



KESKI-PASILA

katuympäristön ja valaistuksen yleissuunnitelma

23.12.2011

TYÖRYHMÄ

Pääkonsultti:

MASU PLANNING
 STRUENSEEGADE 15, 1TH DK-2200 COPENHAGEN N TLF +45 32175520
 HELLO@MASUPLANNING.COM WWW.MASUPLANNING.COM

Valaistus:

VALOA design
 Keernakatu 1, 33100 Tampere
 www.valoa.com

Liikenne:

trafix
 Upseerinkatu 1, 02600 Espoo
 www.trafix.fi

Johdanto	s. 3
Alueen nykyidentiteetti	s. 4
Kokonaisuus	5-11
Katurahierarkia	s. 5
Pyöräliikenne ja pysäköinti	s. 6
Katupuusto ja -kasvillisuus	s. 7
Tuuliolosuhteet	s. 8
Liikkuminen ja oleskelu	s. 9
Valaistus	s. 10-11
Pasilansilta	s. 12-37
Valaistus	s. 19-20
Promenadi	s. 21-29
Asema-aukio	s. 30-34
Tuulensuojaus	s. 35-36
Siltanäkymät	s. 37
Pasilankatu	s. 38-48
Valaistus	s. 44
Kiertoliittymät	s. 45-48
Veturitie	s. 49-70
Versio 1	s. 50-52
Versio 2	s. 53-56
Versio 1-2. pohjoisosa	s. 57-58
Versio 3	s. 59-62
Tunneli ja kiertoliittymä	s. 63-65
Muuri	s. 66-67
Katettu osuus	s. 68-70
Teollisuuskadun jatke	s. 71



Esittely

Keski-Pasilan katu ympäristön ja valaistuksen yleissuunnitelma on tehty kaupunkisuunnitteluviraston toimeksiannosta kevään, kesän ja syksyn 2011 aikana. Työn lähtökohdana on ollut osayleiskaava nro 11356, suunnitelmaan liittyvät Veturitien ja Pasilansillan liikennesuunnitelmat, arkkitehtitoimisto Cino Zucchi Architeti:in tekemä viitesuunnitelma tornialueen asemakaavan pohjaksi (2009) sekä Keski-Pasilan keskustakorttelin asemakaavalliset suunnitteluperiaatteet.

Samanaikaisesti tämän työn rinnalla oli valmisteilla myös Pasilankadun (ja Maistraatinportin jatkeen) liikennesuunnitelma, keskustakorttelista järjestetty suunnittelu- ja toteutuskilpailu sekä Keski-Pasilan tornialueen ympäristösuunnitelma (LOCI maisema-arkkitehdit).

MASU Planning työskenteli samanaikaisesti lisätoimeksinantona myös Veturitien kahden lisävaihtoehdon muotoiluratkaisuiden parissa. Näiden suunnitelmien periaatteita esitetään myös tässä työssä.

Työn tavoitteena on ollut ideoida Keski-Pasilan keskeisten katualueiden ilmettä ja luonnetta alueen uuden identiteetin tueksi, sekä määritellä katujen ja aukoiden kaupunkikuvalliset ja maisemalliset lähtökohdat Keski-Pasilan kaavoitustyön pohjaksi. Työn tarkoituksena on myös toimia lähtötietona myöhemmin laadittaville katusuunnitelmille. Erityisen tärkeinä lähtökohtina ovat olleet liikennealueiden korkea laatutaso sekä ennen kaikkea jalankulku ympäristön ja joukkoliikenteen edellyttämien tilojen ja kulkureittien miellyttävyys, houkuttelevuus ja selkeys. Suunnittelutyössä haettiin Keski-Pasilan katualueille vetovoimaista ja persoonallista kokonaisilmettä.

Suunnittelualue

Suunnittelualue käsittää tulevan Veturitien, Pasilankadun, Pasilansillan, Asema-aukion ja Teollisuuskadun jatkeen alueet sekä niiden liittymisen tornialueeseen, keskustakortteliin ja Pasilan asemaan. Suuri osa alueen kaupunkirakenteesta tulee mm. tasoerojen vuoksi sijoittumaan kansirakenteille, mikä osaltaan on lisännyt alueen julkisten tilojen suunnittelun haastavuutta.

Työryhmä

Suunnitelman on laatinut MASU PLANNING maisema-arkkitehdit. Työstä on vastannut maisema-arkkitehti Malin Blomqvist. Työryhmässä ovat olleet maisema-arkkitehti yo. Sarianna Salminen, maisema-arkkitehdit Häli-Ann Tooms ja Sune Oslev sekä arkkitehti Kristine Mogensen. Alikonsultteina ovat olleet valaistussuunnittelijat Arto Heiskanen ja Hendra Firdaus, VALOA design sekä liikennesuunnittelija Jouni Ikäheimo, Trafix Oy.

Työn ohjausryhmän jäseninä ovat olleet Helsingin Kaupunkisuunnitteluviraston Pasila-projektiryhmästä projektipäällikkö Timo Lepistö, arkkitehdit Ville Purma, Ritva Luoto, Anne Kangasniemi, Dan Mollgren, Farag El Harouny, Anna-Maija Sohn, Elina Suonranta, maisema-arkkitehti Anu Lamminpää, liikennesuunnittelija Heikki Palomäki sekä teknis-taloudellinen suunnittelija Peik Salonen.

Rakennusviraston ohjausryhmän jäseninä ovat olleet projektipäällikkö Jarkko Karttunen, valaistuspäällikkö Juhani Sandström sekä aluesuunnittelija Petri Arponen.

Työtä on ohjannut lisäksi ohjausryhmä, johon on kuulunut edustajia talous- ja suunnittelukeskuksesta, rakennusvirastosta, rakennusvalvontavirastosta, Helsingin Energialta ja pelastuslaitokselta.



Tasoja, raiteita ja avointa tilaa

Keski-Pasilan alue on pitkään ilmennyt kahta Pasilaa erottavana laajana kuiluna. Avoin ja laakea, liikenteen ja liikkeen määrittelemä tila, joka raiteiden kautta kytkeytyy suoraan Helsingin keskustaan. Yksinäisenä seisova Pasilan asema sekä rata-alueita ylittävä Pasilansilta toimivat tällä hetkellä ainoina Pasilan aluetta poikittaisesti yhdistävinä elementteinä.

Länsi- ja Itä-Pasila eroavat yleisilmeeltään jonkin verran toisistaan. Eri aikakausien rakentamiseksi näkyvät myös katu-tilojen hahmoissa, hierarkiassa ja materiaaleissa. Näiden kaupungiosien väliin rakentuva uusi Keski-Pasilan alue tulee paitsi ilmenemään omalla identiteetillään myös toimimaan kytkevänä tekijänä näiden kahden kokonaisuuden välillä siten, että kolme osa-alueita muodostavat yhtenäisemmän Pasilan kaupunginosan.

ASEMA / LIIKENNE

RAIDEALUE / TASOT

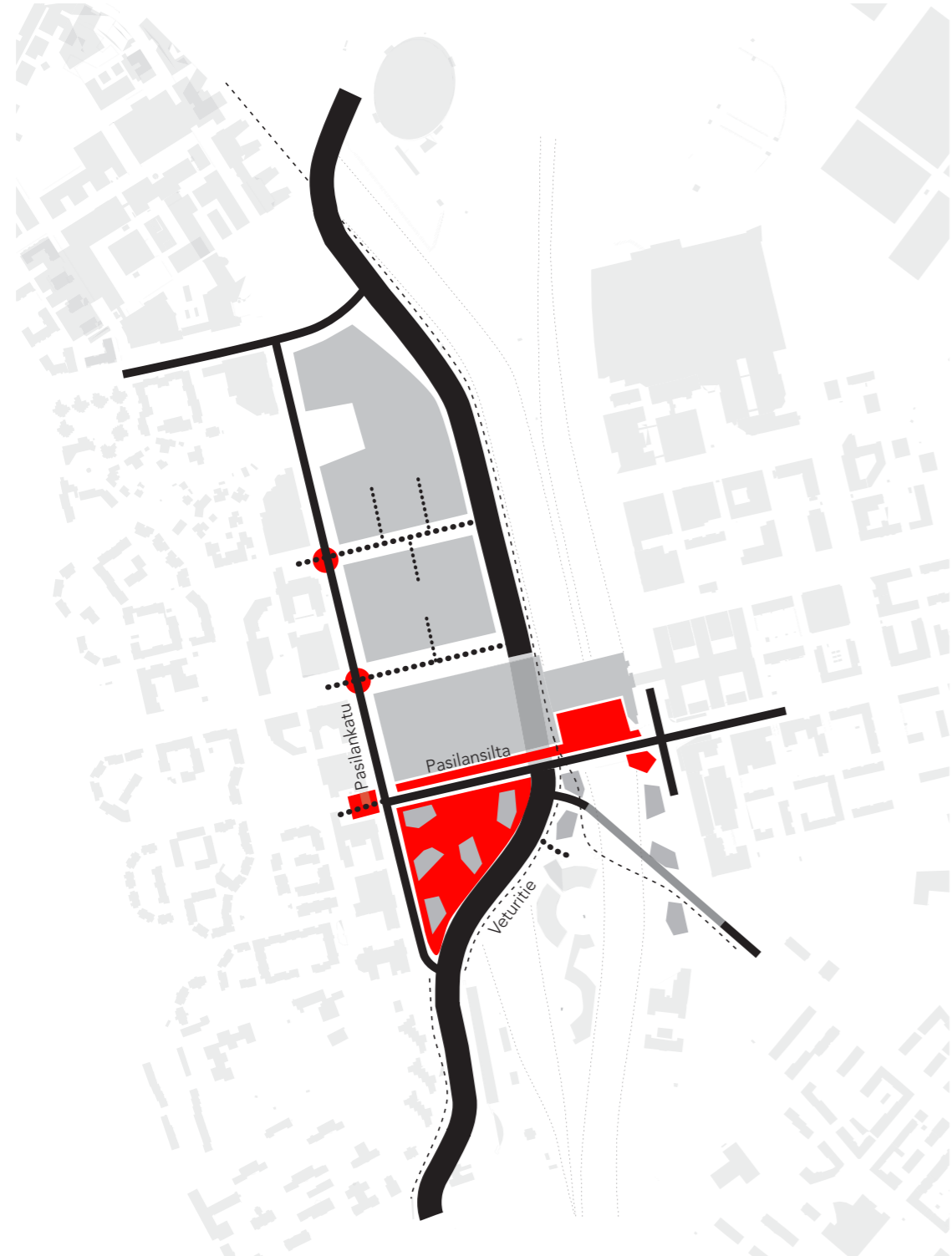


LÄNSI-PASILA

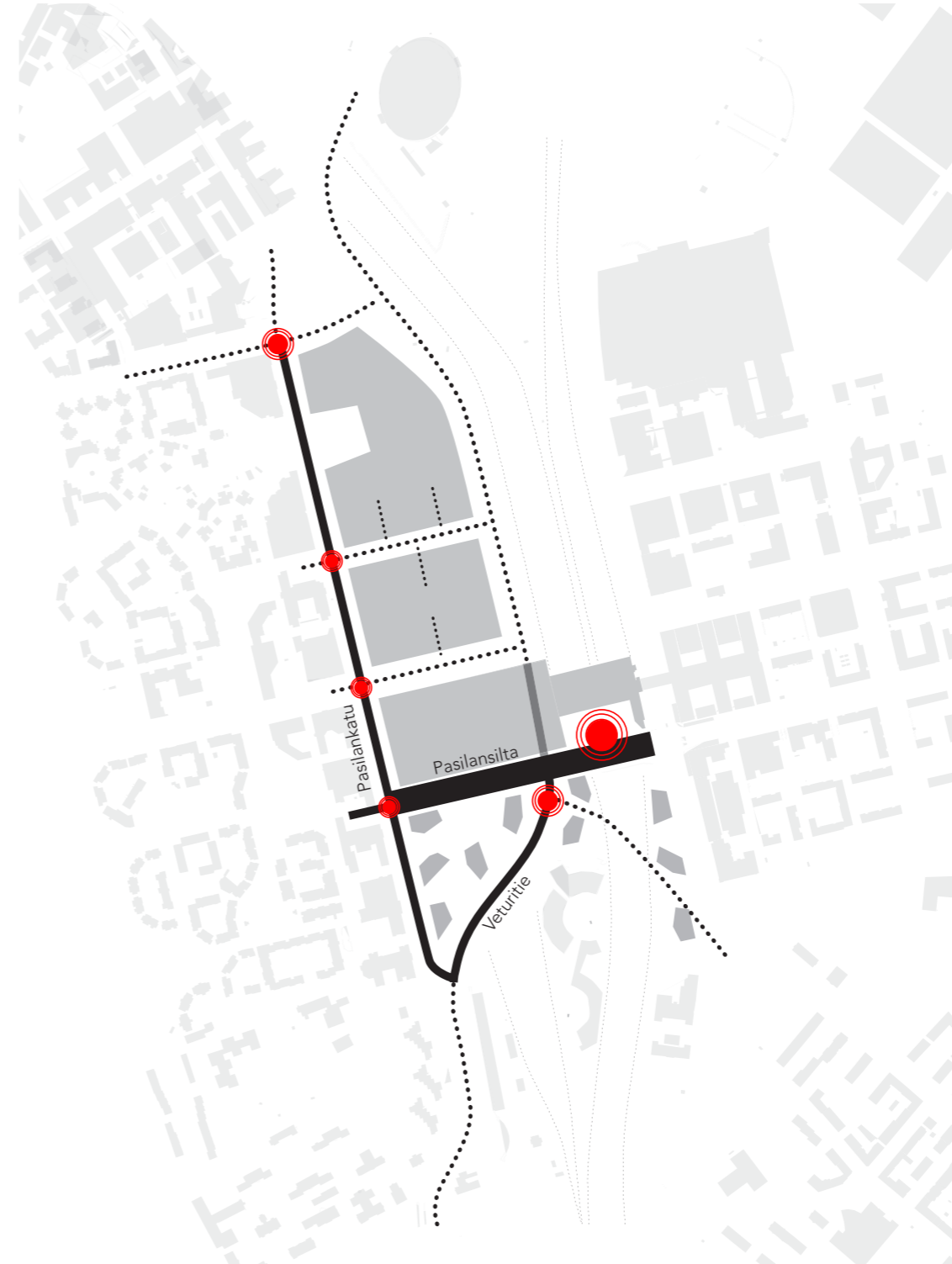
ITÄ-PASILA














Katuhierarkia liikennemäärien mukaan



Katuhierarkia tärkeyden ja materiaalipanostuksen mukaan



-  Alueellinen kokoojaku
-  Paikallinen kokoojaku
-  Tonttikatu
-  Hidaskatu
-  Aukio / promenadi
-  Alueellinen kevyen liikenteen yhteys

-  Merkittävä katutila, jossa korkeampi materiaalien taso tai muulla tavalla rakenteellisesti esillennouseva.
-  Katutilat, painottuminen merkittävyyden mukaan. Ylinnä oleviin katutilojen toteutukseen tulisi panostaa eniten.
- 
- 
- 

Yleisesti

Alueen uusien katujen hierarkia ilmenee hieman ristiriitaisena siten, että liikennemäärältään suurimmat kadut eivät ole alueen kaupunkielämän kannalta tärkeimmät.

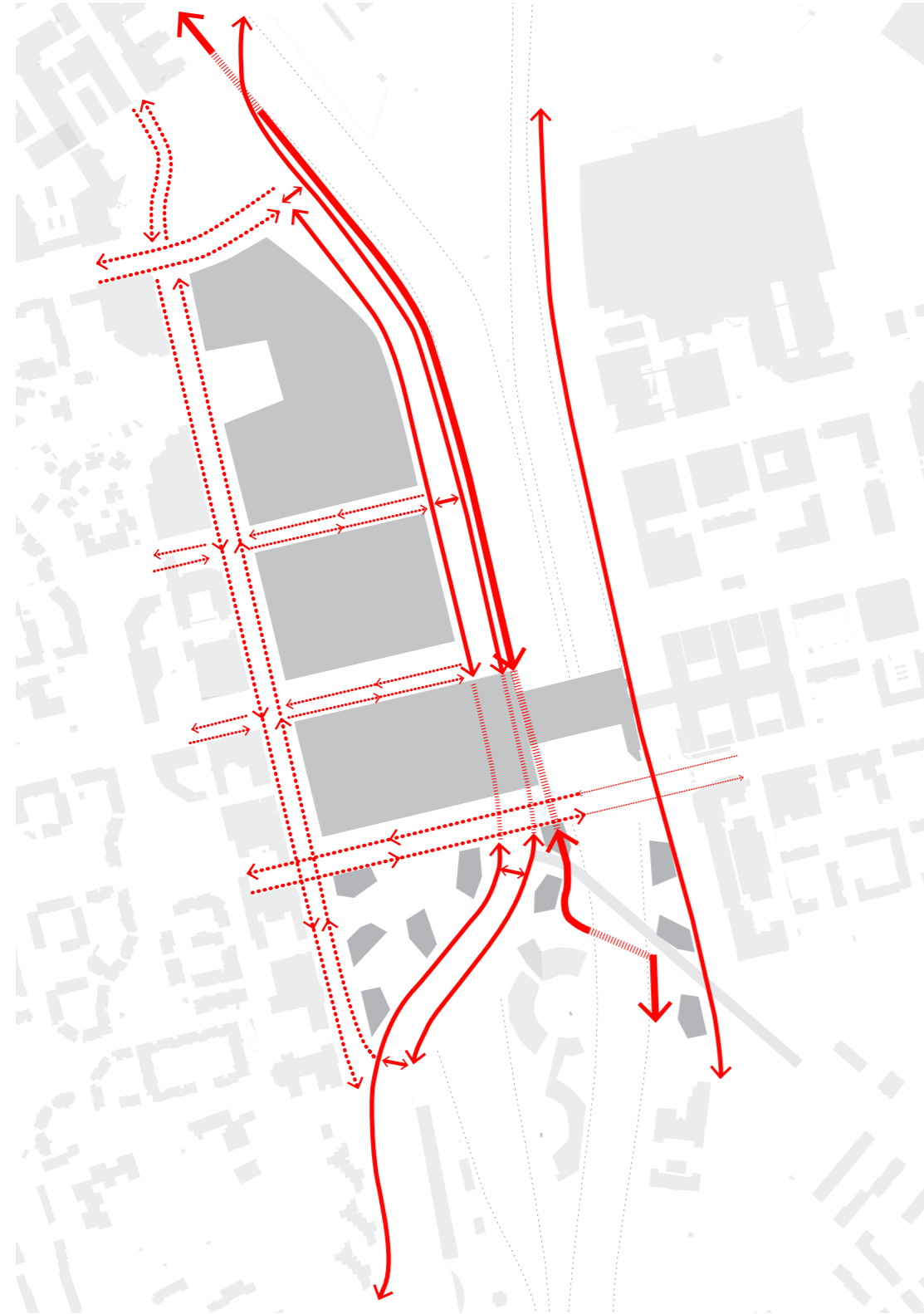
Alueen rakenteen ja käytön kannalta merkittävimmät katualueet, joiden korkeatasoiseen toteuttamiseen tulisi panostaa, kytkeytyvät lähialueeseen ja lähialueen liikumiseen ja toimintoihin.

Merkittävimmät katutilat

Keski-Pasilan tärkeimmäksi ja keskeisimmäksi katualueeksi nousee Pasilansilta ja siihen liittyvät aukiomaiset tilat. Tähän katualueeseen liittyvät valtaosa alueen palveluista ja työpaikoista sekä näin ollen myös keskustamainen, materiaaleiltaan panostettu kokonaisilme. Varsinkin Asema-aukio, joka muodostaa paikallisen ja seudullisen liikenteen vilkkaan risteyskohdan, tulee olemaan alueen sisäisessä hierarkiassa yksi tärkeimmistä painopisteistä.







Tämän lisäksi suunnitelma käsittää välittömästi lähialueeseen liittyvät suuremmat kadut, Pasilankadun sekä Veturitie tornitalojen ja keskustakorttelin osuuden sekä erityisesti niiden risteyskohdat.

Pyöräliikenne



Pysäköintialueet katutilassa



-  Ei varsinaista pyörätietä, vaan pyörät seuraavat muuta liikennettä
-  Yksisuuntainen, kadun tasossa oleva pyörätie
-  Kaksisuuntainen, tärkeä alueellinen pikapyöräyhteys
-  Kaksisuuntainen, kadun molemmilla puolilla oleva pyöräliikenne
-  Risteys / ylityskohta
-  Kannen alla / tunnelissa oleva yhteys

Pyörätiet Katujen jako kahteen ryhmään

Suosittelavin liikennejako pyöräliikenteen ja muun liikenteen välillä olisi, että pyöräily tapahtuisi enemmän liikennöidyillä kaduilla omalla välitasollaan, yksisuuntaisena sekä eroteltuna sekä jalankulku- että autoliikenteestä. Tämä ei kuitenkaan ole nykyisten kunnossapidon mitoitusten rajoissa mahdollista Helsingissä. Seuraavat suositukset huomioivat kunnossapidon asettamat vaatimukset.

Alueellisella kokoojakadulla, Veturitiellä, pyöräliikenne on kaksisuuntainen omalla kaistallaan, joka on samassa tasossa jalankulkuvyöhykkeen kanssa, mutta selkeällä, pinnoitteen tasoon upotetulla reunakiveyksellä eroteltu.

Paikallisilla kokoojakaduilla, Pasilankadulla ja Pasilansillalla pyöräliikenne on yksisuuntaista, omalla kaistallaan katutilassa samassa tasossa autoliikenteen kanssa. Pyöräväylät erotetaan autoliikenteestä upotetulla reunakivellä sekä läpivärjetyllä kirkaan värisellä (sininen tai punainen) asfalttipäällysteellä.

Pienemmillä kaduilla pyöräliikenne on katutilassa osana muuta ajoliikennettä.

Vilkkaat kokoojakadut saavat oman, kaksisuuntaisen, kadun molemmilla puolilla olevan kevyen liikenteen väylän. Tämän lisäksi suunnittelualuetta risteävä pikapyöräyhteys saa oman, erillisen pyöräväylänsä.

Pysäköinti

Vieraspaikat eli katutilaan sijoitettu, lyhytaikainen pysäköinti jakautuu alueelle oheisen kaavion mukaisesti. Alueella on runsaasti maanalaista pysäköintiä rakennusten ja rakenteiden alla.

