyesti	8
Tarkoitus ja merkitys	10
Hankkeen toteutus	12
Kaupunkiympäristön vihreytys	13
Helsingin hiomaton timantti	14
Aluejakokartta	16 - 17
Parlamentti	18 - 19
Eläinmuseo	20 - 21
Selkäranka	22 - 23
Kaarre ja ratasuora	24 - 25
Maria	26 - 29
Asemapiirustus	30 - 31
Muotoilun uusi mahdollisuus	32 - 35
Kulttuurin orgaaninen keho	36 - 39
Keskustatunneli	40 - 43
Ruoholahden silta	44 - 45
Pintaliikenne	46 - 47
SRV Malli	48 - 49
Työryhmän esittely	50 - 51



Siksi.

Entisenä töölöläisenä ja myöhemmin radan varrella asuneena, vanha ratakuilu on aina herättänyt minussa vahvoja tuntemuksia, syvää kunnioitusta sen historiallisessa kontekstissa, mutta myös ihmetystä. Miten on mahdollista, että tällainen hoitamaton haava on jäänyt eristämään Helsingin ydinalueita toisistaan?

Aika on tehnyt tehtävänsä. Nyt ajattelen, että aikakerrostumat ja heitteillejätö on kääntynyt kaupungille onneksi. Helsinkiin on jäänyt ja samalla syntynyt ainutkertainen kaupunkitila, mikä antaa mahdollisuuden uuden, monimuotoisen ja yhteisöllisen suunnittelun keinoin luoda uusi, elämää sykkivä suoni, joka sitoo läntiset ja pohjoiset osat uudella tavalla kaupungin keskustaan. Se soluisi vihreänä virtana keskuspuistosta kaupungin halki, sen eteläisiin osiin.

Kolmisen vuotta sitten, erilaiset työssäni kokemat törmäilyt vanhan ratakuilun kanssa, saivat minut levottomaksi. Käytin aikaani ja annoin mielikuvitukseni virrata. Testautin ideoitani eri tahoilla. Paljolti kai kohteliaisuudesta sain tukea sille, että ajatukseni eivät ole täysin vailla realismia. Päätin ryhtyä toimeen ja miettimään vakavasti, missä muodossa lähden viemään prosessia eteenpäin. Tuli mieleeni nuorena taiteilijana kuulemani viisas lausahdus, erältä tuntemaltani ajattelijalta: ”Ei ole niinkään tärkeää, että tietää tai osaa. On tärkeää tietää, mistä tiedon ja osaamisen löytää, kun niitä tarvitsee”.

Tämän opettavaisen neuvon pohjalta aloin kasata mahdollisimman laajaa, mutta omilla alueillaan osaavaa työryhmää miettimään ratkaisuja alueen uusiokäytölle ja suunnittelulle. Olen mielestäni onnistunut siinä: tämä prosessi on ollut ainutlaatuinen. Se on avartanut tietoisuuttani sekä näkemystäni nykyaikaisen kaupunkisuunnittelun vaatimuksesta. Luova matka, jossa henkilökohtaiset näkemykset ovat taistelleet paikastaan ja vähitellen sulautuneet yhteen kiinteäksi kokonaisuudeksi, menettämättä persoonallista arvokkuuttaan. Eräänlainen extreme, jossa voimme näyttää osaamistamme ja rohkeuttamme kaikissa eri muodoissa.

urBaana on matka, mistä avautuu mahtavat maisemat ja kokemukset helsinkiläisen arkielämässä ja juhlassa. Sitä matkaa ei kannata jättää tekemättä.

Martti Aiha

Därför.

Som gammal Tölöbo och senare granne med järnvägsbanan har jag alltid haft starka känslor för det gamla järnvägschaktet. Jag har känt djup respekt för den historiska kontexten, men också förundran. Hur kan det vara möjligt att ett oskött sår av det här slaget har fått isolera kärnområdena i Helsingfors från varandra?

Tiden har gjort sitt. Jag föreställer mig nu att avlagringarna av tid och den vanskötta banan till sist blev en lycka för staden. Ett unikt rum har på så vis uppstått, en unik stadsmiljö som ger möjlighet att genom ny, mångfacetterad och social design skapa en pulserande åder full av liv. En åder som på ett nytt sätt binder samman stadens västra och norra delar med stadskärnan, och som väller fram likt en grön ström från centralparken genom stadskärnan och till de södra delarna.

För ungefär tre år sedan blev jag rastlös efter vissa yrkesmässiga sammanstötningar med järnvägsschaktet. Jag tog mig en funderare och lät min fantasi flöda. Testade mina idéer på olika håll. Kanske var det av pur artighet jag fick stöd för mina idéer, men de föreföll tydligen inte alltigenom orealistiska. Jag beslöt mig för att sätta i gång och allvarligt fundera över hur processen kunde gå vidare. Jag kom att tänka på ett klokt yttrande som jag som ung konstnär fick höra av en tänkare i bekantskapskretsen: det är inte så viktigt att man kan eller vet. Det viktiga är att veta var man får tag i kunskapen när man behöver den.

Utifrån det här lärorika rådet började jag sätta ihop en arbetsgrupp för att fundera på återanvändning och design av schaktområdet. Arbetsgruppen skulle vara så bred som möjligt, men bestå av folk som var experter på sina respektive områden. Jag tycker att jag har lyckats: processen har varit unik. Den har öppnat mitt medvetande om och min syn på vilka krav man kan ställa på modern stadsplanering. En skapande resa där personliga visioner har kämpat om utrymme och småningom smultit samman till en fast helhet, utan att det personliga för den skull har gått förlorat. Ett slags extreme, där vi kan visa upp vårt kunnande och vår djärvhet i alla olika former.

urBaana är en resa som öppnar för fantastiska landskap och upplevelser i helsingforsarnas vardag och fest. En resa som det inte lönar sig att lämna ogjord.

Martti Aiha



“Se, houkuttaako ihmisiä kävellä ympäriinsä ja pysyä kaupunkitilassa, on pitkälti kysymys huolellisesta inhimillisen ulottuvuuden huomioimisesta työskentelyssä ja houkuttelevan kutsun lähettämisestä.”

*- Jan Gehl (2010)
11 Cities for People (2010). Island Press,
London.*

Tämä on kutsu.

Tämä on kutsu tulla tekemään Helsingin upeinta paikkaa kaupungin salaiseen keskustaan. Kutsu rakentamaan, kokeilemaan, ehdottamaan, korjaamaan ja nimeämään paikkaa, joka on ollut aina keskellämme, mutta piilossa. Tämä suunnitelma on keskustelunavaus. Avaus keskusteluun siitä, mitä meidän pitäisi tehdä Helsingin keskustan laiminlyödyimmälle osalle.

Ratakuilu ja sen historiallinen ympäristö on keskustan suurin käyttämätön tila. Satoja metrejä ja tuhansia kuutioita turhaa tilaa. Näin on ollut melkein neljäkymmentä vuotta. Maan paraatipaikalla on siis tällainen ruma haava, joka viiltää Töölön irti keskustasta. Samalla se tulehduttaa koko ympäristönsä ei-kenenkään-maaksi.

Voisiko siitä tehdä jotakin muuta? Esimerkiksi Helsingin kauneimman paikan. Paikan, joka tuo ydinkeskustaan sieltä puuttuvat toimet ja ihmiset. Paikan valmistaa, hikoilla, hiljentyä, ihailla ja leikkiä. Paikan lapsille, vanhuksille, valmistajille, taiteilijoille ja urheilijoille.

Kaksi vuotta olemme nyt pyörittäneet, puhuneet ja luonnostelleet tätä kutsua. Työkennellessämme ratakuilu on nimetty ensin Baanaksi – ja lopulta urBaanaksi, siis Helsingin kantakaduksi.

Nyt tarvitsemme muita mukaan. Uskomme, että urBaana voisi olla ensimmäinen todella yhdessä suunniteltu kaupunkitila. Se tarkoittaa osallistumisen keksimistä uudelleen.

Perinteinen suunnittelun malli antaa vaikutelman, että suunnitelma on kiveenhakattu – ja se voidaan pilkkoa, normittaa ja tilata osaset tilata halvimmalla tarjoavalta. Malli lisäksi olettaa, että kun rakennus on valmis, ei mikään enää muutu. Vaikka nykyiset osallistumisen menetelmät hidastavat rakentamista, ne useimmiten vaikuttavat lopputulokseen vain pinnallisesti. Ihmisten luova panos valuu hukkaan samalla, kun vain ei-äännet kuuluvat.

Siksi urBaanin synnyttämiseen tarvitaan uudenlainen osallistumisen metodiikka, jolla rakennuttajat, suunnittelijat ja kaupunki voivat yhdessä nostaa julkisen osallistumisen tasoa. Uusi malli ottaa lähtökohdaksi kehitettävän alueen käyttäjät – nykyiset ja tulevat. Jotta osallistuminen olisi muutakin kuin kosmetiikkaa, tulee siitä olla selvästi hyötyä kaikille osapuolille: rakennuttajalle, kaupunkilaisille, kaupungille, palveluiden tarjoajille ja asiakkaille. Tämä on yksi urBaanin muotoiluhaasteista – kuinka tehdä osallistumisesta suunnittelun laatua nostava, hyödyllinen toiminto.

Hyvä yhteistyöskentely yhdistää ainutlaatuiset taidot ja yhteiset tavoitteet. Merkityksellinen osallistuminen rakentuu ihmisten osaamiselle esimerkiksi kahvilayrittäjinä, pyöräilijöinä, skeittaajina, kuvataiteilijoina, pienten lasten vanhempina tai teatteriohjaajina. Ihmisiä kuunnellaan omien näkökulmiensa asiantuntijoina, ei vain kuluttajina tai kansalaisina.

Samaan aikaan kaikilla kaupunkilaisilla tulee olla mahdollisuus ehdottaa korjauksia ja lisäyksiä suunnitelmaan. Vain osallistumalla urBaanasta tulee ihmisten oma. Esimerkiksi harrastajien työpajat, kansalaisraadit, liiketoiminnan kehitysleirit, verkko-osallistuminen sekä toiminnallisten ryhmien työpajat ovat tapoja jäsentää julkista keskustelua osaksi kaupungin kehittämistä. Osallistuminen luo ensimmäiset urBaanalaiset. Se kasvattaa helsinkiläisten sitoutumista urBaanahan jo ennen sen valmistumista.

Politiikan tekeminen vapaissa yhteiskunnassa elää juuri nyt yhtä suurimmista murroksistaan. Ihmiset ovat oppineet kuluttajina ja ammattilaisina, että heillä on oikeus tulla kuulluksi. Samaan aikaan helsinkiläinen kaupunkikulttuuri elää kukoistuskauttaan. Demokratian – ja sitä kautta kaupunkisuunnittelun – on pystyttävä vastaamaan tähän haluun.

Tervetuloa mukaan.



Fringe

Ihme koheltajia. Hyvän kaupunkitilan tunnusmerkkeihin kuuluu, että joudumme ajoittain kalibroimaan itsemme uusiksi. Mitä täällä tapahtuu? Mistä tässä on kyse? urBaanan kivijalat ovat oivallista tilaa tälle hankaumalle.

Roso – fringe – löytyy aina ulkolaidasta. Se horjuu valtavirtaistumisen rajalla, mutta siihen liittyy vielä epämääräisyyttä ja vaaraa. Se on jossain kummallisen ja kiihottavan välimaastossa. Roso kuuluu urBaanalle, koska urBaana on helsinkiläisyyden ajankuva.

Roso syntyy hankauksesta ja irtiotoista. Se muuttaa samaan aikaan niitä, jotka liikkuvat ja niitä jotka jäävät. Ensimmäinen lähtijä näyttää oudolta, mutta jonkun on aina puhkaistava ensimmäinen aukko. Reunalla on avaraa – siitä näkee eteen ja taakse.

Fringe ei ole vain punkkareita ja reivejä. Se on myös eläkeläisten yhdessäasumista, kokeellista taidetta, 3D-tulostusta ja vaihtoehtovaluutaa. Se on kaikkea sitä, joka vielä hakee muotoaan ja joutuu (vielä) perustelevaan olemassaoloon.

Fringe syntyy sinne, joka ei kelvannut muille. Se on joutomaalla, hylätyissä myymälätiloissa, kaduilla ja taloyhtiöiden kerhohuoneissa. urBaanalla roso syntyy kivijalkaan. Laitakaupunki ei ole aina kaukana – se oli vuosia eduskunnan silmien alla VR:n makasiineilla. urBaana hankaa uutta pintaa näkyviin.

High Line

Kolme tavaravaunullista jäätyneitä kalkkunoita kii-tospäivänä 1980. Sen jälkeen New Yorkin keskustaa halkova korotettu raideosuus seiso i autiona pari vuosikymmentä.

Kun kaupunki jo suunnitteli 1990-luvun lopulla koko rataosuuden purkamista, joukko aktivisteja perusti kannatusyhdistyksen ja ryhtyi keräämään varoja rata-alueen muuttamiseksi kauniiksi puistoksi. Kaupunki innostui asiasta.

Nykyisin puolitoista kilometriä pitkä High Line -puisto on yksi New Yorkin West Siden maamerkeistä. Se on paikka oleskella, ottaa aurinkoa, lenkkeillä ja tavata tuttuja. Siitä on tullut turvallinen ja viihtyisä paikka viettää aikaa yhdessä. Kannatusyhdistys huolehtii alueen hoitamisesta ja kerää yhä yli 90 prosenttia ylläpitoon vaadittavista rahoista. Kannatusyhdistyksen jäsenet saavat alennusta lähialueen liikkeistä.

Vastaavia projekteja on syntynyt myös muihin kaupunkeihin. Berliinin kelluva uimala Badeschiff alkoi halvalla rakennettuna taideprojektina ja on nyt muuttunut yhdeksi itäisten kaupunginosien veto-aulaksi.

urBaana ottaa näistä kaupungeista oppia. Se on helsinkiläisten aktiivisesti tekemä ja muokkaama veto-aula. urBaanasta syntyy omaleimainen ja aidosti kiinnostava turistikohde perinteisen turistikuplan ulkopuolelle.

urBaana - Helsingin basaari

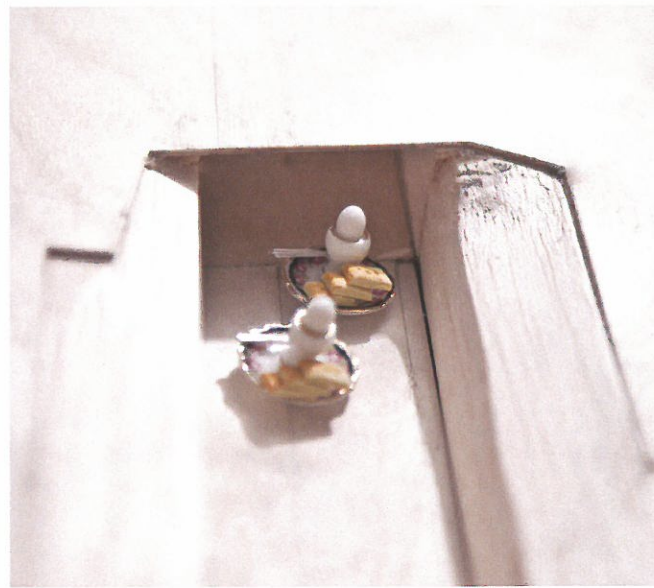
Viimeisen viidenkymmenen vuoden kaupunkisuunnittelu on ajanut lapset pois kaupungin keskustasta ja vaikeuttanut jalankulkijoiden, pyöräilijöiden ja vanhusten liikkumista. Katukuva on muuttunut radikaalisti. Julkinen tila on muuttunut kadusta tieksi – alueeksi, jossa ei voi tehdä muuta kuin liikua yhdestä yksityisestä tilasta toiseen.

Kaupunkikehityksen guruihin kuuluvan tanskalaisen Jan Gehlin mukaan kävely- ja pyöräilymahdollisuuksien ja kaupunkitilan monipuolisen käytön välillä on selvästi todennettava yhteys. “Hyvän kaupungin tulisi keskittyä parantamaan tavallista ja arkipäiväistä kaupunkitilaa, liittämään jokapäiväiseen tilaan joitain haasteita ja mahdollisuuksia lapsille, vanhuksille ja kuntoiluilijoille”, Kööpenhaminan ja New Yorkin Times Squaren pyöräilyväylästä vastannut Gehl toteaa.

Töölönlahdelta Ruoholahteen johtava ratakuilu on täydellinen tila uuden, ihmisen mittakaavassa toimivan kaupunkisuunnittelun synnyttämiseksi. Kivijalkojen liikkeet, kaupungin nopein pyörätie, puutarhat ja ateljeet tekevät siitä samaan aikaan olohuoneen, verstaan, myymälän ja puiston. Nämä nyt hajallaan olevat toiminnot kohtaavat urBaanalla.

urBaana tuo palveluyhteiskunnan ja valmistamisen aivan kaupungin sydämeen. Se on siis moderni basaar.

urBaana ei ole koskaan valmis. Alueen kuraattorit rakentavat kaupallisen ja ei-kaupallisen, taiteellisen ja liikunnallisen uusia liittolaisuuksia. Jos tänä vuonna halutaan falafeleja, on kohta kioski pystyssä. Ensi vuonna siinä tilassa voi toimia taidegalleria tai vihanneskauppa. Vierisessä myymälätilassa Suomen Latu kokeilee kävelysauvojen vuokraamista turisteille. Osa pyöräkorjaamoista ja kahviloista vakiinnuttaa paikkansa helsinkiläisten suosimina kohtauspaikkoina. Kaiken aikaa lapset voivat juosta vapaasti urBaanalla, ilman huolta auton alle jäämisestä.



Basaarissa on totuttu tinkimään, neuvottelemaan, tulemaan vastaan ja tekemään kompromisseja. Se kuulostaa hyvältä kaupungilta. Kun entisajan basaarilla keskusteltiin hinnoista, ovat uuden vuosituhannen basaarin neuvottelukohdeet paikka ja tilaisuus.

Urbaana noudattaa suomalaisen suurmiehen Linus Torvaldsin lakia: avoimuus ja jatkuva neuvottelu ovat paras tapa ratkaista suunnitteluvirheet. Given enough eyeballs, all bugs are shallow. Basaari ei siis koskaan valmistu, vaan elää käyttäjiensä mukana. Se elää vuodenaikojen mukaan – siis on viihtyisä myös talvella – ja taipuu tapahtumiin. Samaan aikaan se on huippunopea kevyen liikenteen väylä, kaupungin kaunein puisto ja salliva leikkikenttä. Se jakautuu viiteen teemalliseen vyöhykkeeseen, jotka syöttävät ihmisiä ja toimintaa toisiinsa.

Melukylän lapset

Toisen jättömaa on toisen leikkikenttä. Näin ajatteli hollantilaista kaupunkisuunnittelua radikaalisti uudistanut arkkitehti Aldo van Eyck. van Eyck suunnitteli leikkikenttiä sadoille talojen väleihin jääville alueille. Kun nykyisin leikkikentän merkkinä toimii kiipeilyteeline, van Eyckin välineet olivat hiekkakasa ja hyvin yksinkertaiset, graafiset kaaret, jousi-istuimet ja pylvää. Leikkikentän ja katutilan välillä ei ollut selvää rajaa, vaan valppautta odotettiin molemmilta osapuolilta. Suunnitteluperiaate on tuttu myös esimerkiksi Venetsiasta. Se puolustaa lasten oikeutta kaupunkitilaan.

Aldo van Eyck haki työssään liittolaisuutta lasten ja taiteilijoiden välillä. Lasten tilojen sijoittaminen osaksi aikuisten tilaa ja kaupunkikokonaisuutta oli tärkeä viesti leikin tärkeydestä. Mahdollisuudet ja tila leikkimiseen ovat lapselle yhtä olennaisia, kuin meille aikuisille on vapaus liikkua ja ilmaista itseämme. van Eyckin leikkipaikat tuottivat pienille käyttäjilleen hetkellistä, hyödyllistä hämmennystä. Kun leikkipaikan elementtien käyttötarkoitus ei ollut ilmeinen ja itsensä selvä, lapsi sai itse päättää mitä nämä voisivat olla.

Yhä useampi lapsi kasvaa kaupunkiympäristössä. Heidän leikkipaikkansa voivat olla sulava osa urbaania rakennetta; niiden ei tarvitse olla erilleen rakennettuja ja aidattuja leikkikenttiä. Lapsille tilaa rai-vattaessa ratkaisevaa ei ole tilan määrä, vaan sen sijainti. urBaanalla lasten ja aikuisten tilat eivät ole toisiaan poissulkevia, vaan kuuluvat yhteen ja samaan maisemaan.

urBaana on kaupunkitutkija Marketta Kytän kuvaama melukylä, jossa lapsilla on paljon vaihtoehtoja ja mahdollisuuksia itsenäiseen liikkumiseen. urBaanalla on tilaa ja aikaa kulkea ja tehdä yhdessä. Lapsille ja aikuisille annetaan mahdollisuus yhteenkuuluvuuden tunteeseen ja osallisuuteen. urBaanan lapsille suunnatut elementit eivät määrää tekemistä, mutta tulevat vastaan ja ovat lapsen korkeudella ja saavutettavissa - mitä ikinä lapsi niillä sitten päättäkään tehdä.

Uusi urbaani

urBaanalla ihmiset muuttavat tilan ja ajan paikoiksi ja tilanteiksi. Lasten, kuntoilijoiden ja urbaanien kilvoittelijoiden määrä on hyvän kaupunkitilan tarkin mittari.

Minkälaisia tilanteita on hyvässä kaupungissa? Entä paikkoja? Näihin kysymyksiin osaamme vastata ilman kaupunkisuunnittelijan koulutusta. Haemme ja saamme niihin vastauksia päivittäin kotoamme, pihaltamme ja sisustuslehdestä. Entä jos vastausta voisi hakea keskelta kaupunkia? Entä jos voisimme muovata Helsinkiä samalla vimmallalla, jolla muovaamme kotiamme? urBaanalla voimme.

Uusi vapaa-aika

urBaana on reaktio vapaa-ajan jatkuvaan kasvuun. Kohta kolmannes suomalaisista on yli 65-vuotiaita eläkeläisiä. He ovat hyvässä kunnossa ja haluavat tehdä mielekkäitä asioita. Samaan aikaan tuotannon tehokkuus ja teknologia lisäävät kaikkien vapaa-aikaa ja mahdollisuuksia omaehtoiseen toimintaan.

urBaana on työtehon optimoinnin ja modernismin jälkeinen, totaalisen vapaa-ajan tila. Se on itseään luova organismi keskellä kaupunkia. Se ei vastaa tiettyyn funktioon, vaan vääntyy tarvittavaan muotoon. Urbanalla oleilu kertoo elämänhalusta ja porukkaan kuulumisesta.

Lasten ja liikkujien kaupunki

Viime vuosien kaupunkikehitys on työntänyt lapset lähemmäs, haja-asutusalueille ja takapenkille. Nykyajan hyvä isä ei puhu kännykkäänsä koko lasten harrastusmatkaa. Samaan aikaan ulkoilijat linkoutuvat Leville ja Vierumäelle. Ja eläkeläiset miettivät, mitä tyhjäksi jääneille lastenhuoneille pitäisi tehdä.

urBaana uurtaa lapsille, urheilijoille ja vanhuksille huipupaikan keskeltä kaupunkia. Uskomme, että lapset, vanhukset ja ulkoilijat ovat monimuotoisen yhteiskunnan indeksi – jos heitä näkyy kaupunkitilassa, voi koko kaupunki hyvin. Lapset tuovat mukana vanhempansa, kuntoilijat kilpakumppaninsa. Liikkuminen ja perheet luovat turvallisuuden tuntua ja vetävät erilaisia ihmisiä yhteen. Siksi urBaana on materialistisuudessaan myös ruumiillinen. Se on paikka leikkiä, hikoilla, rakennella, lenkkeillä ja jumpata. Urbanan puistot ovat superurbaani vaihtoehto Paloheinälle, Mäkelänrinteelle, Hop Lopille ja Talmalle. Hiihtotrikoista tulee keskustakelpoisen asu.

Kilvoittelijoiden kaupunki

2000-luvun ensimmäisinä vuosina Kamppi on pannut kovaan vastaan automarketeille ja kehän ostoskeskuksille. Kamppi on pärjännyt kamppailussa hyvin – sillä seuruuksella, että Helsingin keskustassa on yhä enemmän ihmisiä tekemässä yhä yksipuolisempia asioita. Elämä on paennut keskustasta Kallioon, Sörnäisiin, Kalasatamaan ja Punavuoreen. Kaupunkilaisuuden luovat etujoukot – kilvoittelijat – ovat vieneet uudistavan ja kokeilevan kaupunkikulttuurin mukanaan kohtuuhintaisemmille asuinalueille. Ilmiö on tuttu kaikista suurkaupungeista. Keskustoista tulee lentokenttämaisia siistejä tiloja, joista löytyy kaikkialla maailmassa samat liikkeet, merkit ja palvelut. Tällaiset keskustat sulkevat ovensa liikkeiden suljettua ja uutta luova ja kokeileva toiminta esiin kaupungin laitamille. Paikkoihin, joissa on hukkatilaa, riskejä ja kesantoa.

urBaana kutsuu urbaanit kilvoittelijat takaisin kaupunkiin. Urbanan kivijalassa elämä tunkeutuu ja löytää tiensä tiilien rakoihin, katujen alle ja takatiloihin. Roso muuttuu baareiksi, verstaiksi, startupeiksi, kommuuneiksi, pyöräkorjaamoiksi ja kiipeilyseiniksi. urBaana on ensimmäinen länsimainen basaaari ja 2030-luvun kirjasto. urBaana on uuden sukupolven kaupallinen tila. urBaanalla oleskelun hinta ei ole neljän euron latte. urBaanalla voi vaihtaa, korjata, ostaa ja kuluttaa. Mutta tämän lisäksi urBaana paikkana kannustaa omatoimisuuteen ja ottaa luonteekseen aidosti julkisen, ihmisten

tilan. urBaanalla oleileva ihminen ei kyseenalaista tai joudu puolustelemaan omaa kuuluvuuttaan paikkaan.

Uusi helsinkiläinen urbanismi

Ideologisesti Helsinki on aloittanut urBaanan rakentamisen. Tämä on gigantinen muutos. Samaan aikaan kun design-hotelleja ja brändi-museoita vastustetaan, kaupunkilaisten omaa toimintaa rakastetaan. Ylhäältä alas tuputetut megaprojektit herättävät nuivuutta. Kirppari- ja ravintolapäivät, graffitiseinä sekä korttelijuhlat herättävät innostusta kokeilla samaa omassa kaupunginosassa. Nyt kaupunki kehittyy kuin solumaisesti – kopioiden, inspiroituen ja versioiden toisten tekemistä. Kaupunki on ansiokkaasti herännyt kaupunkilaisten tilankaipuuseen ja osittain jo vastannut eri intressiryhmien tilallisiin tarpeisiin.

Muutos on dramaattinen: ennen aktiivisesta kaupunkitilan käytöstä saatettiin jopa rangaista. Kaupunkilaisten pyrkimyksiin toimia ja aktiivisesti tuottaa tilaa toiminnallaan vastattiin hyökkäävästi. Tällainen holhoava politiikka ja erilaisuutta kammoksuva ideologia ei sovellu uuden vuosituhannen urbanismiin. Uuteen urbanismiin kuuluvat keskeneräisyys, neuvottelu ja erilaisten toimintamallien hyväksyntä sekä niiden tilallisten tarpeiden huomiointi.

Uusi urbanismi näkee asioiden luontaisen arvon, mutta myöskin niiden laajemman sosio-ekonomisen ja yhteiskunnallisen hyödyn. Entisten teollisten tilojen avaaminen taiteilijoiden käyttöön, joutomaan luovuttaminen väliaikaiskäyttöön kaupunkiviljelijöille tai graffitaidan rakentaminen antavat ensisijaisesti tilaa ihmisten omalle toiminnalle. Ne vahvistavat kaupunkilaisten omistajuussuhdetta tilaan ja näin myös luontevalla tavalla vähentävät ei-sosiaalista toimintaa. Uusi urbanismi rakentaa paikkoja ja tilanteita tarpeen mukaan ja kokeillen. Tulisiko eduskuntatalon seinään jatkuvasta kiipeilyseinästä suosittu ja toimiva kohta paikka alppinisteille? Kokeillaan, vastaa uuden urbanismin ääni.