Puuston pääpiirteet



- Rehevä kujannepuusto: lehmus, vaahtera tai poppeli
- Karun kallon lakialueen kasvit ja -puusto: pihlaja, mänty ja tuomipihlaja
- Kallioinen rinnealue: männyt

REHEVÄ KUJANNEPUUSTO: lehmus, poppeli, vaahtera



KALLION LAKI: mänty, pihlaja, tuomipihlaja



KALLIOPUUSTO: mänty



Periaatteet

Katupuu-istutusten periaatteet seuraavat maaston korkeustasoja sekä määräytyvät myös katuympäristön käytännön vaatimuksesta, esimerkiksi liikenteen ja mikroilmaston osalta.

Katupuut ja -kasvillisuus sekä katujen välinen lajikkeiden jako myös alleviivaavat katujen ominaisilmettä.

Varsinkin Pasilansillan mahdollisimman vihreä ilme on paitsi kuljettavuuden mielekkyyden vuoksi myös alueen kokonaishahmotavuuden puolesta tärkeää. Pasilansillan kautta Itä-Pasilaan liittyvä Keskuspuisto tuo jatkuvuutta koko kaupungin kattavalle virkistysreitistölle.

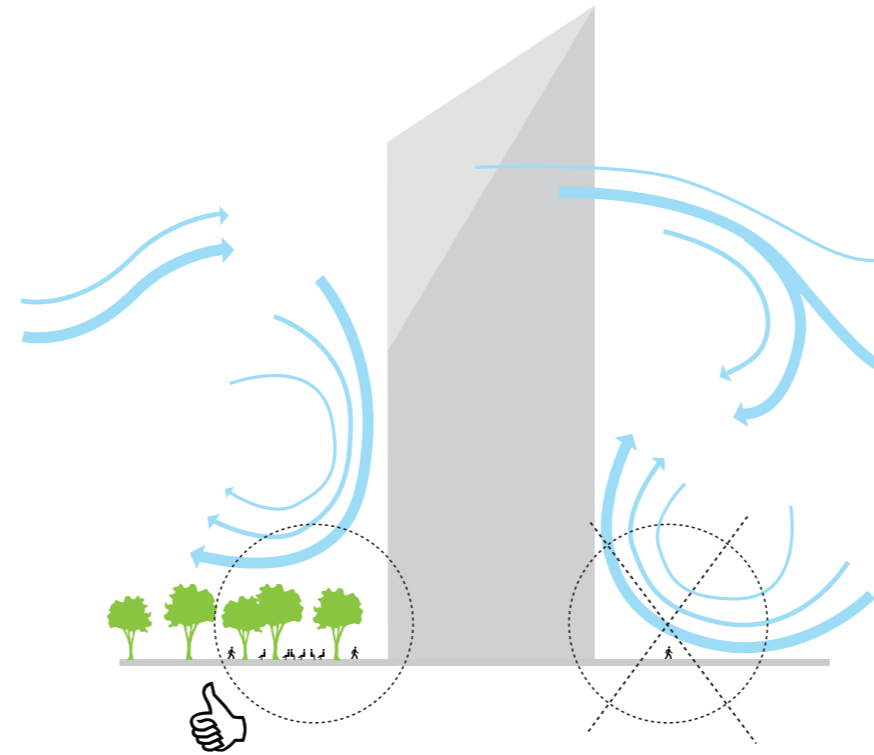
Liittyminen Keskuspuistoon. Pasilansillan virkistysreitillinen yhteys.





Keskusta-alueen tuulisimmat kohdat, mitä tummempi sininen kohta sitä tuulisempi. Nämä kohdat vaativat erityistä huomiota katutilan muotoilussa.

Lähde: asemakaavoituksen tuulisuuskartoitus



Haasteet ja mahdollisuudet

Varsinkin korkeiden rakennusten ympäristöön syntyy tutkimusten perusteella voimakkaita tuulenpuuskia. Jotta katutila tämän vuoksi ei muodostuisi epämiellyttäväksi ja suorastaan vaaralliseksi, on suunnitelmassa pyritty hyödyntämään tuulelta suojaavia ja vaimentavia elementtejä sekä huomioimaan tuulisimmat kohdat kaupunki- ja katutilojen toiminnallisessa suunnittelussa.

Erityisesti puusto toimii tehokkaasti tuulta vaimentavana elementtinä, mutta hyvin tuuliset paikat muodostavat myös puulle vaativat kasvuolosuhteet. Tuuli lisää kuivumisen että paletumisen vaaraa että johtaa jatkuvaan fyysiseen rasitukseen puun oksille ja juuristolle. On siis paikkakohtaisesti arvioitava, hyödynnetäänkö puiden sijaan haastavimmissa tuulisuuskohtissa suoja-aitoja sekä muita keinotekoisia rakenteita tuulen vaimentamiseen.

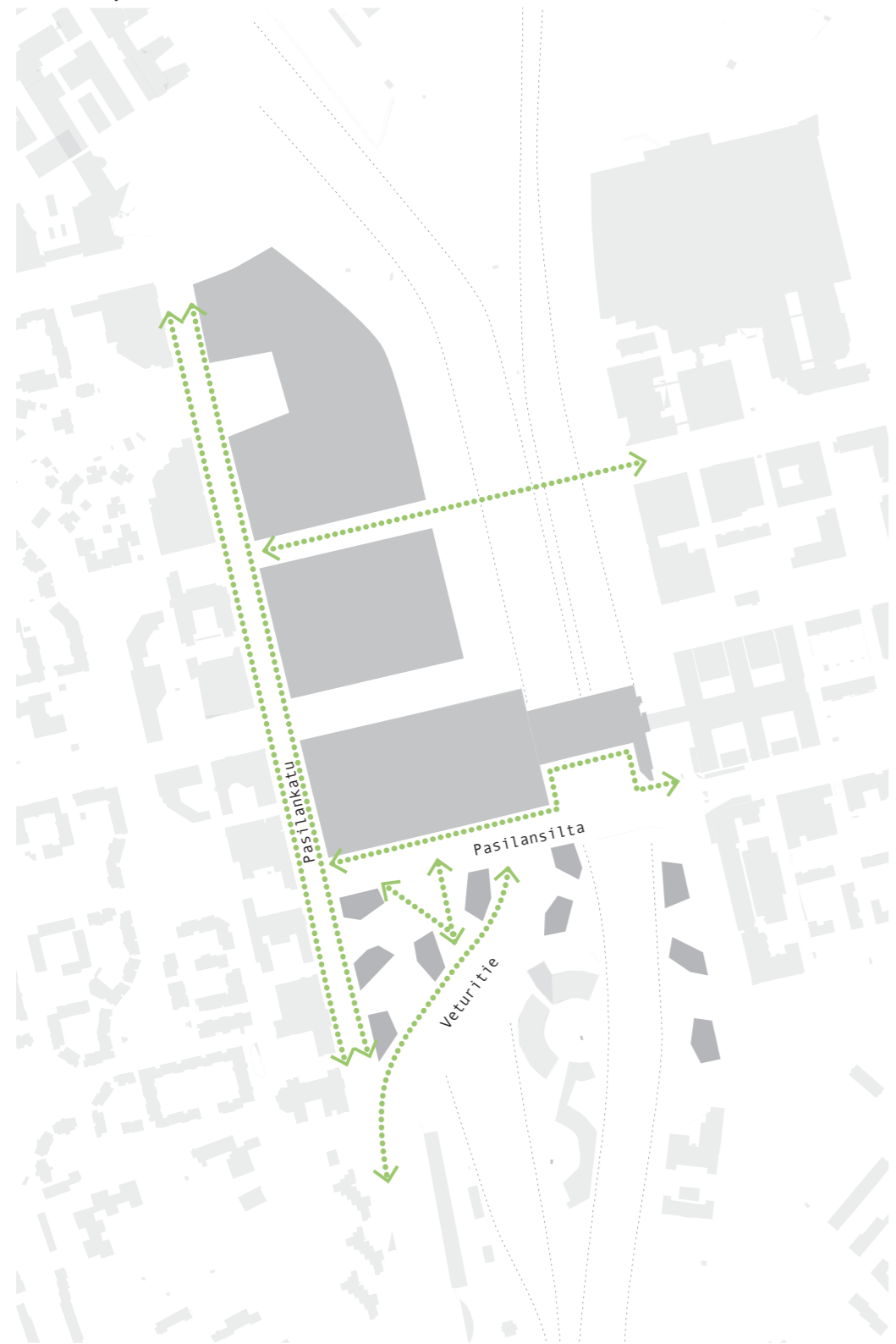
Puuskaiset tuulet voivat olla sekä epämiellyttävät että vaaralliset



Tuulen voimakas vaikutus puuston kasvuun.



Tärkeimmät jalankulkureitit



Pääasiialliset jalankulkureitit

Oleskelualueet



- + Näkökohdat
- Oleskeluun soveltuvat kohdat fyysisen ympäristön (tuuli, valo) olosuhteet huomioiden

Jalankulku

Pääasiialliset jalankulkureitit muodostuvat aluetta liikenteellisesti yhdistävien katujen varsille. Varsinkin Pasilan asemalta tuleva jalankulkuliikenne ohjautuu keskusta-alueen suojaisempaa pohjoisreunaa pitkin ja jatkuu molemminpuoleisena pienimittakaavaisempaa Pasilankatua pitkin. Myös tornitalojen väliselle alueelle ohjataan Pasilansillan ja Veturitien välistä risteävää jalankulkuliikennettä. Veturitien tornitalojen kohdalle muodostuu myös jalankulkuympäristöä.

Uusi, pohjoisosan aluetta ja junarataa risteävä katuyhteys luo myös tärkeän jalankulku-yhteyden.

Oleskelu

Sopivan mikroilmaston tai kaupunkitilallisen tarpeen vaatiessa syntyy kävelyreittien varrelle alueita tai tiloja, jotka soveltuvat ja joita ohjataan oleskeluun.

Pasilankadun aukiomaiset risteykset, Pasilansillan ja -aukion suojaisempi pohjoisvyöhyke sekä tornialueen pihamaiset aukiotilat muodostavat tärkeitä kaupunkitiloja, joiden oleskelumahdollisuuksia on työssä pyritty nostamaan esille. Koska tornialue ei varsinaisesti kuulu tämän työn tarkastelun piiriin, on suunnittelussa keskitytty alueen ja tutkittavien katutilojen liittymäkohtiin.

Pasilansillalle syntyy myös näkömien puolesta kiinnostavia kohtia, jotka tulee huomioida mahdollisina oleskelu- ja pysähtymispaikkoina.



KOKONAISUUS / VALAISTUS

Valaistuksen pääelementit

Keski-Pasilan alueen valaistus jakautuu kahteen pääryhmään: toiminnalliseen ja visuaaliseen valaistukseen.

Toiminnallinen valaistus sisältää väylien valaistuksen sekä puhtaasti informatiivisen valaistuksen. Visuaalinen valaistus sisältää tilan hahmottamisen kannalta merkittävien julkisivujen, aiheiden sekä yksityiskohtien valaistuksen. Pimeänajan kokemus muodostuu näiden kahden osa-alueen luomasta kokonaisuudesta.

Keski-Pasilan valaistuksen pääpaino on kevyen liikenteen valaistuksessa sekä alueen ilmettä tukevien yksityiskohtien valaistuksessa.

Katuvalaistus toteutetaan katutilasta riippuen joko valaisinpylväistä tai vaijeriratkaisulla. Katuvalaistuksessa tarkoitetaan ajoratojen (horisontaalitasojen) valaistusta. Valaisimissa käytetään valaistustasojä säättävää ohjausta, jotta valonmäärä saadaan vastaamaan kunkin vuorokaudenajan liikenteen määrää. Valaisimina käytetään laadukkaita ympäristöönsoveltuvia tasolasillisia- ja häikäisemättömiä valaisimia. Koko alueen katuvalaistuksessa käytetään samaan valaisinperheeseen kuuluvia valaisimia.

Yhtenä pääideana alueen valaistuksessa on tuoda kevyenliikenteen reitit korostetusti esille. Kevyen liikenteen valaistus toteutetaan omana kokonaisuutenaan, erillisillä kevyenliikenteen valaisimilla. Valaistusratkaisun mittakaavan tulee olla myös ihmisläheinen. Kevyen liikenteen valaistus toteutetaan n. 4-5m valaisinpylväillä sekä tähän korkeuteen sijoitetuilla valaisimilla. Kevyen liikenteen valaistuksessa käytetään valkoista valoa tuottavaa valonlähdettä (monimetalli tai LED), jonka värilämpötila on n. 3000K, sekä värintoisto hyvä (RA>80). Myös kevyenliikenteen valaistuksessa varaudutaan säädettävyyteen, joka toimii samalla periaatteella kuin katuvalaistus. Kevyen liikenteen valaistuksessa käytetään koko alueella saman valaisinperheen valaisimia.

Pasilansilta toimii omana, eri alueita yhdistävänä kokonaisuutenaan. Tämän alueen ympärille keskittyy paljon toimintoja. Pasilansillan valaistus eroaa muusta alueesta intensiivisyydellään ja yksityiskohdillaan.

Katutiloja rytmittävät erilaiset aiheet. Kiertoliittymien keskusaiheet, Pasilansillan yksityiskohdat sekä asema-aukion katos toimivat valaistuin yksityiskohtina, jotka luovat oman tunnusmerkin myös pimeänajan ilmeeseen.

Julkisivut ja maamerkit

Horisonttipisteissä sijaitsevien aiheiden sekä julkisivujen valaistus luo kiintopisteitä pimeänajan näkymiin, ja näin helpottavat tilan hahmottamista.



Horisonttipisteen merkitys tilan hahmottamiseen



Julkisivujen valaistuksen painottuminen kaupunkitilan kannalta merkittäviin kohtiin.



Tornialueen kiinteistöt muodostavat koko alueen näkyvimmän maamerkin

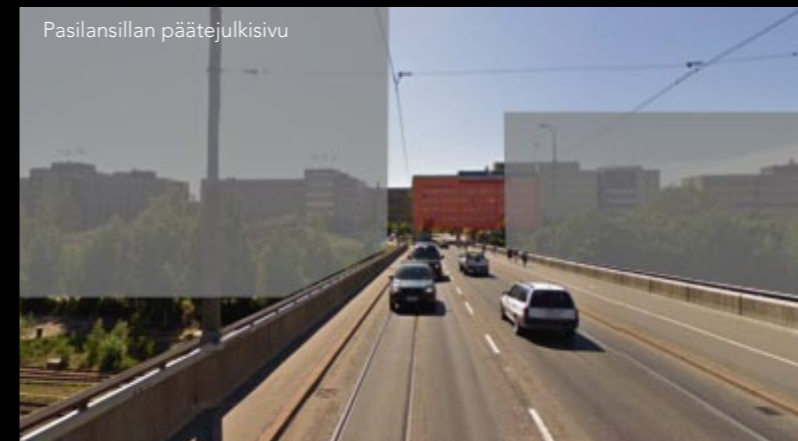


Ylen Paja

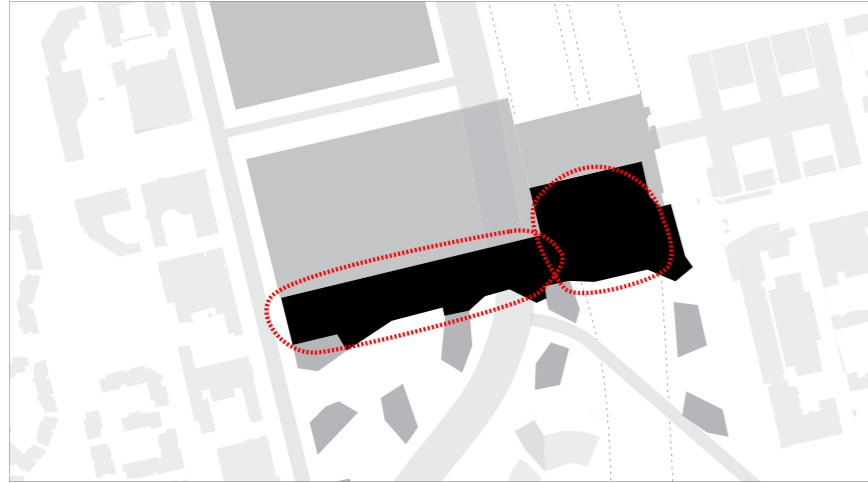
Esimerkkejä tärkeistä kokonaisuuksista ja horisonttipisteistä



Veturitien alkupään kukkulatalot



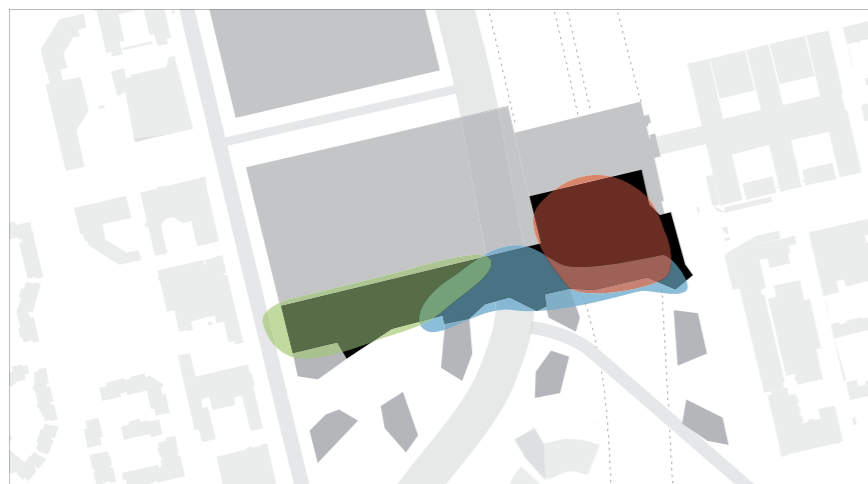
Pasilansillan päätejulkisivu



Pasilansillan jako kahteen pääasialliseen muotoilu-alueeseen.

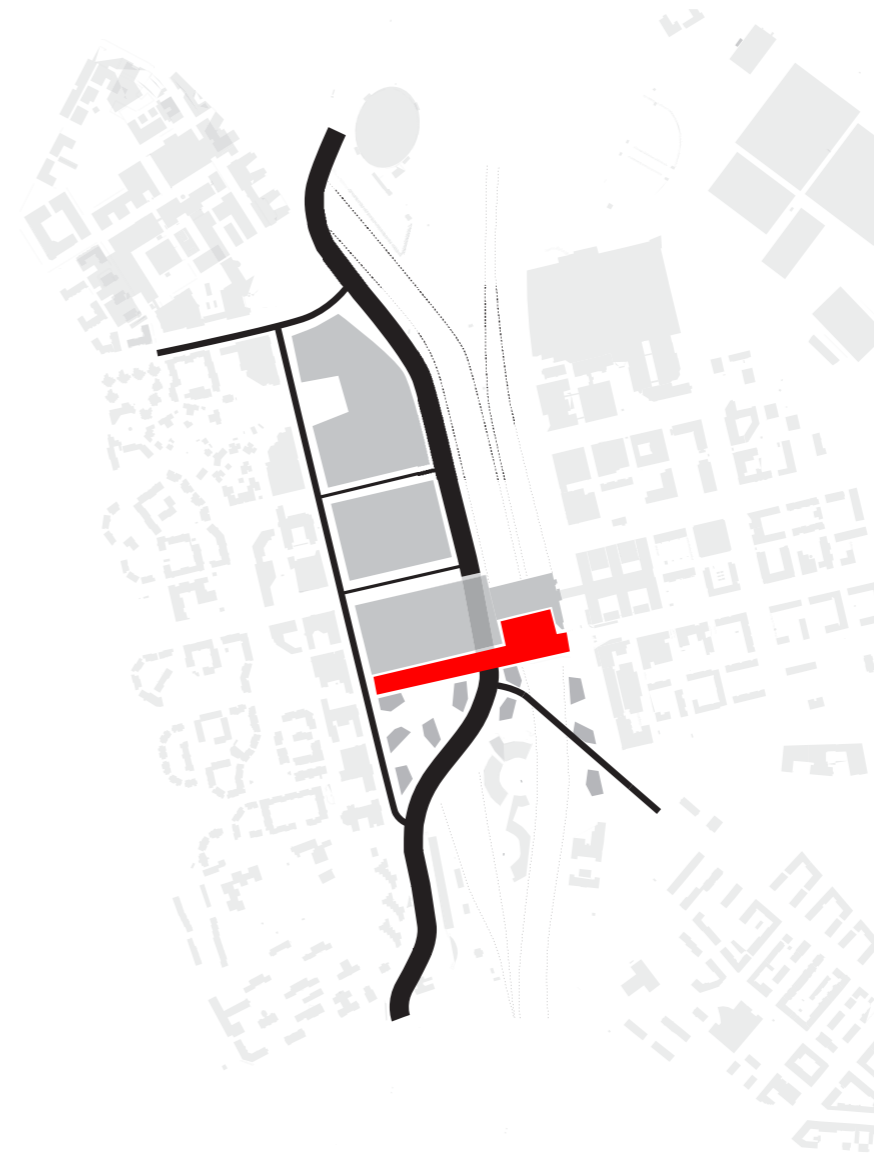


Alueen tuulisuusjakauma



Pasilansillan jako kolmeen oleskelumahdollisuuksiltaan erillaiseen tilaan.

Sininen alue sijoittuu sekä kylmän kansirakenteen että koviin tuulenpuuskien alueelle.



Alueen keskus

Kaupunginosan keskeisimmäksi katualueeksi muodostuu Pasilansilta ja siihen liittyvät aukiomaiset tilat. Se toimii kaupunkikuvallisena linkkinä yhdistäen Länsi-, Keski- ja Itä-Pasilan alueet sekä toimii myös merkittävänä julkisen liikenteen solmukohtana sekä kauko- että lähiliikenteellisesti juna-, raitiovaunu- ja bussiliikenteelle. Suurin osa alueen kaupallisista palveluista ja toimistotiloista sijoittuu kadun varrelle uuteen keskustakortteliin ja tornitaloihin. Uudet rakennusmassat myös dominoivat ja rytmittävät katua.

Haasteet

Olosuhteet, kuten tuulisuus, korkeat rakennukset (varjoisuus), kansirakenne sekä vilkas liikenne asettavat haasteita kaupunkitilan muotoilulle.

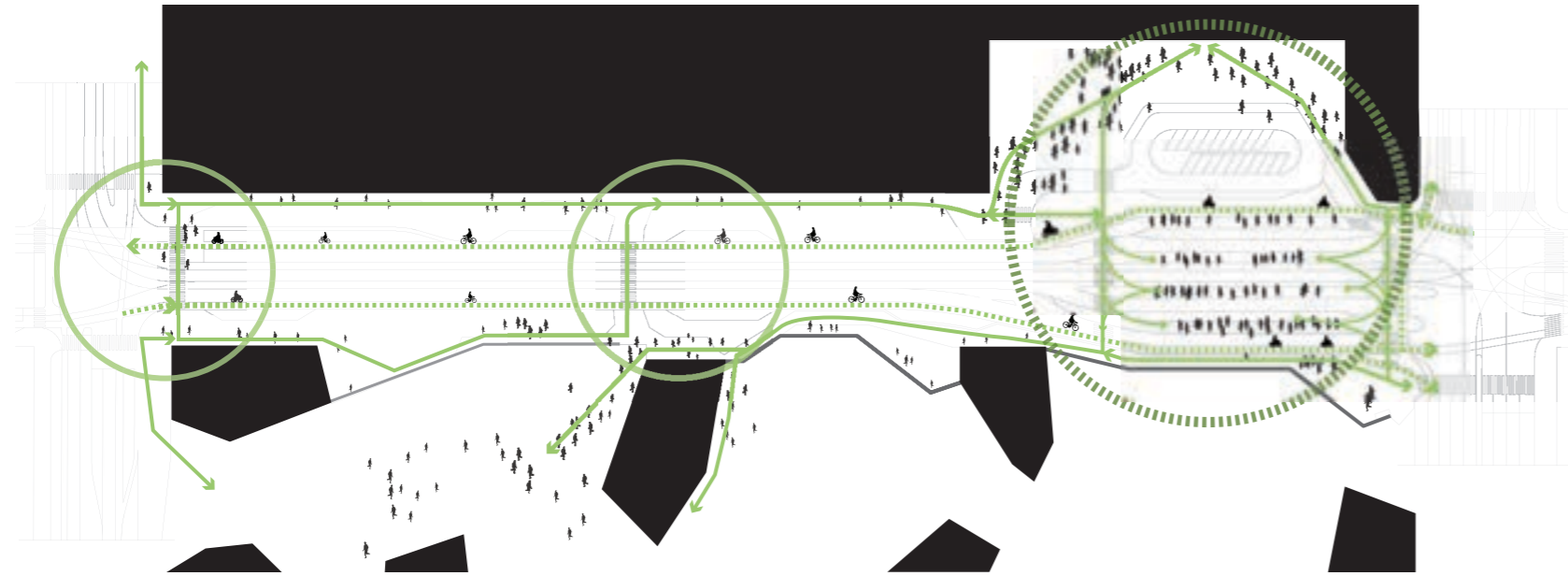
Kaupunkitilallinen ilme

Kadun tulee tarjota keskustamaista materiaali- ja mittakaavatunnelmaa. Tämä tarkoittaa paitsi miellyttävää jalankulkuympäristöä myös muiden liikennemuotojen huomiointia ja selkeästi havaittavaa katuhierarkiaa.

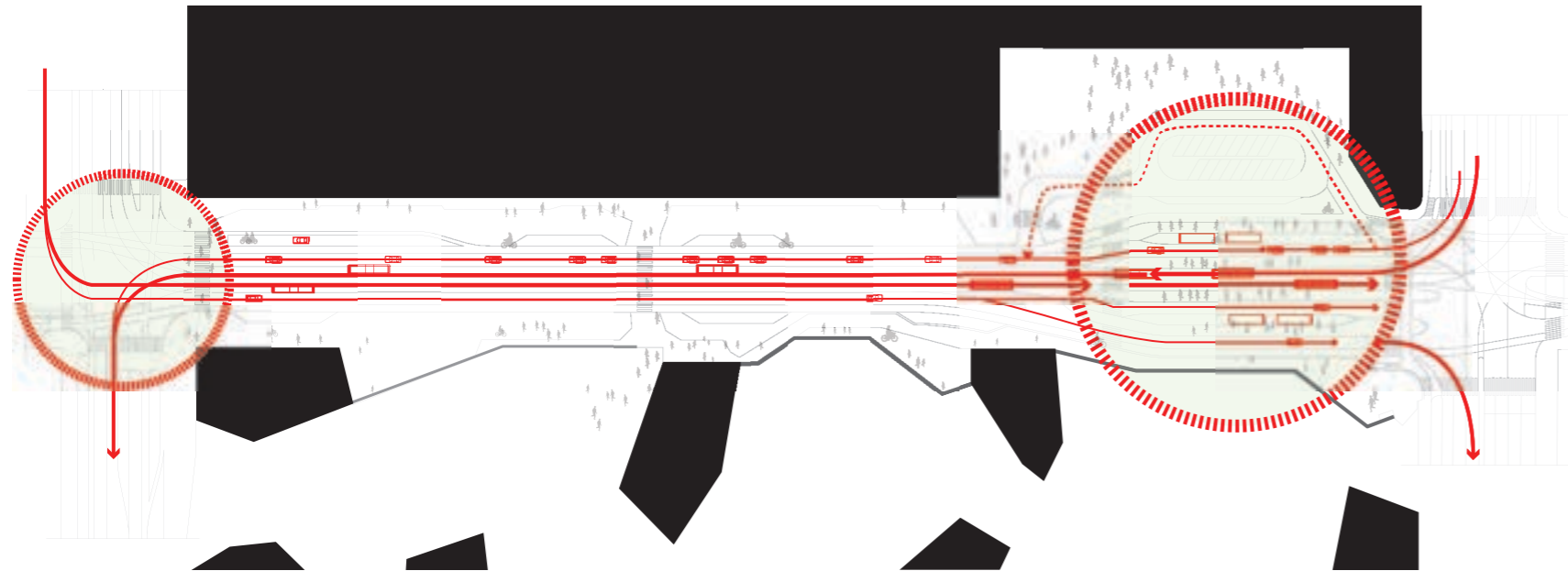
Pasilansillan itäpäähän, Pasilan Aseman edustalle, muodostuu aukiomainen tila, Asema-aukio, josta luonnollisesti muodostuu joukko- ja saattoliikenteen solmukohta. Aukio nousee toiminnallisesti ja näin myös visuaalisesti esille omana osa-alueenaan.

Pasilansillan länsiosa puolestaan muodostaa oman kokonaisuutensa, jossa promenadimainen jalankulku ja avoimet julkisivut muodostavat ulospäinsuuntautuvan katualueen.

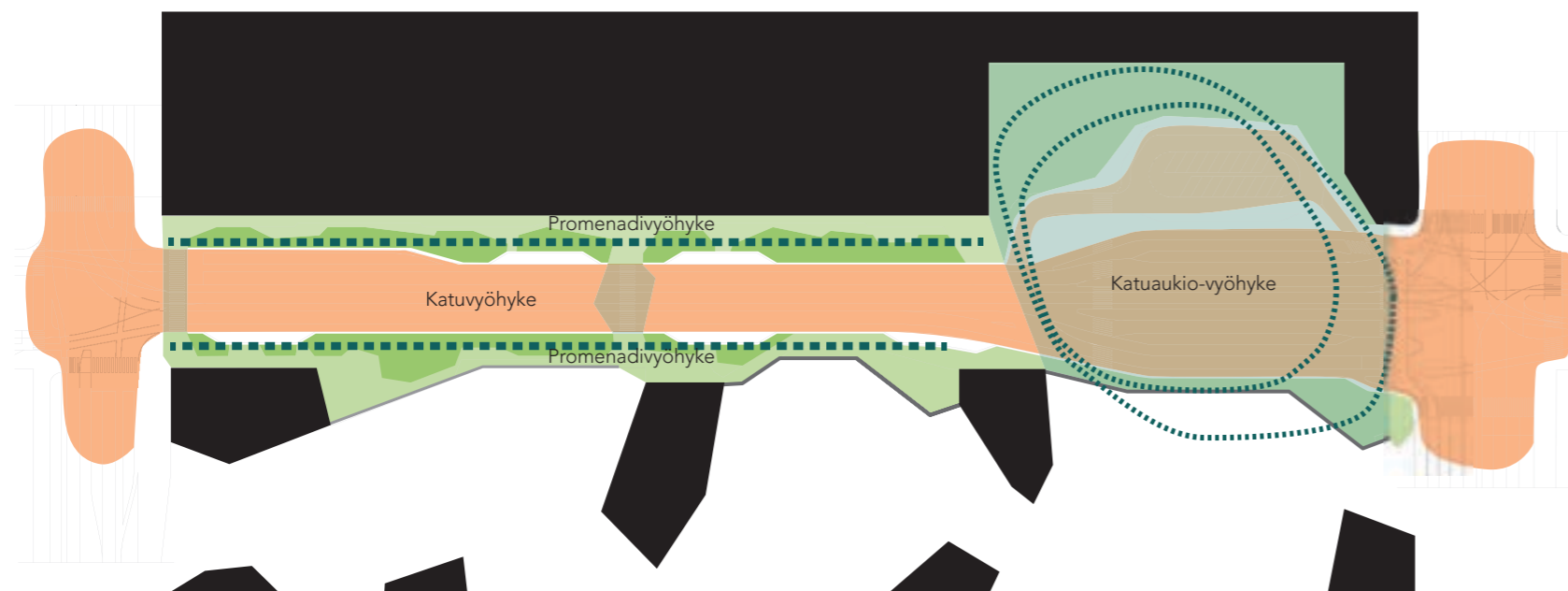
Olosuhteista johtuen kadulle muodostuu vielä kolmas osa-alue kadun keskiosaan. Se sulautuu toiminnallisesti länsi- ja itäosaan, mutta saa oman hahmonsäilytyksen muotoilun sopeutuessa mm. tuulen vaikutukseen.



Kevyen liikenteen jakauma ja risteyskohdat Pasilansillalla.



Moottoriliikenteen jakauma ja risteyskohdat Pasilansillalla.



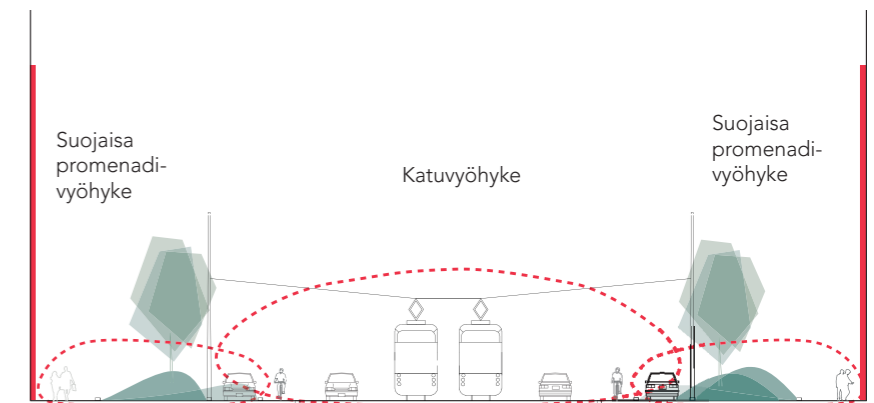
Lähtökohdat katutilan muotoilulle ja jaolle.

Lähtökohtien muokkautuminen katutilan muotoiluksi

Katuvyöhyke:
Eri liikennemuotojen vaatiman melko laajan tilantarpeen vuoksi katuvyöhyke rajataan materiaalein ja reunoin erilleen jalankuluvyöhykkeestä. Varsinaista liikennettä hidastavaa aukiomaisuutta tavoitellaan vain leveillä ylityskohdilla.

Promenadivyöhyke:
Pelkälle jalankululle ja oleskelulle rauhoitettu vyöhyke, jossa leveä kasvillisuusvyöhyke muodostaa liikenteeltä rauhoittavan ja tuulelta suojaavan välivyöhykkeen.

Katuaukio-vyöhyke:
Kaikkien liikennemuotojen ja jalankulkijoiden jakama aukio-alue. Yhtenäisellä kiveyksellä viestitetään liikenteen hidastamista sekä jalankulkijoiden dominoivaa roolia alueella. Aukio määritellään vielä tilallisella rakenteella, joka yhdistää alueen pysäkki-toiminnot asemarakennukseen ja vahvistaa alueen visuaalista havaittavuutta.



Periaateleikkaus: Pasilansillan tilallinen jako



Aukiomainen katutila shared space -periaatteella. Englanti, tuntematon kaupunki



Aukiomainen katutila, jossa jalankulkijat dominoivat muita liikennemuotoja Aleksanterinkatu, Helsinki



Klassinen promenadi puuistutuksineen. Norra Mälärstrand, Tukholma

Katutilan muotoiluperiaatteet

Muotoilun tavoitteena on toiminnallinen ja monipuolinen katutila, jossa välittyy paikallinen ja omaleimainen kokonaiskuva.

Katutilaa jakavana elementtinä on rakenne, jossa yhdistyvät oleskelumahdollisuus sekä kasvillisuus

Suuret, vaihtelevanmuotoiset ja -korkuiset istutusmuodot rajaavat promenadityypistä jalankulkualuetta. Istutusalueiden kumpumaiset muodot rajautuvat kävelypromenadin puolella istumakorkuiseen tukimuuriin. Viheralueen suojavyöhykemäisyys ajoneuvojen liikennöimään tilaan korostuu Pasilansillan länsiosassa.

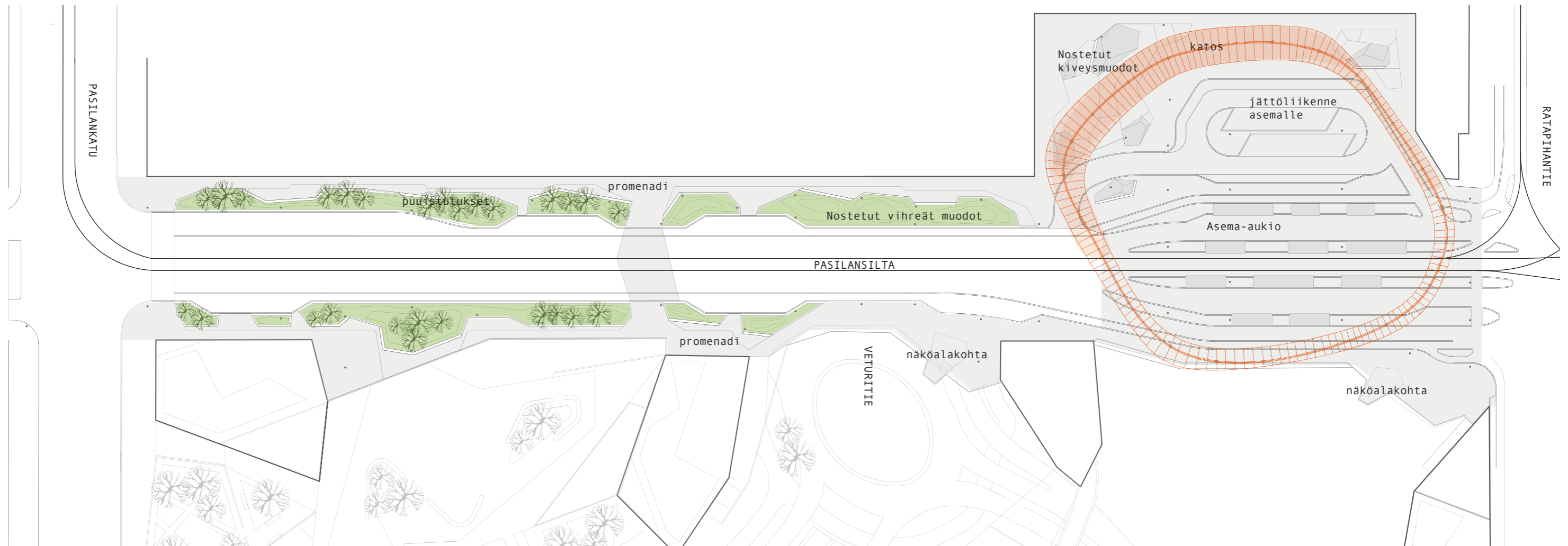
Rajattua, muurimaista vaikutelmaa vältetään pehmeillä, ylikatsottavan korkuisilla istutusaieilla sekä jaksottamalla niiden muotoja suojatielle tai pysäköinnille johtavissa kohdissa. Tavoitteena on tilallisesti vaihteleva katutila.

Eteläpuolen promenadin itäpää muodostuu ilmeeltään avoimemmaksi. Katualueen varrelle sijoitetaan paikan mahdollisuuksia hyödyntäviä toimintoja, kuten näköalatasanteita, joilta avautuu näkymiä Helsingin kantakaupungin suuntaan.

Asema-aukion alueella istutusmuodot muuntuvat suuriksi nostetuksi kiveyspinnoiksi. Aukio-alue korostuu yhtenäisellä kiveyksellä.

Aukio rajataan katosmaisella rakenteella. Katoksen alle sovitetaan pyöräpysäköinti- ja oleskelumahdollisuuksia.

Suunnitelma 1:1000



Pinnat ja hierarkia

Materiaaleilla ja niiden vaihdoksilla viestitetään toimintojen vyöhykkeet.

Istutusalueita ja niiden vaihtelevia reunoja seuraa pinnoite, joka määrittelee oleskeluvyöhykkeen promenadilla. Se on ilmeeltään ja materiaaliltaan yhteenkuuluva istutusalueiden reunojen ja reunoihin upotettujen istuinementtien kanssa. Asema-aukion alueella istutusalue-muodot muuttuvat

suuriksi oleskeluelementeiksi, joiden materiaali sulautuu yhteen oleskelualueen pinnoitteen kanssa.

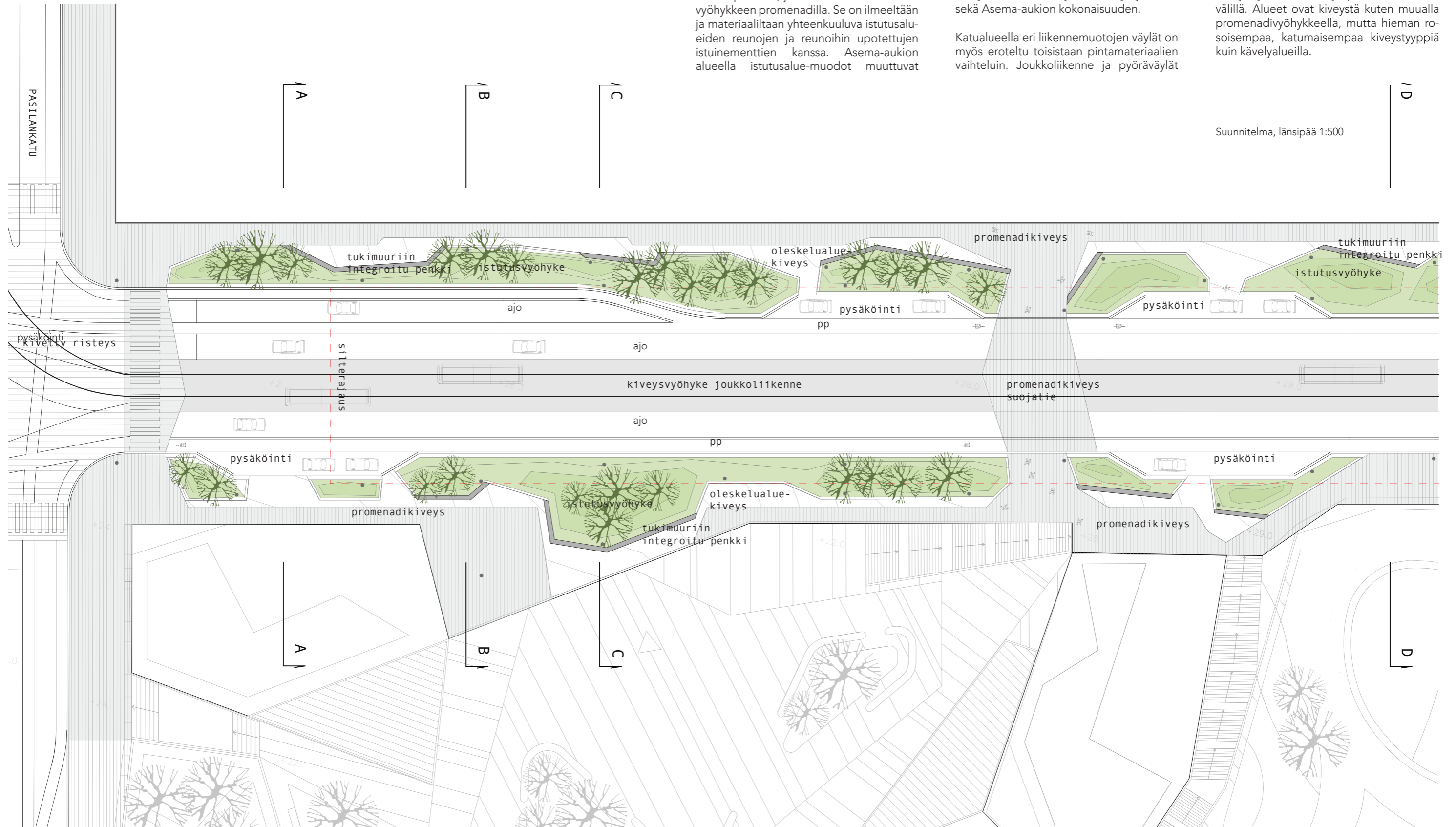
Pasilansillan julkisivuja reunustaa varsinainen kävelyvyöhykkeen määrittävä kiveys. Kiveys määrittelee myös kadun ylitysalueet sekä Asema-aukion kokonaisuuden.