Urbanismin resepti

urBaana jatkaa kaupunkitilan muovaamista uuden urbanismin reseptillä. Otetaan tarjoiluastiaksi käytöstä poistettu ratakuilu, joka nyt toimii lähinnä julkisena käymälänä. Keitoksen pohjana on optimistinen ja avoin asenne julkista tilaa kohtaan. Maustaminen alkaa näkemyksellä kaupungista kulttuurin ja turismin avulla taloudellisesti tuottavana brändinä. Lisätään hypypysellinen hyvää suunnittelua ja aimo ripaus päämäärätietoisuutta. Näiden vastapainoksi nakataan soppaan raikasta uskoa ja luottamusta ihmisiin ja heidän omaehtoiseen toimintaan kaupunkitilan tuottajina. Lopulta kaupunkilaiset maustavat keitoksen mielensä mukaan ja voivat loihkia siitä vaikka täysin uuden oman reseptinsä.

Kuten kaupunkisuunnittelun professori Panu Lehtovuori esittää: Helsingissä on liian pitkään rangaistu aktiivisesta kaupunkitilan käytöstä, mutta ei puututtu ei-sosiaaliseen käyttäytymiseen. On aika muuttaa tämä.

Baanan historiaa lyhyesti

Baanan alue ennen satamaradan rakentamista

Rautatie oli 1800-luvun lopun tie tulevaisuuteen. Vuosisadan puolivälin varhaisimmat radat olivat yksityisiä pistoraiteita tehtaiden ja kartanoiden mailla. Jo varhain Venäjän tsaari näki rautateiden keskeisen geopoliittisen merkityksen ja esitti pohjoiseen menevän runkoverkoston rakentamista Suomeen. Kun satamarata päätettiin vuonna 1891 vuosikymmenen pohdinnan jälkeen, nopean väestönkasvun ja kaupallisen modernisoitumisen leimaaman Helsingin väkiluku lähestyi 100.000 ihmisen rajaa. Rata yhdisti Suomen (rautatiet) maailmanmarkkinoihin (maailman meriin). Samoin kuin Yhdysvalloissa niin myös Suomessa rautateiden rakentaminen eteni aggressiivisesti paikallisten asukkaiden intresseistä välittämättä. Tämä pätee myös Helsingin satamaradan rakentamiseen. Alle jäi asuntoja ja puutarhoja. UrBaanan myötä parhaat palat tästä historiasta voidaan ehkä palauttaa.

Rautatien rakentamista, nykyistä baanaa, rajoittivat aluksi Läntisen Viertotien (Turuntie/Mannerheimintie) päässä venäläisten kasarmirakennukset. Toisessa päässä tuli vastaan vuonna 1886 perustettu Marian sairaalan alue sekä niin kutsutut ”Sadan markan villat”, jotka nykyään tunnetaan ”Ruoholahden villoina”. Suurin häviöjä rakennustöissä oli laaja puutarhavyöhyke, joka ulottui niin sanotulta ”Ryssän kaalimaalta” (Sibeliusakatemia) aina Leppäsuolle M.G Steniuksen puutarhan alueelle.

Mårten Gabriel Steniuksen vuonna 1875 perustama kauppuutarha oli Suomen suurin ja erityisen kuuluisa se oli ruusuistaan. Kasvihuoneissa viljeltiin muun maussa tomaattia, kurkkua ja jopa appelsiineja. Joitakin puutarhan omenapuita ja ruusupensaita on vieläkin tunnistettavissa baanan reunoilla Malminkatu 5 kohdalla. Kauppuutarhan alueella oli myös runsaasti asuntoja, lastenkoti ja Kalmisto, josta hautajaisjuna teki matkaa aina lauantaicin.

”Sadan markan villat” olivat Helsingin ensimmäinen asuntoreformistinen kohde, jossa köyhille taattiin riittävän suuret asunnot, joihin kuului myös lasten leikkipaikat ja ryytimaa. Korttelia kutsuttiinkin ”puutarhakyläksi”. Asuntoreformiajattelussa kiinnostus tavallisiin ihmisiin perustui osittain siihen, että työvoimaa tarvittiin varhaisen teollisuuden tarpeisiin. Tässä mielessä alueen sijainti nopeasti teollistuvan kaupungin laitamailla oli oiva. Omat puutarhat ja puistot edistivät sekä yhteisöllisyyttä että tuotannollisia kykyjä. Ja mikä tärkeintä pienviljely ohjasi työläisten ajankäyttöä pois nautintoaineista ja vääränlaisesta poliittisesta aktiivisuudesta.

Fennian tupakkatehtaan ja Sadan markan villojen vieressä oli Marian sairaala, joka valmistui 1890-luvulla. Sairaala oli komea näköala merelle yli Jätkäsaaren. Aluksi se oli tarkoitettu vain köyhille. Rikkailla oli varaa sairastaa kotona, ja ainakin lähempänä kaupungin keskustaa. Hautausmaan läheisyys oli myös etu uudelle kuumelasaretille. Kaupungin reunamaille sopi niin kuumesairaala kuin mielisairaakin.

Mentäessä Steniuksen puutarhasta kohti keskustaa saavuttiin Helmikanan kortteliin (Malminkatu-Runeberginkatu). Tässä korttelissa sijaitsi 1800-loppuun asti julkinen häpeäpaalu ja sittemmin myös kaasukello. Kaasukellon vartijan koppi purettiin vasta 1980-luvun lopussa, kun alueelle rakennettiin umpikortteli Hitas-asuntoja ja vanhus-ten keskusta varten.

Kun runsas sata vuotta sitten Helmikanan korttelista edettiin kaupunkiin, matkan varrella oli luujauhetehtas (Fredrikinkatu) ja romukauppa. Tämäkin alue oli kaupungin takapihaa, jossa oli väliaikaisia asuntoja. Niin sanottu ”Ryssän kaalimaa” (tennispalatsi-sibeliusakatemia) oli tunnettu siitä, että siellä asui mm. sipulia kasvattavia venäläisiä maakuopissaan.

Saavuttaessa Läntiselle Viertotielle, eli suurin piirtein nykyiselle Mannerheimintielle, vastaan tuli kesäisin sirkusteltoa, jossa vieraili kansainvälisiä tähtiä. Nykyisen Pikku-parlamentin kohdalla oli kanaloita ja Espoon tulli, jossa espoolaiset kauppiat maksoivat tullia Helsingin kaupungille.

Hankkijan talon kohdalla käynnistyi aikoinaan suomalainen teatteri, kun uudessa teatterirakennuksessa esitettiin 10.5.1869 Aleksis Kiven ”Lean” kantaesitys. 1900-luvun alussa Hankkijan talo korvasi teatterirakennuksen ja rakennukseen avattiin Euroopan suurin autokauppa. Tuolloin autojen määrä koko Suomessa laskettiin sadoissa. Nikolajeff oli saanut kauppiaan koulutuksen Stockmannin tavaratalossa ja Stockmannilla hän oppi paitsi kauppiastaitoja niin myös ajattelemaan mahdolltomia.



”Kun satamarata päätettiin vuonna 1891 vuosikymmenen pohdinnan jälkeen, nopean väestönkasvun ja kaupallisen modernisoitumisen leimaaman Helsingin väkiluku lähestyi 100.000 ihmisen rajaa. Rata yhdisti Suomen (rautatiet) maailmanmarkkinoihin (maailman meriin).”

Tarkoitus ja merkitys

Jalostettu urBaana – urUrBaana - on ainutkertainen, kaupungin hulinalta suojattu yhdyskäytävä Töölönlahden ja Ruoholahden välissä, mutta samalla paljon enemmän kuin liikenneväylä. Se on neliulotteinen ympäristöteos, jonka neljä ulottuvuus – aika – kurkottaa sekä kaupungin historiaan, että sen tulevaisuuteen.

UrBaana vahvistaa Helsingin luonnetta ja omaleimaisuutta. Se viiltää urbaanin keskustan poikki vihreän, lounaispäässä kahtia jakautuvan uran, jatkuen etelään kohti Kaivopuistoa ja länteen, kohti Ruoholahden kanavaa. Koillispäässä se on keskuspuistomme erityinen jatke, kenties ainutlaatuinen vertaisten kaupunkien rinnalla: kuhiseva kokonaisuus pieniä kauppoja, musiikkia ja kuvataidetta, kahviloita, katusoittajia, gallerioita, työpajoja ja asuntoja, mutta ennen muuta ihmisiä, jotka vaeltelevat kiireetömästi sen läpi. UrBaana ei ole pelkkä huvipuisto, sillä sen ytimeen on myös ujutettu tieto ja näkemys pääkaupungin luonteesta ja sielusta; se on kohtaamispaikka kaikille kaupunkilaisille ja vierailijoille – vauvoista vanhuksiin.

Perusilme

Jalostetun UrBaanan perusilme on monimuotoinen säpinä, mutta aina hyväntuulinen ja lempeä. Ympäristöteoksena sitä ei suunnitella pysyväksi, sillä se kehittyy ajan myötä kuin kasvava ja vanheneva eläin - orgaanisena. Se heijastaa vuosikymmenestä toiseen aikansa aatteita ja unelmia. Se vastaa kävijöittensä huutoihin ja kuiskauksiin. Mummi kulkee sen lävitse levollisesti, lastenvaunuja työntäen. Upea afrikkalaisneito keinahtelee sen raittia korkokengissä ja minihameessa. Harmaapartainen professori polttaa sikaria terassilla. Poika skeittailee hilpeänä ohi napit korvissaan. UrBaanaa pitkin ei päristellä autolla, eivätkä moottoripyöräjengit terrorisoi sitä pakokaasulla. Liikenteen melu ei ulotu sinne. Siellä voi kuluttaa viikkoja tai käväistä kerran elämässään. Sen yksityiskohdat elävät, mutta perusilme säilyy.

UrBaana muistuttaa ihmiselle myös muusta elollisesta monin tavoin. Sen kallioseinille kasvaa pieniä puutarhoja, seinäakvaarioissa on kaloja lasten ihmetellä ja vuosien varrella sinne istutettujen puiden oksilla pesivät pikkulinnut. Vesi on läsnä monessa muodossa ja korostaa koko kaupungin erityistä viehätysvoimaa.

UrBaana ei ole pelkkä katsomo, vaan yhdistetty katsomo ja näyttämö. Jokainen kävijä saa osallistua sen muotoutumiseen. Erityisessä suunnittelutilassa voi antaa kannustuksensa ja ehdotuksensa uusille, loistaville ideoille. Tulevaisuus tehdään siellä. UrBaana ei kehity yläkautta päsmäröden, vaan kävijöiden ehdotuksia ja toiveita seurailleen.

Ympäristöteoksen struktuuri

Syntyvä ympäristöteos on itsenäinen kokonaisuus, mutta se liittyy muuhun kaupunkiin sitä ystävällisesti syleillen. Sen vaikutus tuntuu kummassakin päässä. Se heijastuu koillispäässä musiikkitalon, Finlandiatalon ja jopa eduskuntatalon elämään, lounaispäässä sitä tervehtivät Ruoholahden kanava ja kanavan kummallekin puolella jo aikaisemmin nousseet, modernit rakennukset. Vaikutukset ovat vastavuoroisia. UrBaanalle tulevat kahvilat, ravintolat, verstaat ja kaupat saattavat tulevaisuudessa olla juhlallisempia koillispäässä ja muuttuvat kansanomaisemmiksi lounaispäästä lähestyttäessä. Näitä vaihtoehtoja voidaan haluttaessa tukea, kun valitaan eri osiin asettuvia vakituksia käyttäjiä. Mutta tämäkin tapahtuu suurelta osin luonnostaan, ei ylhäältä ohjailemalla.

UrBaanalle ei astuta pelkästään päistä, vaan välille tulee useita portaikkoja ja sen yläosaan voidaan rakentaa ilmaradalla kulkeva vaakahissi, joka miehittämättömänä kuljettaa kaupunkilaisia nopeasti päästä toiseen. Nämä rakenteet kasvattavat kokonaisuuden vaikutuskenttää paitsi päihin, myös uran kummallekin sivulle. UrBaana heijastuu koko siihen kaupunginosaan, joka jää sen luoteis- ja kaakkoispuolelle, sekä jonkun matkaa molempiin suuntiin haarautuville sivukaduille. Se ei enää erota, vaan yhdistää Töölön kaupunginosan vanhaan keskustaan ja muodostuu kenties tulevaisuudessa Helsingin yhdeksi uudeksi polttopisteeksi.

Kokonaisuuden muotoutumista ei voi jättää täysin sattuman varaan, vaan se tarvitsee lähtölaukaukseksi muutamia vakituksia käyttäjiä. Tämä tukee toistakin periaatetta. Vaikka urBaana muuttuu vuosikymmenestä toiseen aikakauttaan myötäillen, olkoon osa siitä pysyvää, joka muodostuu aikojen kuluessa osaksi urBaanan omaa historiaa.



“Syntyvä ympäristöteos on itsenäinen kokonaisuus, mutta se liittyy muuhun kaupunkiin sitä ystävällisesti syleillen. Sen vaikutus tuntuu kummassakin päässä. Se heijastuu koillispäässä musiikkitalon, Finlandiatalon ja jopa eduskuntatalon elämään, lounaispäässä sitä tervehtivät Ruoholahden kanava ja kanavan kummallekin puolella jo aikaisemmin nousseet, modernit rakennukset.”

Hankkeen toteutus

UrBaanan toteuttaja, omistaja ja haltija on yksityinen yritys, joka ostaa alueen ja maan Helsingin kaupungilta ja jolla on säädely oikeus myydä tai vuokrata osakkeitaan, maaosuuksia tai osia alueesta. Alueen käyttömahdollisuuksia on säädeltävä kaupanteon yhteydessä siten, että ei-kaupalliset näkökohdat säilyvät riittävän vahvoina ja kokonaisuuden perusluonne on alkuperäisen tarkoituksen mukainen.

On mahdollista, että omistajan oikeutta louhia syvennyksiä, tunneleita ja luolia urBaanan jatkeiksi on myös jotenkin rajattava, samoin kuin maa-alueen rajat määritellään kaupanteon yhteydessä.

Ihanteellinen lopputulos olisi, että kokonaisuus on hankkeen toteuttajalle taloudellisesti kannattava, mutta silti pienten kauppojen, työpajojen, gallerioiden, kahviloiden ja ravintoloiden kirjo säilyy rikkaana. Eräs mahdollisuus alkuperäisten ajatusten turvaamiselle on nimetä alueelle intendentti ja johtoryhmä, joiden mielipidettä kuullaan valittaessa vuokralaisia tai myytessä osuuksia alueelta. On olennaista, että urBaanaa voivat käyttää kaikki ihmiset, että sen varrella on jokaiselle jotakin, eivätkä taloudelliset perusteet yksin ohjaa ratkaisuja. Jonkun on maksettava nekin kulut, joille ei löydy suoranaista ostajaa. Menoja syntyy alueen valvonnasta ja ylläpidosta. Jos kaupungille varataan valtaa, on sen kannettava myös osa vastuusta.

Erityispiirteitä

Jalostetun urBaanan lähtökohta on ainutkertainen. Tämä kääntyy hyvin suunniteltuna voitoksi, mutta epäonnistuessaan ja erehtyen tappioksi. On syytä korostaa tätä ambivalenssia ennen kuin edetään pidemmälle. On realismia ajatella tätä ajoissa. Tarkennetaan siis katse siihen.

Syntyvä rakenne on koillispuolellaan kouru. Se voidaan kokea uhkaavana ja väärin suunniteltuna se saattaisi öisin turmeltua hämärrien puuhien kokouspaikaksi kaupungissa. Oikeilla, kiinnostavilla ja perusideaa tukevilla valaistusratkaisuilla tämä tendenssi voidaan täysin torjua. Kourumaisuus suo myös edun ja mahdollisuuden. Sen molemmat seinämät ovat loistava meluvalli ja sen varrelta löytyy kohtia, joiden äänimaailmaa ei häiritse ympäröivän kaupungin meteli. Kouru voi siten muodostua ihanaksi keitaaksi kiireen keskellä.

UrBaanan koillispuolella Eduskuntatalo, Sanomatalo, Kiasma, Musiikkitalo ja Finlandia-talo muodostavat arvokennusten ryppään, mutta alueen tätä osaa ei pidä eristää oopperasta ja konserteista talsivan smokkikansan ja eduskuntatalosta tipahtelevien ulkomaisten delegaatioiden yksityiseksi reviiiriksi. Yhtä suuri erehdys olisi hyljeksiä näitä vierailijoita. He ovat urBaanan kiinnostava ominaisuus, meriitti. Eduskuntatalo-

ja yhdistävästä käytävästä voi hissillä suoraan nousta urBaanalle. Muidenkin arvokennusten yhteyksiä koillispuolelle on helppo parantaa.

UrBaana on Töölönlahden ja Ruoholahden yhdistäjä. Monissa suurkaupungeissa maaseman hallitsevin osa on kaupungin halki virtaava joki. Helsingillä ei vastaavaa ole. Tätä puutetta voidaan urBaanalla helposti ja pienillä teknisillä ratkaisuilla korjata. Vesi tuotakoon sen olennaiseksi osaksi. Mahdollisuuksia on useita ja niiden avulla urBaanaa voidaan elävöittää ratkaisevasti. Kallioseiniä ei pidä kavahtaa. Ne olisivat kolkot sellaisenaan, mutta suovat mahdollisuuden grafiittien tekijöille, köynnöskasvien pikku puutarhoille, kiipeilyharrastukselle ja monille muille hauskoille asioille. Jykevät kiviseinät kutsuvat jalostajansa.

Konkretiaa

Selostamatta yksityiskohtaisesti kaiken sen luonnetta, mitä urBaanalta löytyy, tyytykäämme toistaiseksi karkeaan, luonnosmaiseen luetteloon: pieniä viihtyisiä kahviloi- ta, taidegallerioita, puita ja pikkulintuja, polkupyöräilijöiden ajorata, ideapankki tu- levaisuuden mahdollisuuksista, hämmästeleviä turisteja, puusepänverstas, Helsingin historian esittely, kalaravintola, kamarimusiikkia, tulevaisuusverstas, seinään upotettu akvaario, skeittausrata, keraamikon työpaja, joitakin erityisasuntoja, istutuksia ja pen- kejä, Internetkahvila, huipputasoinen gourmet-ravintola, kiipeilyseinämä, taiteilijoiden työtiloja, katusoittajia, rullaluistelurata, grafiittiseinä, vaeltelevia helsinkiläisiä, suuta- ri, vesiputous, kirjakahvila, korukauppa, sähköistetty ilmarata, punttisali...

UrBaanan on kuitenkin annettava kasvaa etupäässä omaehtoisesti. Sen eri osat tuke- koot toisiaan, kokonaisuus olkoon enemmän kuin osiensa summa.

Aikamme heijastin

Ympäristöystävällinen tekniikka - Suomen tulevaisuuden vientituote - saa myös näy- teikkunansa urBaanalla. Ilmarata, joka toimii vaakahissinä ilman kuljettajaa, on tä- män näkyvin osoitus. Uusi energiantuotanto, tavarankuljetus osittain tyhjiöputkissa, automaattinen jätehuolto ja näiden kaikkien tietokoneohjattu, säästeliäisyyttä tukeva toimiminen ovat esimerkkejä tästä tavoitteesta. UrBaanaa suunniteltaessa tehdään

analyysi sen energiataseesta, materiaalin kierrosta ja kai- kista ympäristövaikutuksista. tätä suunnittelun osuutta ei peitellä, se on merkittävä aikamme tavaramerkki.

Ratkaistavia ongelmia

Ongelmiakin syntyy ja niihin kaikkiin pitää alusta lähti- en varautua. Arvioitakoon lopuksi joitakin tällaisia asi- oita.

Me kuvittelemme urBaanaa lämpöisenä kesäiltana, mut- ta on myös sateisia syysöitä ja lumihankia talviaamuina, jolloin hommat on hoidettava. Osa urBaanasta katetaan ja varustetaan säteilylämmittimillä. Katua voidaan sulat- taan tarvittaessa ja poistaa lumi vetenä. Turvallisuussyistä osia alueesta suljetaan yöksi.

Liikuntarajoitteisille urBaana on helposti lähestyttävä; portaiden lisäksi sille johtaa ainakin pari hissiä. Tämä helpottaa myös vanhusten ja lastenvaunujen pääsyä alu- eelle ja sieltä pois. Ilmaradan on pysähdyttävä myös his- sin ja portaiden kohdalla. Raskaiden tavaroiden kuljetus voi tapahtua erityisaikoina. Ambulanssin ja paloauton pääsy koko alueelle on varmistettava milloin hyvänsä.

Ainakin aluksi on välttämätöntä seurata alueen kehitys- tä, valvottava sen käyttöä ja pidettävä julkiset tilat siis- teinä. Jätekesymykset on hoidettava nollatoleranssilla. Kaupungin on syytä tukea urBaanan yleisiä palveluja ta- loudellisesti. Ensimmäiset vuodet osoittavat, mihin suuntaan alue lähtee kehittymään, määräävät suunnan. Suunnittelun oikeilla ratkaisuilla voidaan varmistaa, että vaikutukset koko kaupungin kehitykseen ovat onnistu- neita.

Kaupunkiympäristön vihreytys

Syntyvä uusi kaupunginosa tullaan toteuttamaan kauttaaltaan siten, että luonto ja kasvillisuus ovat tärkeänä kantavana osana kokonaiskonseptia. Syntyvälle urbaanille luonnolle suunnitellaan myös monipuolista käyttöä, jotta rakennettavat viherkeitaat aktivoituvat ja käytön myötä tulevat myös säilymään viihtyisinä ja hoidettuina.

Tiivistyvä kaupunkirakenne asettaa haasteita vihreytykselle. Kaupunkivihreälle on vähän tilaa ja olosuhteet tätä kautta usein haastavia. Modernissa kaupunkivihreytyksessä huomioidaan entistä paremmin kaupunki-tilan kaikki tasopinnot – kasvillisuutta ei osoiteta ainoastaan maantasoon, vaan vihreyttä tuodaan katoille ja seinäpinoille. Lisäksi rakennusten sisätiloihin voidaan toteuttaa talvipuutarha-ajatuksella ympärivuotiseen käyttöön tarkoitettuja pienpuistoja. Rakennettua kaupunkiympäristöä pehmentään kasvillisuudella elämiselle viihtyisämmäksi ja suotuisammaksi.

Tiiviin infrastruktuurin keskellä kasveilla on myös käytännön funktioita kuten pölynsidonta, meluntorjunta ja kaupunkisaarekeilmiön lieventäminen. Lisäksi kasvillisuudella pystytään tehokkaasti tasaamaan hulevesien määrää. Suunnitelmallisesti toteutettu viherrakentaminen sitoo ja viivyttaa valumavettä, sekä haihduttaa sitä. Mitä kokonaisvaltaisemmin ympäristöön tuodaan kasvillisuutta, sitä viihtyisämmäksi kaupunkitilat muodostuvat.

Kaupunkirakentamisessa kasvillisuus joudutaan osoittamaan usein teknisesti vaativiin olosuhteisiin. Kansi-putarhoille ja viherkattoihin löytyy nykyään valmiita, Suomen oloihin sopivia ratkaisuja, joissa erilaisilla rakenteilla varmistetaan rakennusten hyvinvointi ja luodaan kasvun edellytykset. Viherkatoille, joissa kasvillisuus on matalaa ja vähän hoitoa vaativaa - kuten maksaruohoja ja sammalia - valmiita ratkaisuja tarjoavat jo mm. Veg Tech/Envire Oy sekä Icopal Oy. Rehevimmille katto- ja kansi-putarhoille, joissa kasvillisuus on korkeampaa ja kerroksellisempaa, rakenneratkaisuja löytyy mm. Rakennustieto Oy:n ohjetiedostosta (RT 85-10709 Kansi- ja kattopuutarhat sekä viherkatot.)

Viherseinien rakenne- ja kasvikeiluista saatua tietoa hyödyntäen voidaan kehittää ja jalostaa tarvittavat toimitukset Helsingin ilmastoon sopiviksi ratkaisuksiksi. Suomessa seinävihreytykseen on yleisesti käytetty tuentaa tarvitsevia köynnöksiä. Talviasussaan Suomen oloissa pärjäävät köynnökset ovat lehdettömiä, joten näkyvässä on vain paljaat oksat sekä tukirakenne. Tukirakenteen ollessa osa arkkitehtuuria yleisilme pysyy siistinä lehdettömänäkin aikana.

Monipuolinen kasvien käyttö kaupunkiympäristössä lisää kaupunkiluonnon monimuotoisuutta. Kokonaisvaltainen viherrakentaminen luo nykyaikaista ja aiempaa viihtyisämpää kaupunkitilaa. Ranskalaisista ikkunoista avautuvat kattopuutarhamaisemat tarjoavat kasvukaute-na lähiruokaa ja lisäävät ihmisten jokapäiväistä viihtyisyyttä. Hyvin suunnitellut ja toteutetut katto- ja kansi-putarhat tuovat mielenkiintoisen kerroksellisen vihreän ympäristön täysin rakennettuun kaupunkitilaan.

Kasvilajiehdotuksissa on painotettu helppohoitoisuutta, kestävyyttä, hyvää talviasua sekä ympärivuotisuutta.



“pieniä viihtyisiä kahviloita, taidegallerioita, puita ja pikkulintuja, polkupyöräilijöiden ajorata, ideapankki tulevaisuuden mahdollisuuksista, hämmästeleviä turisteja, puusepänerastas, Helsingin historian esittely, kalaravintola, kamarimusiikkia, tulevaisuusversatas, seinään upotettu akvaario, skeit-tausrata, keraamikon työpaja, joitakin erityisasuntoja, istutuksia ja penkkejä, Internetkahvila, huipputason gourmet-ravintola, kiipeilyseinämä, taiteilijoiden työtiloja, katusoittajia, rullaluistelurata, graffiittiseinä, vaeltelevia helsinkiläisiä, suutari, vesiputous, kirjakahvila, korukauppa, sähköistetty ilmarata, punttisali...”

Helsingin hiomaton timantti

Keskellä Helsingin ydinkeskustaa uinuu ainutlaatuinen mahdollisuus. Käytöstä poistunut ratakuilu on syntynyt nykymuotoonsa historiallisen evoluution kautta ja jättänyt jälkeensä kaupunkitilan joka hahmottuu omana olionaan kaupunkiplanktonissa.

Paikan erityislaatuisuus ja potentiaali on nyt, alkuperäisen käyttötarkoituksen poistuttua, tunnistettava kauko- viisaasti ja herkkyydellä. Historiallista tilaisuutta ei saa menettää. urBaanassa tuodaan esiin mahdollisuuksia uudenlaisen urbanismin toteuttamiseksi. New York sai High Linen, Helsinki saa urBaanan.

Keskuspuisto jatkuu länteen

Keskuspuisto päättyy nykyisin Töölönlahden eteläreunaan Musiikkitalon ja Kiasman viereen. UrBaanassa keskuspuisto jatketaan länteen yhdistämään eriytyneet kaupungin puoliskot. Vihreys jatkuu läpi koko matkan erilaisina tulkintoina, välillä rakennetummin ja organisoidusti, esimerkiksi vertikaalisten puistojen välityksellä. Välillä teema jatkuu vapaammin ja luonnonvaraisesti. Vehreys siivilöityy tiimalasimaisen kaupunkitilan lävitse. Ratakuilun suuntautuminen ilmansuunnallisesti on ideaali erilaisten lämpimien kaupunkitilojen ja olosuhteiden synnyttämiselle. Leveydeltään maanpäällinen osuus rinnastuu Esplanadin puistoon. Nyt on mahdollisuus tuoda vehreyttä myös maan tasolle ja luoda otollista mikroilmastoa autioituneeseen kaupunkimaisemaan.

Paikan henki

Historiallisten kerrostumien jälkeensä jättämät jäljet, urat ja merkit ovat osa paikan erityislaatuutta. Niitä voidaan suojella mutta vielä enemmän: ne voivat antaa motiiveja uuden tyyppisen kaupunkirakentamisen suuntaviivoiksi. Ratakuilu on tontti jolla kaksi erityispiirrettä normaaliin kaupunkikortteliin verrattuna: se on muodoltaan puolitoistakilometriä pitkä ja kapea kaartu-

va kaupunkitila. Toiseksi, se levittäytyy vaikutuksiltaan kahteen eri tasoon. Alempi, näihin päiviin asti kaupunkilaisilta kätkeyty paratiisi on uinunut Ruusun unta ja säilönyt merkkejä historiallisista vaiheistaan. Suurin osa niistä liittyy poistuneeseen rautatietoisuuteen. Sen muistumat ja niiden jatkojalostus ovat osa kokonaiselämystä.