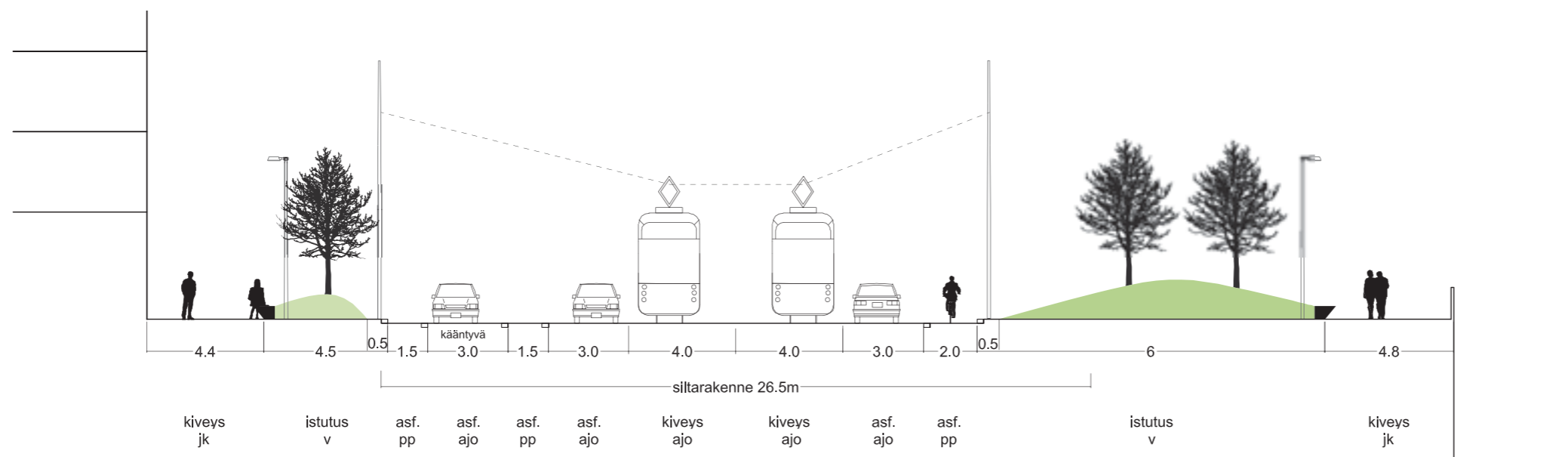
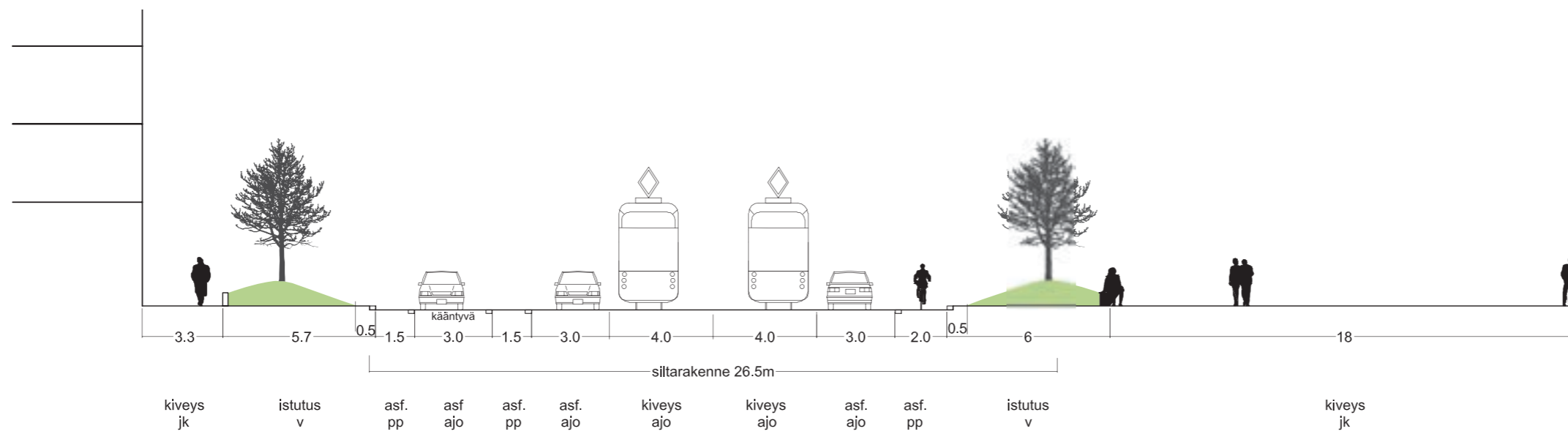
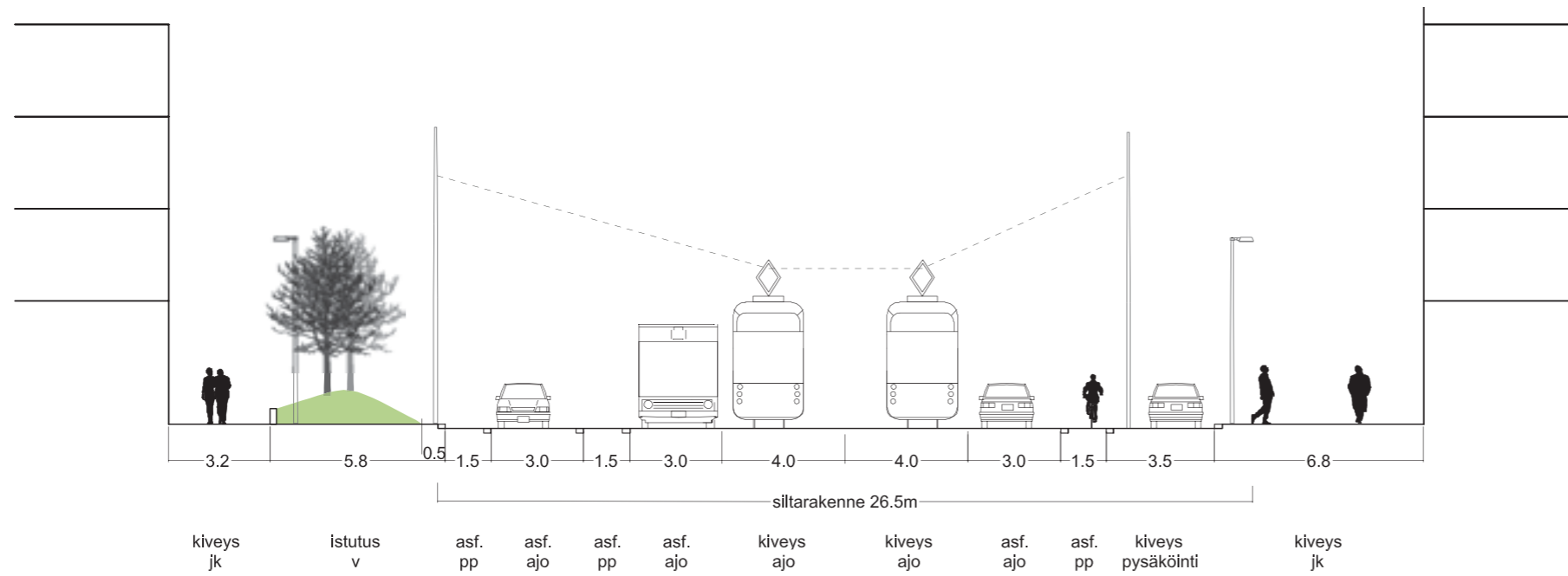
Katualueella eri liikennemuotojen väylät on myös eroteltu toisistaan pintamateriaalien vaihteluin. Joukkoliikenne ja pyöräväylät

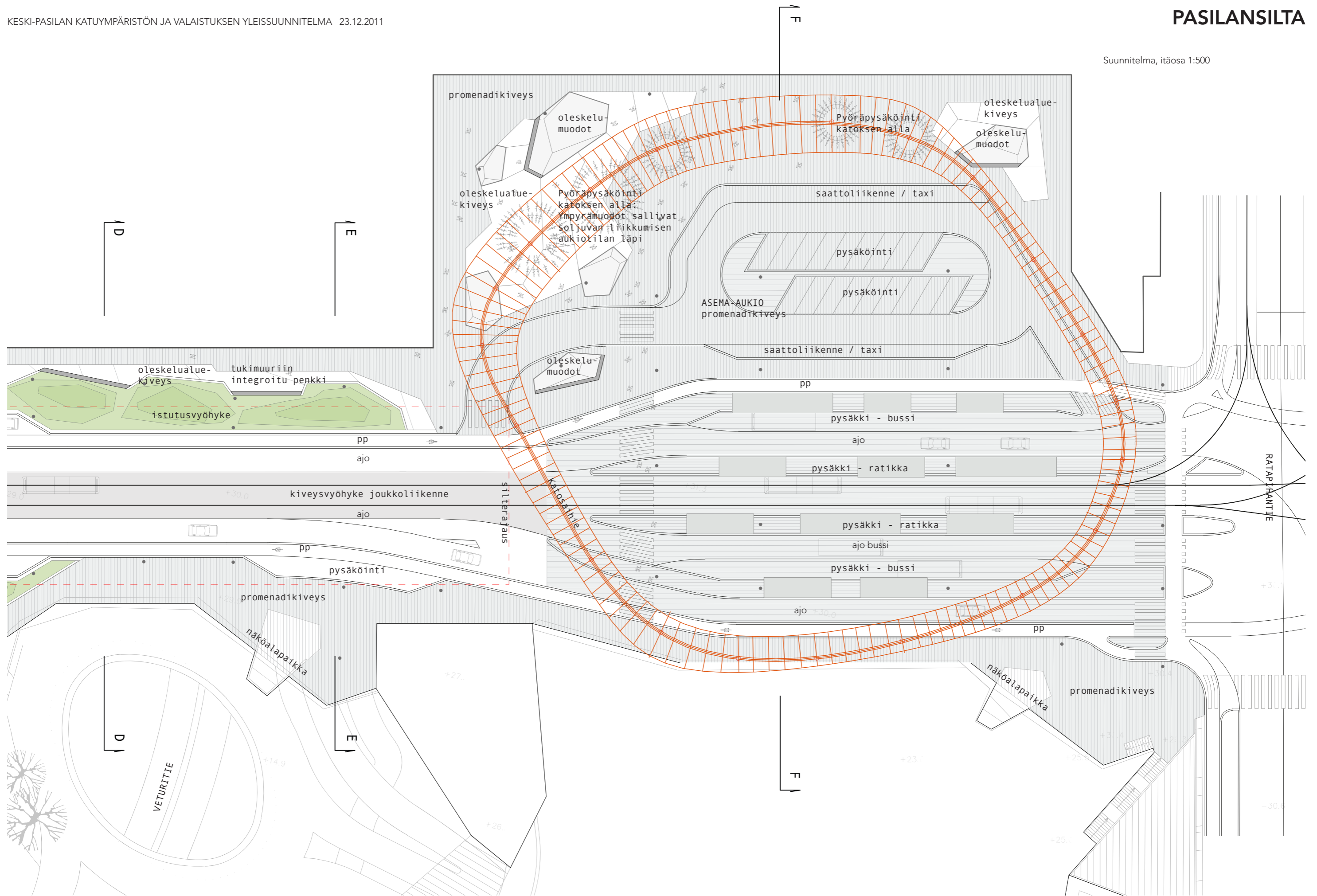
erottuvat selkeästi tavallisista ajoväylistä. Pyöräväylät ovat samassa tasossa muun liikenteen kanssa, mutta pinnat on eroteltu vaihtuvien materiaalein.

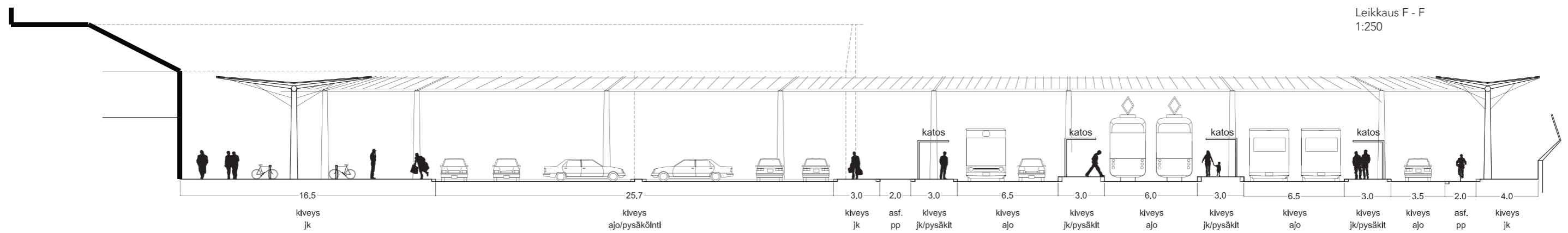
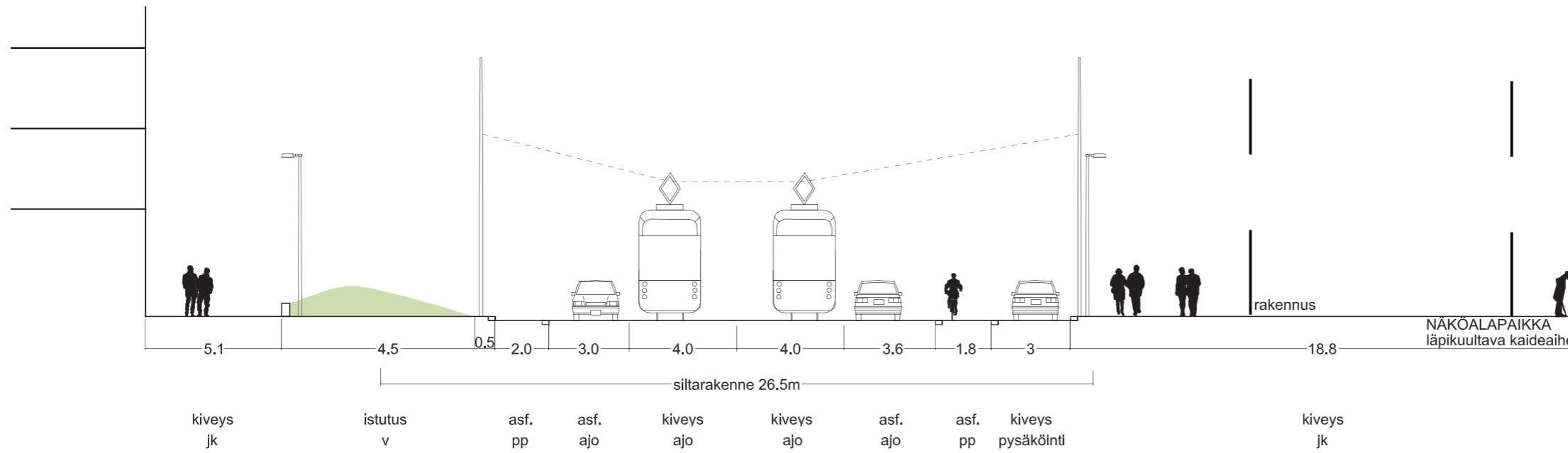
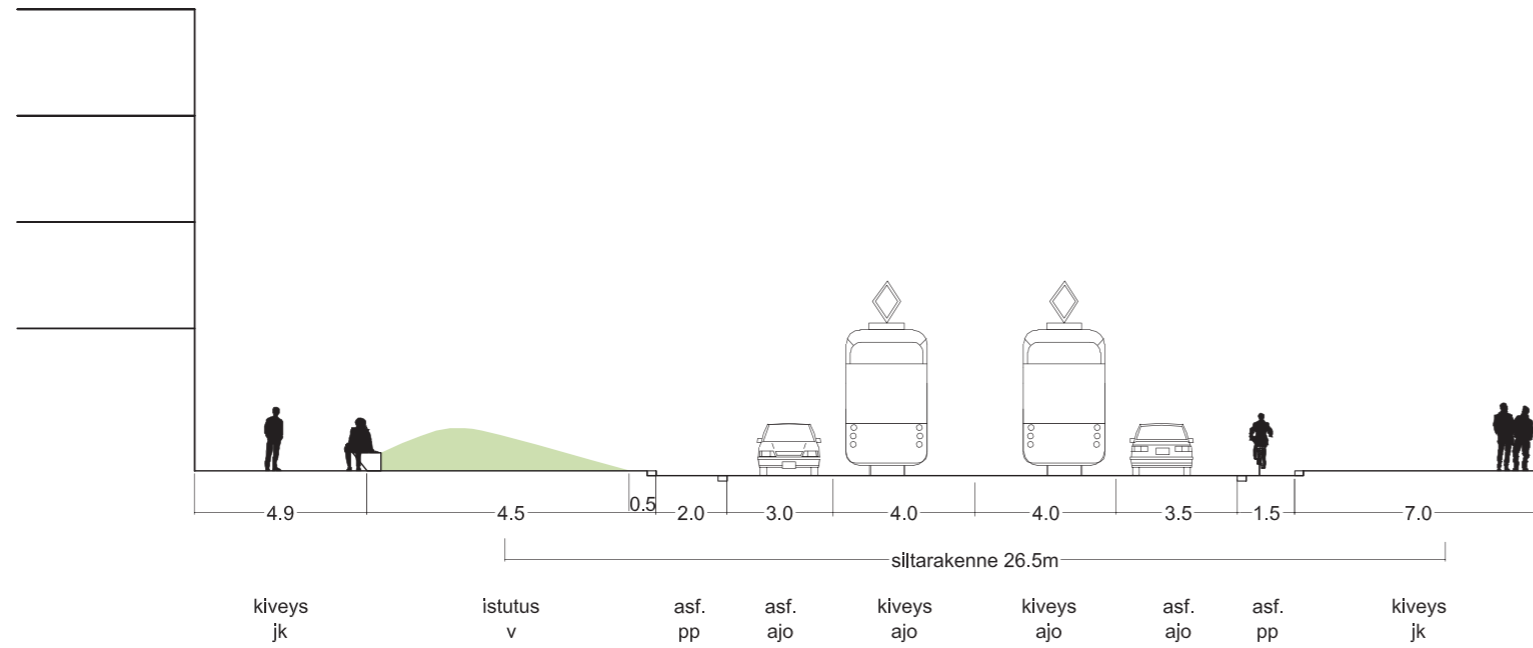
Pysäköintitaskut muodostavat eräänlaisen välivyöhykkeen katu- ja promenadialueen välillä. Alueet ovat kiveystä kuten muualla promenadivyöhykkeellä, mutta hieman rosoisempaa, katumaisempaa kiveystyyppiä kuin kävelyalueilla.

Suunnitelma, länsipää 1:500







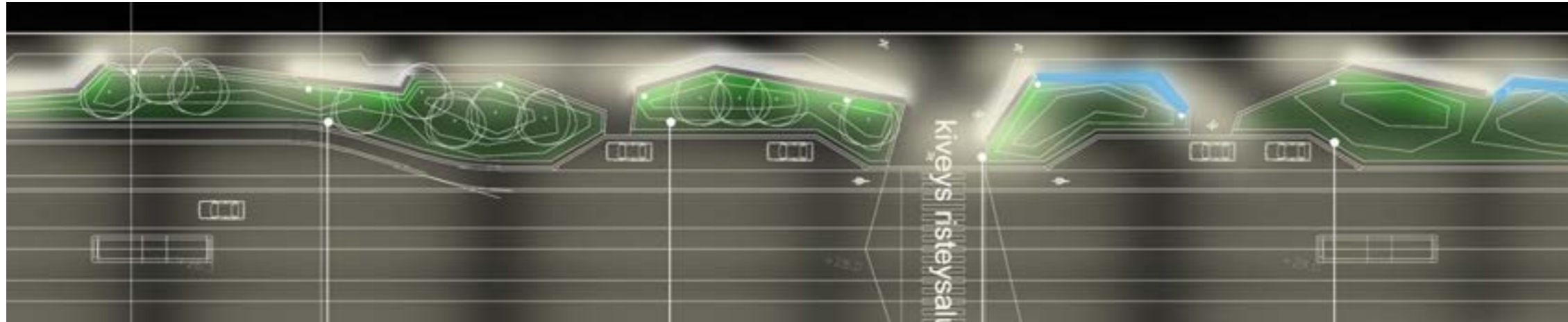


Pasilansillan katuvalaistus toteutetaan vaijeriratkaisulla. Ratkaisu jatkaa asemakaton muodostamaa katto-aihetta myös Pasilansillalle. Valaistuksella luodaan riittävä ja turvallinen valaistus sekä ajoradoille että asema-aukiolle. Valaistustekniikka seuraa samaa yleislinjaa muiden Keski-Pasilan katujen kanssa.

Kevyen liikenteen valaistuksella luodaan viihtyisät ja turvalliset kulkureitit Pasilansillan molemmille puolille. Valaistustekniikka on samaa muun kevyen liikenteen valaistuksen kanssa.