Ratakuilun seisakkeet

Kuten radanvarrella yleensäkin, on tässä kaupunkitilaa luettava matkana. Se koostuu intensiteetiltään eriluonteisista osista, tasaisemmista osuuksista ja saapumisista väliasemille. Väliasemat ovat portteja uusiin ja eriluonteisiin etappeihin ja ne toimivat alueen toiminnallisina ja visuaalisina keskittyminä. Etappien luonne määräytyy urBaanassa ympäröivän kaupungin tarjoamista lähtökohdista ja niiden oraalla olevasta ominaisluonteesta jota vahvistetaan. Esimerkiksi Tennispalatsin ja Autotalon kohdalla on kehittymässä muuta kaupunkia urbaanimpi keskittymä, Helsingin pienois-Manhattan. Tätä kehitystä halutaan tukea ja tehdä kaupungin potentiaali näkyväksi sijoittamalla tänne urbaania elämää aktivoivaa rakentamista. Marian sairaalan pienipiirteinen rakenne toisaalta antaa motiivin eriluonteiseen käsitteeseen. Aluetta rakennetaan kuin kaupunkia kaupungissa: pienipiirteisemmin ja sen omaa identiteettiä vahvistaen.

Uusi urbaanisuus ja avoimuuden reunaehdot

Rakentamisen periaatteet eivät voi olla vain tämän päivän tietoon perustuvia. Tulevaisuuden uuden tiedon tulee voida vaikuttaa tämän päivän ratkaisuihin. Suun-

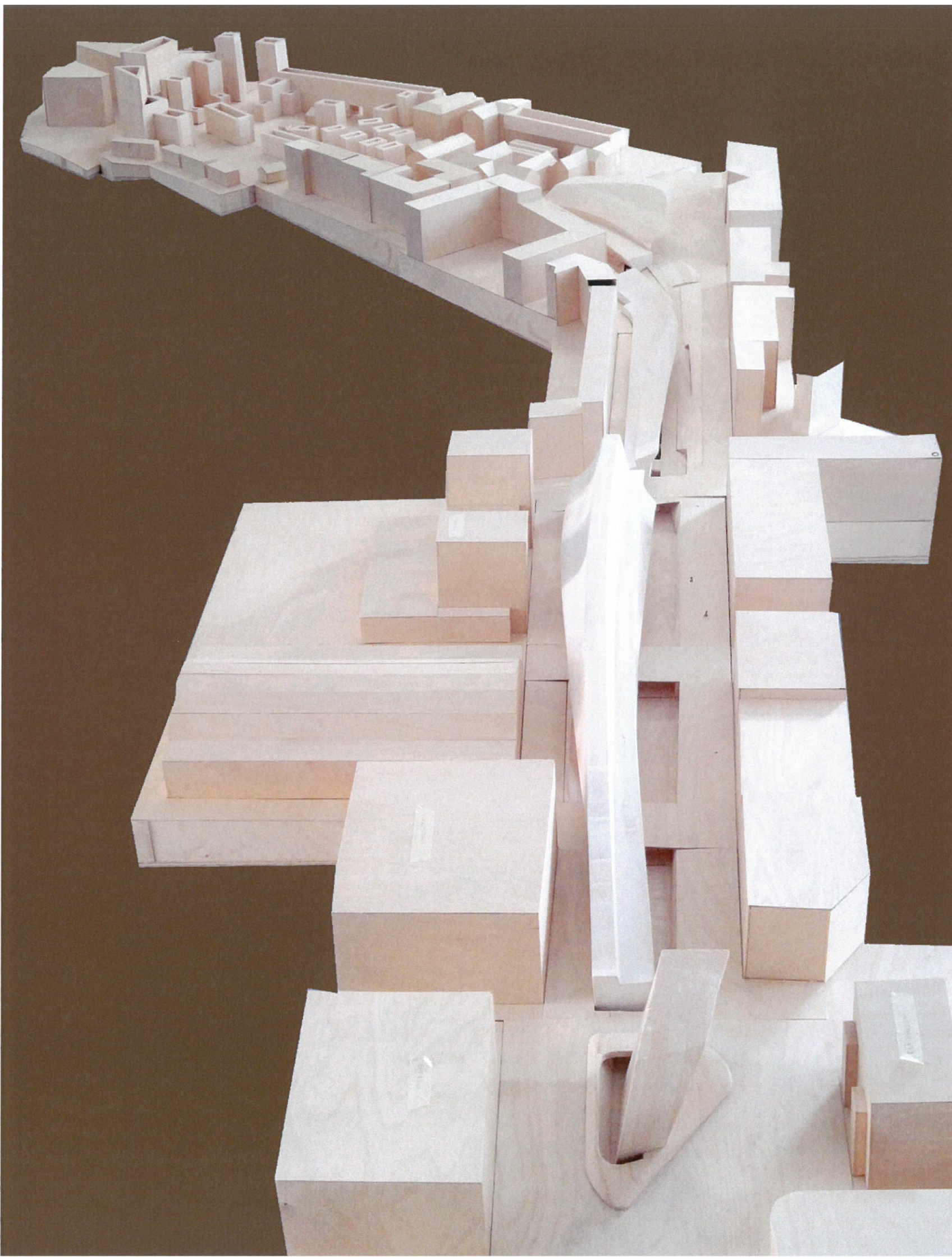
nittelustrategia sisältää riittävästi sidottuja kiinnekohtia ja periaatteita mutta suhteessa myös paljon avoimuutta ja reagointimahdollisuuksia. Myös erilaisten toimintojen sekoittuminen ja mahdollistaminen on keskeinen tavoite. Suuria kaupunkirakenteellisia periaatteita ei saa kuitenkaan liudentaa, vaan kaiken toiminnan ja päätöksenteon päämotiivina on aina laatu.

Paikan eri mittakaavat ja neljäs ulottuvuus

urBaana koetaan eri etäisyyksiltä ja eri vauhdeissa. Sen täytyy toimia ja rikastuttaa niin liikkeessä kuin pysähdyksissä. Veistoksellisuuden tulee toimia kaukaa ja läheltä sekä eri korkeuksilta hahmotettuna. Tilassa liikutaan pystysuunnassa ja tarjotaan kokonaan uusia kuvakulmia kaupunkiin. Myös uuden rakenteen erilaiset läpinäkyvyysasteet ja niiden variaatio ovat keskeisiä paikan kokemisessa kaikilla aisteilla.

Ainutlaatuinen paikka / ainutlaatuiset ratkaisut

Paikka, joka on kansainvälisestikin merkittävä, ansaitsee arvoisensa kohtelun. Nyt ei olla kuohimassa poikkeavuuksia, esimerkiksi normaaliksi umpikorttelirakenteeksi, vaan päinvastoin tukemassa paikan erityislaatuutta. Keskeistä on ajatella Ratakuilua kaupunkitilana jota ympäröivät rakennukset kehystävät. Uuden rakentamisen tulee olla selkeästi veistoksellisen kontrastinen olemassa olevaan verrattuna. Käytettävät materiaalit ja rakenneratkaisut edustavat tulevaisuuden uusinta teknologiaa ja kestäviä ratkaisuja. Ajattomuus saavutetaan rakentamisen laadulla, aikaperspektiivi asettuu kauaskunnioittamaan tulevia polvia.

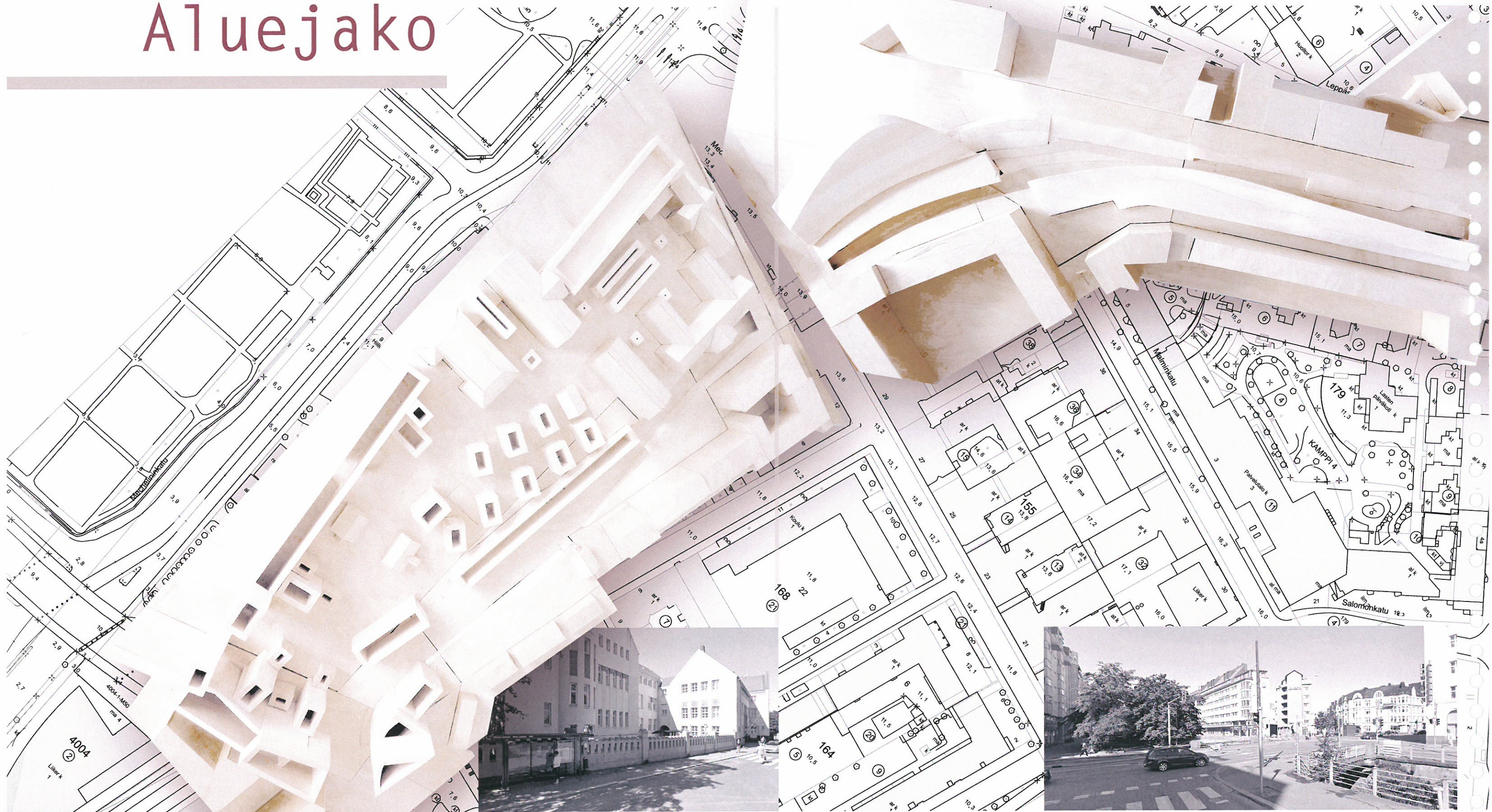


”Historiallista tilaisuutta ei saa menettää. urBaanassa tuodaan esiin mahdollisuuksia uudenlaisen urbanismin toteuttamiseksi. New York sai High Linen, Helsinki saa urBaanan.”

Maria

Kaarre ja ratasuora

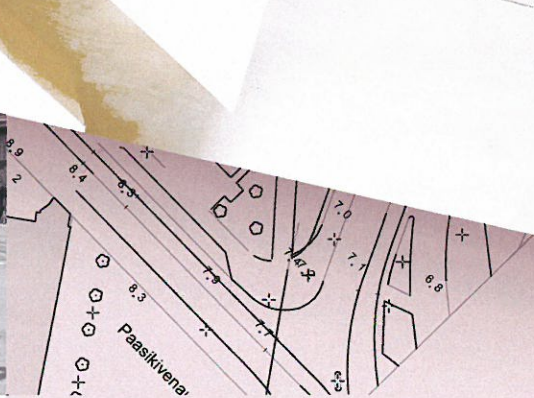
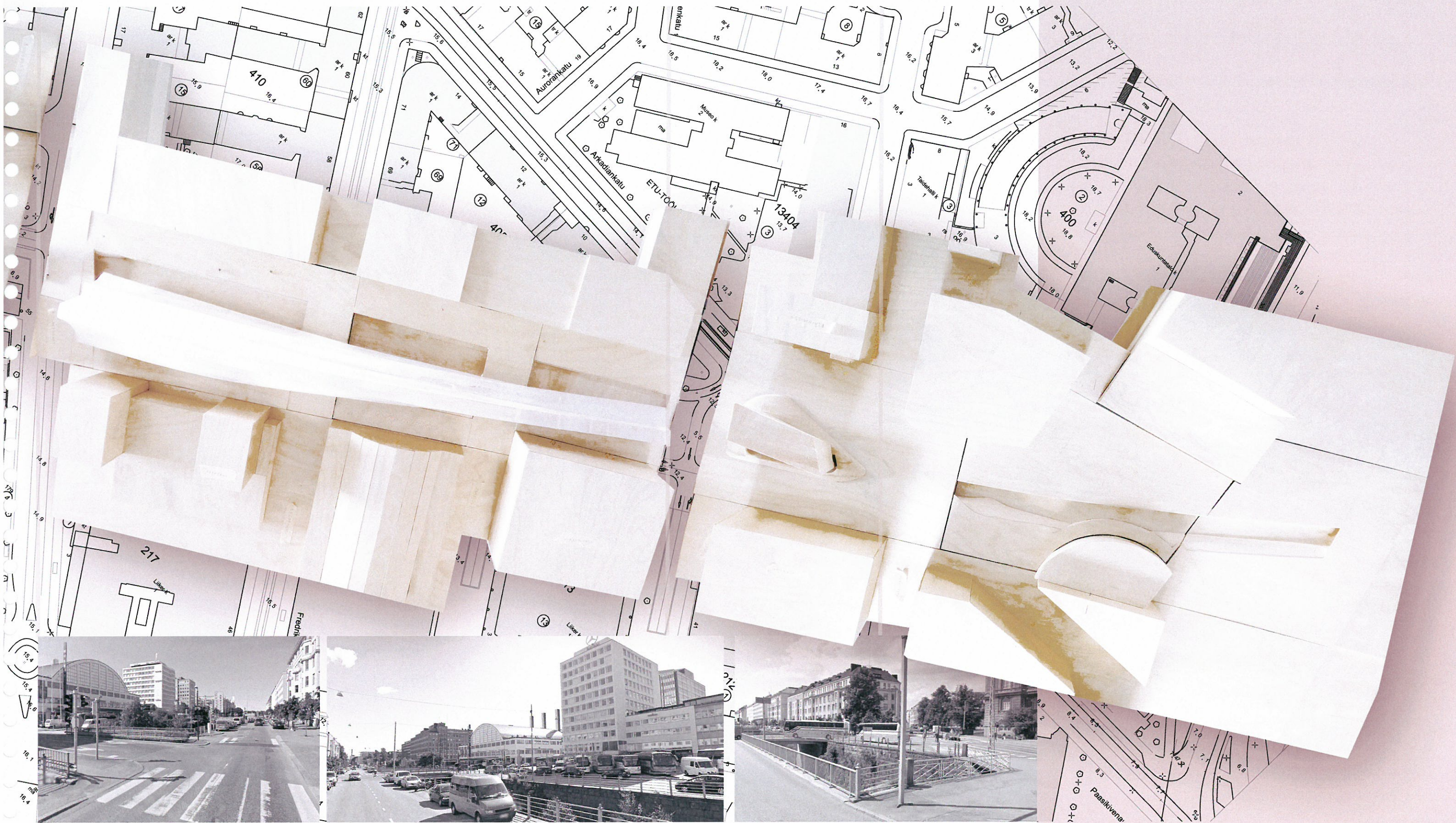
Aluejako



Selkäranka

Eläinmuseo

Parlamentti

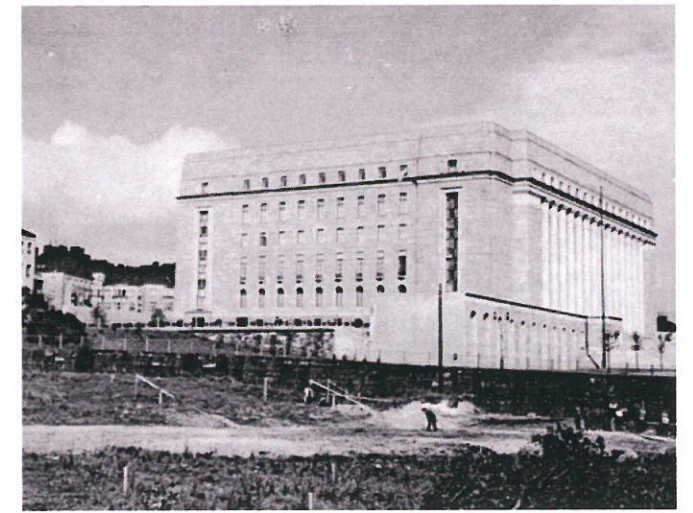
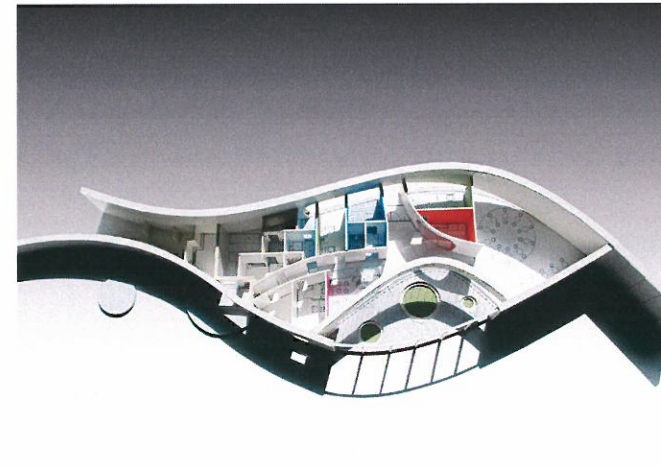
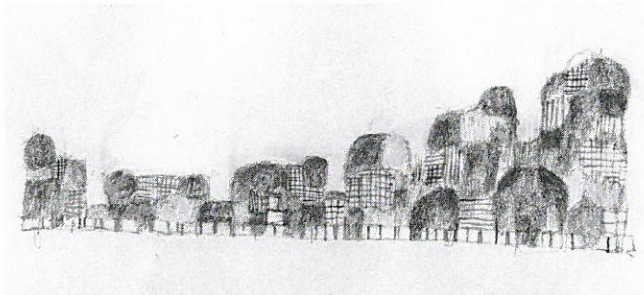


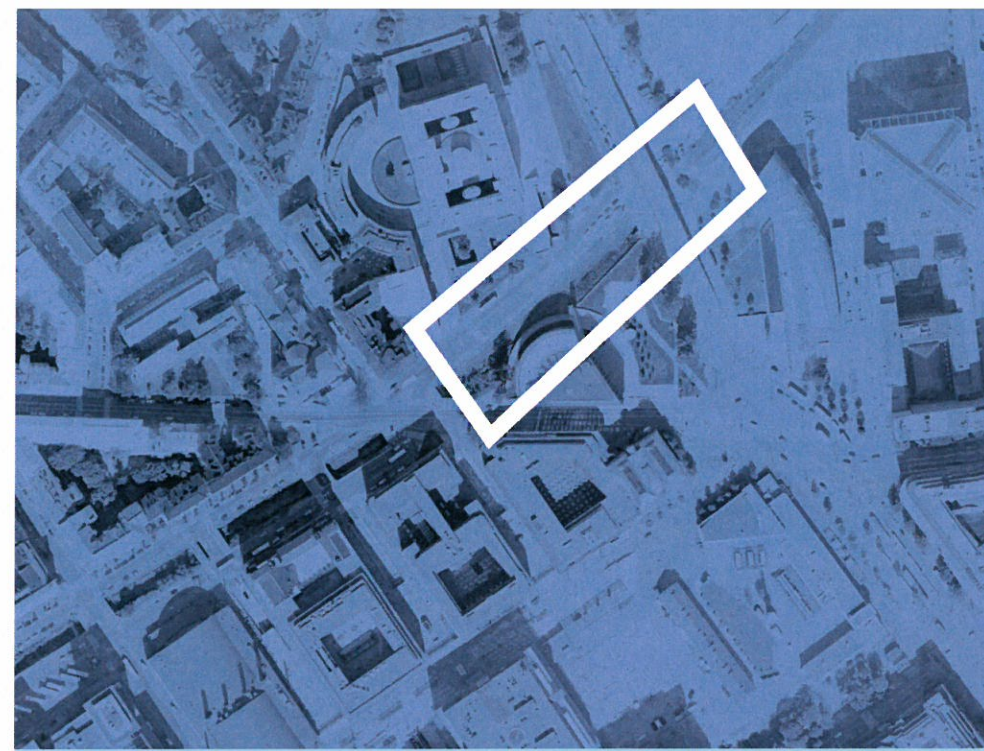
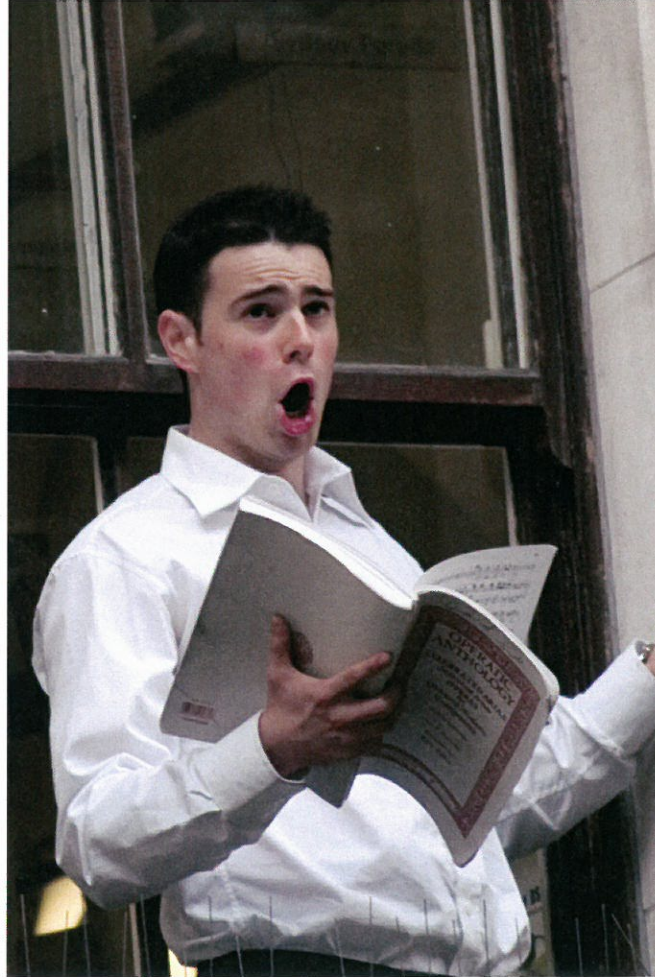
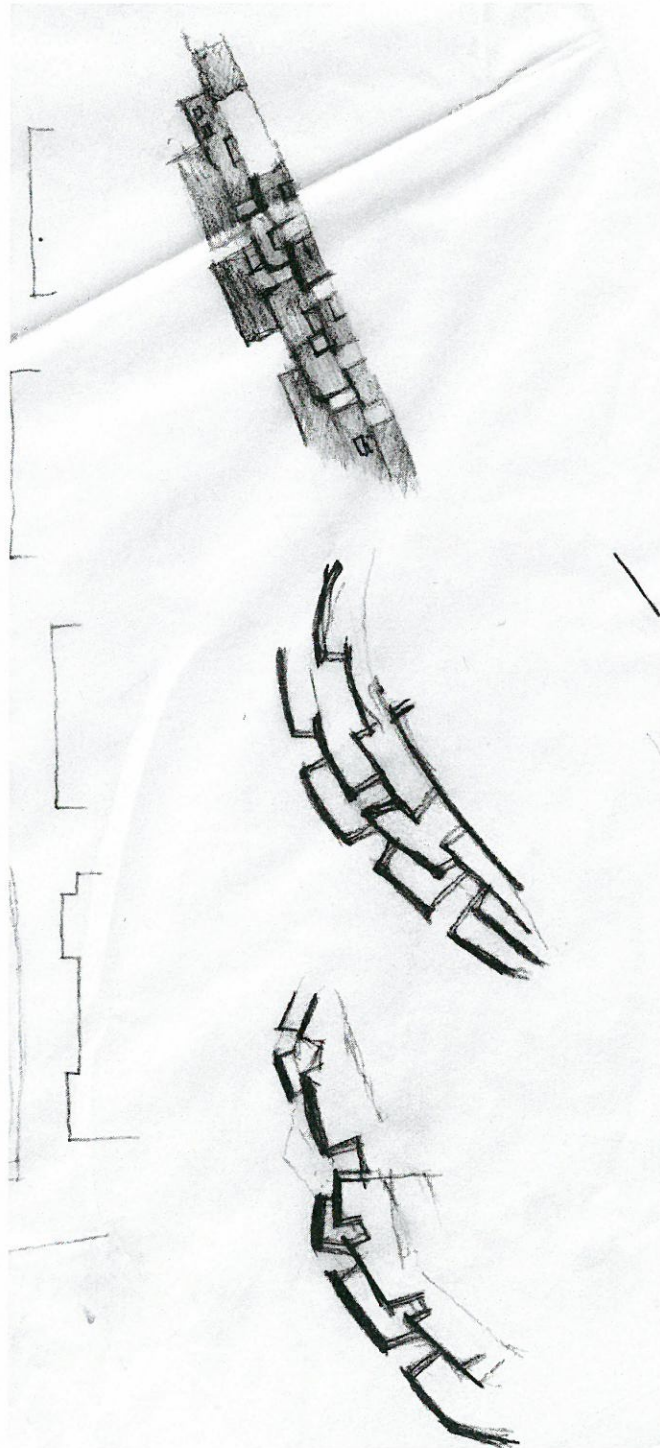
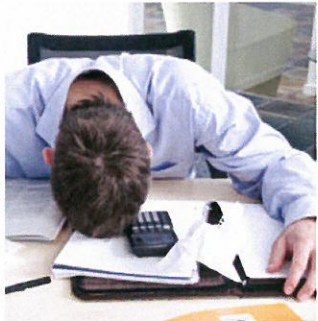
Parlamentti

Eduskuntatalon ympäristö Baanan laidoilla on mahdollista rauhoittaa puistomaiseksi sekä avata kaupunkilaisten oleskelu- ja virkistystilaksi ja toriksi.

Eduskuntatalon ympäristön käyttö parantuu entisestään, mikäli Pohjoisen Rautatiekadun liikenne voidaan rauhoittaa ohjaamalla Kampin terminaalin bussiliikennekin Arkadiankadun kautta.

Alueen viihtyvyyden lisäämiseksi Baanan reunoja jäsennetään oleskeluportaikoin, ja alueelle voidaan järjestää esimerkiksi julkisen puheenpitopaikan "speakers corner" -henkisesti, sekä tarjota kaupunkilaisille mahdollisuuksia vaikuttaa yhteisiin asioihin ja tiloja toimintaan.





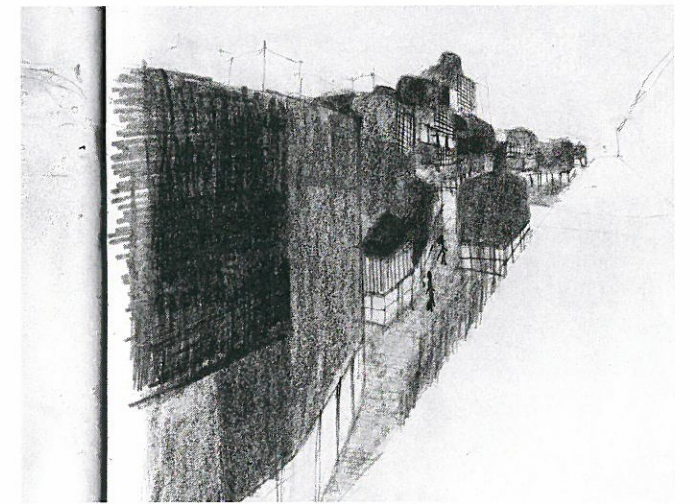
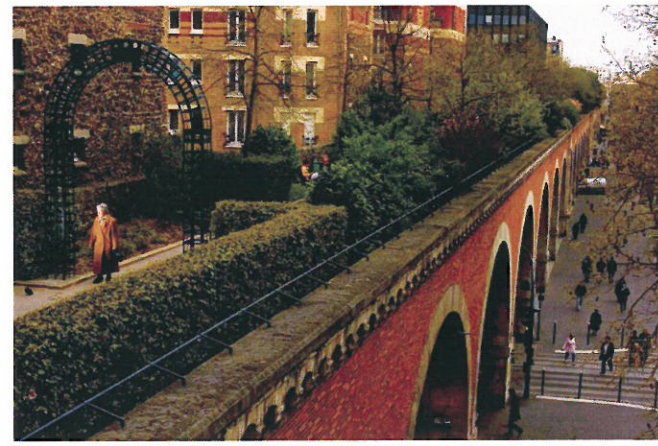
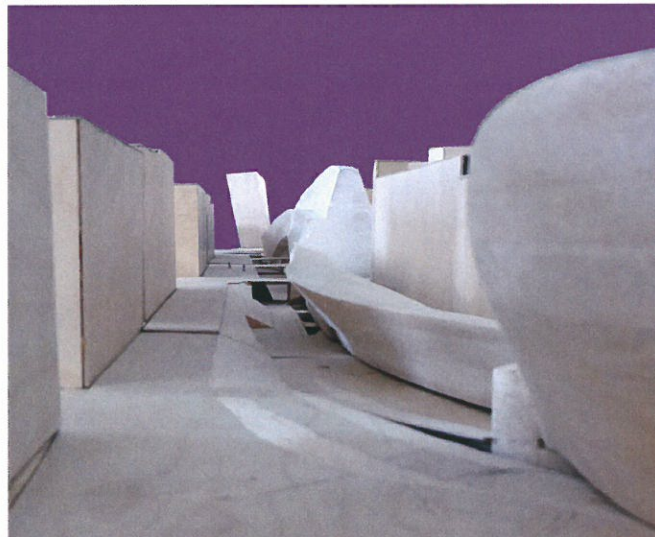
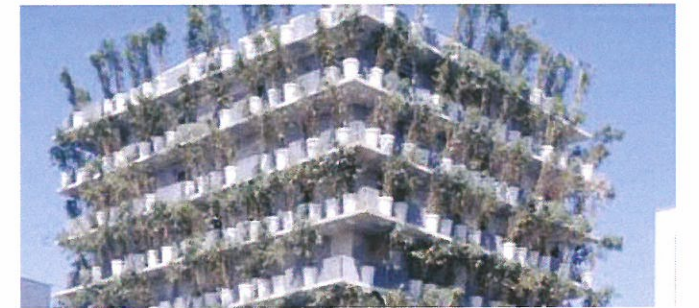
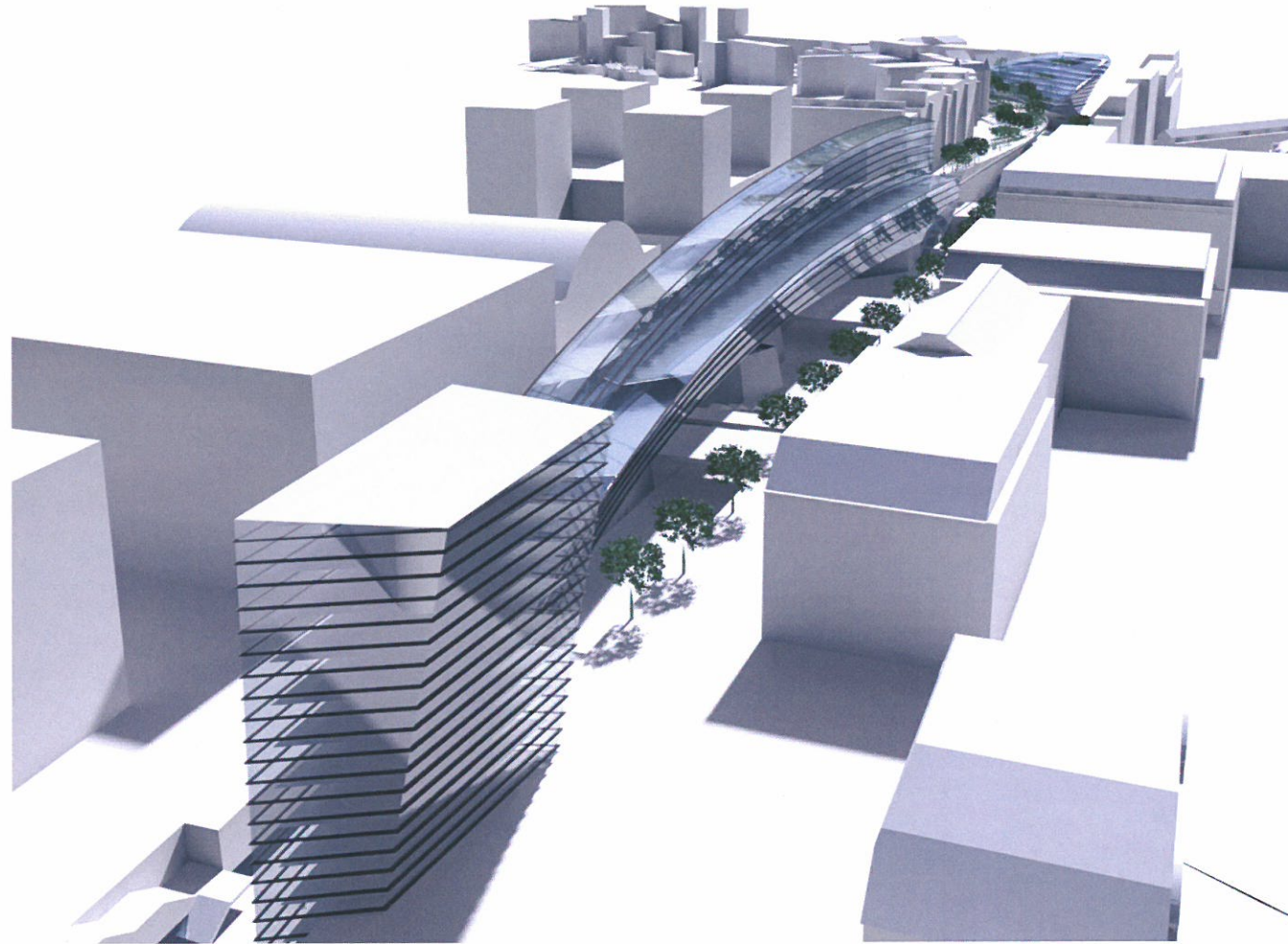
Eläinmuseo

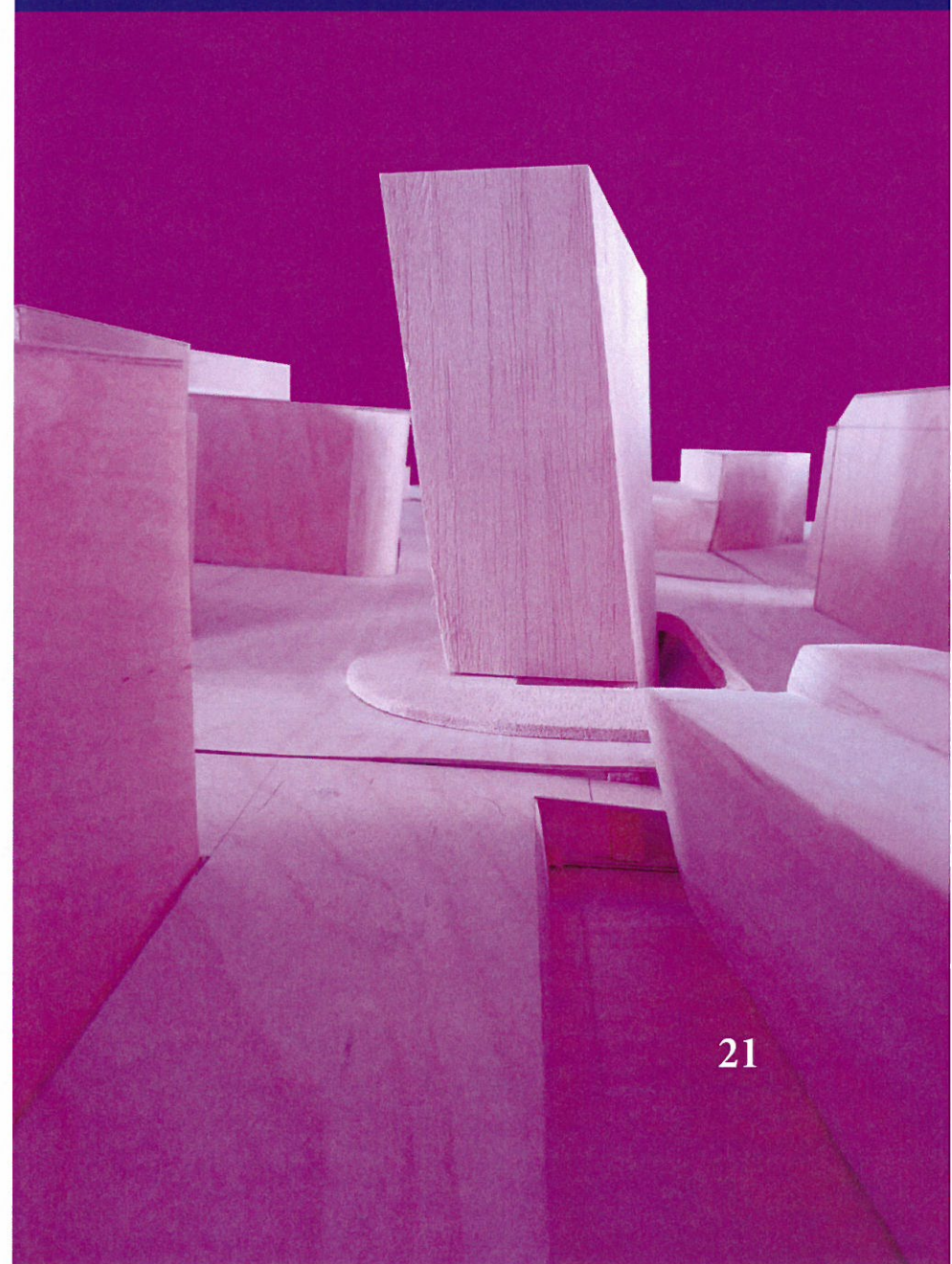
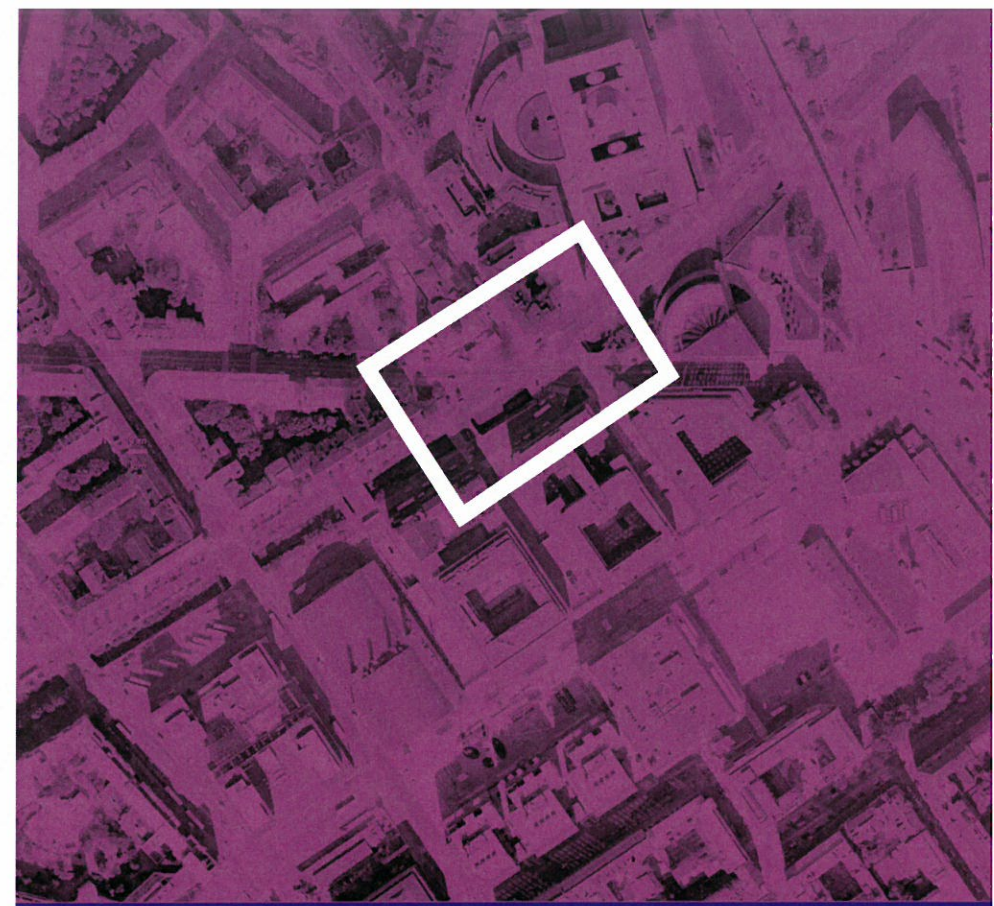
Rautatienkatujen välinen kaupunkitila on pitkä näkymäakseli, jolla ei tällä hetkellä ole selkeää pääte pistettä. Eläinmuseon edessä on kaupunkirakenteessa paikka kohtaamiselle, pysähtymiselle sekä nauttimiselle ja rentoutumiselle.

Paikalle ehdotetaan näyttävää rakennusta ravintoloi-
neen, yökerhoineen, sikariklubeineen, mielipidekahvi-
loineen ja leppäämiseenkin soveliaine oleskelutiloineen.
Asumisen ja toimistotilan lisäksi lukusalit lehtineen ja
kirjoineen, sekä tilat musiikin kuunteluun ja elokuvien
katselemiseen ovat sopivia toimintoja rakennukseen.

Samalla rakennuksella on selkeä kaupunkikuvallinen
funktio saranana Rautatienkatujen ja Arkadiankadun
risteyksessä, sekä urbaanin uudisrakentamisen lähtö-
- ja pääte pisteenä.

Suunnitelman mukaan Eläinmuseon alueelle syntyy
noin 5 500 kem2 uutta kerrosalaa.





Selkäranka

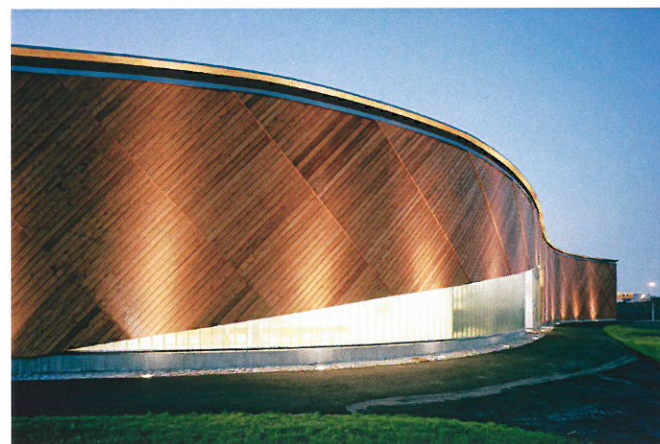
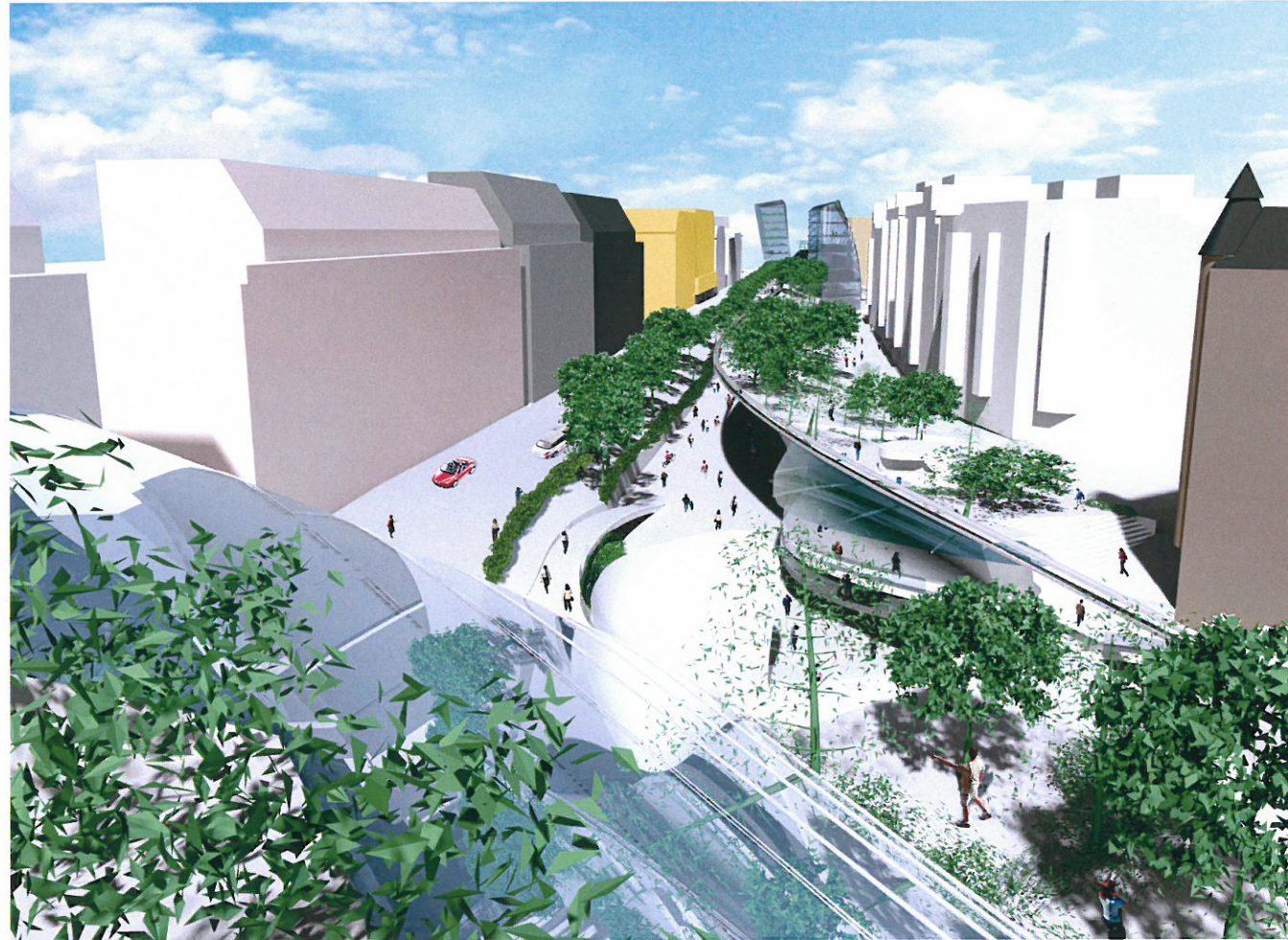
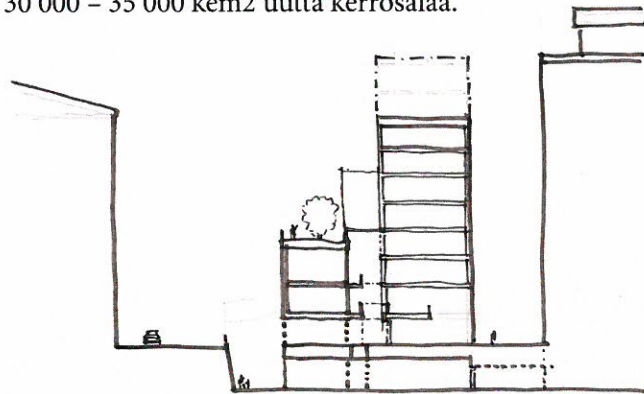
Tennispalatsin ja Autotalon edustan veistoksellinen rakennusmassa rakentuu yhtenäisen sisäkulkuyhteyden ympärille. Tämä katutasen yläpuolella sijaitseva jalankulun vaakayhteys kokoaa yhteen siihen liittyvät liiketilat ja viihdemaailman.

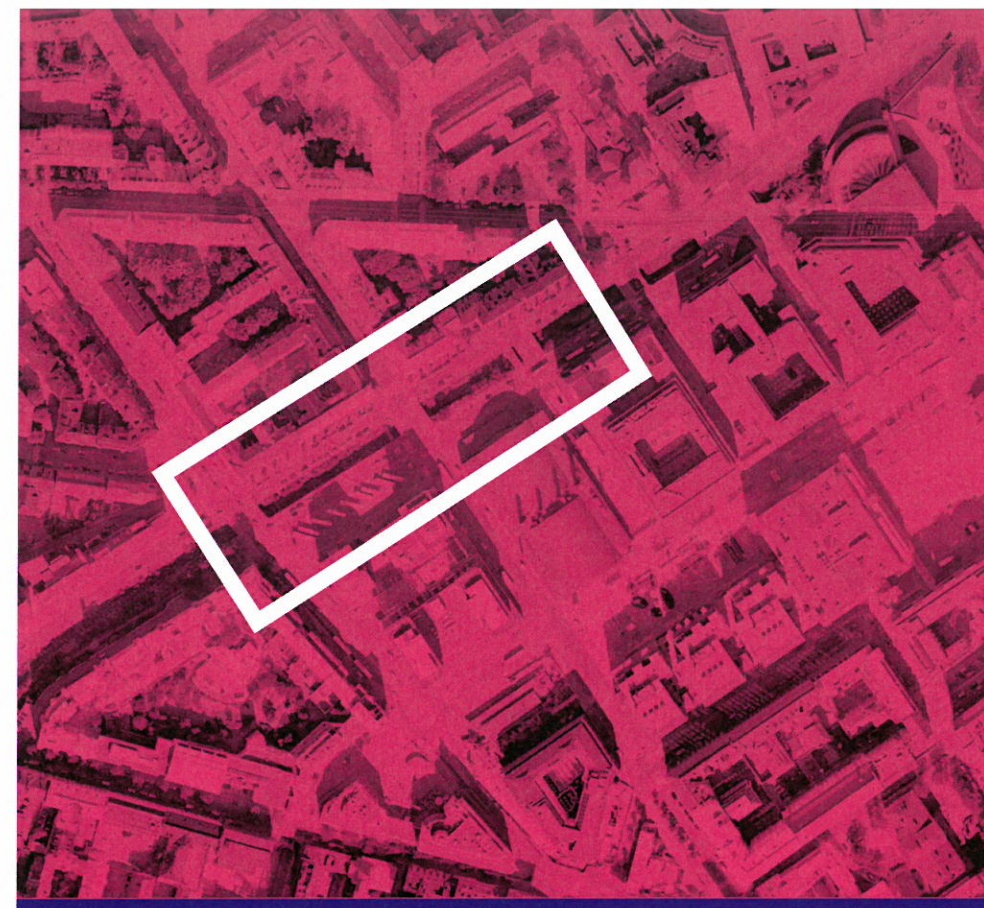
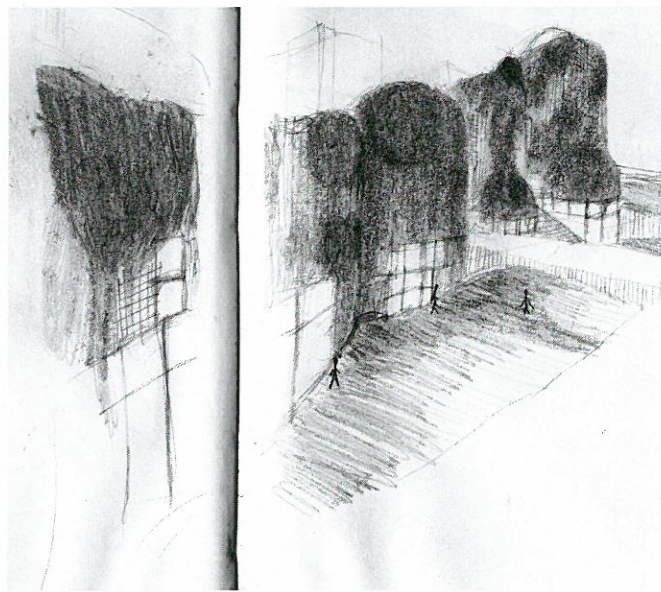
Sisätilasta aukeaa näkymiä reitin varren talvipuutarhoihin. Kokonaisuus onkin kaupunkilaisten viihtymiseen ja oleskeluun tarkoitettu puutarha, samalla kun se on uusi mielenkiintoinen maamerkki Helsingissä sekä näyttävä arkkitehtoninen matkailukohde.

Ylimmät kerrokset koostuvat pääasiassa toimistoista ja asunnoista. Rakennuksen selkärankana on ulkoilureitti, joka kulkee puistomaisessa kattopuutarhamaailmassa, mille kahvilat ja ravintolat voivat avata terassejaan. Rakennukseen sijoitetaan myös julkista tilaa design, taide ja arkkitehtuurin näyttelyitä varten, sekä esimerkiksi tanssin- ja teatterin esitystilaa.

Lopputuloksena on toiminnoiltaan hallitusti sekoittunut, kerrostunut, muuntojoustava muoto - ikään kuin vaakasuoraan asettunut pilvenpiirtäjä.

Suunnitelman mukaan Selkärankaan syntyy noin 30 000 – 35 000 kem2 uutta kerrosalaa.