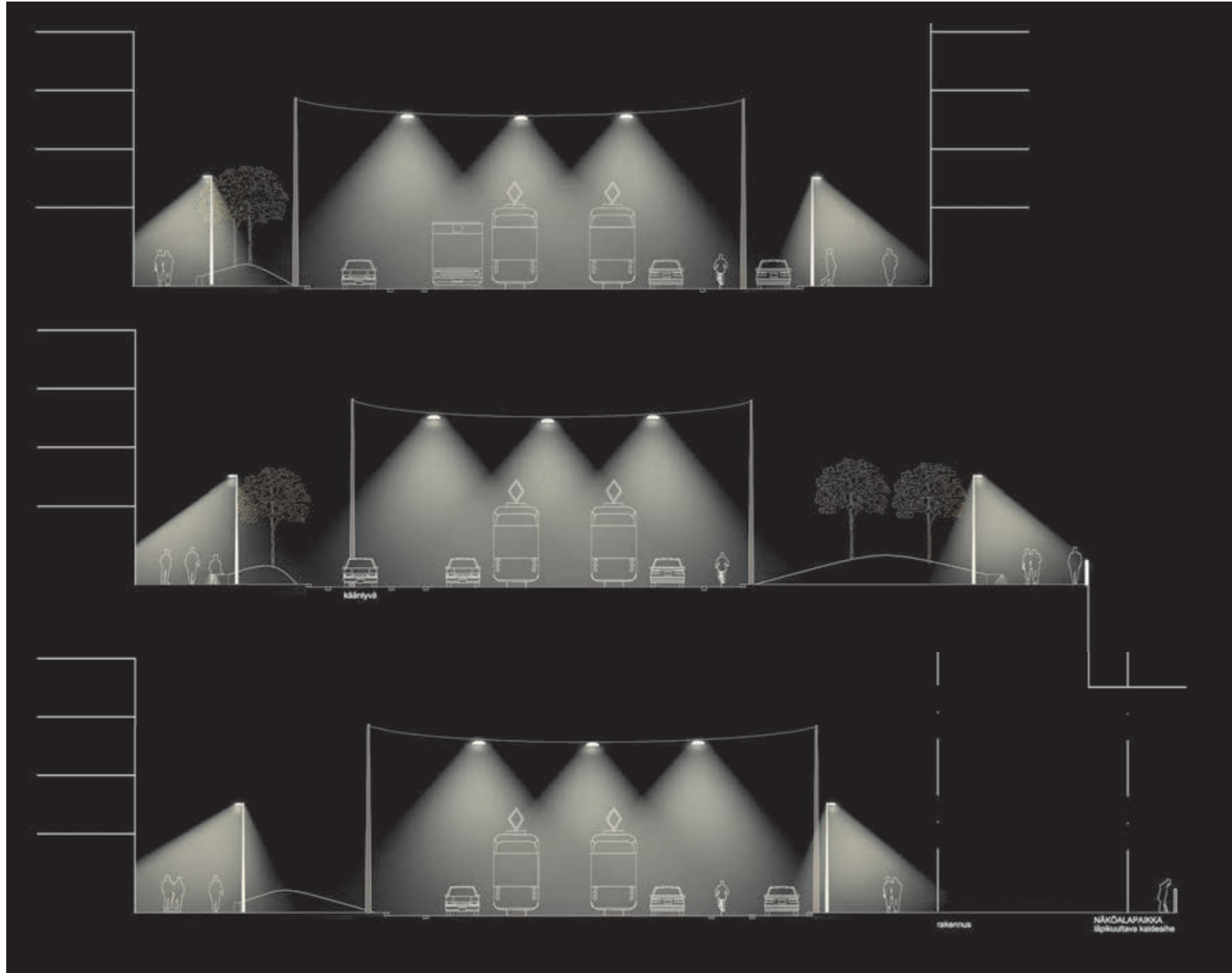
Pasilansillalle tuodaan muuta aluetta enemmän yksityiskohtia myös pimeään aikaan. Viheraiheiden yhteyteen tuleviin penkkeihin integroidaan valaistus joka luo miellyttävän ympäristön pysähtyä ihailemaan hämärtyvää maisemaa.

Valaistus promenadilla, plaaniote.



Pasilansillan valaistus, illustrointisuunnitelma





Leikkaus A-A
1:200

Leikkaus C-C
1:200

Leikkaus E-E
1:200

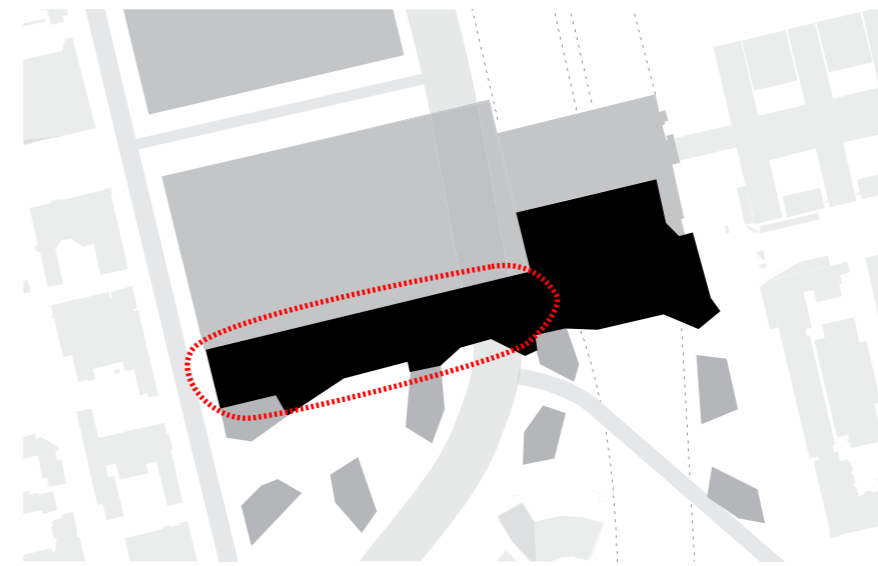
Federal Courthouse Plaza, Minneapolis



High Line Railway Park, NY



Avenida de Portugal, Madrid



Vihreä kansi

- vihreä vyöhyke kävely- ja liikennealueiden välillä
- puustutukset ryhmissä
- mahdollisimman tiivis katualue
- vihervyöhyke on "huokoinen" eli yhteys katualueeseen säilyy.
- Katualue helposti ylittävää.

--> Katualue vartenotettava ja houkutteleva vaihtoehto jalan liikkujille.

Luxury vilage, Moskova

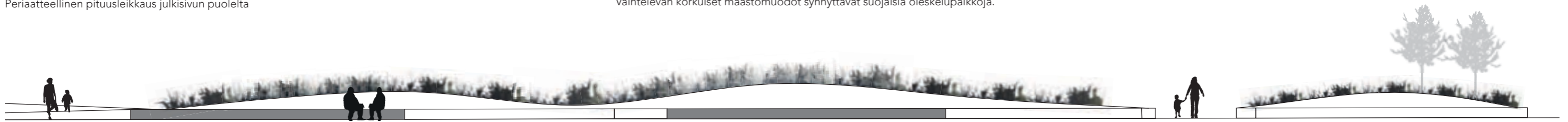


Invasion Verde, Santiago

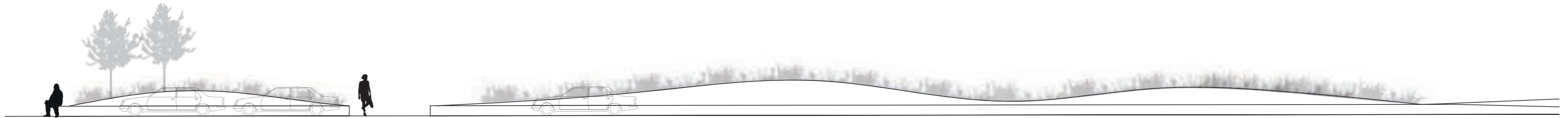


Periaatteellinen pituusleikkaus julkisivun puolelta

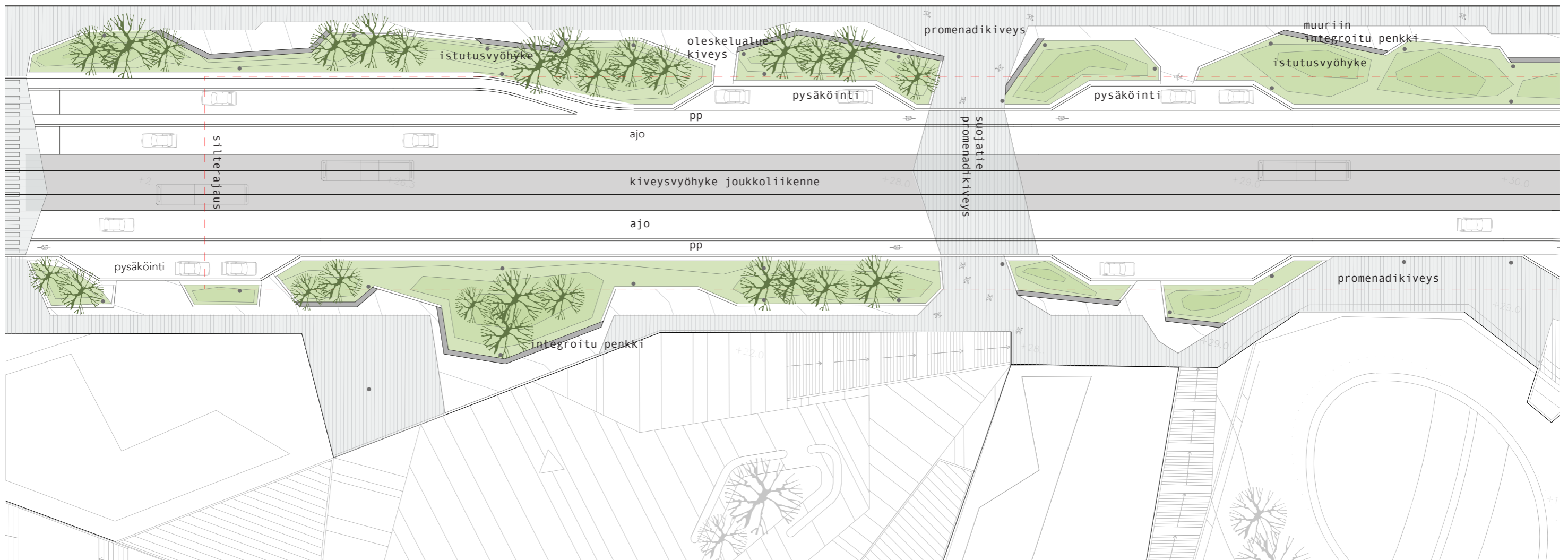
Vaihtelevan korkuiset maastomuodot synnyttävät suojaisia oleskelupaikkoja.



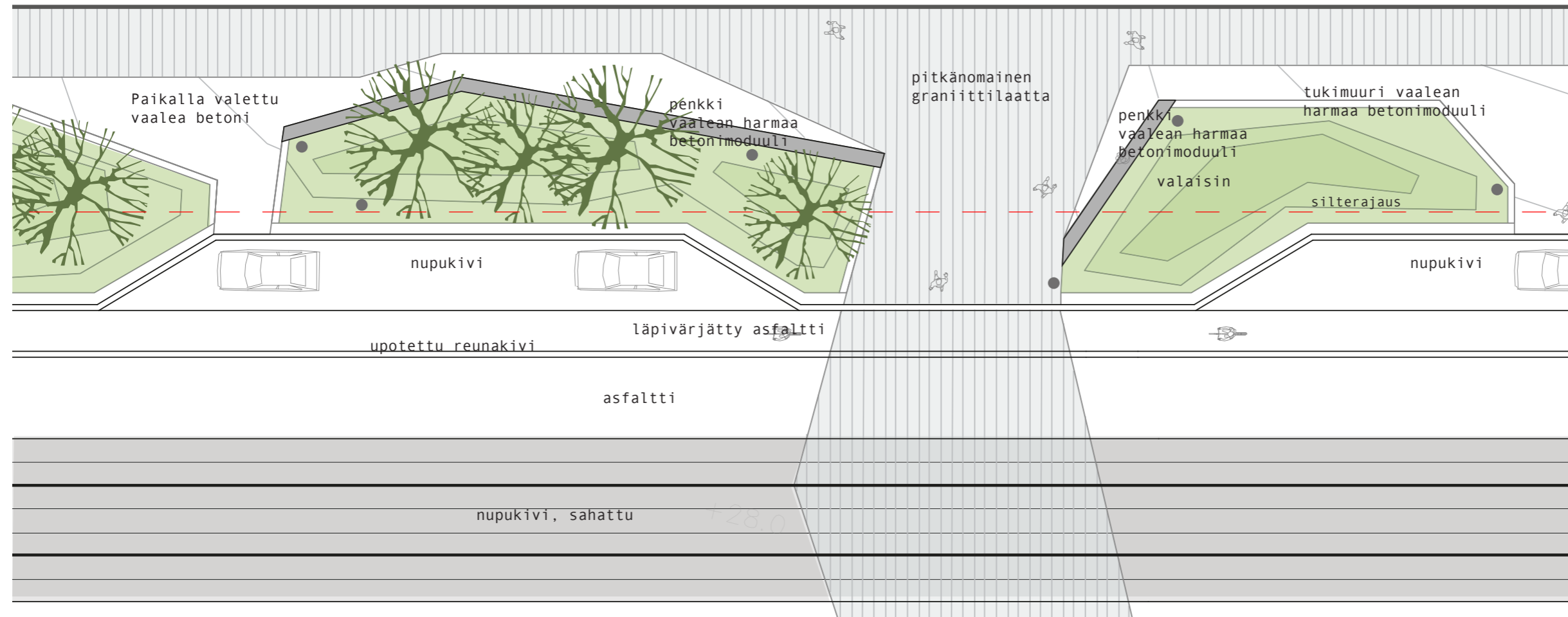
Periaatteellinen pituusleikkaus kadun puolelta



Suunnitelma 1:500



Plaanioite 1:200



Materiaalit

Promenadin pintojen materiaalit ja niiden käsittely tulee olla laadultaan korkealuokkaista. Kiveykseen käytettävän graniitin tulee olla vaihtelevansävyistä ja eläväpintaista, hyvin homogeenisia kiveyspintoja vältetään kaikilla alueen luonnonkivipinnoilla (kts. alla oleva referenssikuva Suomenlinnassa olevasta luonnonkivimuurista).

Pitkällä suoralla jalankulkualueella käytetään poikittaissuuntaista ladontaa suorakulmion muotoisille graniittilaatoille.

Paikallavaletut, vaalean harmaat betonipinnat viimeistellään pinnoiltaan harjatuiksi. Betonipintojen koko tulee olla vähintään 1,5x1,5m. Sileäpintaiset tukimuurit sekä istuinreunat voidaan tuottaa elementteinä.

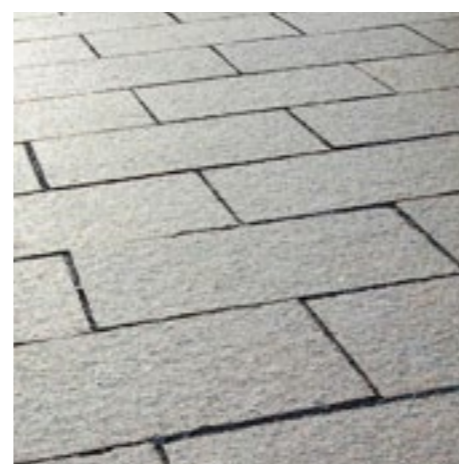
Betoninen istuinreunaelementti, Madrid



Harjattu vaalea betonipinta



Pitkänomaiset graniittilaatat



Kiveysalue merkitsee joukkoliikennealueen. Esi-merkki Yrjönkadulta



Graniittimuri, Suomenlinna



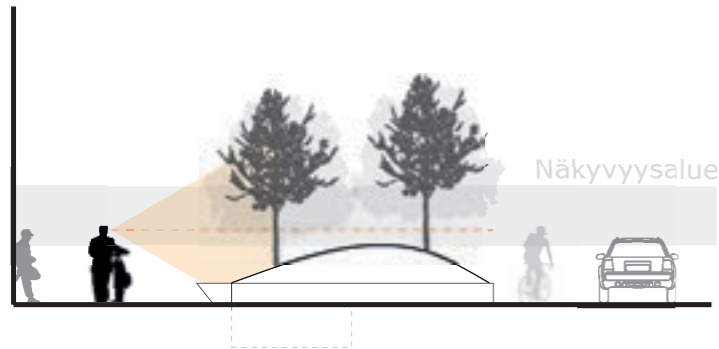




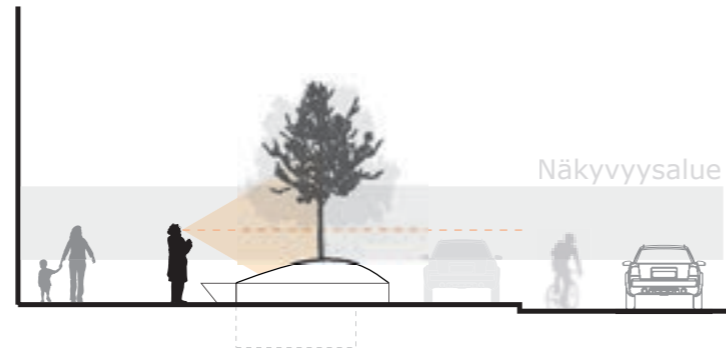
Pasilansilta, muotoillut istutusalueet, istutusalueen leveys 6m



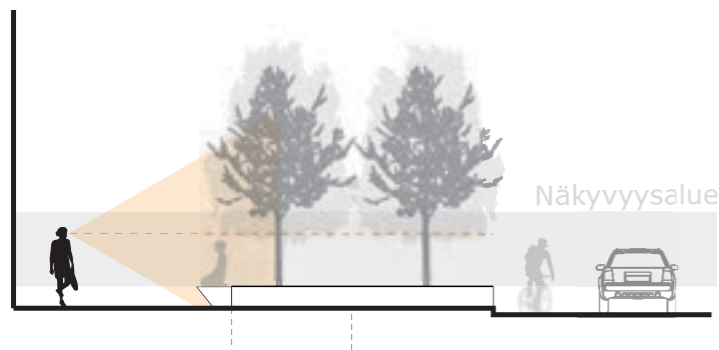
Pasilansilta, muotoillut istutusalueet, istutusalueen leveys 3.5m



Pasilansilta, korotetut ja muotoillut istutusalueet, istutusalueen leveys 6m



Pasilansilta, korotetut ja muotoillut istutusalueet, istutusalueen leveys 3.5m

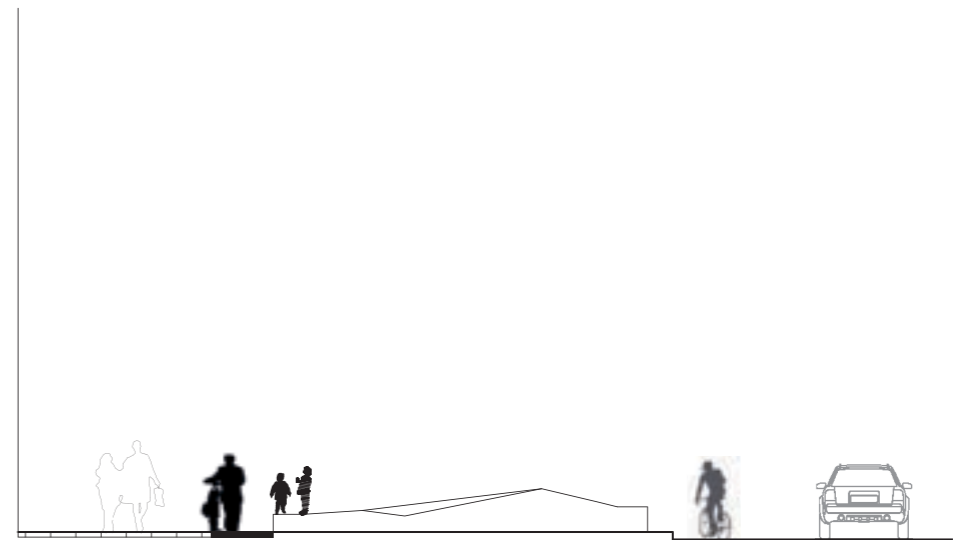


Pasilansilta, matalat istutusalueet, istutusalueen leveys 6m



Pasilansilta, matalat istutusalueet, istutusalueen leveys 3.5m

Kasvillisuuden vaihtuminen Asema-aukion betonitasoihin



Promenadivyöhykkeen tilallinen tutkielma.