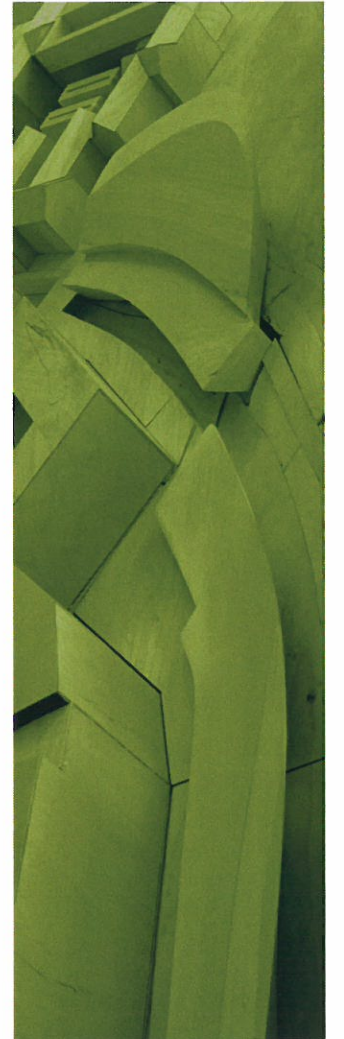
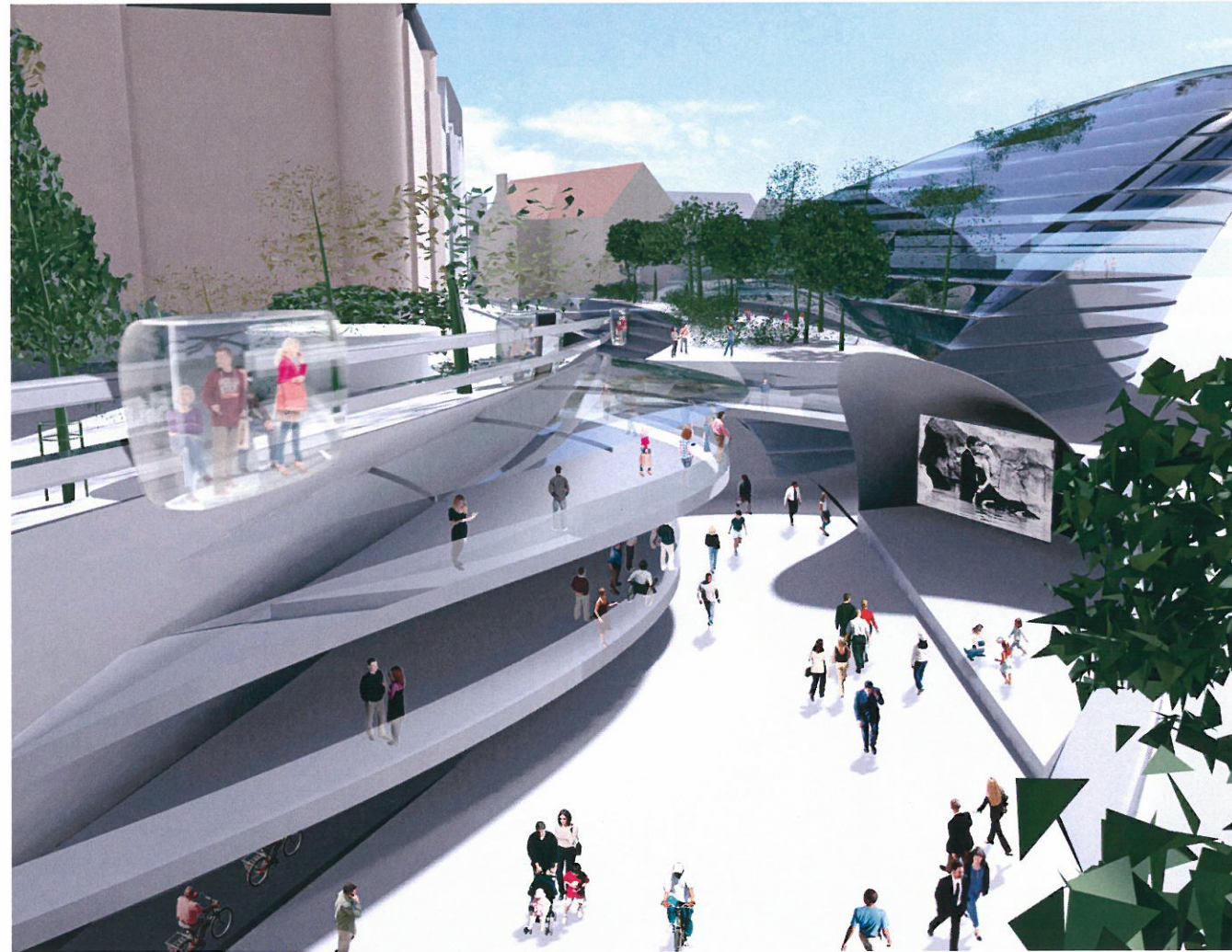
Kaarre ja ratasuora

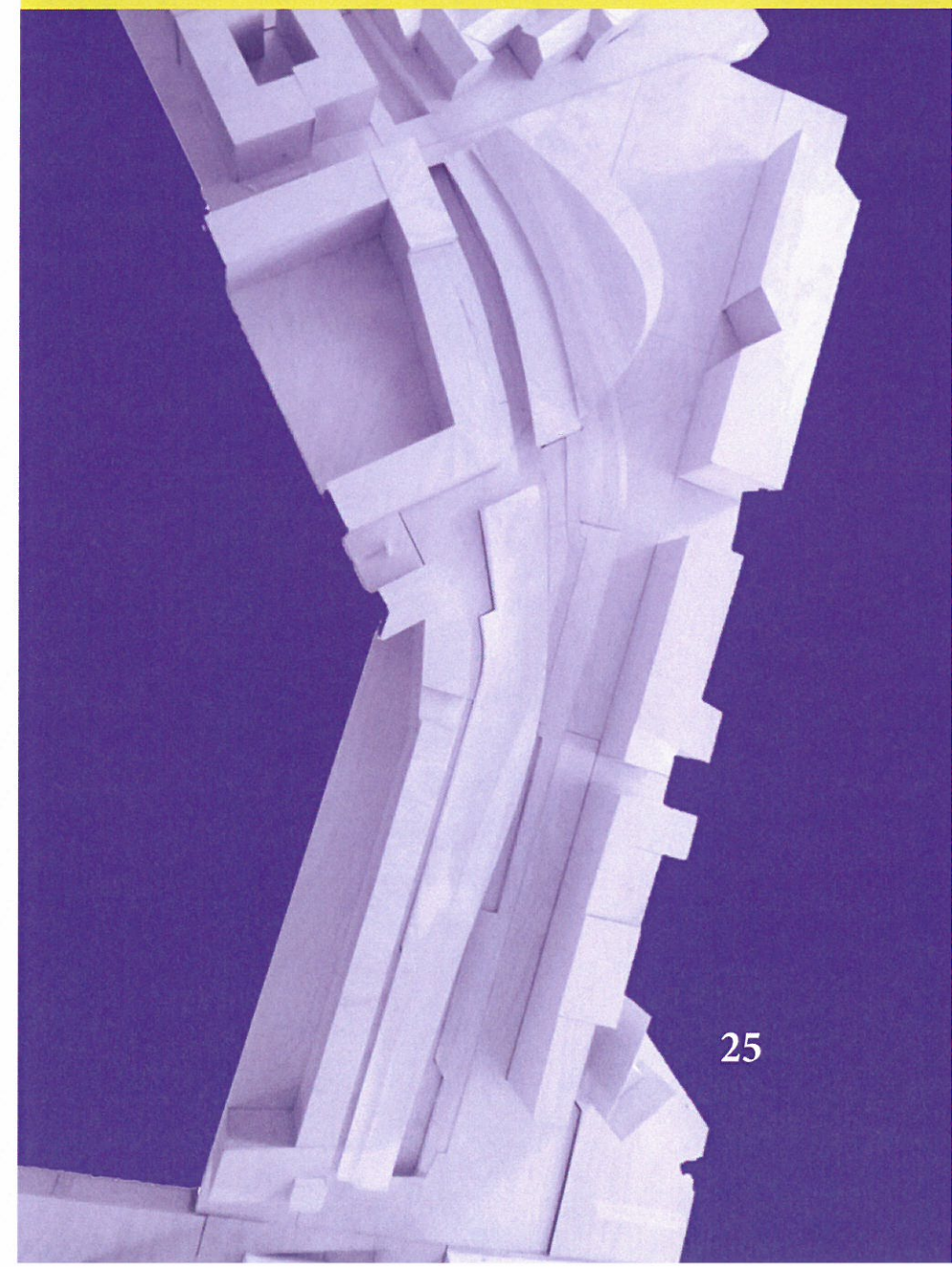
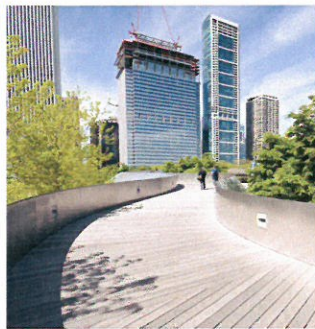
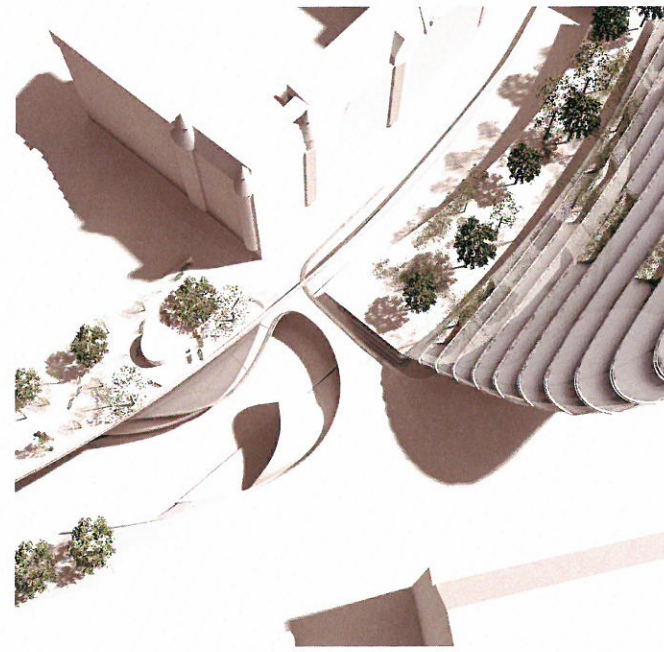
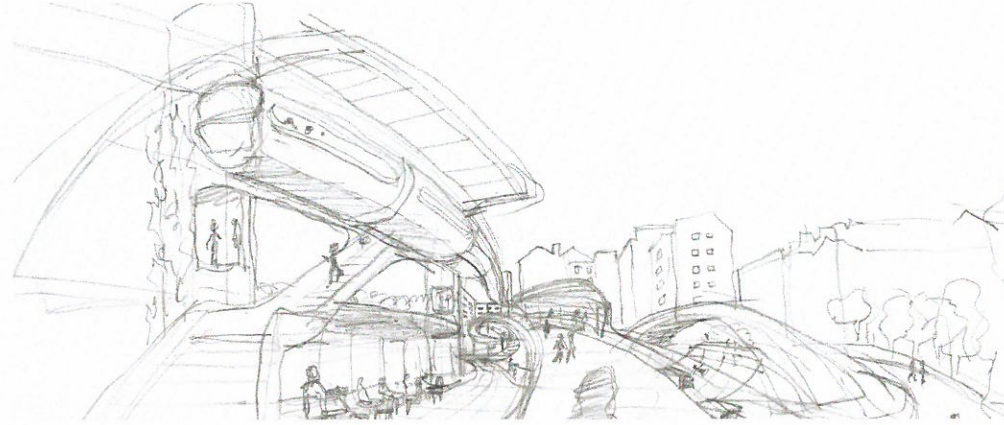
Suora rakennusmassa kätkee sisäänsä nykyaikaisen basaarin, missä katukeittiömaailma ja etnoruokatarjonta yhdistyy alueelta puuttuvaan kauppahallitoimintaan.

Rakennus tuo viherkatollaan Eteläisen Rautatiekadun länsipäähän kaistaleen puistoa. Baanaan kevyenliikenteen reitin päälle ulottuva rakennus tuo väylälle säänsuojaa, ja rakennuksen länsipäähän on suunniteltu ulkoilmaelokuvateatteri.

Baanan kaarteeseen mukaan kaareutuvaan rakennusmassaan on luonnosteltu pääasiassa asumista. Terassoidun asuinkerrostalon luonnetta määrittävät kattopuutarhat, jotka toteutetaan toimivina viljelykäyttöön sopivina hyötypuutarhoina.

Suunnitelman mukaan kaarteeseen ja ratasuoran alueelle syntyy noin 30 000 kem² uutta kerrosalaa





Maria

Marian alue - nykyisen sairaalan rakennuksilta Ruoholahdenkadulle - Baanan varrella tarjoaa mahdollisuuden kokonaiseen uuteen elävään kaupunginosaan: kaupunkiin kaupungissa.

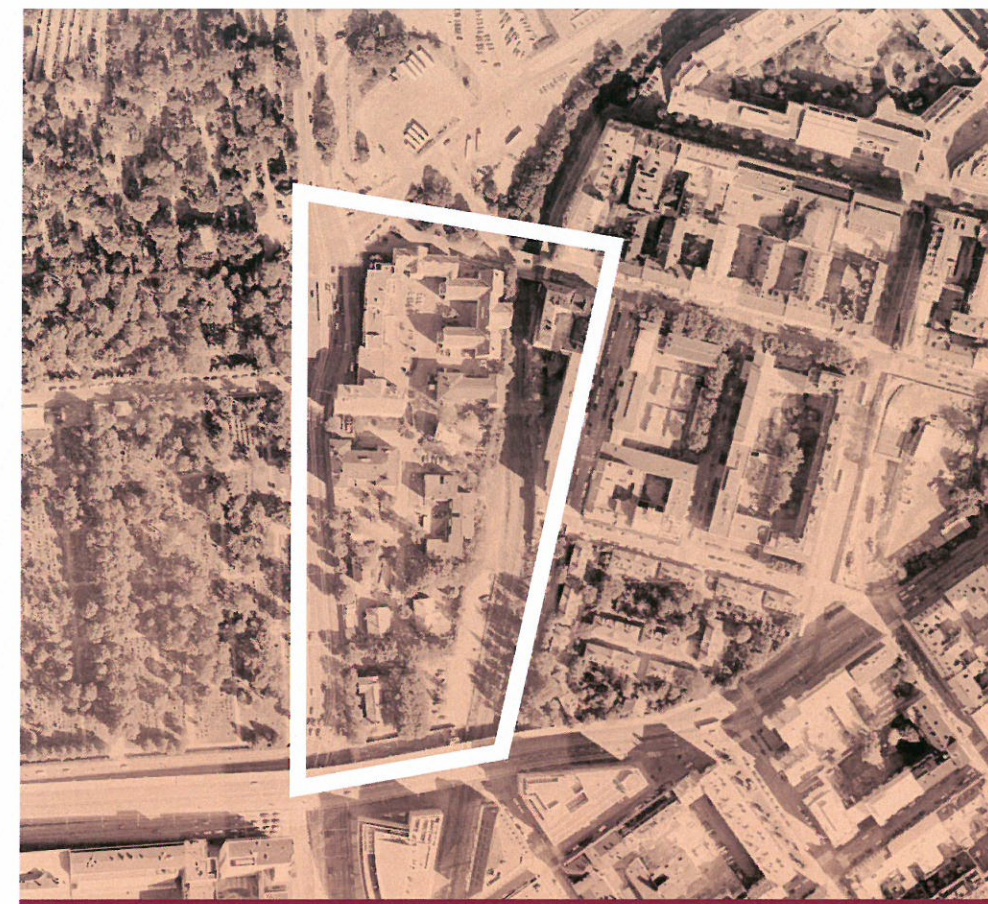
Sairaala-alueen olemassa olevan rakennusmassan täydennysrakentamisella luodaan tiiviistä kaupunkirakennetta, missä rakennusten kivijalkakerroksen toiminnan aktiivointi liike- ja työtilakäytössä elävöittää syntyviä katuja ja yhdistää kodin ja työpaikan esimerkiksi käsityöläisten ja taiteilijoiden tai suunnittelutoimistojen tilatarpeisiin vastaten. Nykyiseen rakennuskantaan on ajateltu sijoittuvaksi mm. hoivakoti-, hotelli- ja kahvila- & ravintolaoperaattoreita. Lisäksi alueelle on tarkoitus toteuttaa elokuvateatteri, yleiset saunatilat ja pienyrittäjätoimintaa kuten parturi-kampaamot, verstaat ja esim. polkupyöräkorjaamo.

Parhaat ilmansuunnat etelään, lounaaseen ja länteen ovat nykyisellään Marian alueen ongelmallisimmat. Etelässä alueen rajaa irti kaupungin korttelirakenteesta Ruoholahdenkadun silta ja länsipuolella Mechelininkatu aiheuttaa yhtälailla oman haasteensa vilkkaan liikenteensä myötä.

Eteläreuna käännetään ongelmasta mahdollisuudeksi purkamalla Ruoholahden silta, ja laskemalla katu kulkemaan Mechelininkadun ali. Tämä käänntekevä liikennesuunnittelun oivallus kohottaa koko lähiympäristön laatua uudelle tasolle poistamalla kiinteän esteen kaupunginosien rajalta ja tehostamalla keskustan huoltotunnelin liikennettä. Samalla kun liikenteen haittavaikutukset minimoidaan painamalla katu maantason alle, syntyy Marian alueen eteläreunaan tilaa lisärakentamiselle. Uusi rakennusmassa voi olla nykyisten Ruoholahdenkadunvarren toimistotalojen mukaisesti korkeaa, ja madaltua porrastuen Marian alueen puolella.

Länsireuna rakennetaan toimivaksi jatkamalla Marian alueen nykyinen muurimainen rakenne Mechelinin kadun vieressä uudella rakennusmassalla Ruoholahdenkatuun saakka. Yhtenäinen suojaava kerrostalorakentaminen luo viihtyisän ympäristön Marian alueelle. Alueen pysäköinti ja huoltoliikenne ohjataan rakennuksen keskelle sijoituvasta ajoportista Marian alla sijaitsevaan huoltotunneliverkostoon.





Maria

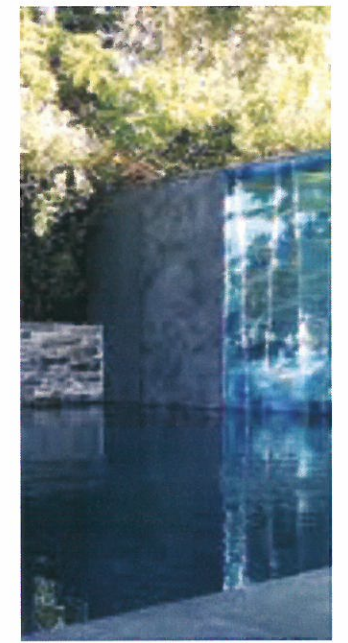
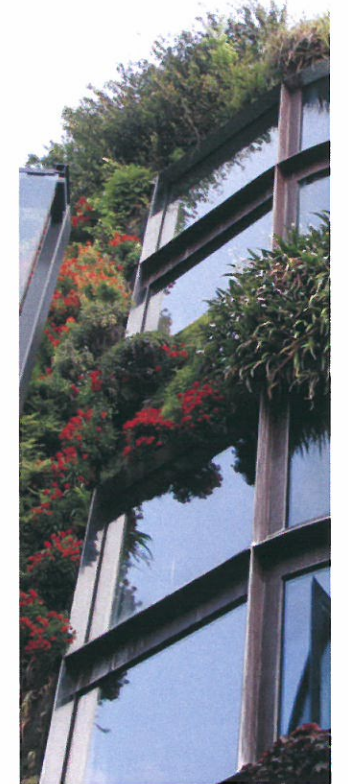
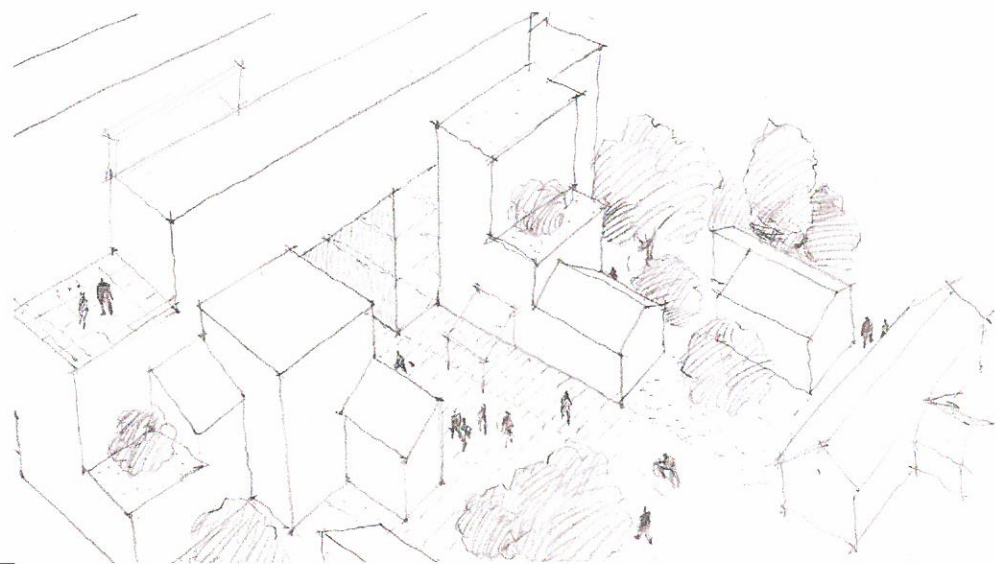
Ympäristön haittatekijöiltä suojautuminen avaa alueella piilevän potentiaalin houkuttelevalle uudisrakentamiselle.

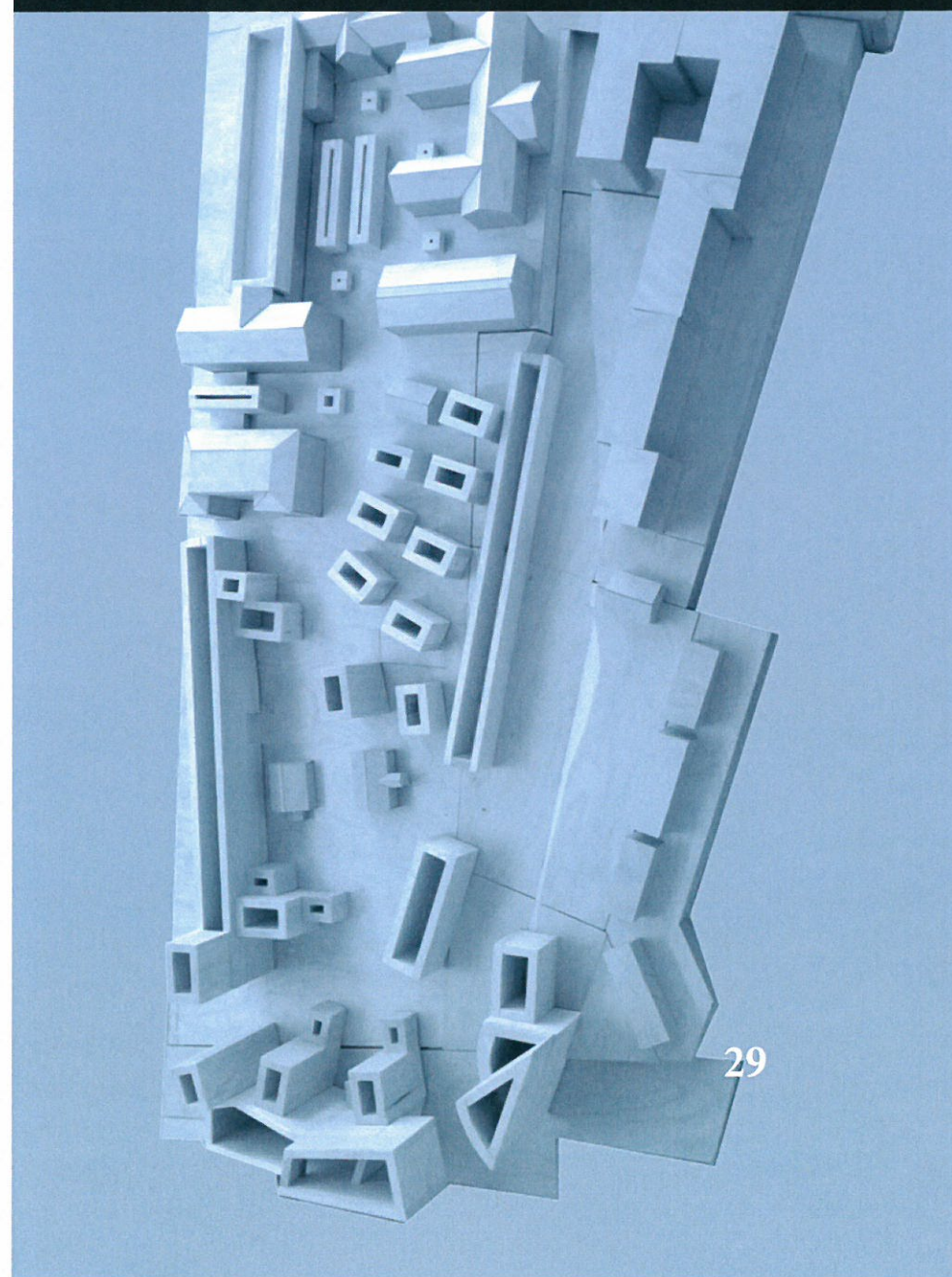
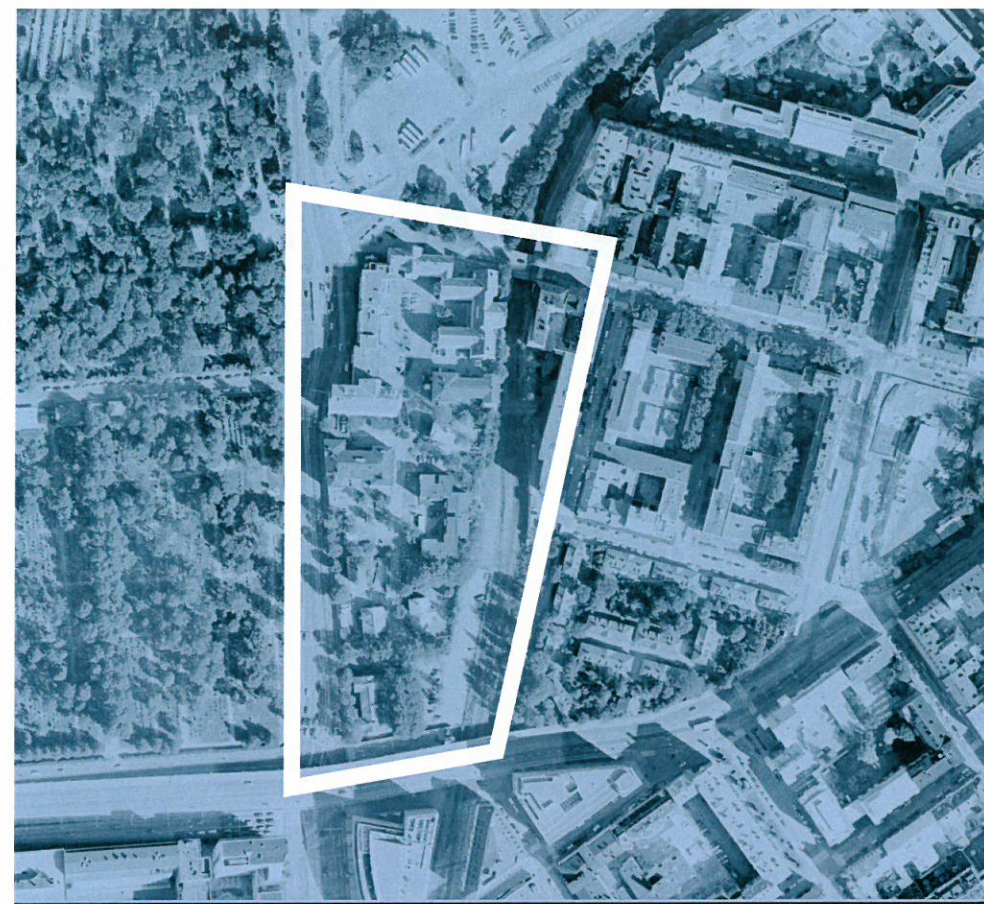
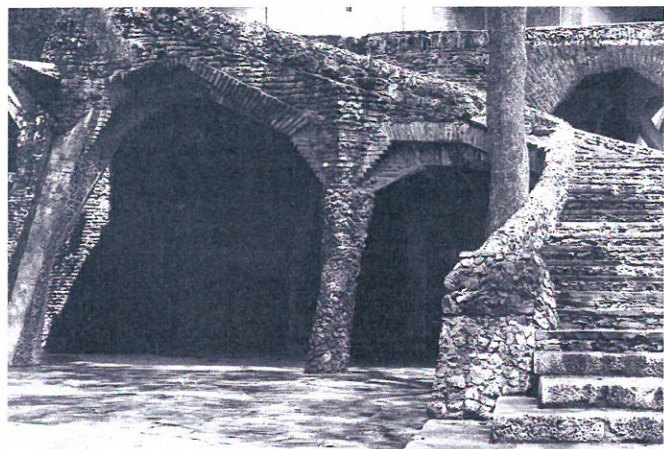
Toteutettava ilmeeltään nykyaikainen rakennuskanta on pääasiassa asuinrakentamista, jonka ensimmäiseen ja osin toiseen kerrokseen toteutetaan kaupallista tilaa. Liiketila jatkaa Marian nykyisen rakennuskannan täydentämisen myötä syntyvää elävää ja aktiivista ympäristöä. Samalla alueelle syntyy riittävän kaupallisen massan myötä elävä kaupan keskittymä ilman laatikkoarkkitehtuurin monotoniaa.

Kaikessa rakentamisessa painotetaan viherrakentamista, erityisesti Marian alueella. Valmiissa ympäristössä maantason kasvillisuus nousee seinille ja muureille ja kattopuutarhat valtaavat rakennusten yläpuolisen maailman. Puutarhamainen ympäristö toteutetaan ja ratkaistaan mahdollisuuksien rajoissa niin, että vihreydestä päästään nauttimaan myös vuoden kylmimpinä ja pimeimpinä aikoina. Puistomaisiin ulkotiiloihin sijoittuvat alueen tarvitsemien leikkikenttien lisäksi myös kasvihuoneet ja viljelypalstat asukkaille, sekä koko alueen tapahtumatori tanssi-/teatterilavoineen.

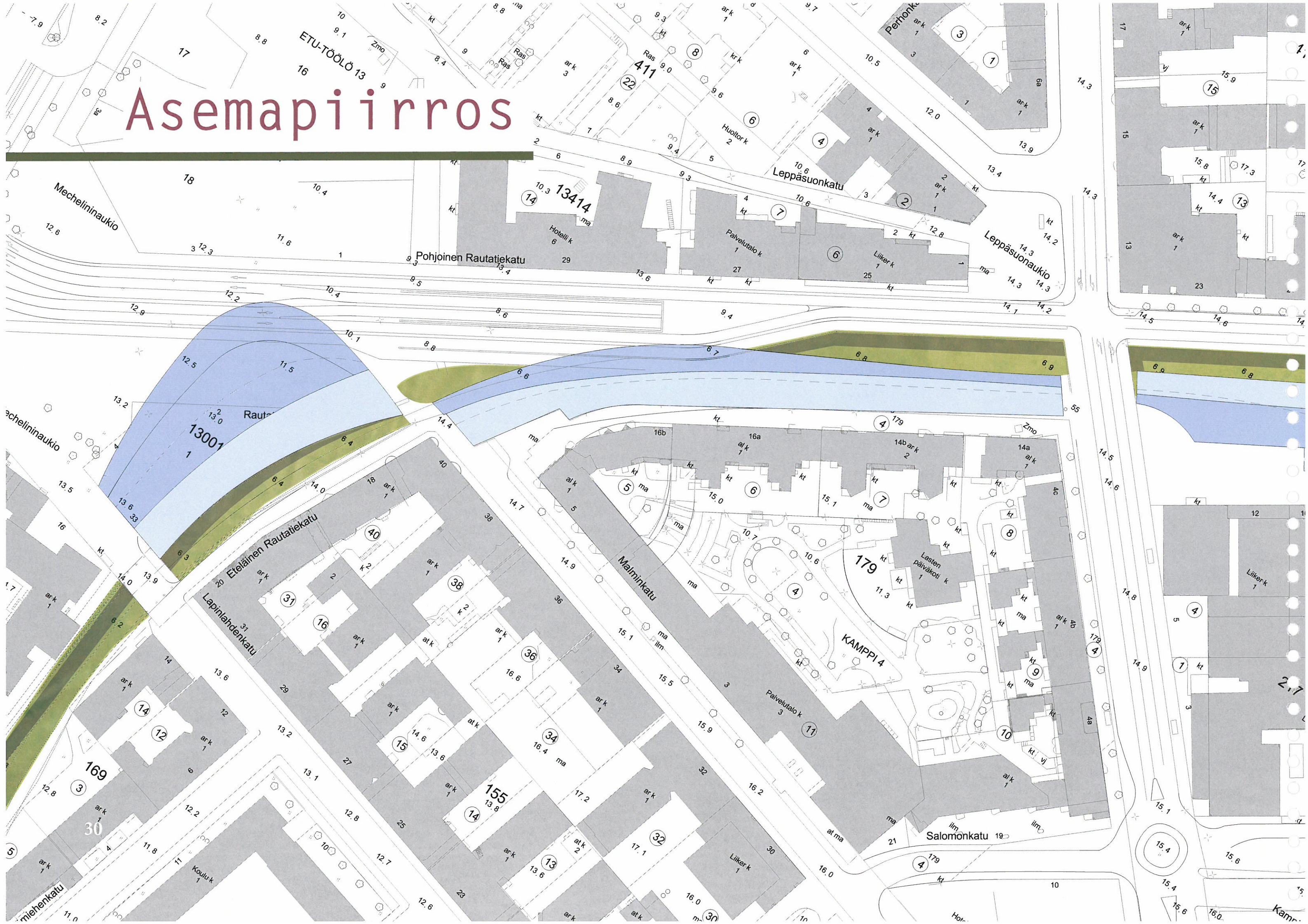
Lopputuloksena Helsinkiin syntyy uusi miellyttävä, kestävä kaupunginosa, jossa viihtyvät asukkaat lapsista vanhuksiin ja joka houkuttelee yhtälailla satunnaista vierailijaa kuin uusia asukkaita.

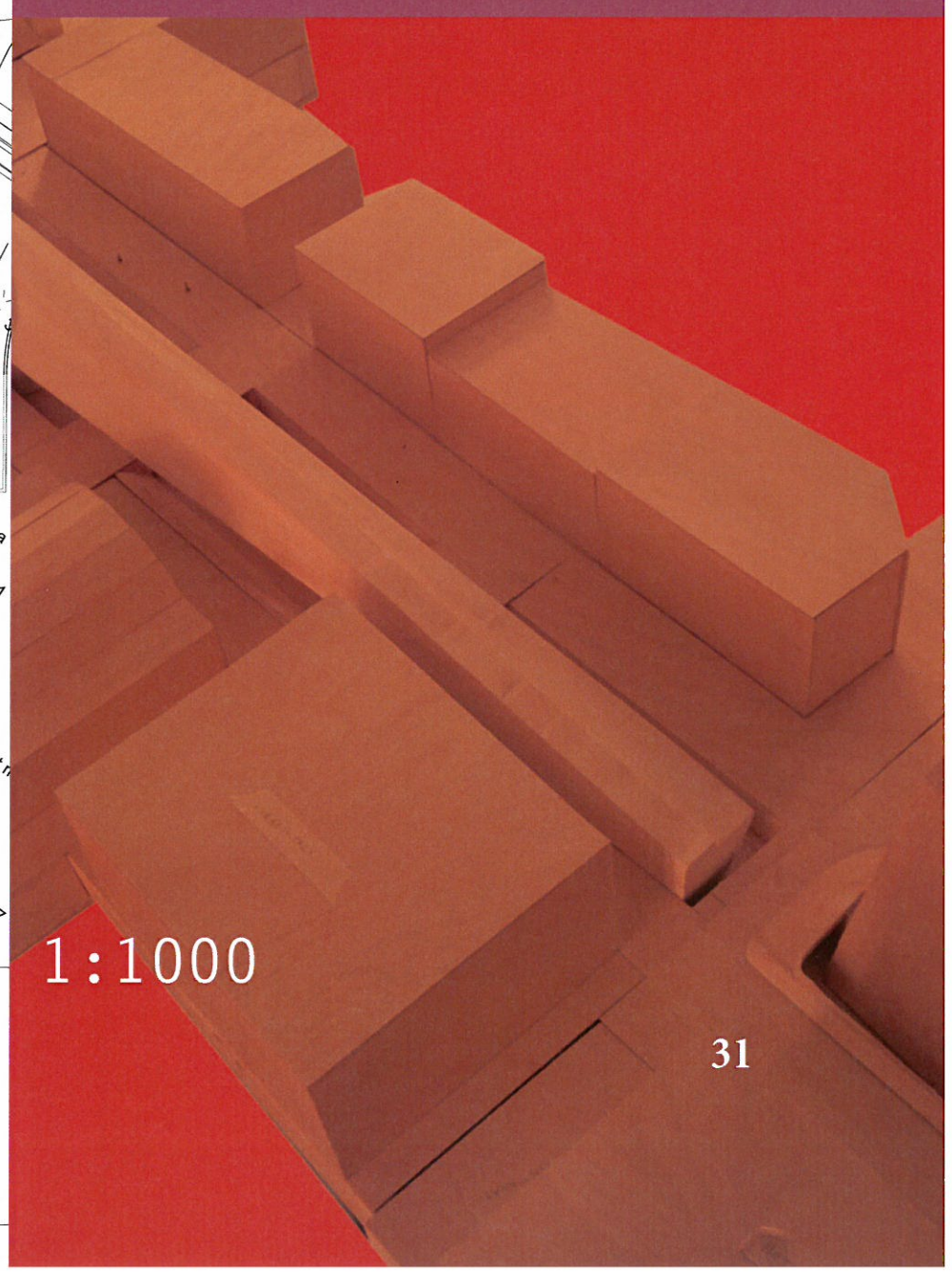
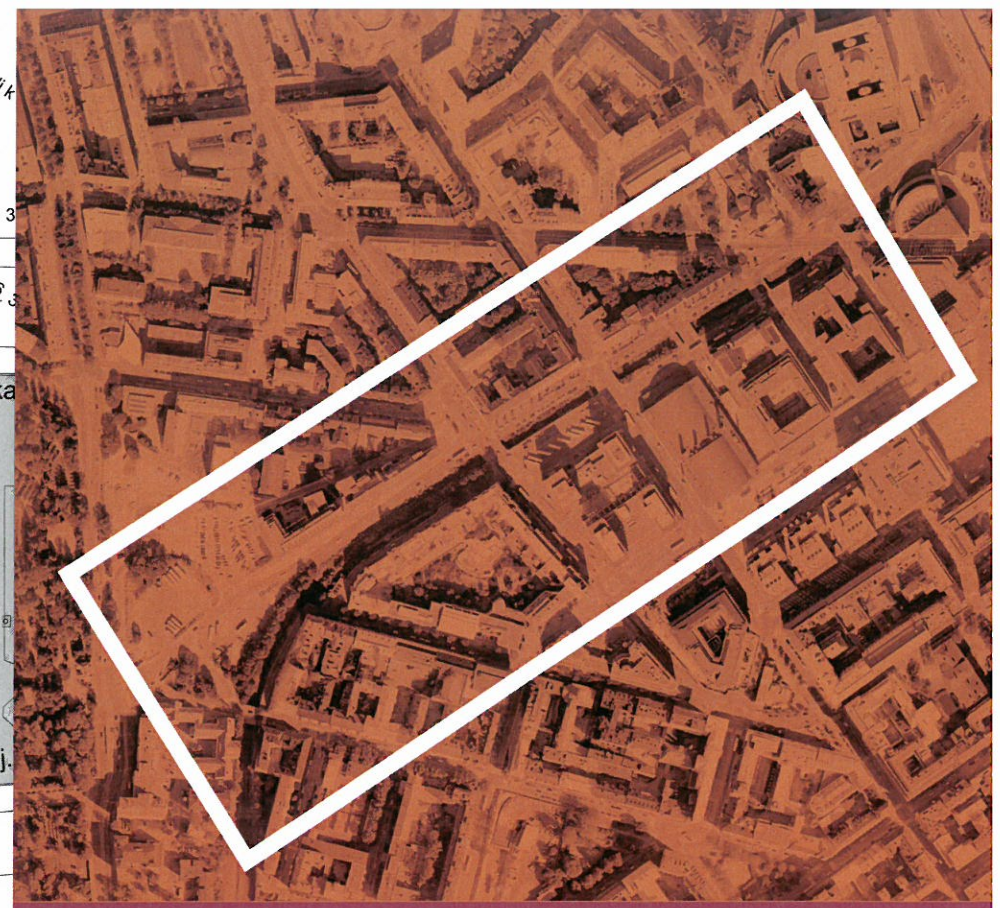
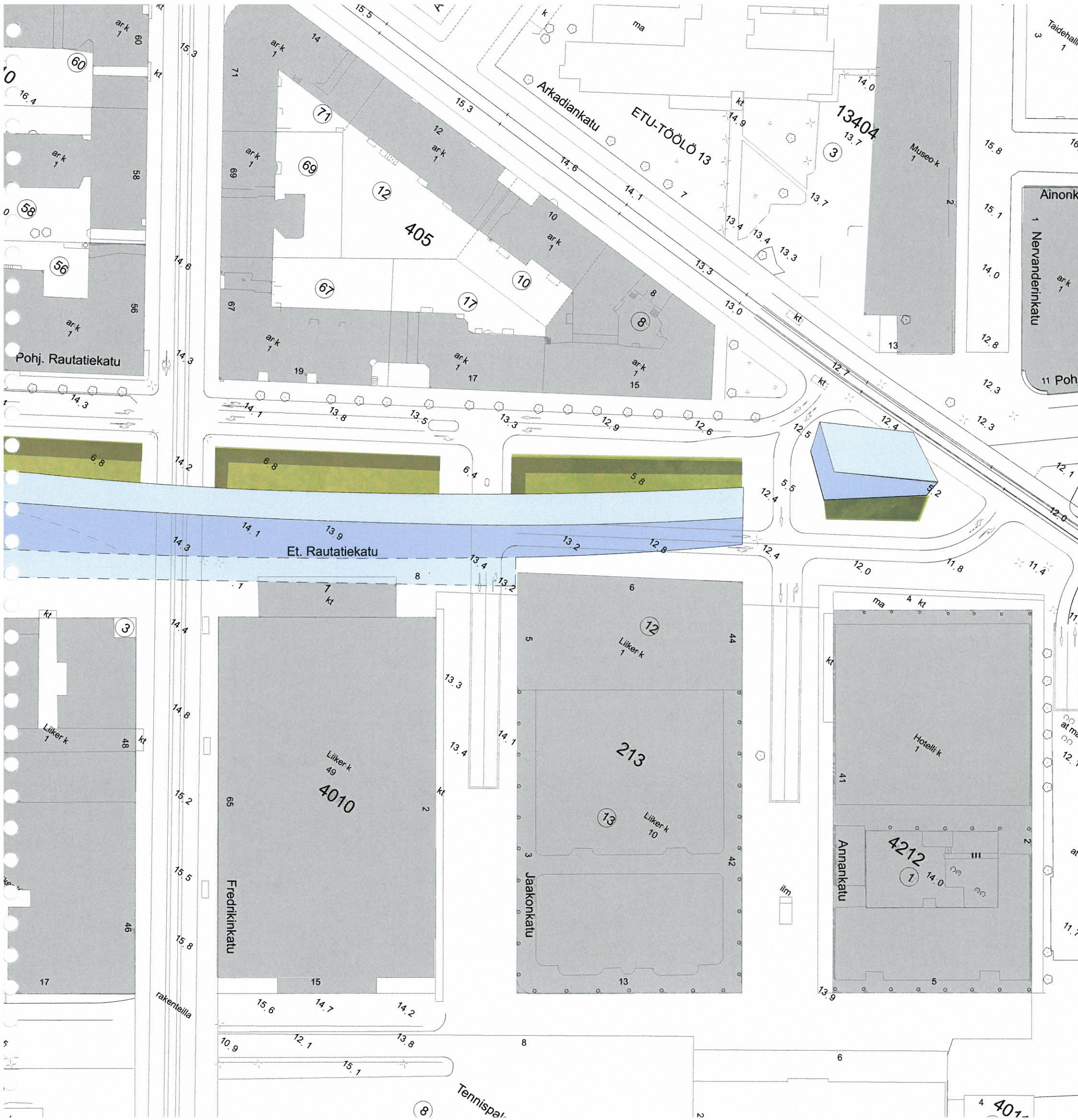
Suunnitelman mukaan Marian alueelle syntyy noin 45 000 – 50 000 kem2 uutta kerrosalaa.





Asemapiirros





1:1000

Muotoilun uusi mahdollisuus

Käytöstä poistettu satamarautatie, jota pitkin rahtijunat aikoinaan kulkivat Rautatieasemalta Hietalahden kautta Kauppatorille ja Katajanokalle rapistui vuosien ajan keskellä Helsinkiä. Ihmetystä herätti, miksi sitä ei valjastettu ennakkoluulottomasti uusiokäyttöön monipuoliseksi yhteysväyläksi tuleville Hernesaaren ja Jätkäsaaressa asuinalueille. Huolta aiheutti myös, ettei rappiotilaa vain keksittäisi käyttää hyväksi ja rakentaa ratakuilu ahaasti liian täyteen, niin että mahdollisuus muuhun elävään käyttöön olisi ollut lopullisesti menetetty. Onneksi näin ei ehtinyt tapahtua.

Ensin tuli kevyen liikenteen Baana. Samoihin aikoihin kokosi Martti Aaha tiimin miettimään jo seuraavaa vaihtetta, urBaanaa. Tämä arkkitehtuurin, ekologisen kaupunkisuunnittelun, kuvataiteen, liikennetekniikan ja muotoilun asiantuntijoista koostuva ryhmä lähti maan

parhaan yhteiskunta- ja tulevaisuustutkimuksen osajien kanssa kehittämään alueelle uutta käyttöä. Yhteisymmärryksessä toimivan ja ammatillisia raja-aitoja rikkovan joukon tavoitteeksi muotoutui vihreä ja viihtyisä kulkuväylä, jossa rouheaa satamaradan perinnettä edelleen aistittavissa. Tyypillisestä kauppakadusta ei ollut kyse vaan ajatuksena on että urBaana tarjoaa monipuolisesti kulttuuri- ja vapaa-ajan palveluita sekä korkeatasoista taidetta sekä paikallista pientuotantoa ja muotoilua. Kolmiulotteinen liikkumismahdollisuus jalan tai pyöräillen maan pinnalla sekä sen ylä- tai alapuolella tekee käyttökokemuksesta tavalliseen kävelykatuun verrattuna ainutlaatuisen.

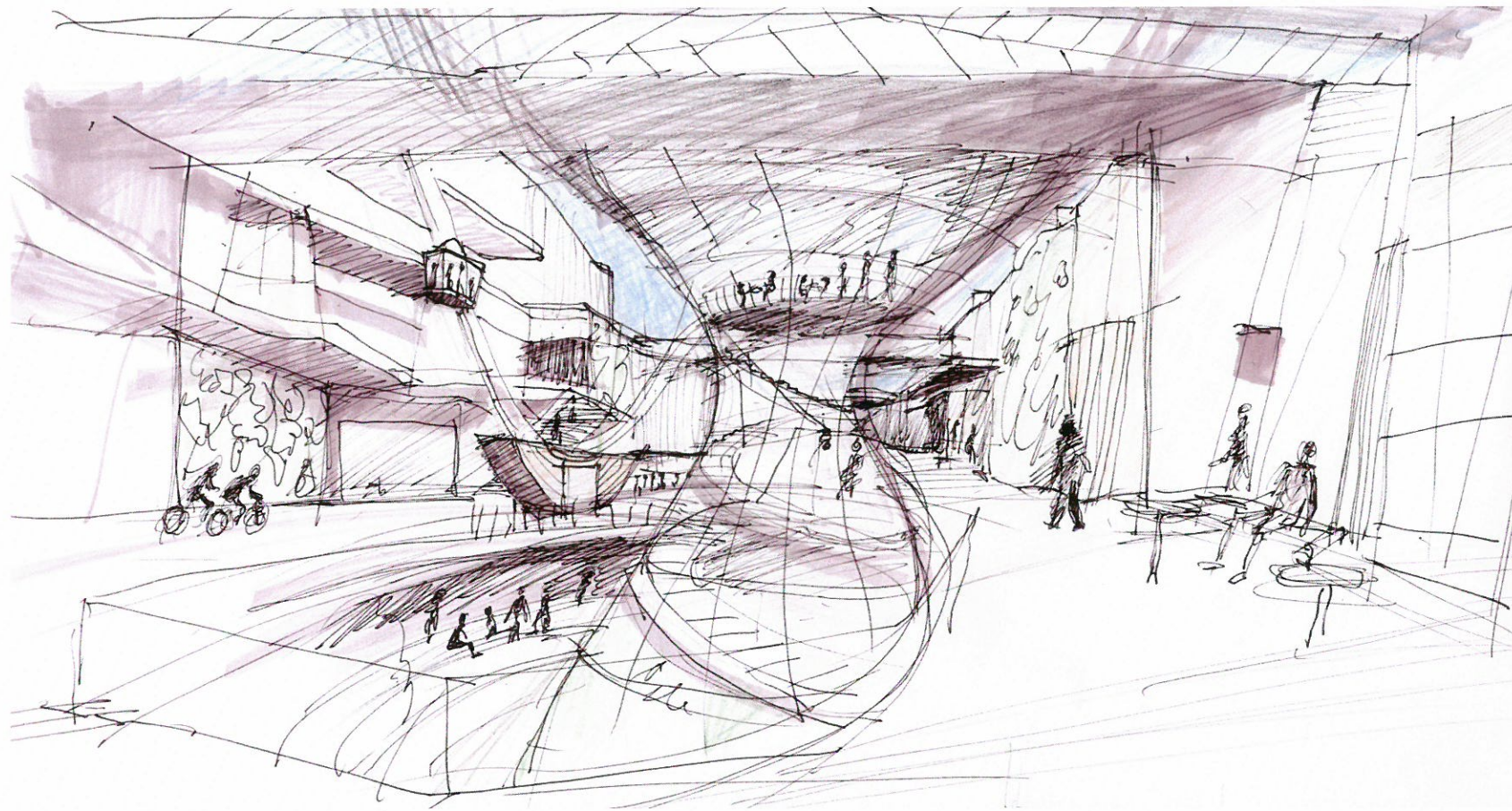
Muotoilun roolina on luoda näistä lähtökohdista sekä käyttäjien ja palveluiden tarjoajien tarpeista uudenlaisia ratkaisuja elämiseen ja kaupungista nauttimiseen. Kaupunkimuotoilu tarkoittaa esteetöntä liikkumista ja opastamista. Se tarjoaa lisää virikkeitä erilaisille käyttäjille lapsista vanhuksiin sekä innostaa ihmisiä käyttämään kaupunkitilaa omalla tavallaan skeittareista iki-hengäjiin.

urBaanan muotoilussa yhdistetään luonnon elementit, maa, vesi ja kasvillisuus rakenteellisiin materiaaleihin ja luodaan paikkaan sopivia, toiminnallisia ja visuaalisia kokonaisuuksia. Muotoilu voidaan kokea paitsi tilaan sovitettujen yksilöllisten kalusteiden ja kadun element-

tien kautta myös rakennuksiin integroituina ratkaisuuina, kuten esimerkiksi valona, joka siivilöityy päivällä alas kattojen ja vihreän kasvuston läpi, leffateatterin taustaksi uusista materiaaleista muotoiltuna kiipeilyseinänä tai portaikkona, joka toimii esiintymislavana tai petankkentän katsomona. Parin kilometrin matkalle on ideoitu liittymiä kaupungin muihin kulttuuritiloihin kuten museoihin ja näyttämöitä musiikkiesityksille tai katuteatterille, lähiruoan ostospaikkoja ja erilaisia kokeellisia oleskelutiloja ihmisten tarkkailuun ruoan tai kahvikupin ääressä.

Muotoilu käsitteenä yritetään ymmärtää laajasti ja luoda sille luonnollinen yhteys arkkitehtuuriin ja kuvataiteeseen. urBaana luo todelliset edellytykset materiaaliin kokeiluihin ja luoviin toiminnallisiin ratkaisuihin. Mielenkiintoa koko matkalle luovat uudella tavalla toteutetut, ympärivuotiset viherratkaisut sekä teemoitain rakentuvat materiaali- ja värimaailmat. Tunnelmat muuttuvat matkan edetessä ja elämys syntyy esteettisesti viimeistellyistä ja käyttötarkoitukseen sopivista yksityiskohdista. urBaanan on tarkoitus avata elävä näyteikkuna uusimpaan suomalaiseen muotoiluun vuodenaajoista riippumatta koska suuri osa matkasta voidaan kulkea katetussa, valoisassa tilassa.





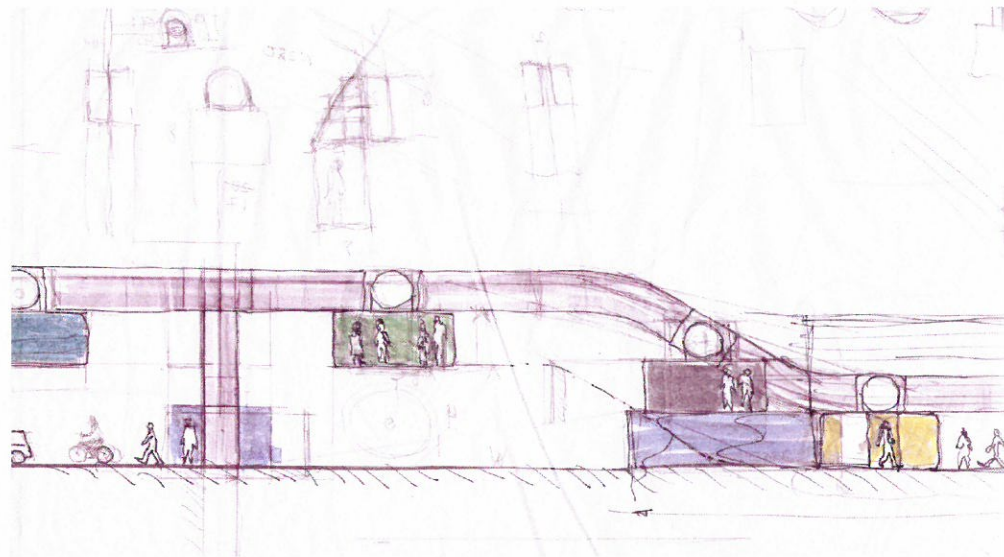
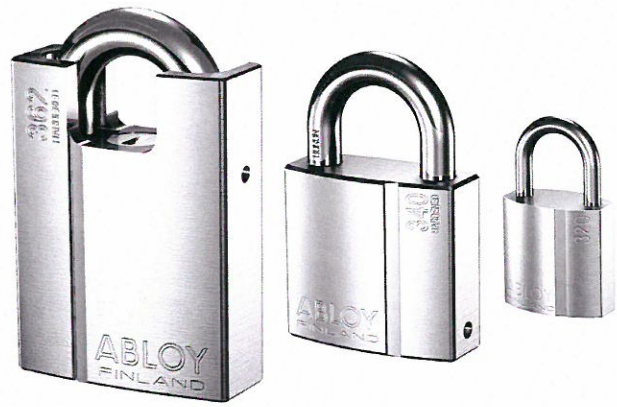
Muotoilun uusi mahdollisuus

Kun kokeillaan, niin kokeillaan kunnolla. Helsingistä puuttuu rantaa mukaileva näköalareitti. Se voisi olla ilmarata, joka on ideoitu urBaanan julkisen liikenteen välineeksi. Aurinkoenergialla toimivan ilmaradan avariin hytteihin pääsee kävelytasossa olevilta, esteettömiltä pysäkeiltä katsomaan kaupunkinäkyelmiä välillä kattojen, välillä kadun tasolta. Paitsi että ilmarata toimisi yhdysliikenteen välineenä se avaisi myös matkailijoille ainutlaatuisen näköalan yli kaupungin merelle asti.

Kaupunkimuotoilulla on moninaisia haasteita, jotka suunnittelijan on pystyttävä täyttämään: käyttäjäryhmien tarpeet sekä turvallisuuden, ylläpidon, elinkaariajattelun, vandalismin keston ja kaupunkikuvallisen sopivuuden vaatimukset kymmenien vuosien perspektiivillä. Ne tekevät suunnittelusta ajoittain enemmän työlästä kuin luovaa, koska kokonaisuuteen ei voi vaikuttaa.

Näistä tyypillisistä luovuutta-ahtaissa-rajoissa projekteista urBaana poikkeaa lähtökohdiltaan ratkaisevasti. Se luo edellytykset parhaaseen lopputulokseen ja laatuun pääsemiseksi, koska hankkeessa voidaan toimia kaupunkilaisten, muiden suunnittelijoiden ja toteuttajien kanssa saumattomassa yhteistyössä alusta alkaen ja kokonaisuutta ajatellen. Tämä on harvinainen mahdollisuus suomalaisessa muotoilu-ympäristössä.





Kulttuurin orgaaninen keho

Tämä historialtaan poikkeuksellinen kaupunkitila antaa mahdollisuuden pohtia taiteen ja kulttuurin asemaa ja sisältöä uudessa aikaulottuvuudessa. Se on merkityksiltään tyhjennetty tila joka taas kerran voidaan täyttää uudella toiminnalla.

Nimenä urBaana viittaa siihen myös siihen merkitykseen, joka paikalla oli ennen rautatien tuloa. Alueella oli asukkaiden istutuksia, kaalimaita, puutarhoja ja myös asuntoja. Pyrkimyksemme onkin palauttaa jotain tästä entisestä luomalla Helsingin keskustan läpi kulkeva nauhamainen kulttuurivyöhyke, jossa asukkaat voivat jälleen kohdata sosiaalisessa tilassa.

urBaana on avoin tila vailla hierarkioita. Projekti on muuttunut prosessiksi, urbaaniksi kokeiluksi, kaupunkiin sijoittuvaksi liikkuvaksi rakenteeksi, joka saa vapaasti kasvaa ja muuttaa muotoaan paikalle tulevien ihmisten läsnäolon myötä.

Näemme vanhan rata-alueen paikkana kaupungissa, jossa urbaani tila ladataan uusilla sisällöillä. Erilaisten toimintojen välisten yllättävien kohtaamisten kautta haluamme myös luoda uudenlaista kaupunkitilaa koskevaa ajattelua.

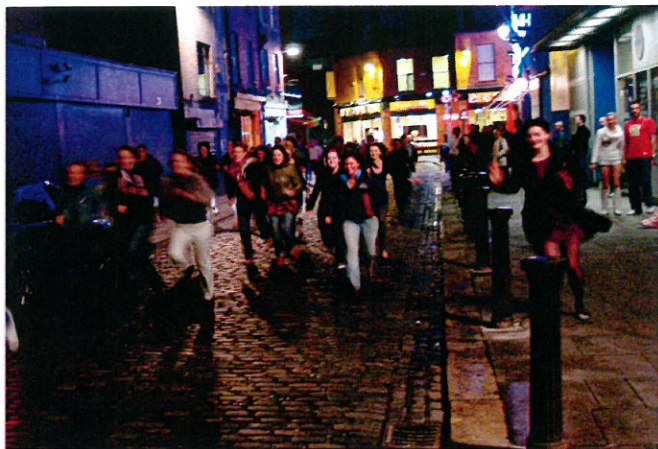
Kaikki mainitut kuvaukset kuuluvat myös yhtä paljon siihen kulttuuriin, jonka me näemme ottavan kaupunkitilan haltuun tulevaisuudessa. Toivoisimme näkevämme

sellaisia kulttuurimuotoja, jotka synnyttäisivät vuoropuhelua yleisön kesken sosiaalisessa tilassa ja jotka ennen kaikkea merkitsisivät taiteeseen kuuluvia ajattelun tasojia.