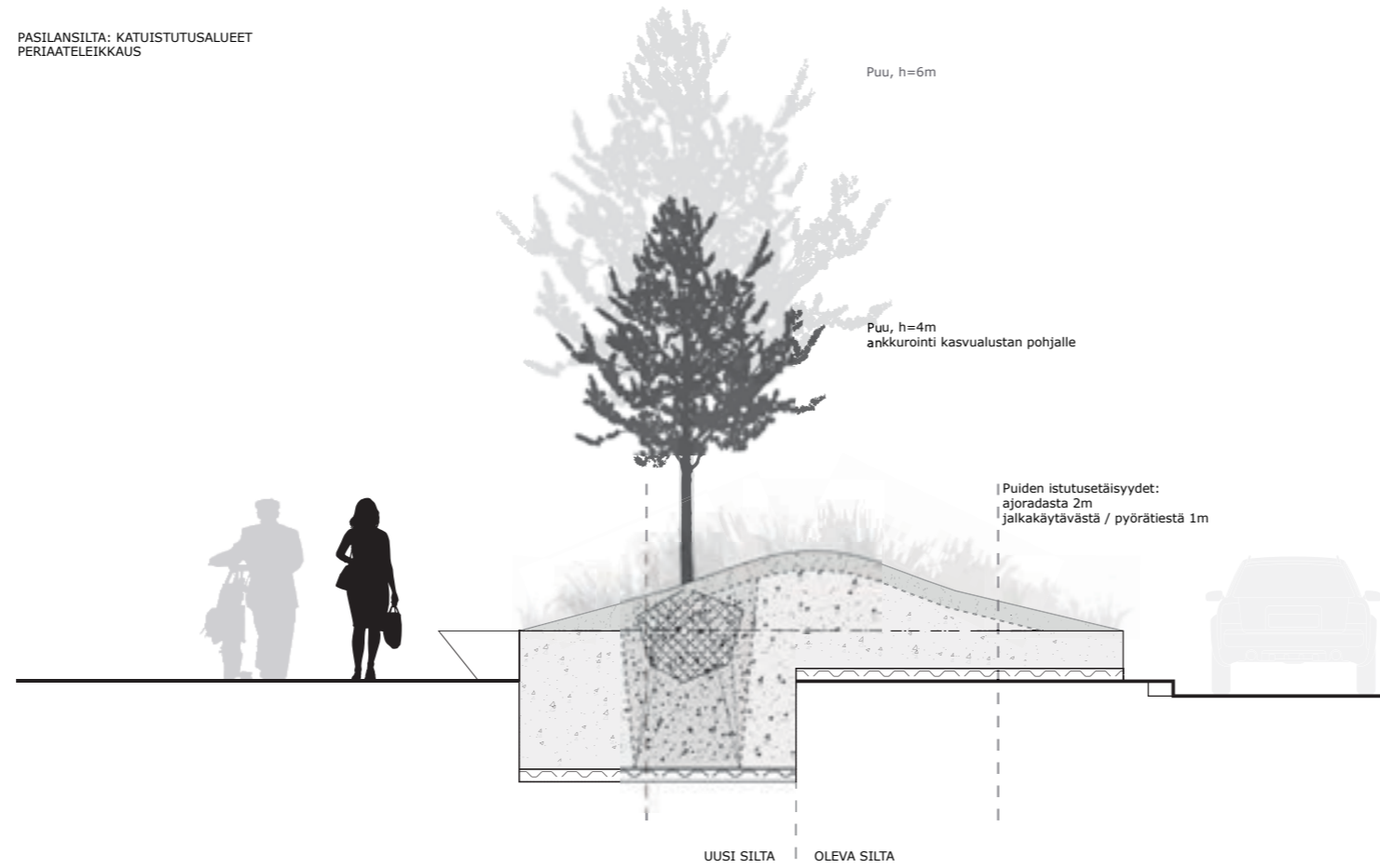
Puiden koot vaihtelevat 4-6 m

4m 5m 6m

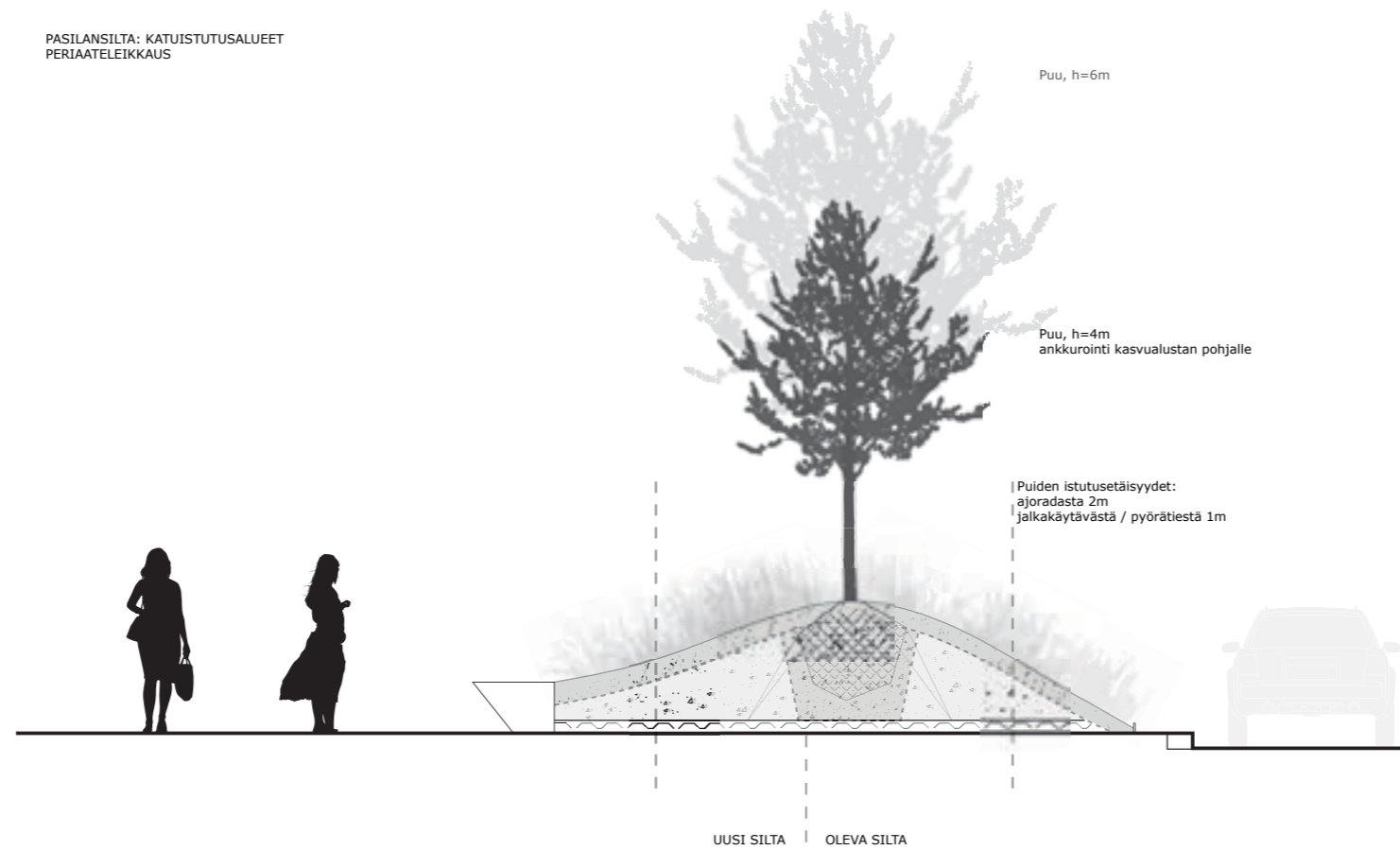


**Kasvillisuusperiaatteet:
istutusalueiden rakenteen
mahdollisuudet**

PASILANSILTA: KATUISTUTUSALUEET
PERIAATELEIKKAUS

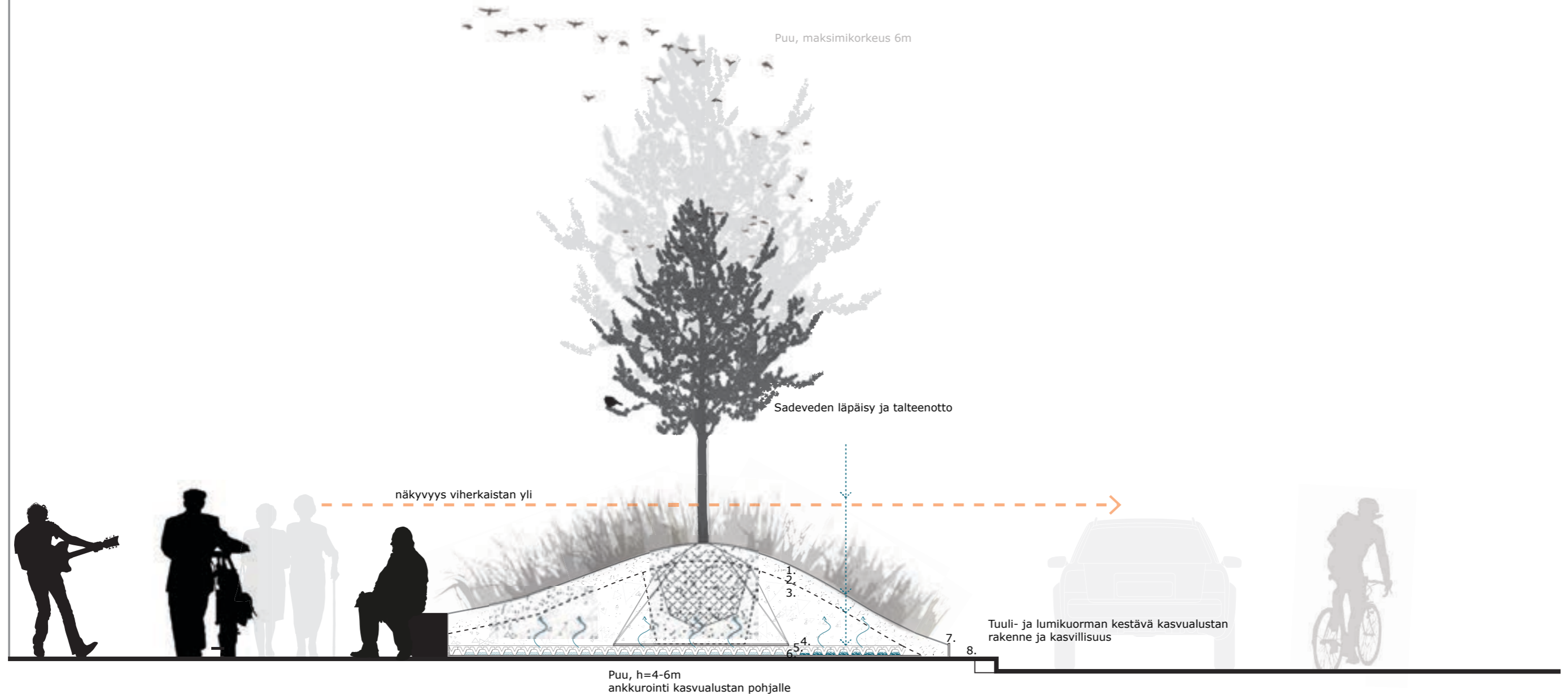


PASILANSILTA: KATUISTUTUSALUEET
PERIAATELEIKKAUS



Kasvillisuusperiaatteet:
istutusalueiden rakenne

PASILANSILTA: KATUISTUTUSALUEET
PERIAATELEIKKAUS



Tuuli- ja lumikuorman kestävä kasvialustan
rakenne ja kasvillisuus

- ISTUTUSALUE, korkeus <1.5m, kaltevuus >1:1.5
ISTUTUSALUEEN RAKENNE
1. kasvialusta 15cm
 2. geomatto (biohajoava)
 3. kantava kasvialusta, esim. karkea maa-aines
tai kantava kennorakenne (esim. Envirogrid)
 4. suodatinkangas, juuristonesto
 5. kennorakenne, veden talteenotto ja ylivuodon ohjaus,
eristävä kerros kennorakenteessa (esim. Zinco)
 6. kosteuden eristys ja juuristonesto
 7. teräsreuna
 8. lumitila 0,5m

PUUT
korkeus alle 10m

tuomipihlaja (Amelanchier Laevis)
korkeus 2-6m



mänty (Pinus sylvestris ja 'Aurea')
korkeus >8m



pihlaja (Sorbus aucuparia)
korkeus 4-10m



**Kasvillisuusperiaatteet:
puulajisto**

Viherkaistalle valittavien puulajien tulee kestää vaativat olosuhteet. Viereiset puulajit kestänevät paikan ilmasto-olosuhteet parhaiten ja sopivat myös mittakaavaltaan hyvin paikan ilmeeseen. Vaihtelemalla ikivihreitä mäntyjä kevyemmällä sekä myös kukkivilla lajikkeilla saavutetaan monipuolisempi ilme.

Puista poistetaan alimmat oksat, jotta näkyvyys jalankulku- ja katualueen välillä säilyy.

MAKSARUOHOT

Matalakasvuisia, maanmyötäisesti kasvavia lajeja

särmämaksaruoho
(*Sedum sexangulare*)
korkeus 3-8cm



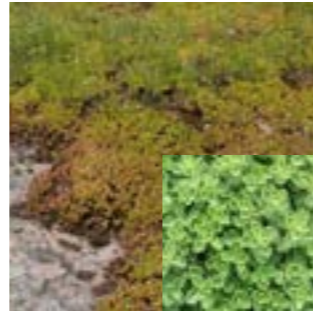
keltamaksaruoho
(*Sedum acre*)
korkeus 5-12cm



turkestanimaksaruoho
(*Sedum ewersii*)



kaukasianmaksaruoho
(*Sedum spurium*)
korkeus 7-15 cm



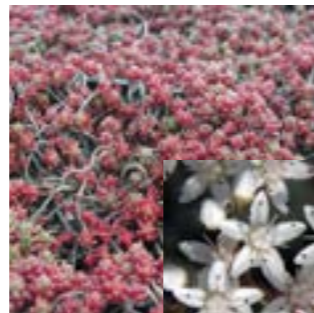
lyydianmaksaruoho
(*Sedum lydium*)



mykerömaksaruoho
(*Sedum anacampseros*)



valkomaksaruoho
(*Sedum album*)
korkeus 7-18 cm



MAKSARUOHOPINTAJA

Matalakasvuisia, maanmyötäisesti kasvavia lajeja



HEINÄT

korkeus alle 50cm

lampaannata
(*Festuca ovina*)
korkeus 15-40cm



jäkki
(*Nardus stricta*)
korkeus 20-30cm



hopeatoppo
(*Koeleria glauca*)
korkeus 20-40cm



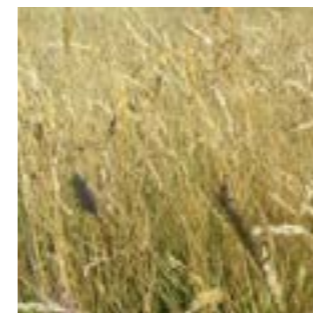
lupikka
(*Sesleria caerulea*)
korkeus 20-40cm



jäykkänata
(*Festuca trachyphylla*)
korkeus 20-40cm



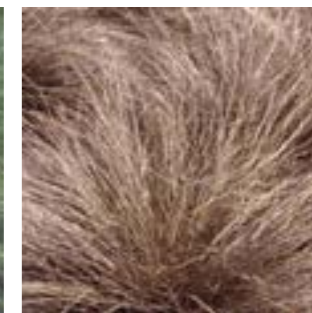
tuokusimake
(*Anthoxanthum odoratum*)
korkeus 25-60cm



höyhenheinä
(*Stipa pennata*)
korkeus 30-40cm



kuparisara
(*Carex buchananii*)
korkeus 30-40cm



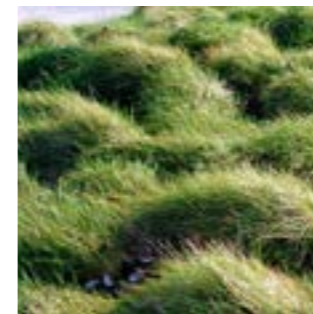
HEINÄT

korkeus yli 50cm (<150cm)

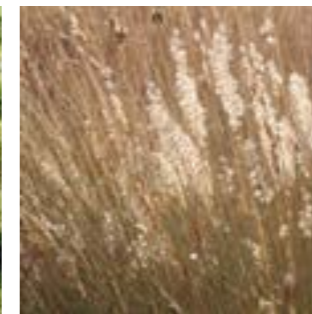
metsälauha
(*Deschampsia flexuosa*)
korkeus 30-70cm



punanata
(*Festuca rubra*)
korkeus 30-70cm



tähkähelmikkä
(*Melica ciliata*)
korkeus 50-70cm



mäkilehtoluste
(*Brachypodium pinnatum*)
korkeus 50-100cm



rantavehnä
(*Leymus arenarius*)
korkeus 50-150cm



metsäkastikka
(*Calamagrostis arundinaceae*)
korkeus 80-150cm

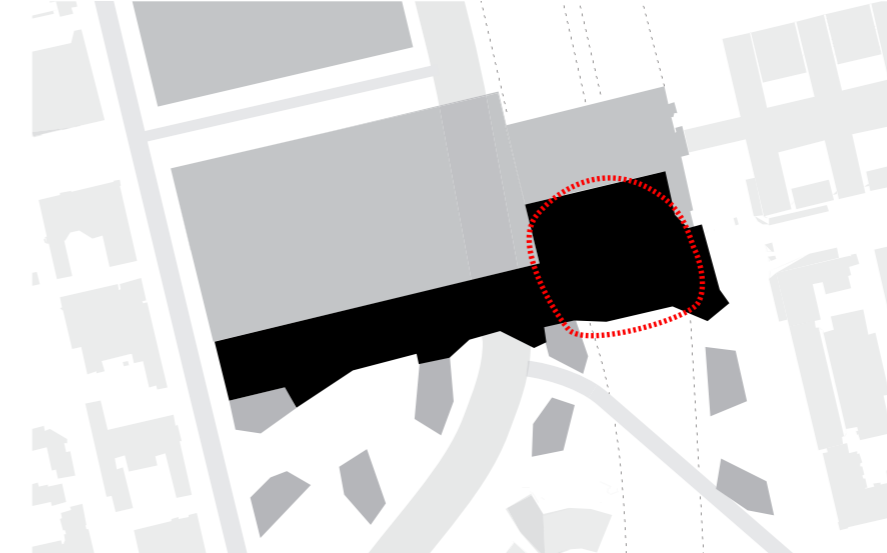
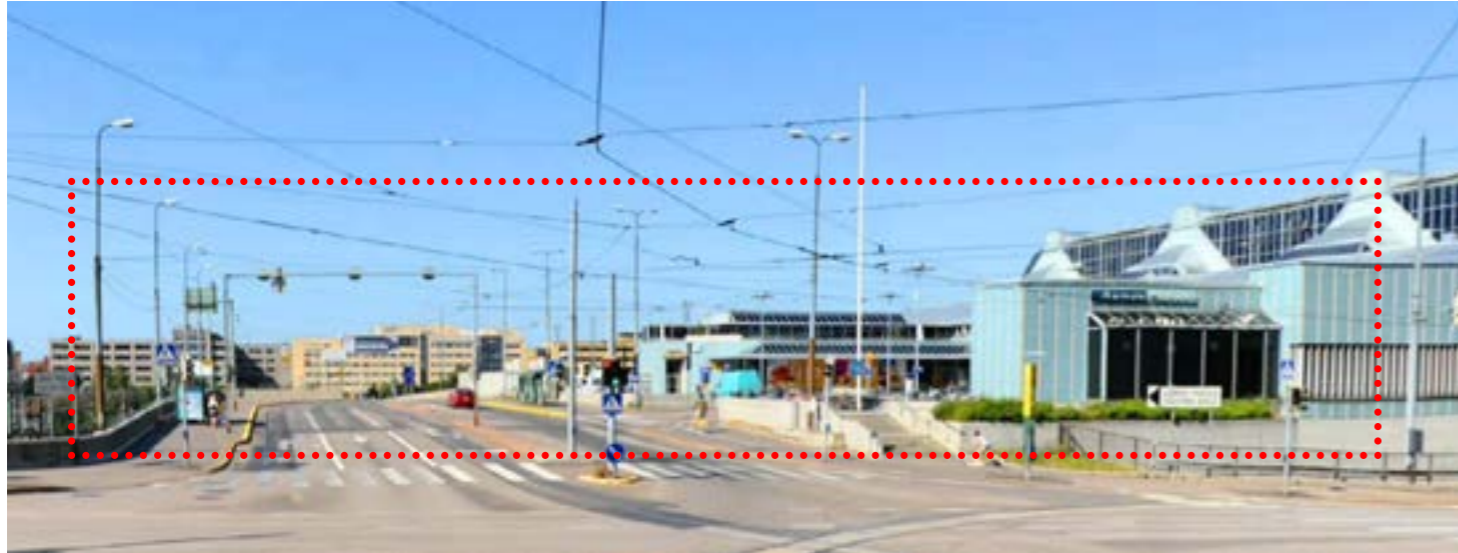


hietakastikka
(*Calamagrostis epigejos*)
korkeus 100-150cm



ikikaura
(*Helictotrichon sempervirens*)
korkeus 90-120cm





Dynaaminen Asema-alue sekä liikenteellinen solmukohta

Asemarakennus ja aukio sulautuvat yhteen katetuksi terminaalialueeksi:

- Joukkoliikenteellinen solmukohta
- Näkyvä, innostava ja tunnistettava saapuminen alueen keskustaan
- Aseman seudun ilmastollisten olosuhteiden parantaminen (tuulisuus)

Liikennesolmu, ihmisvilinää monella tasolla



Risteävät eri liikennemuodot



Maamerkki ja tapaamiskohta

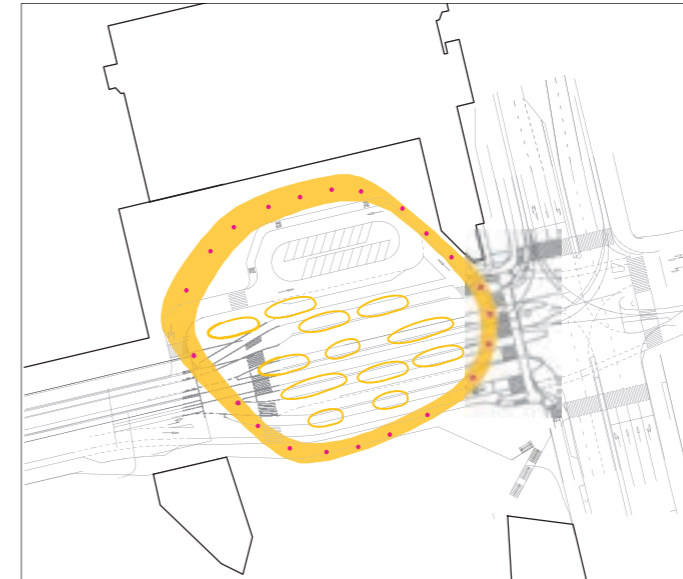




1. Kokonaan katettu



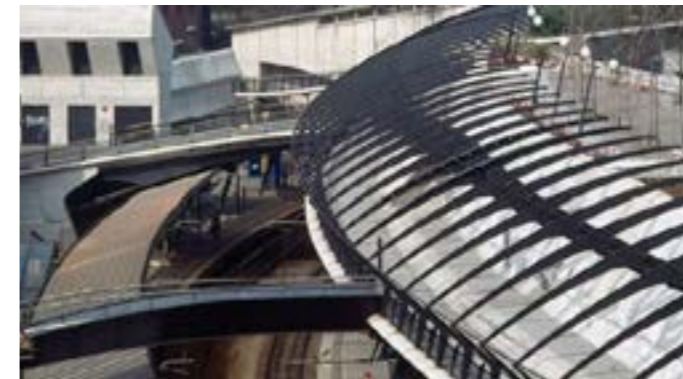
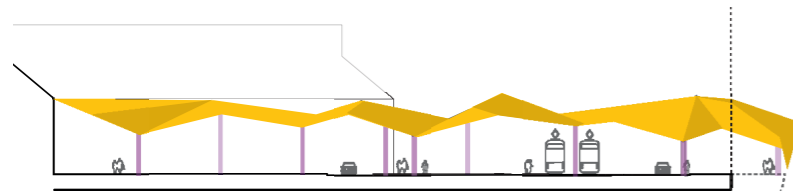
2. Peronkimaisuutta ja katualueen suuntausta allevii-
vaava, osittain katettu



3. Aukiotilaa korostava, osittain katettu

Kolme periaatetutkielmaa

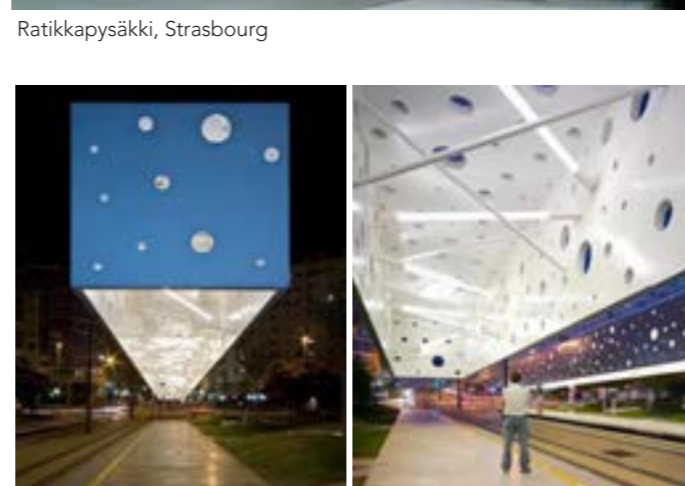
Nro.3 tilallisest sekä ilmeeltään vahva sekä mahdollisuuksiltaan ja mittavuudeltaan parhaiten toteutettavissa.



Juna-asema, Zürich



Milano messualue



Ratikkapysäkki, Alicante



Ratikkapysäkki, Strasbourg



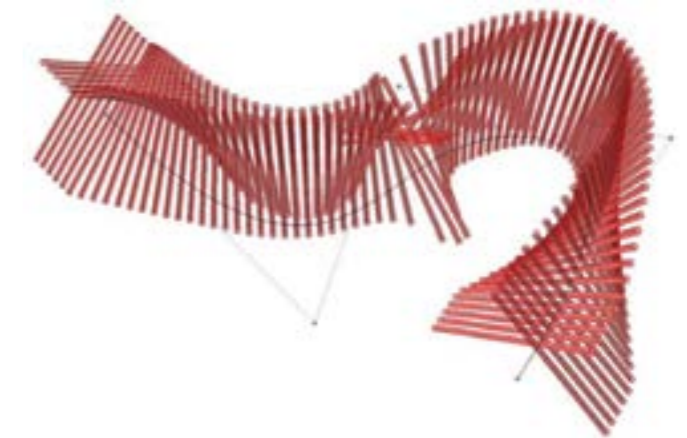
Suunnitelma 1:500

Aukiotilaa keräävä katos

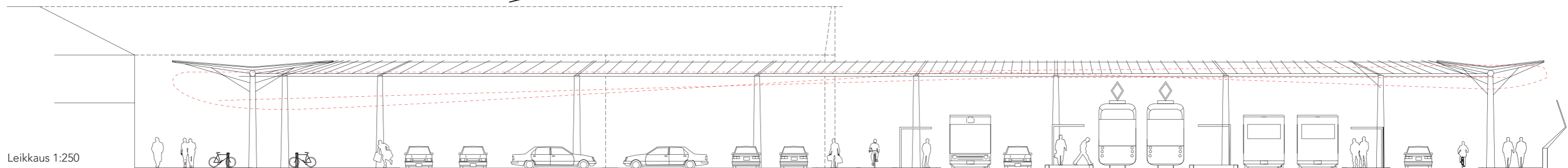
Kevyt selkärankamainen teräs-lasirakenne, joka ilmeikkyudessaan toimii sekä veistosmaisena porttiaiheena että toiminnallisena katoksena.

Asemarakennuksen puolella oleva osa katettu, muualla avointa rakennetta. Aseman puoleinen osa matalampi, jolloin katos toimii suojaavana rakenteena pyöräpysäköinnille sekä odottaville matkustajille.

Liikennealueella katos on rakenteeltaan ilmavampi ja korkeampi. Sillan reunalla rakenne yhdistyy tuulensuojarakenteeseen, joka ilmeeltään on samantyyppinen.



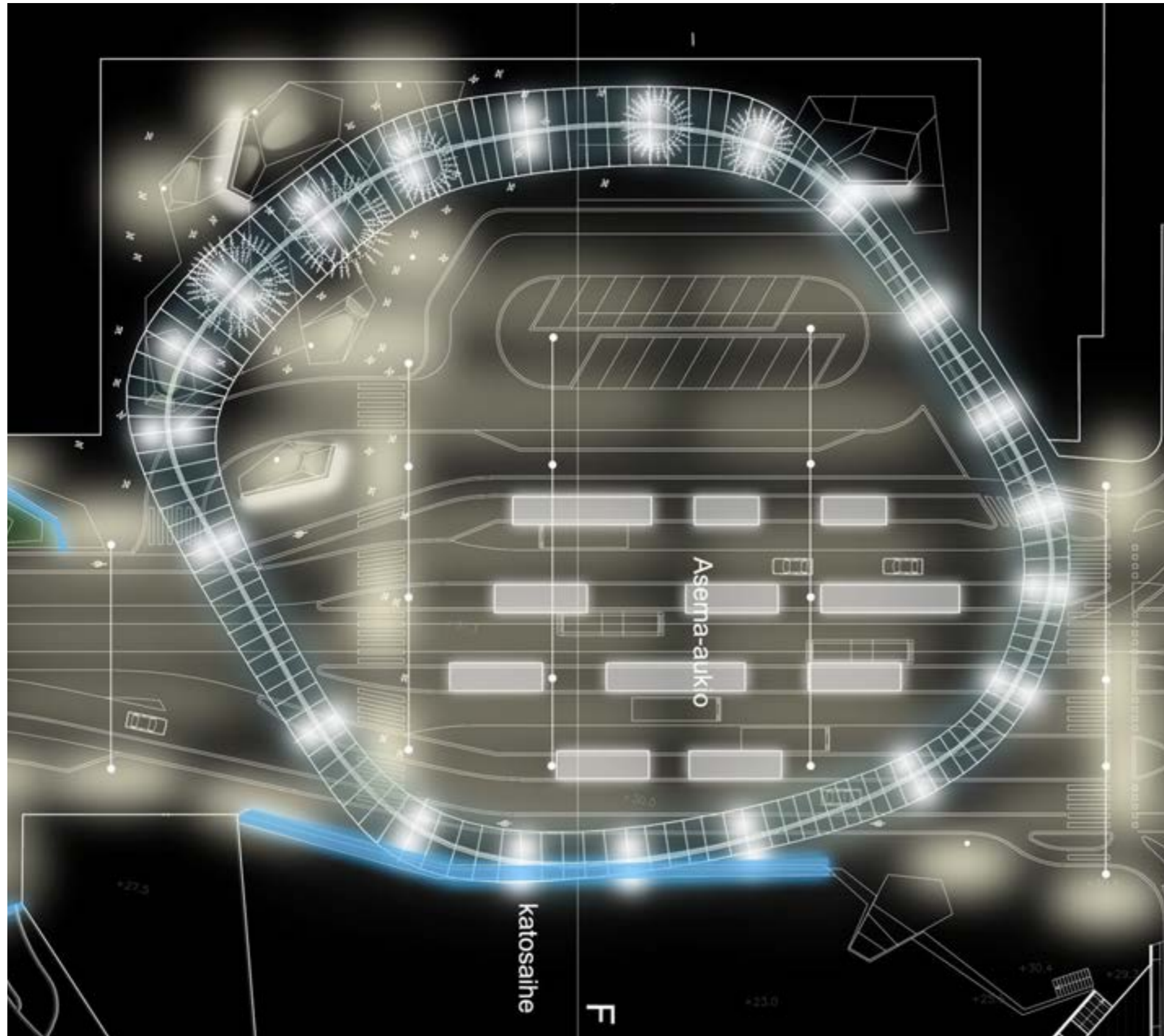
Stadelhofen, Zurich



Pyöräpysäköinti sekä odottelu - mahdollisesti matalampi osa



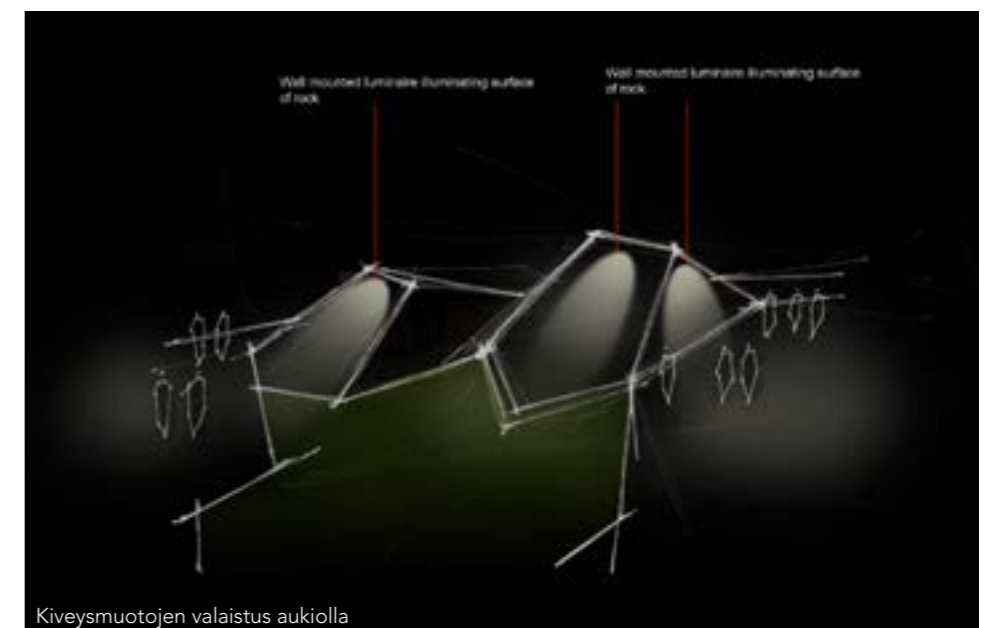
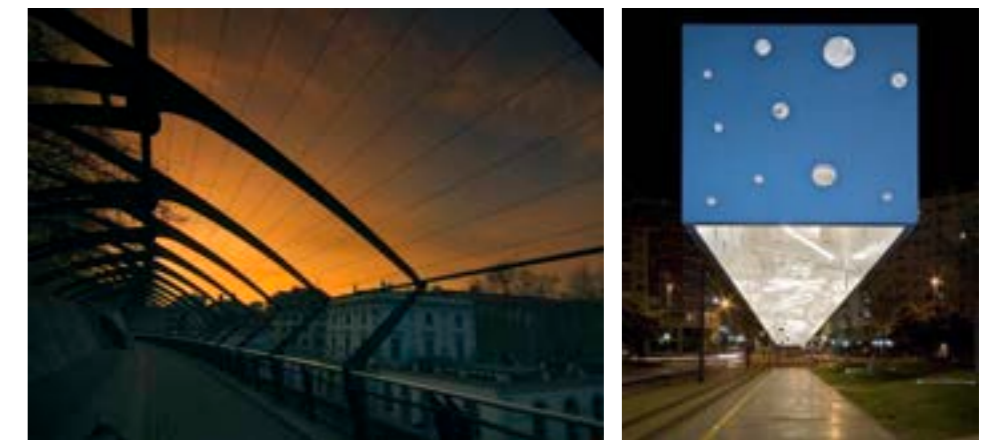
Valaistussuunnitelma 1:500



Valaistus

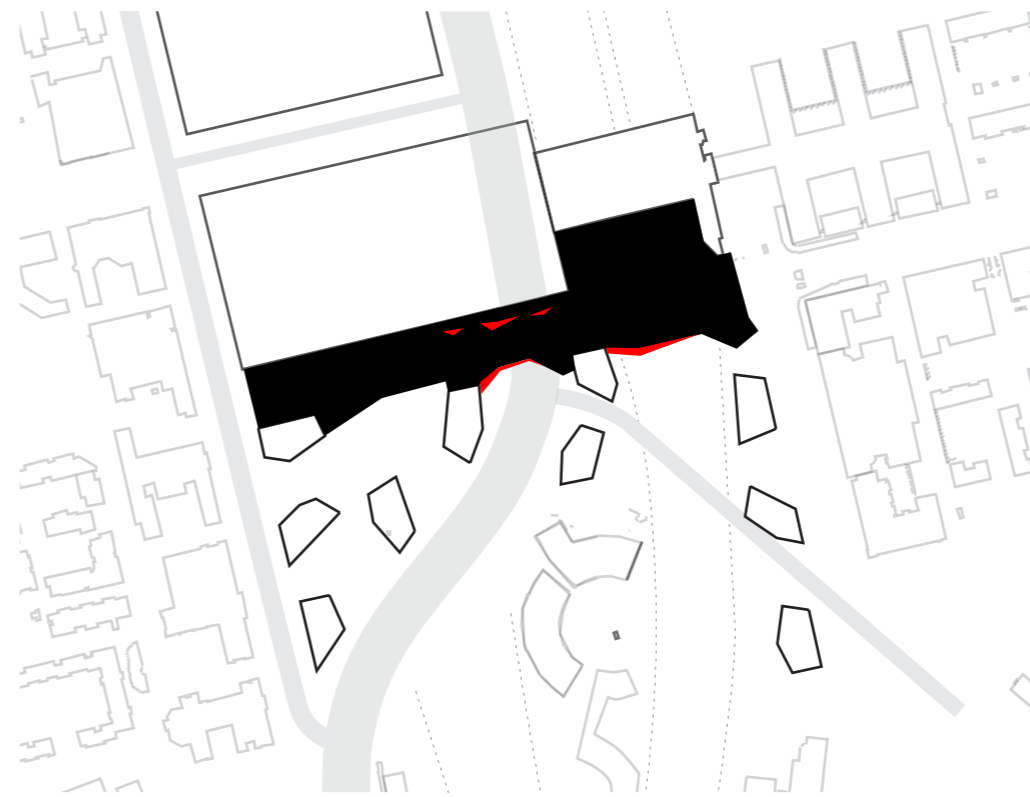
Asema-aukion katos luo oman elementin Pasilansillan itäpäähän. Katoksen pilarit valaistaan kylmän valkoisilla (n. 4500K) valokiiloilla. Katoksen lasipintaa ei valaista, vaan rakenteet jätetään silhuetiksi lasin läpi näkyvää taivasta ja maisemaa vasten. Katoksen muoto tuodaan esiin vaakaputkeen sijoitettavilla valaisimilla jotka muodostavat katkeamattoman valoalueen koko katoksen alle. Myös tämä valoaihe on valonvärittään kylmän valkoinen.

Linja-autopysäkkien valaistus integroidaan rakenteisiin.





Tuulisuuskaavio Keski-Pasila. Tummmimmat siniset kohdat eniten tuulelle altistuneita.



Tuulensuojarakenteiden (punaisella) sijoitus Pasilansillalla.

Sijoittaminen

Tuulensuojat sijoitetaan erityisen paljon tuulille altistuville kohdille Pasilansillalla, kts. oheiset kaaviot. Näissä kohdissa puuden istutus ei ole kovin suositeltavaa kylmän kansirakenteen ja haastavien ilmasto-olosuhteiden vuoksi.

Muotokieli

Tuulensuojarakenteet ovat osa sillan kaide-rakenteita ja liittyvät niihin saumattomasti. Läpikatsottava ja kevyt rakenne mahdollistaa näkymien säilymisen.

Muotokieleltään tuulensuojarakenteet voisivat olla hyvinkin koristeelliset, mutta kuitenkin ilmeeltään yhteenkuuluvat Asema-aukion suuren katoksen kanssa.

Potentiaalisesti tuulensuojarakenteet voisivat olla myös osa ympäristötaideteosta, sijoittuvathan ne näkyvälle ja keskeiselle paikalle Keski-Pasilassa.



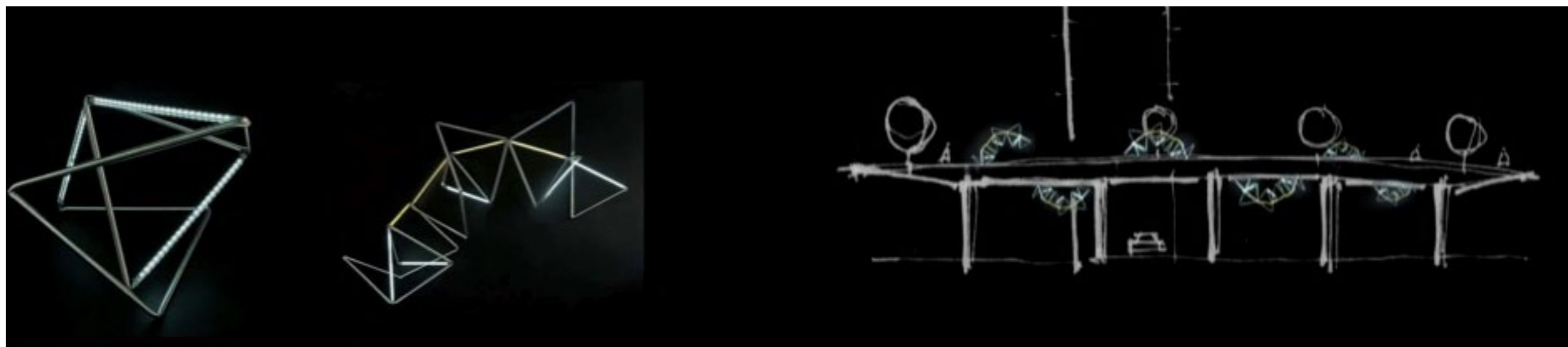
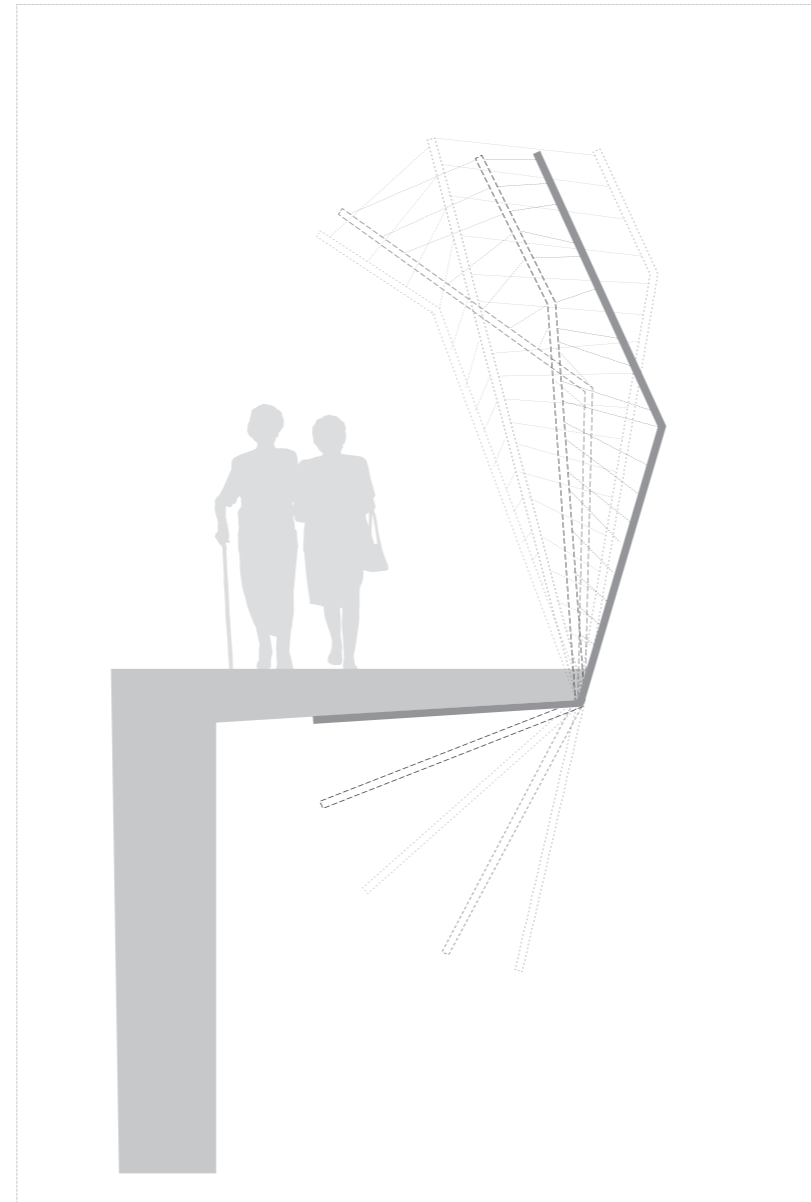
Reuna-elementit

Voisivat olla rakenteeltaan terästä ja lasia, vaikka muiden, esim. puurakenteen käyttö ei olisi poissuljettua. Rakenne ilmenisi viuhkamaisena muotona, jota voidaan varioida pienillä astettaisina kaltevuuksien muutoksilla.

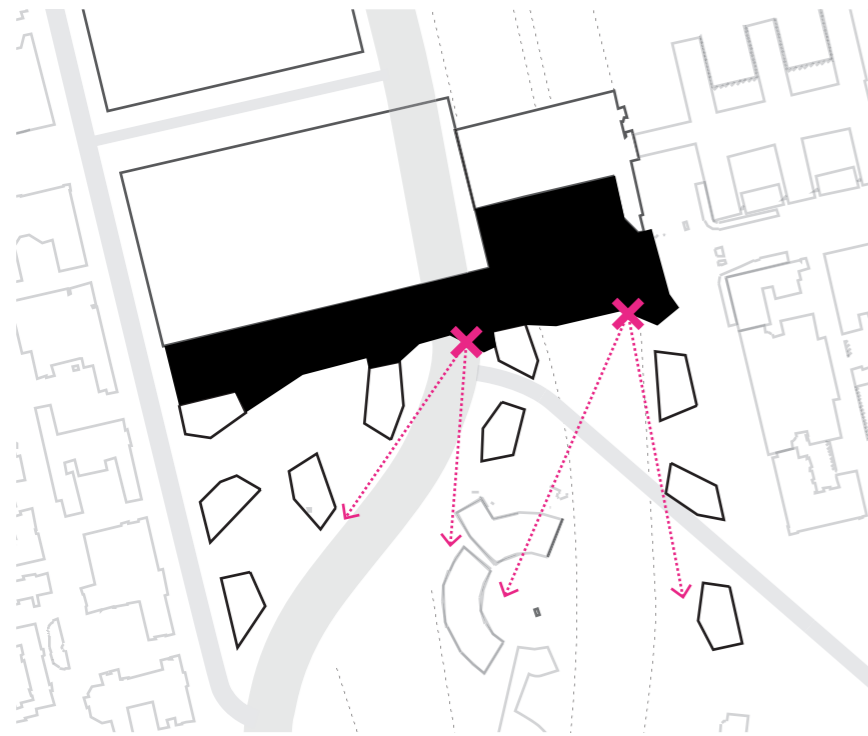
Valaiseminen

Tuulensuoja-aihetta valaisemalla tuodaan myös Pasilansillan reuna esille koristeellisena aiheena Veturitieltä nähtynä.

Periaatedetalji 1:50
Reunarakenteen kevyt, viuhkamainen muotokieli mahdollistaa tilallista variaatiota. Rakenne voisi osittain jatkaa reunan yli.



Sillan reunan teemaa voidaan korostaa valaistuksella. Yksinkertainen rakenneaihe jatkuu sekä kannen yläettä alapuolella.



Sijoittaminen

Näkymien avautuminen raide-alueelle ja Veturitielle ja tornitaloille nostetaan kahdessa pisteessä esille. Sijoitus tuuliolosuhteiden mukaan siedettävässä kohdassa.

Muotokieli

Ilmenee omana kappaleenaan, joka nostetaan paikalleen. Esimerkkiratkaisuna Töölönlahden näkymäpaviljongin tapaan taide/oppilastyö.