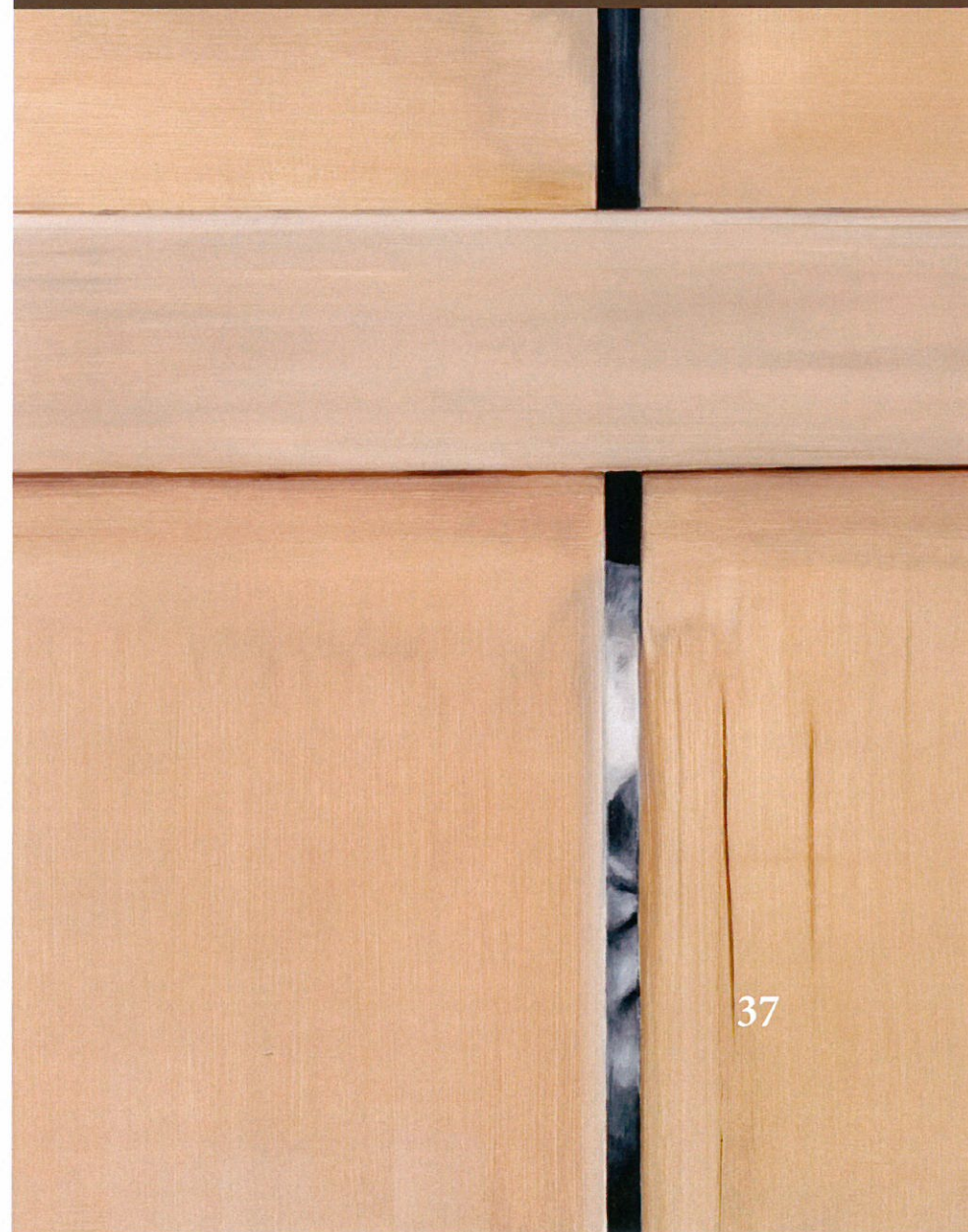
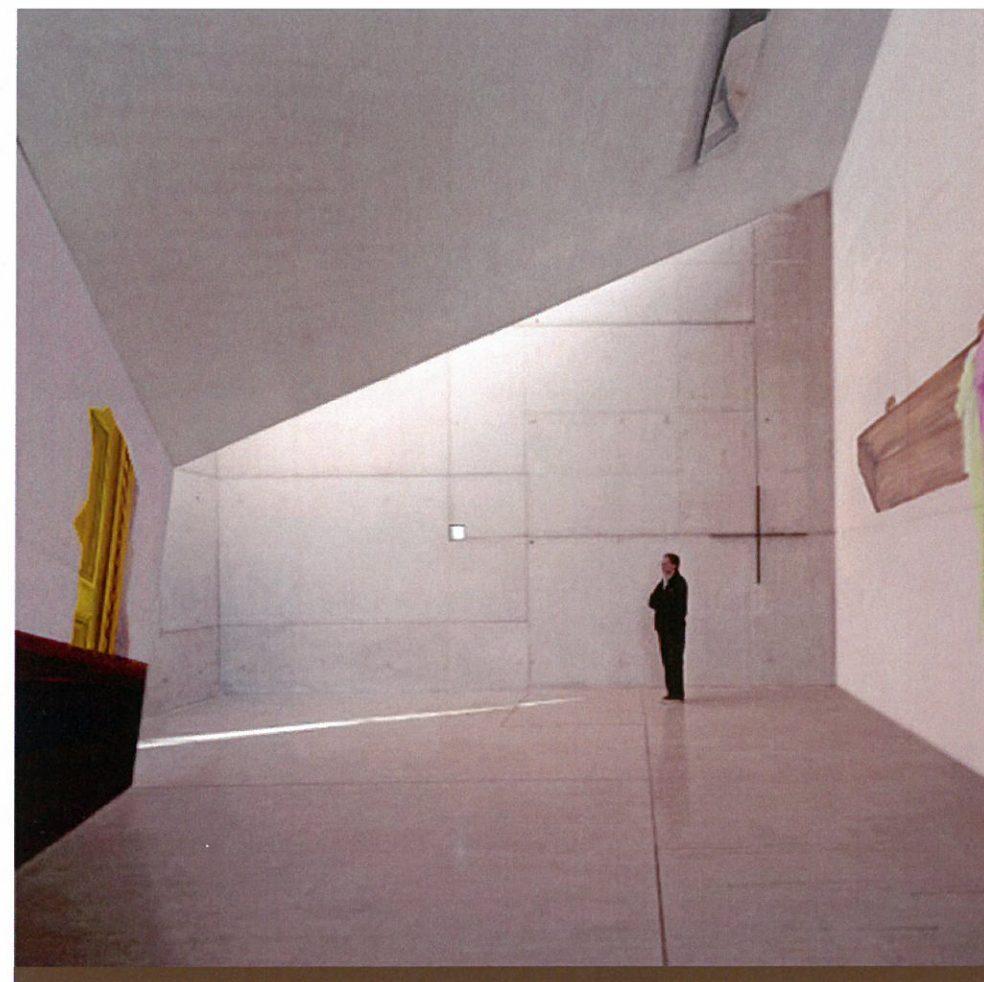
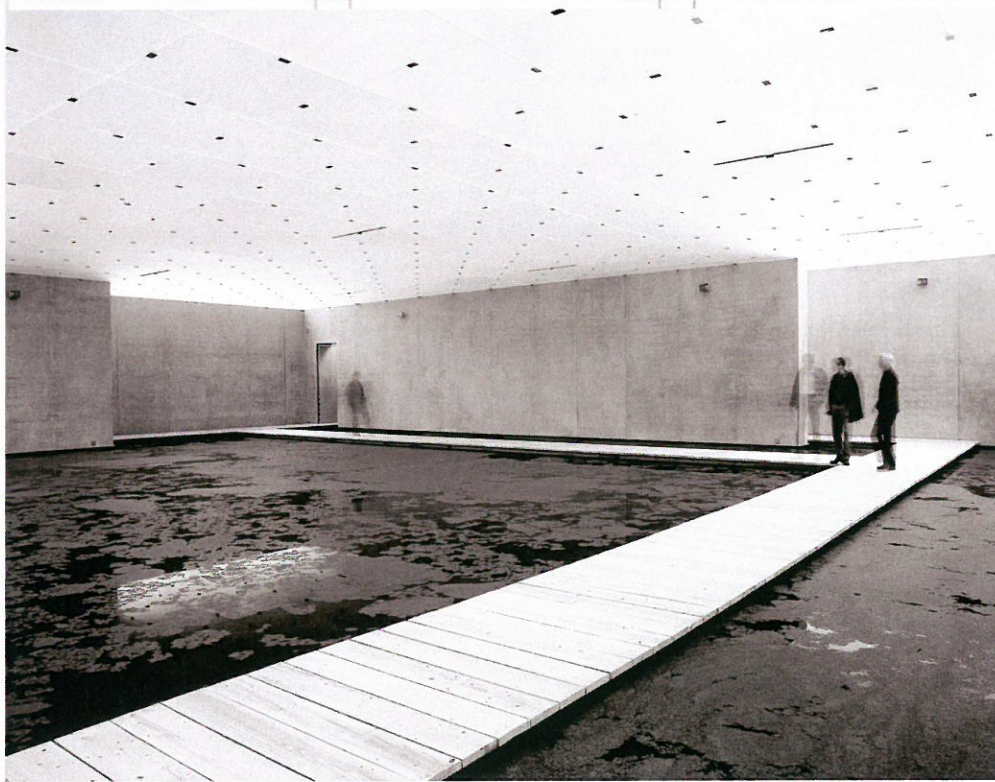
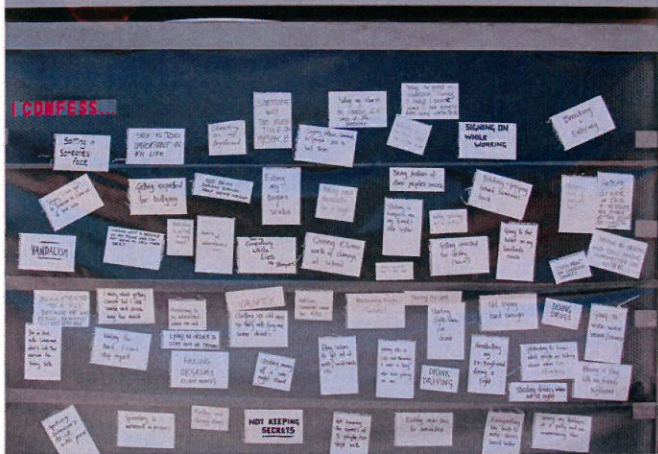
urBanasta tulee tila, joka tarjoaa eri sukupolviin kuuluville kävijöille mahdollisuuden kohdata kulttuurin eri muotoja julkisessa tilassa, instituutioiden kehyksien ulkopuolella. Toivomme näkevämme sellaista kulttuuria, joka määrittelee itsensä tasapuoliseksi osaksi muita toimintoja - kulttuuria jolla on vahva integriteetti, mutta joka myös tarjoaa mahdollisuuksia avoimiin prosessimaisiin projekteihin taiteen ja yleisön välillä.

Alueelle suunniteltu arkkitehtoninen ilmaisu kertoo myös odottamattomien ja avointen tapaamisten välisestä tulevaisuuden näyttämöstä. Rakennuskompleksia voi kokonaisuudessaan verrata orgaaniseen rakennelmaan, joka kiemurtelee puutarhojen, leikkipaikkojen, kahviloiden ja kaupunkiviljelysten läpi. Visiossa samoihin tiloihin sijoittuu luontevasti taidetta, niin pysyvästi integroitua kuin myös tilapäisiä muotoja. Tämä merkitsee kulttuurin sisällön tutkimusta sen kaikessa eri muodossa - miten taide muotoutuu ja esittäytyy tämän kaltaisessa avoimessa sosiaalisessa rakennelmassa, jota urBaana edustaa.





CONFESSIONAL BOOTH

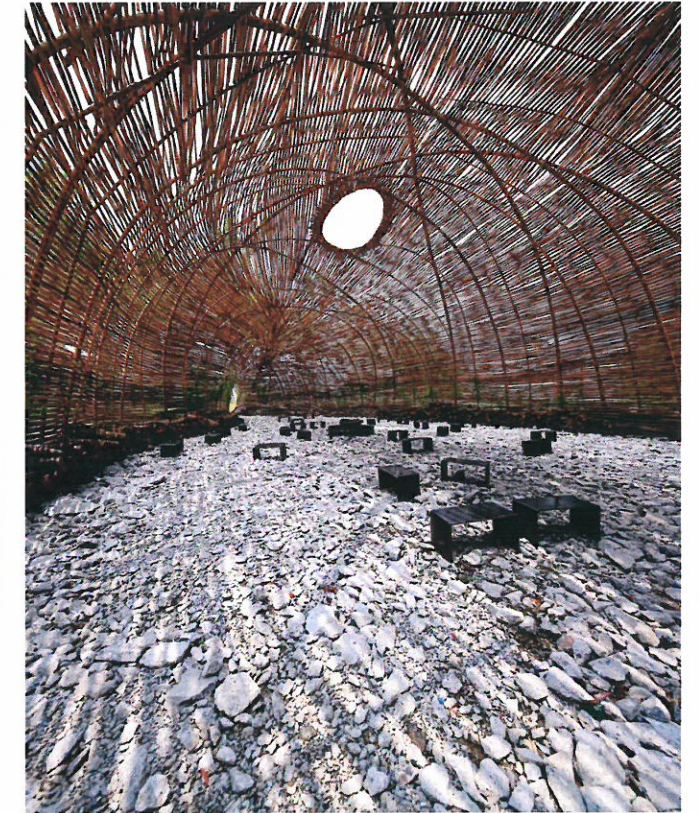


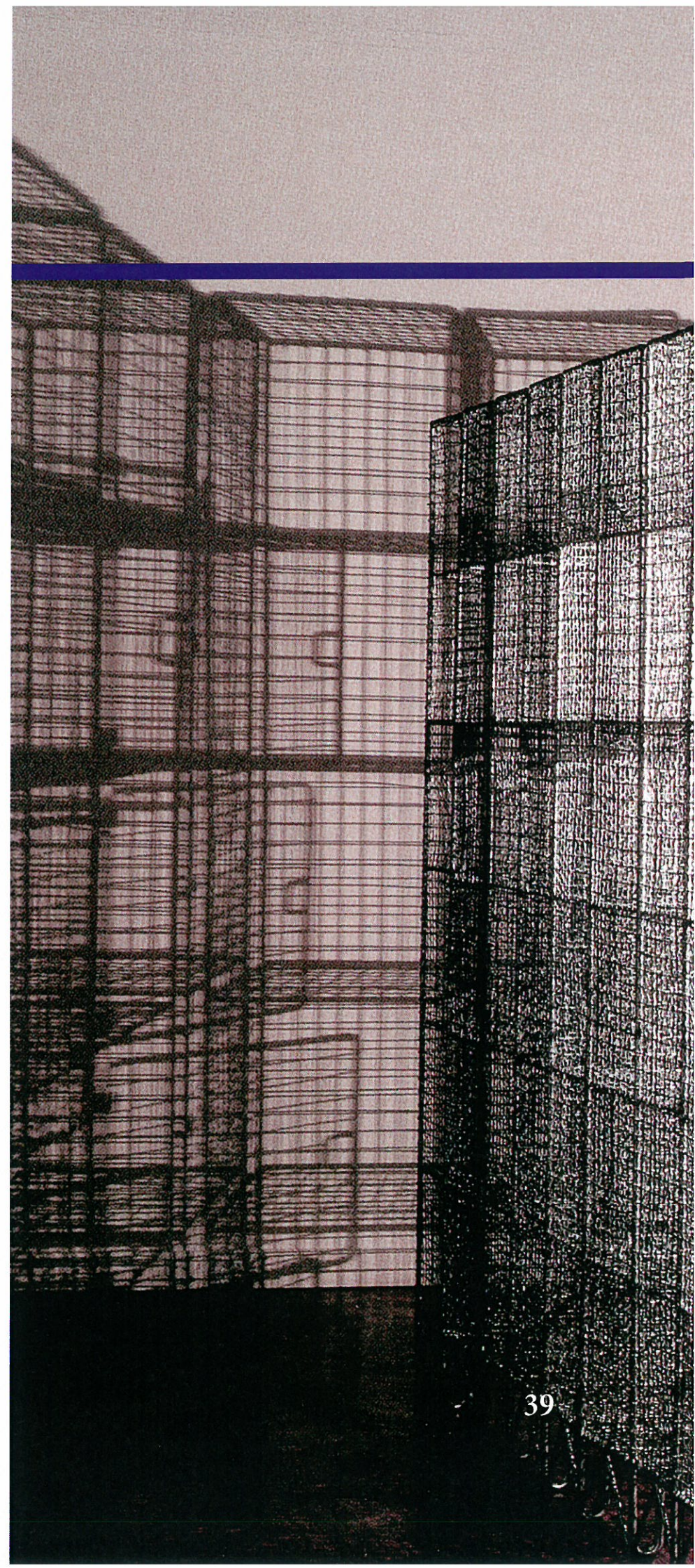
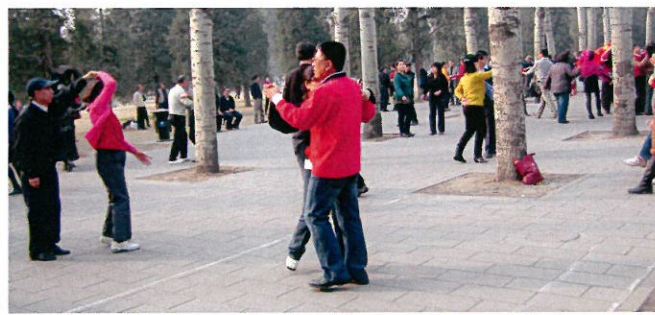
Kulttuurin orgaaninen keho

Näemme urbaanin paikkana, joka kannustaa uudelleen taidetta ja kulttuuria koskevaan ajatteluun ja joka samalla mahdollistaa, että nämä projektit toteutuvat fyysisessä tilassa. Ajatus liikkuvasta toiminnallisesta tilasta - niin pienemmässä kuin suuremmassakin mitassa - joka sijoittuu pitkin rataa, mahdollistaa jatkuvasti liikkeessä olevan toiminnan.

Tällä tarkoitamme tilaa, joka avataan tiettyä projektia varten (näyttelyä, tanssia tai muuta vastavaa). Projektin toteutumisen jälkeen tila suljetaan jälleen tullakseen taas avatuksi jostain muuta tilaa kaipaavaa hanketta varten. Tällainen toimintamalli antaa mahdollisuuden pyrkiä välttämään taiteen ja muun kulttuurin institutionalisointumista.

Kun erilaisista kulttuuritoiminnoista tulee luonteva osa ihmisten arkeen kuuluvaa ympäristöä, yleisön ja taiteen sekä kulttuurintekijöiden välinen kohtaaminen luontevoituu. Uskomme urbaanin tarjoavan hyvän näyttämön sellaiselle sisältökeskeiselle taiteelle, joka lisää ihmisten kiinnostusta taiteeseen ja kulttuurin ilman että se tapahtuisi taiteellisuuden kustannuksella.





Keskustatunneli

Keskustatunnelin uusi linjaus noudattaa alkuperäisen keskustatunnelin linjausta. Tunneliin liittyvien ramppien liittymäkohdat ovat periaatteessa ja liikenteellisesti samat kuin alkuperäisessä tunnelissa.

Mechelininkadulle suuntautuvat suuntaisrampit on esitetty silmukkaramppeina. Jaakonkadulla yhteys Forumin luoliin on toteutettu alkuperäisestä suunnitelmasta poikkeavalla tavalla. Töölönlahdella myös läntiset rampit on sijoitettu ratapihan alle parempien kalliosuhteiden vuoksi.

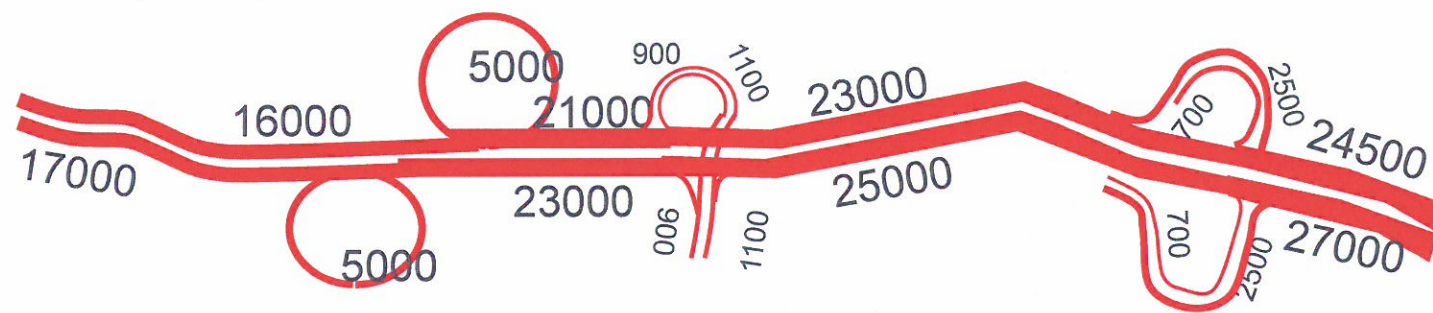
Keskustatunnelia vaivaa yleisesti liittyvien ja poistuvien ramppien lyhyt etäisyys. Uusi keskustatunneli ei poista tässä suhteessa vanhan keskustatunnelin ongelmia. Asiaa edelleen kehiteltäessä olisikin tutkittava uudenlaista lähestymistapaa: keskustatunneli ja Aleksanterinkadun huoltotunneli tulisi voida integroida yhtenäiseksi järjestelmäksi joka palvelee käyttäjille hahmottuvalla tavalla koko keskustan maanalaista liikennettä.

Nykyisten suunnitelmien mukainen systeemien erillisuus ei omaa hyvää palvelukykyä eikä takaa tasapuolista saavutettavuutta.

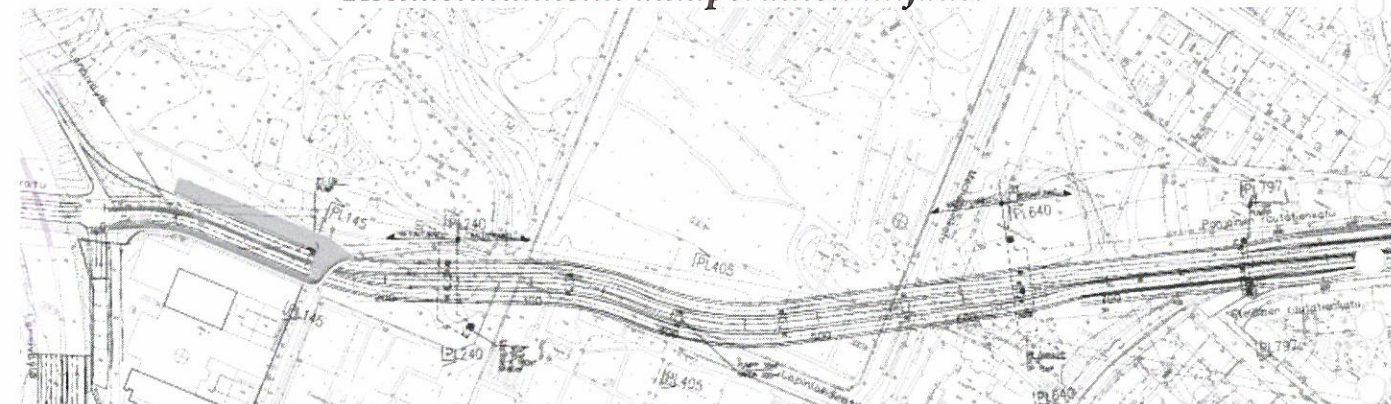
Keskustatunnelin uusi linjaus:

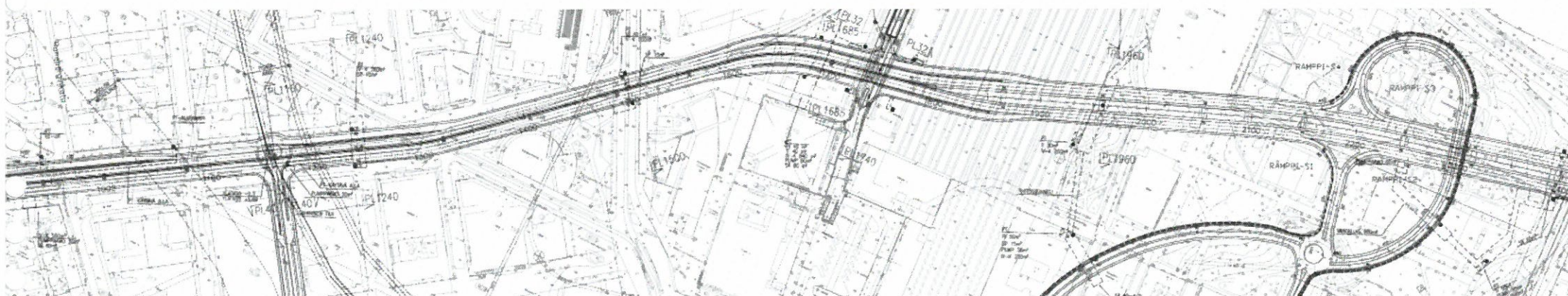
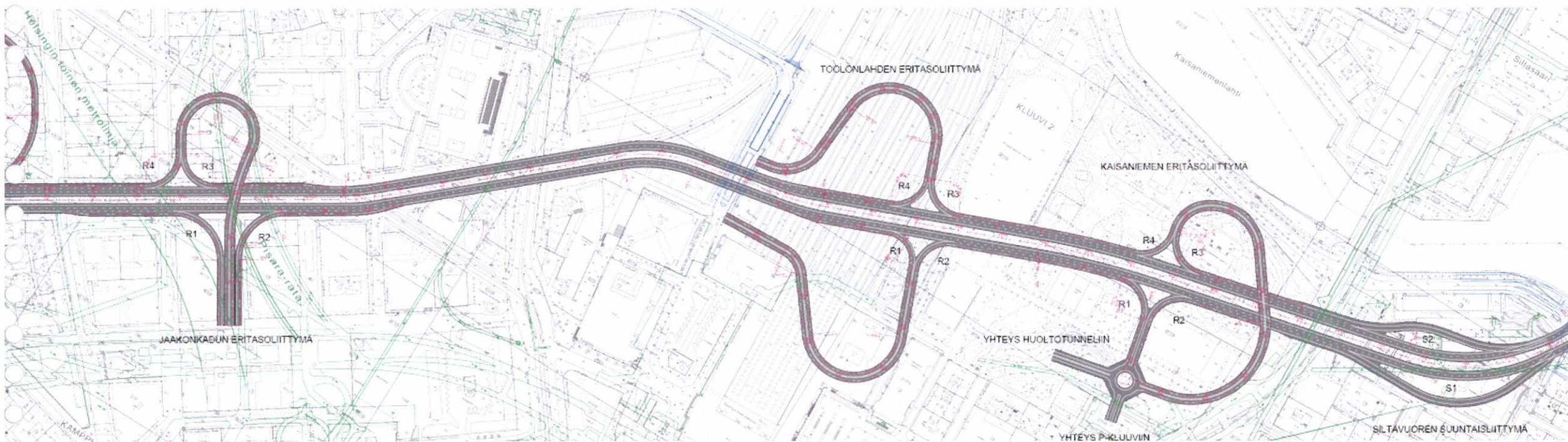


Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston liikenne-ennuste ajon/vrk vuonna 2025:



Keskustatunnelin alkuperäinen linjaus:





Keskustatunneli

Keskustatunnelin alkuperäinen tasaus sijoittuu Rautatiekatujen kohdalla nykyisen rataleikkauksen ja pyörätie ”Baanan” tasoon. Liittymä Forumin kallio-parkkiin on Jaakonkadun kohdalla. Alkuperäinen keskusta-tunneli painuu kalliotunneliksi lännessä Runeberginkadun ja Mechelininkadun välillä.

Idässä varsinaiseen kalliotunneliin päästään vasta Kaisaniemen puiston itäosassa. Syöksy syvätunneliin alkaa jo Mannerheimintien kohdalla, mutta kalliopinnan ruhteet ja syvänteet estävät tarpeellisen kalliokaton muodostumisen.

Alkuperäisestä keskustatunnelista on tehty kustannusarvio vuonna 2007. Siltavuorensalmesta Länsiväylälle ulottuvan väylän rakennuskustannukset ovat rakennuskustannusindeksillä nykyrahaksi muutettuna 560 milj. euroa. Hankkeeseen on suunniteltu myös Siltavuorensalmen alitus ja liittyminen Haapaniemenkatuun. Tällöin kokonaiskustannus on 700 milj. euroa.

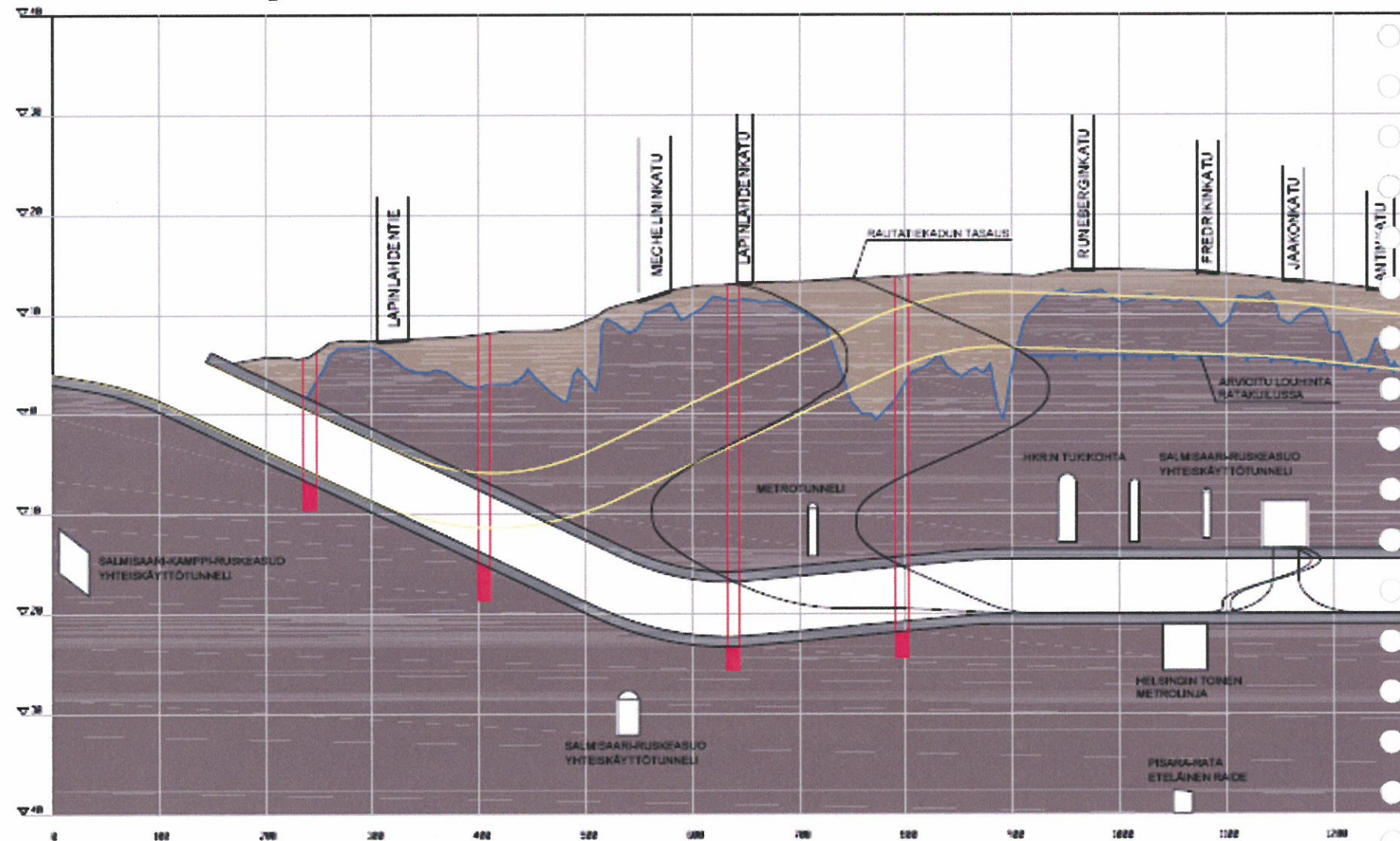
Laajempänä vaihtoehtona ns. pitkä itäpää johtaa tunnelin aina Pääskylänselälle saakka. Tämän laajimman version kustannusarvio on nykyrahassa 792 milj. euroa.

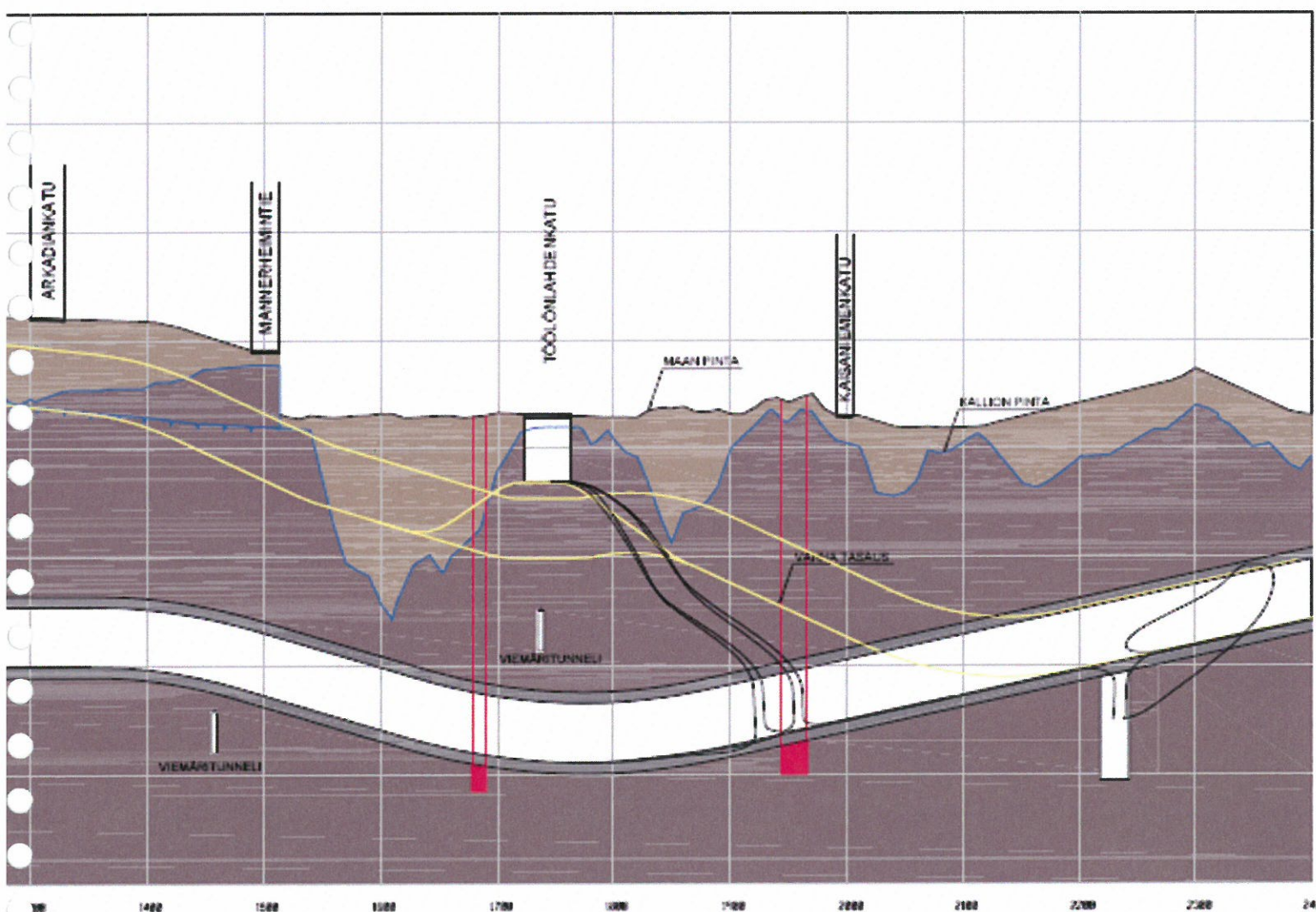
Rautatiekadulle kehitettävän urbaanin rakentaminen edellyttää keskustatunnelin siirtämistä kallioon. Tällainen syvätunneliratkaisu on mahdollista toteuttaa noudattaen nykyistä keskustatunnelin linjausta. Ratkaisu ei edellytä tunnelilinjalta avausta pinnalta paitsi ramppien ja tekniikkaan ja varauskäynteihin liittyvien kulkuteiden kannalta.

Suunnittelussa ratkaisussa ramppien sijainti noudattaa täysin kaupunkisuunnitteluviraston laatiman tunnelisuunnitelman periaatteita.

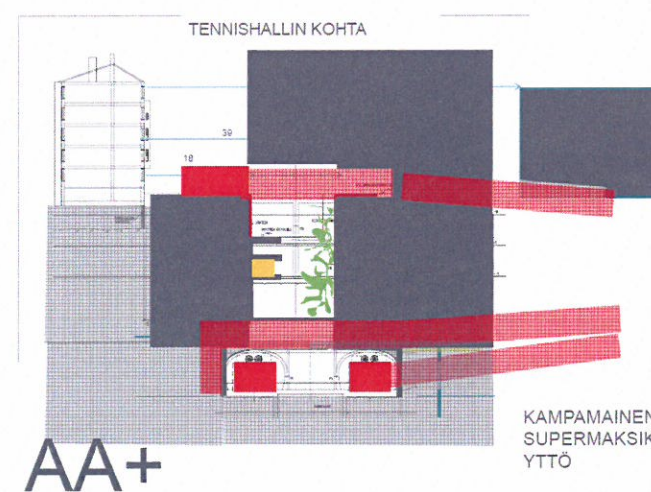
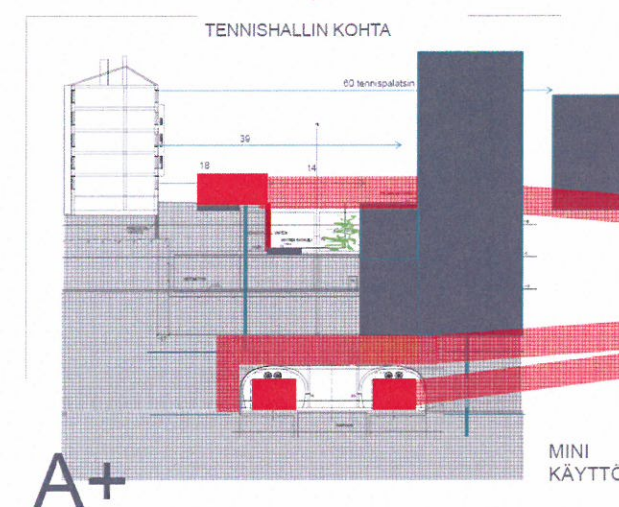
Uusi keskustatunneli rakennetaan Rautatiekatujen kohdalla syvyyteen -20. Rakennettujen tunneleiden ja uusien varausten kannalta tunnelilinjaus on ongelmaton. Oheinen pituusleikkaus osoittaa uuden tunnelin sijainnin suhteessa vanhaan tunnelivaraukseen.

Keskustatunnelin pituusleikkaus:





Keskustatunnelin poikkileikkaukset:



Uuden keskustatunnelin ja Uuden Baanan sijainti poikkileikkauksessa on osoitettu oheisissa kuvissa. Teknisesti on mahdollista käyttää nykyisen kadun pinnan ja uuden keskustatunnelin katon välistä tilaa kokonaisuudessaan rakentamiseen.

Jos tilaa käytetään hyödyksi nykyisen rataleikkauksen ja baanan tasoa syvemältä jää kevyen liikenteen pääasiallinen läpikulku luonnollisesti nykyiselle tasolle eli tasoon noin +7-+8.

Oheiset kaaviot osoittavat maanalaisen tilan minimikäytön ja maksimikäytön. Kuvassa on osoitettu punaisella värillä ajoyhteydet Kampin linja-autoterminaaleihin sekä Forumin pysäköintilaitokseen. Nämä sisäänajot palvelevat myös kiinteistöjen huoltoa.

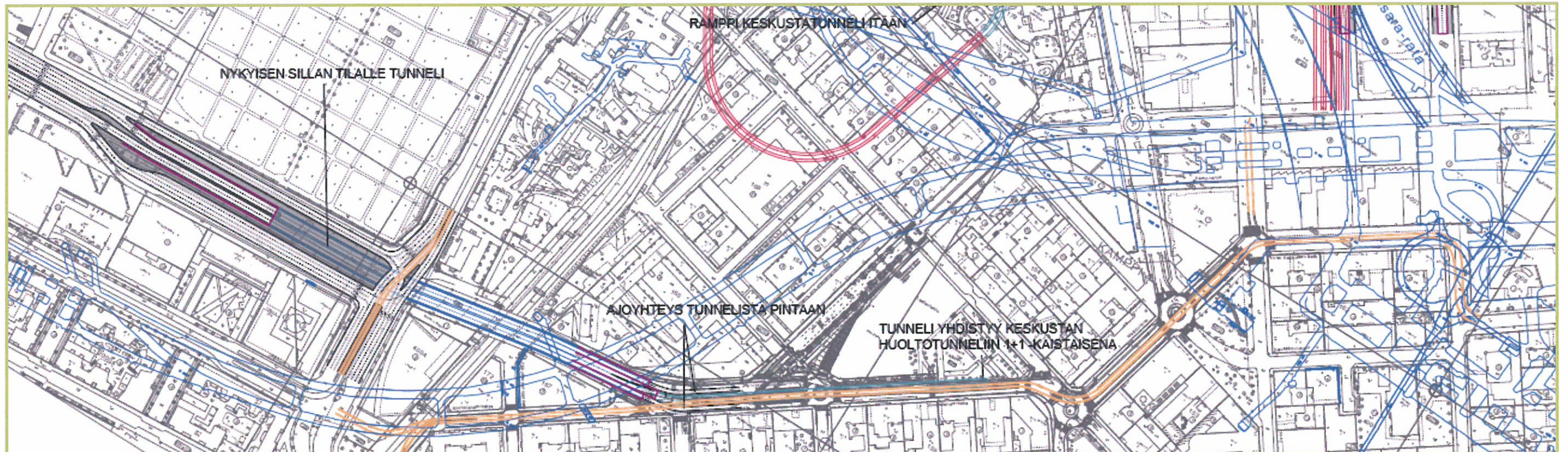
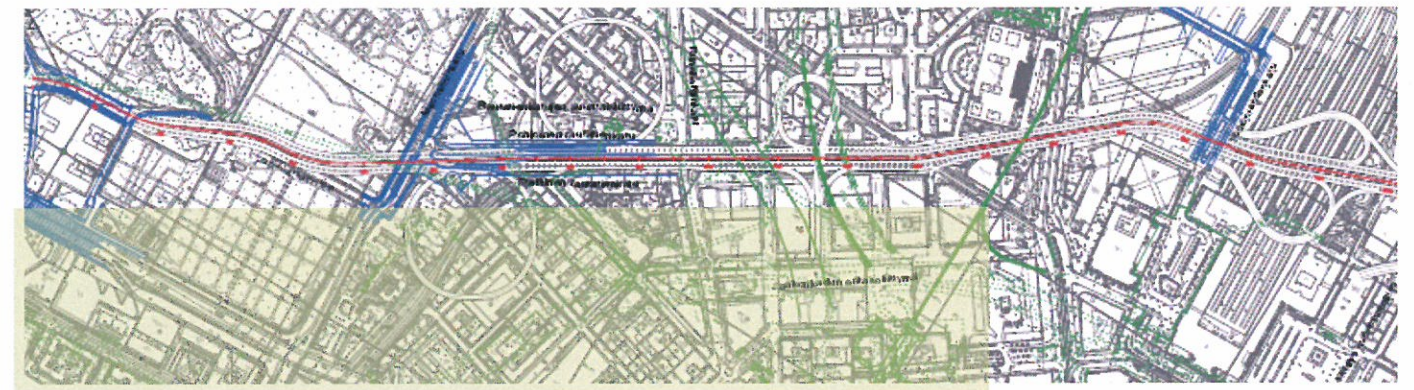
Ruoholahden silta

Ruoholahden silta muodostaa portin kaupunkiin tulijoille. Tämä portti ei ole kaunis eikä kiinnostava.

Sillalla on oma sodanjälkeisen työttömyyden aiheuttama arvokas historiansa eräänä tärkeänä työttömyystyökohteena. Tämän palvelutehtävän silta on suorittanut. Nyt kun Aleksanterinkadun huoltotunneli on aloittamassa puoliteholla toimintaansa havaitaan melkoisia ongelmia purkautuvan liikenteen suhteen Ruoholahdenkadun liittymässä.

urBaanan suunnittelun yhteydessä on herännyt ajatus Marian sairaalan eteläkärjen kehittämisestä poistamalla silta ja siirtämällä liikenne kulkevaksi Mechelininkadun

alta Porkkalankadulle. Tähän alitukseen voitaisiin myös liittää huoltotunnelin toinen ulostulo. Näin lisättäisiin tulevan Ruoholahden raitioliikenteen sujuvuutta ja vältettäisiin liikennehäiriötä joka nyt aiheutuu Ruoholahdenkadun, sadan markan villojen, Abrahaminkadun ja Hietalahdenkadun asuin-kortteleille.



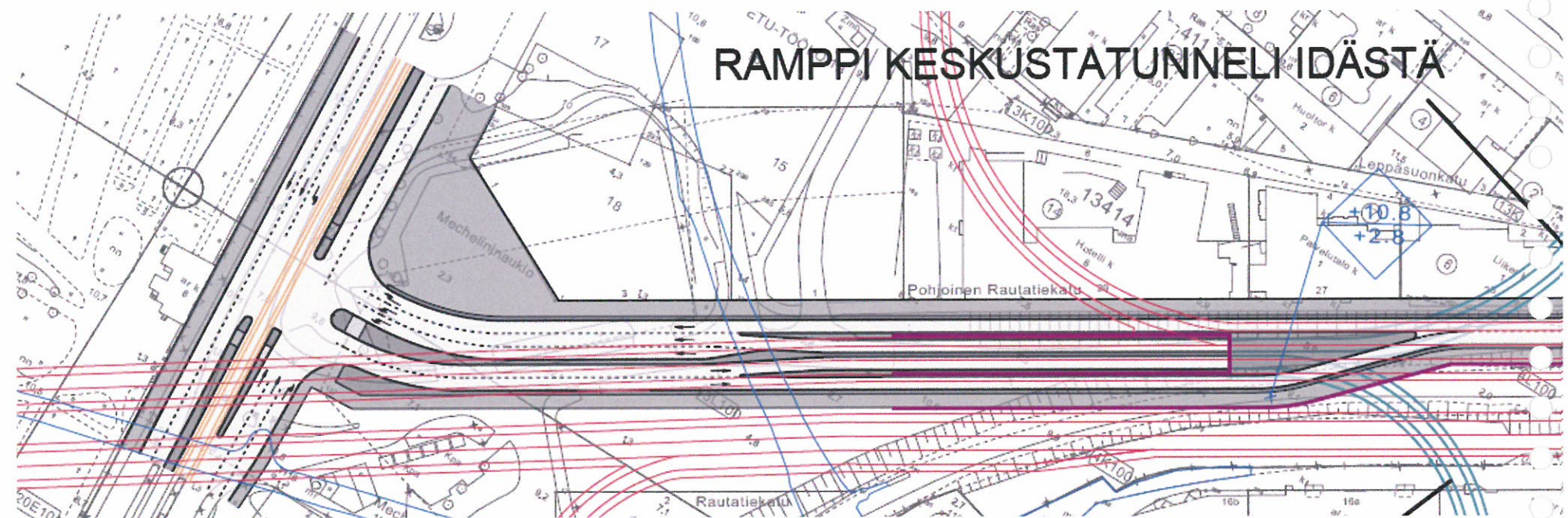


"Sillalla on oma sodanjälkeisen työttömyyden aiheuttama arvokas historiansa eräänä tärkeänä työttömyystyökohteena. Tämän palvelutehtävän silta on suorittanut."

Pintaliikenne

Pintaliikenne Mechelininkadulta Runeberginkadulle

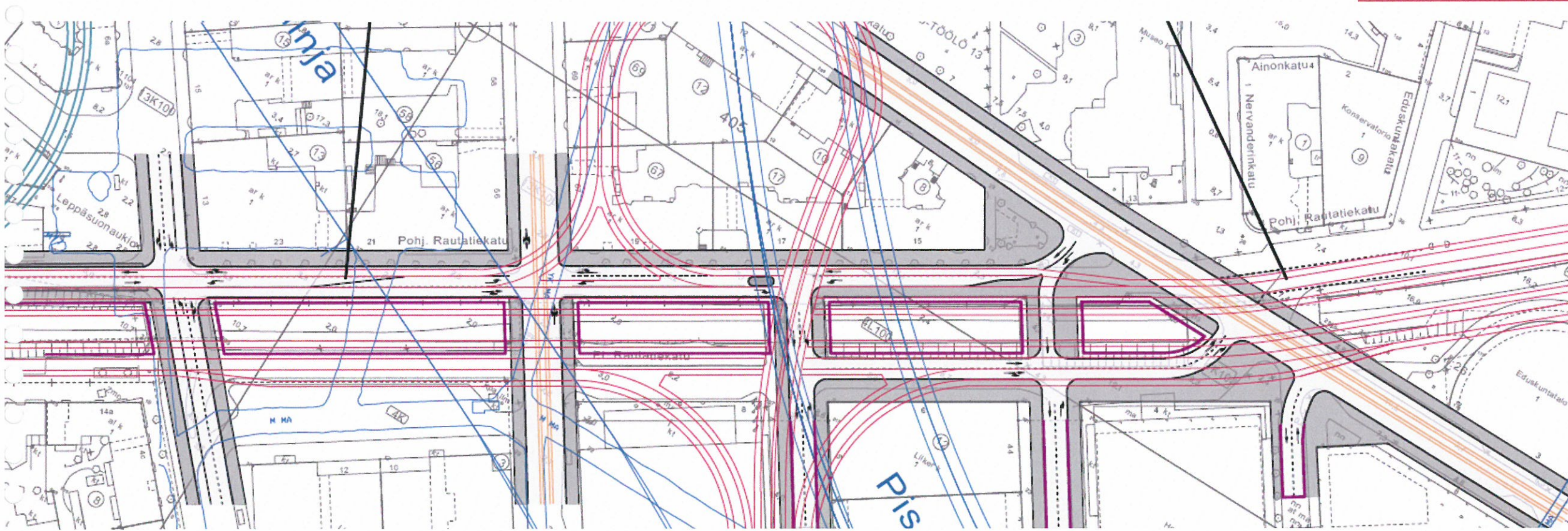
Uusi keskustatunneli ja urbaani edellyttävät muutoksia pintaliikenteeseen. urbaanin toteuttaminen on parhaiten hoidettavissa siten, että pintaliikenne hoidetaan pohjoisen Rautatiekadun puolella. Tällainen järjestely on Leppäsuon kohdalla helppo suorittaa ja se vastaakin kaupunkisuunnitteluviraston suunnitelmia. Poikkeuksena on keskustatunneliin johtavien ramppien sijoittaminen ajoratojen väliin. Uudenlaisen ja kaupunkikuvallisesti paremman ramppien sijoituksen mahdollistaa tunnelin sijainti.



Pintaliikenne Runeberginkadulta Mannerheimintielle

urBaanan suunnitelmassa pintaliikenne on sijoitettu kaksisuuntaisena Pohjoiselle Rautatiekadulle Runeberginkadun ja Jaakonkadun välillä. Bussiliikenteen järjestäminen edellyttää Jaakonkadun ja Arkadiankadun välillä nykyisen kaltaista liikennejärjestelyä. Esitämme kuitenkin harkittavaksi kysymyksen bussiliikenteen johtamisesta kaukoliikenneterminaliin Arkadiankadun kautta. Tämä antaisi suurenmoisia mahdollisuuksia Eduskuntatalon ympäristön kehittämiseksi.

”Esitämme kuitenkin harkittavaksi kysymyksen bussiliikenteen johtamisesta kaukoliikenneterminaliin Arkadiankadun kautta. Tämä antaisi suurenmoisia mahdollisuuksia Eduskuntatalon ympäristön kehittämiseksi.”



SRV Malli

SRV ei ole tavallinen rakennusyriitys, vaan rakennushankkeiden innovatiivinen kokonaistoteuttaja. Varsinaisen rakentamisen lisäksi yhtiö vastaa kokonaisvaltaisesti hankkeiden suunnittelusta, koordinoinnista ja kaupallistamisesta. Asiakkaat voivat ulkoistaa koko rakennusprosessin tilojen suunnittelusta myös kohteen markkinointiin SRV:n asiantuntijoille, jolloin SRV ottaa vastuun hankkeen toteutuksesta ja kaikki prosessin vaiheet viedään läpi kokonaisuutena yhdessä sovittujen aikataulu-, laatu- ja kustannustavoitteiden mukaisesti. Toimintatavan etuna on se, että SRV kykenee jo rakennuksia suunniteltaessa ottamaan huomioon asiakkaidensa liiketoiminnan tarpeet ja toteuttamaan hankekokonaisuudet kustannustehokkaasti.

Kaupungistuminen ja kestävä kehitys heijastuvat hankekehityksessä

SRV:n omakehittiset rakennusprojektit perustuvat hankekehitykseen, jonka lähtökohtana on tulevien trendien tunnistaminen ja asiakkaiden liiketoiminnan tarpeiden syvälinen ymmärtäminen. Hankekehityksen tavoitteena on löytää käyttäjille toimivia tiloja, tiloille omistajia ja omistajille tuottavia sijoituskohteita. Suunnitelmallinen tonttien hankinta ja erilaisten rahoitusmahdollisuuksien kartoittaminen ovat myös hankekehityksen keskeisiä osatekijöitä.

Hankekehitys on luonteeltaan pitkäjänteistä toimintaa, jossa korostuu uusien ratkaisuvaihtoehtojen ennakkoluulon etsintä ja toteutuksen oikea ajoitus. SRV:n verkottunut toimintamalli mahdollistaa eri asiakkaiden ja sidosryhmien tarpeiden innovatiivisen yhdistämisen. Vahvaan projektinjohto-osaamiseen perustuvan SRV Mallin avulla yhtiö pystyy myös toteuttamaan hyvistä ideoista onnistuneita rakennushankkeita.

SRV:n liiketoimintayksiköiden ja hankekehityksen yhteiset konseptiryhmät seuraavat jatkuvasti kaupan ja logistiikan aloja, hotellirakentamista ja toimistoliiketoimintaa. Hankeosaamista kehitetään myös erilaisissa tutkimusprojekteissa, joista yksi on Sitran ja VVO:n kanssa käynnissä oleva vähäenergisemmän asumiseen keskittyvä Airut-kehityshanke Helsingin Jätkäsaarella.

SRV on asettanut ongelmaratkaisu- ja innovaatiokykyssä laajojen kokonaisuuskehittämisen lisäksi myös asiakkaidensa käyttöön. Hankekehityksessä on olennaista asiakkaan tarpeista lähtevä uusien ratkaisuvaihtoehtojen ennakkoluulon etsintä.

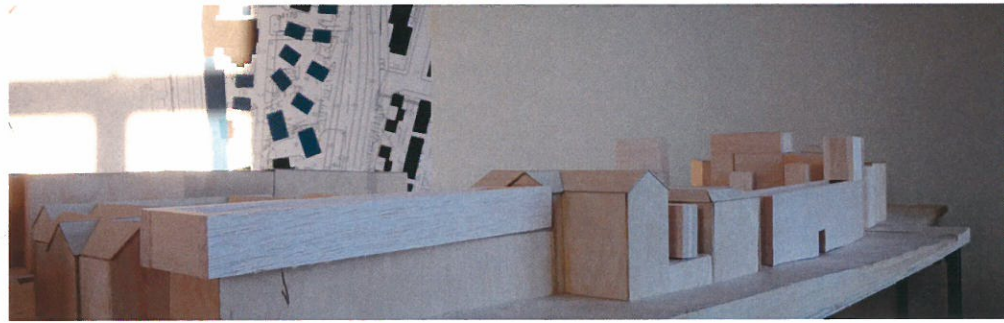
SRV on tullut tunnetuksi mittavista kaupunkikuvaan merkittävästi vaikuttavista aluekehityshankkeista, kuten Kampin keskus ja parhaillaan rakenteillaan oleva Kalasataman keskus. SRV:n brändilupaus viestii erityisosaamisesta: SRV on Elämäsi rakentaja. urBaana voi herättyään henkiin olla osa jokaisen helsinkiläisen elämää – SRV haluaa tarttua tähän haasteeseen ja olla kumppanina kehittämässä Helsingin uutta selkäranka.

SRV





”SRV ottaa vastuun hankkeen toteutuksesta ja kaikki prosessin vaiheet viedään läpi kokonaisuutena yhdessä sovittujen aikataulu-, laatu- ja kustannustavoitteiden mukaisesti.”



Työryhmän esittely:

Martti Aiha
Hannu Hjerppe
Annika Johansson
Pentti Kareoja
Tiia-Maria Koivusaari
Hannu Kähönen
Jari Laaksonen
Tommi Laitio
Roope Mokka
Pentti Murole
Timo Nieminen
Eero Paloheimo
Mika Pantzar
Nina Roos
Kalle Ukonlinna
Veijo Ulmanen
Pentti Vuorikari
Yoshimasa Yamada

kuvanveistäjä
teollinen muotoilija
valokuvaaja
arkkitehti SAFA, professori
development engineer
teollinen muotoilija, professori
liikenneinsinööri
tutkija
tutkija
professori
varatoimitusjohtaja
tekniikan tohtori, professori
tutkimusprofessori
kuvataiteilija
arkkitehti
kuvanveistäjä
tunneli-insinööri
arkkitehti






MARKKIN

DIFF DESIGN OY

CREADESIGN

ARK -house arkki  arkki-house.com

WSP

AIHA

ENVIRONMENTS

SRV

kääntäjät: Camilla Taavitsainen, Mikko Zenger

Luettelon kuvat: omat arkistot, Marko Casagrande & internet

LUETTELO EI OLE TARKOITETTU KAUPALLISEEN KÄYTTÖÖN