Näkymäpaviljonki, Norja



Töölönlahden näkymäpaviljonki(TKK/Arkkitehtiosaston oppilastyö)



Näkymä etelään - Asema-aukio



Näkymä etelään - silta

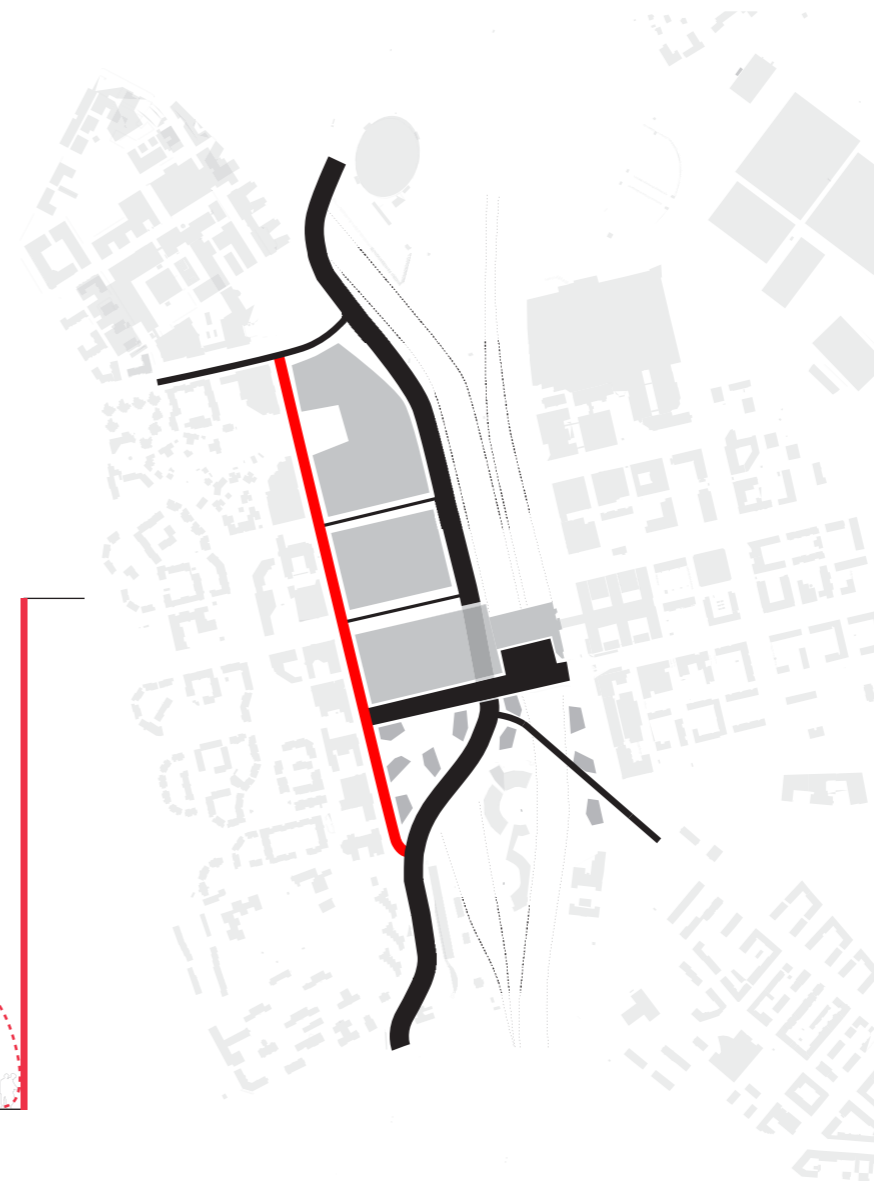
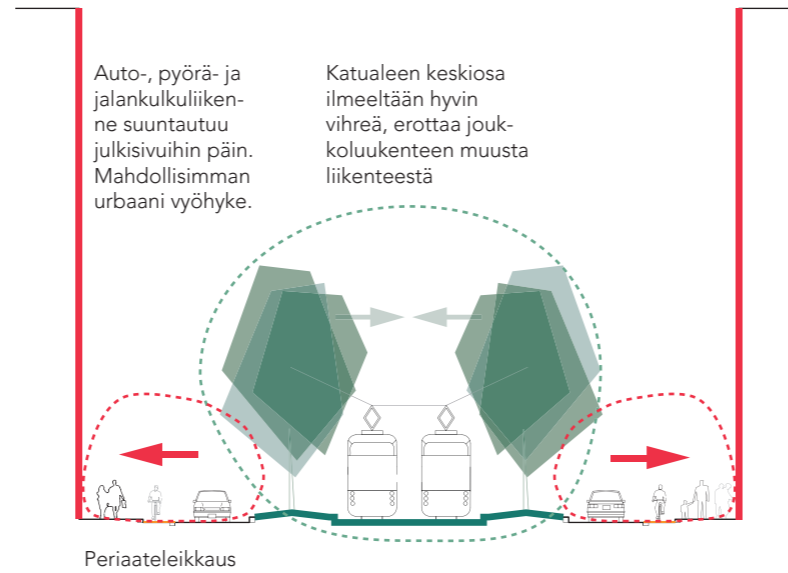




Bulevardi



Mäkelänkatu



Yleishahmo

Pasilankatu suuntautuu enemmän paikallisympäristöön kuin Pasilansilta. Se muodostaa "bulevardimaisen", klassisen kantakaupunkimaisen katutilan, jonka ilmettä dominoivat puuistutukset. Vähäinen katupysäköinti mahdollistaa suhteellisen kapean katuprofiilin.

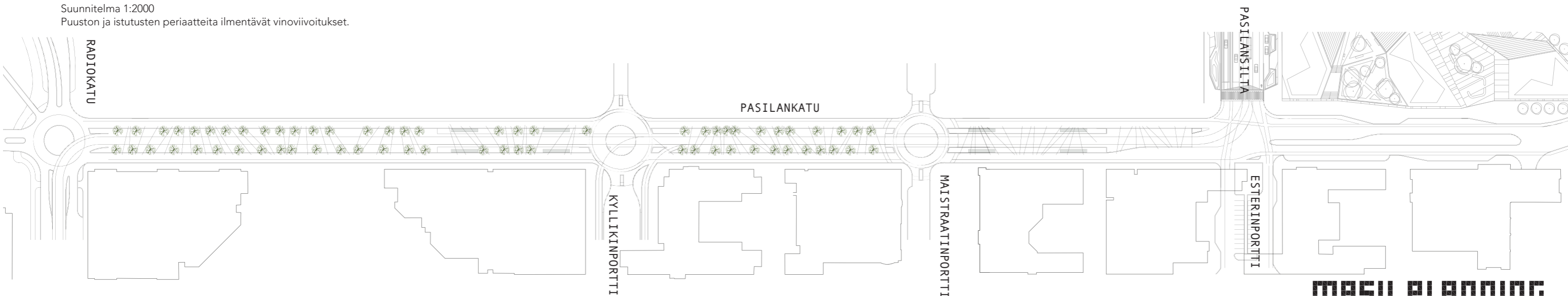
Julkinen liikenne keskittyy alueen keskiosaan omalle vyöhykkeelleen, kuten Pasilansillalla. Sama kiveysperiaate jatkuu myös Pasilankadulla joukkoliikennevyöhykkeen erottuessa omalla kiveyksellään muusta katualueesta. Tämän lisäksi molemminpuolinen puuistutusvyöhyke reunustaa ajolinjoja ja erottaa liikennemuodot toisistaan.

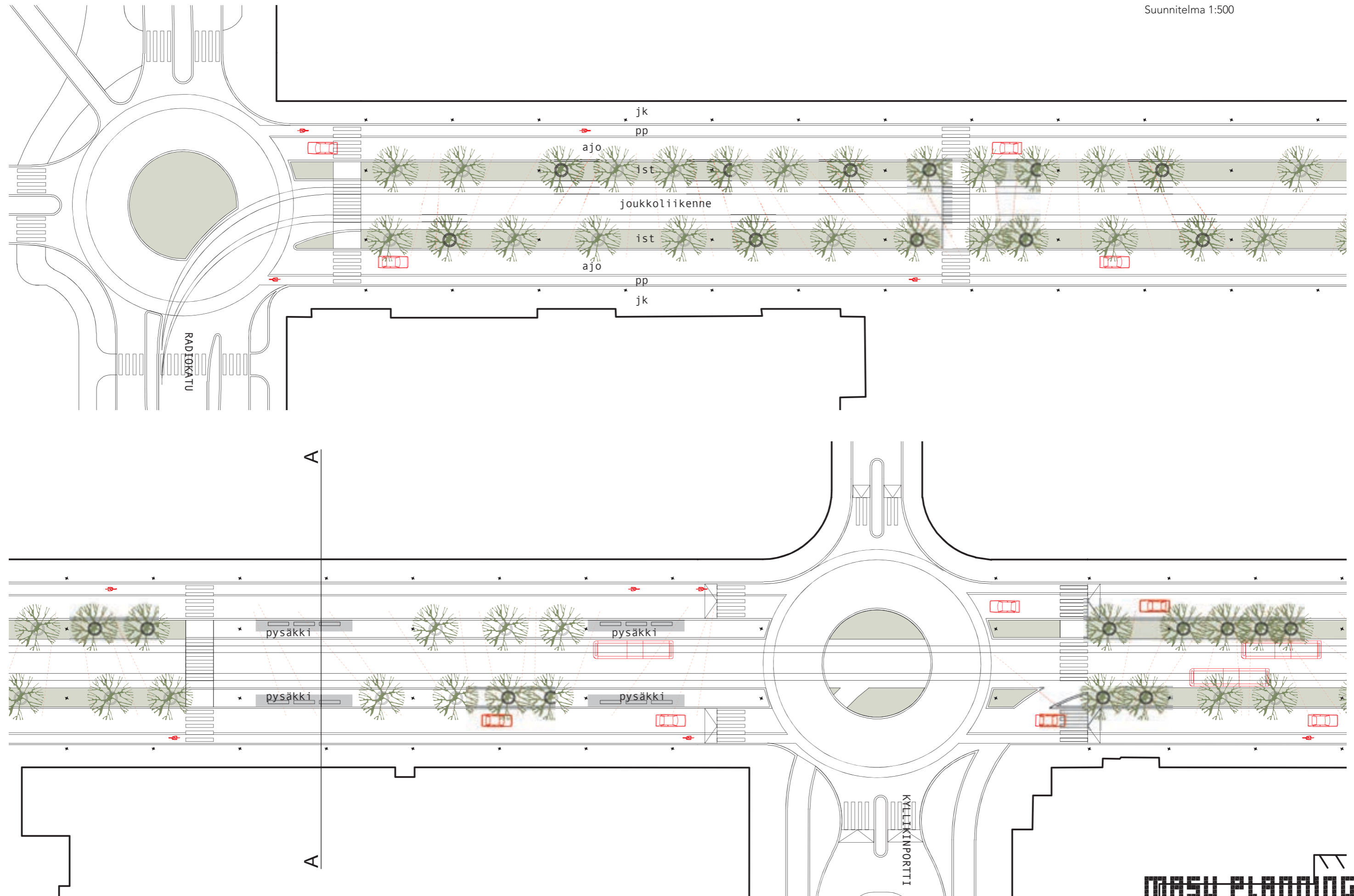
Istutusvyöhykkeeseen muodostuu kasvilisuuden vaihtelevalla rytmillä katualuetta risteäviä näkymälinjoja. Puusto ja heinäistutukset tiivistyvät ja loittonevat vuorotellen muodostaen kiinnostavan ja vaihtelevan tilallisen ilmeen pitkälle, suoralle kadulle.

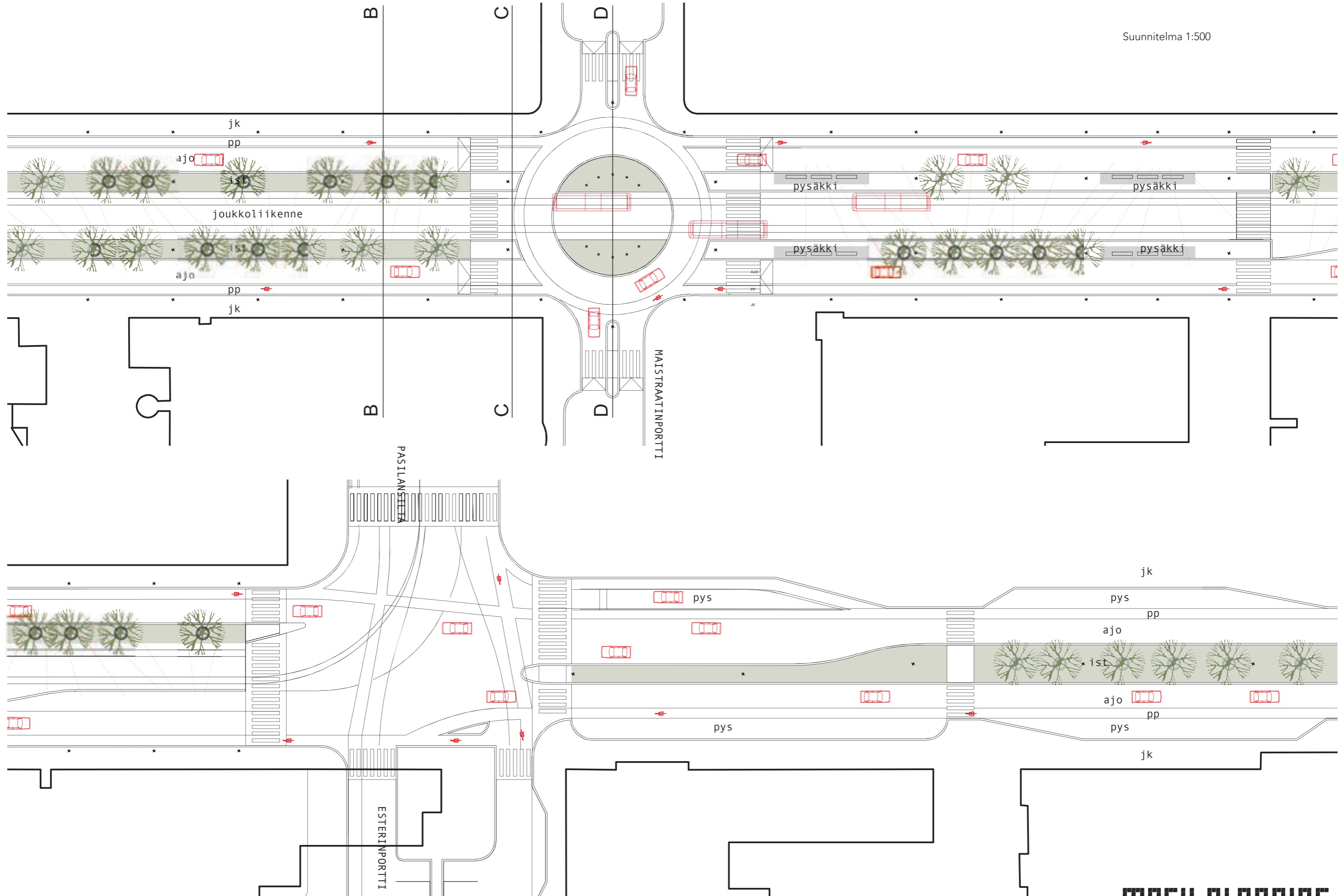
Pasilankatu jaksottuu myös aukiomaisilla liikennepyörä-risteyksillä, joiden läheisyyteen keskittyvät mahdolliset kaupalliset toiminnot.

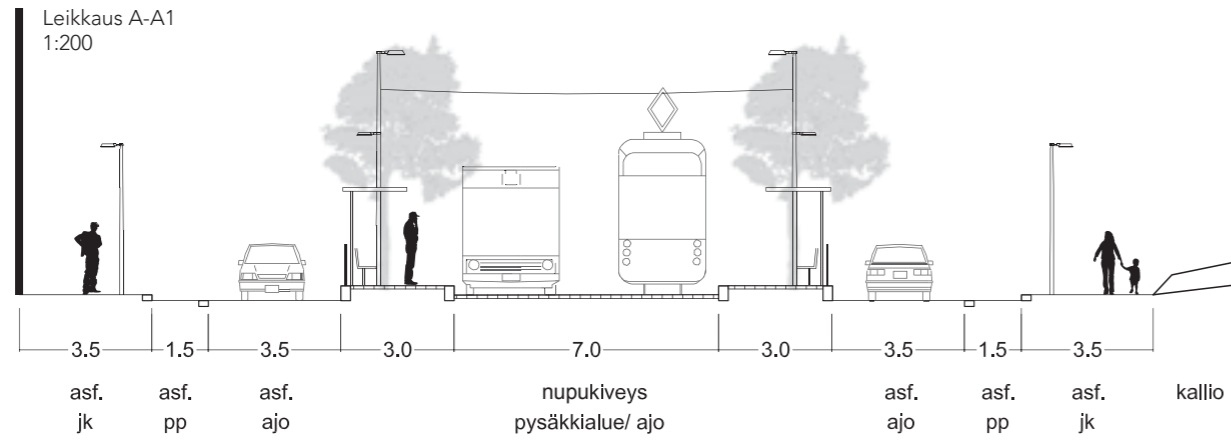
Kuten Pasilansillalla, pyöräliikenne sijoittuu yksisuuntaisena omalle kaistalleen ajokais-tojen tasolle.

Suunnitelma 1:2000
Puuston ja istutusten periaatteita ilmentävät vinoviivotukset.





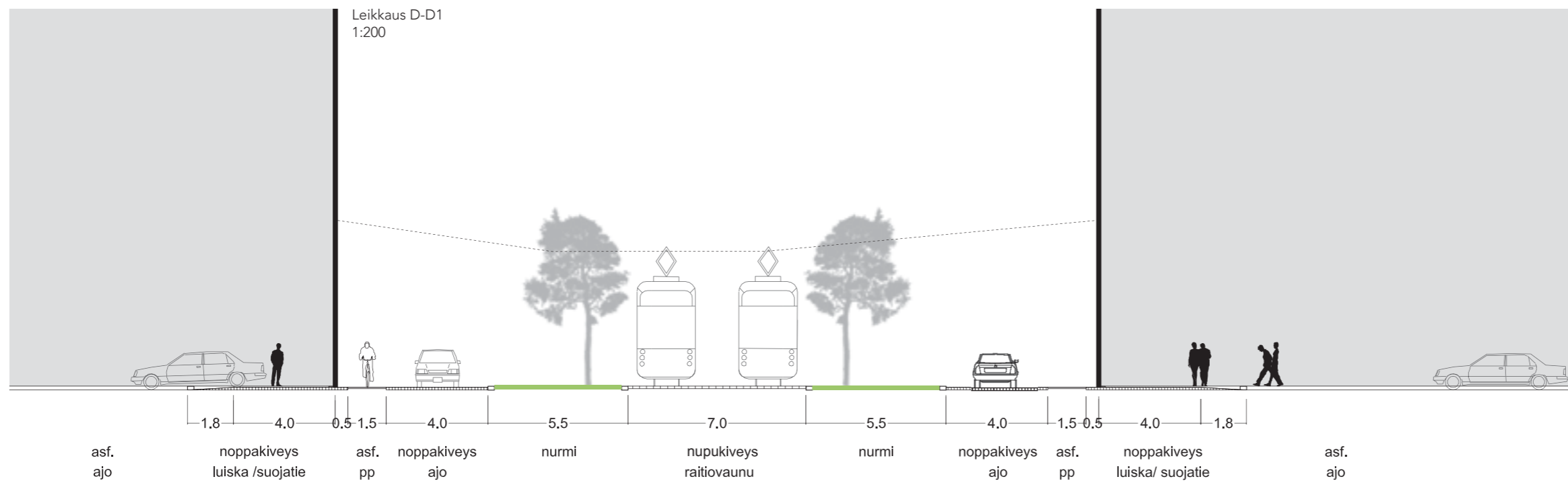
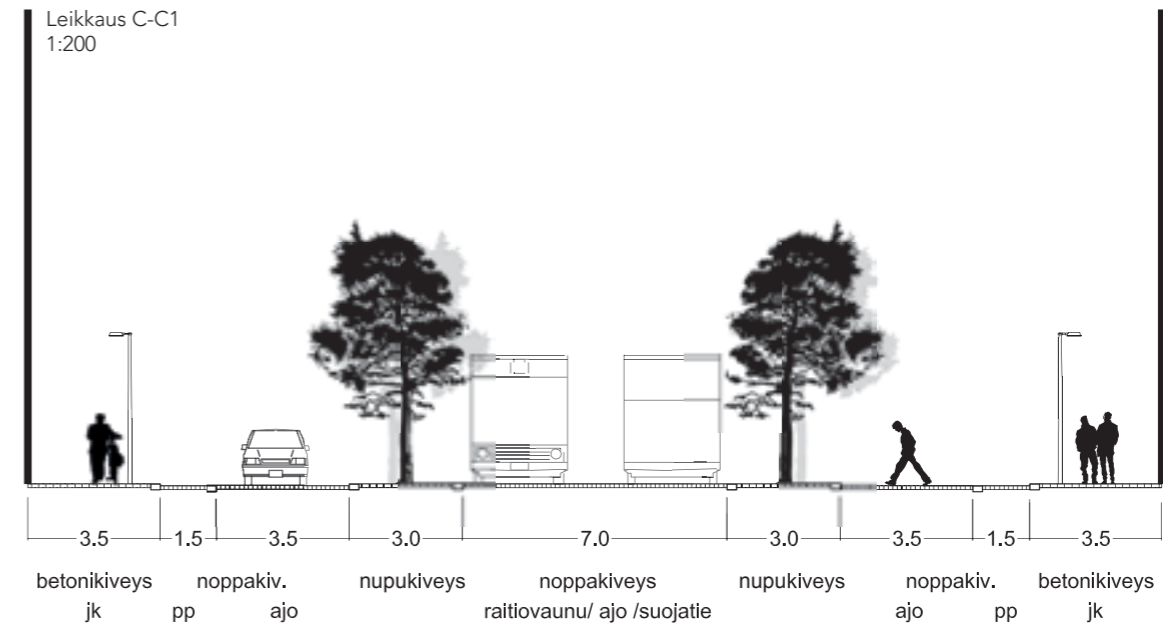
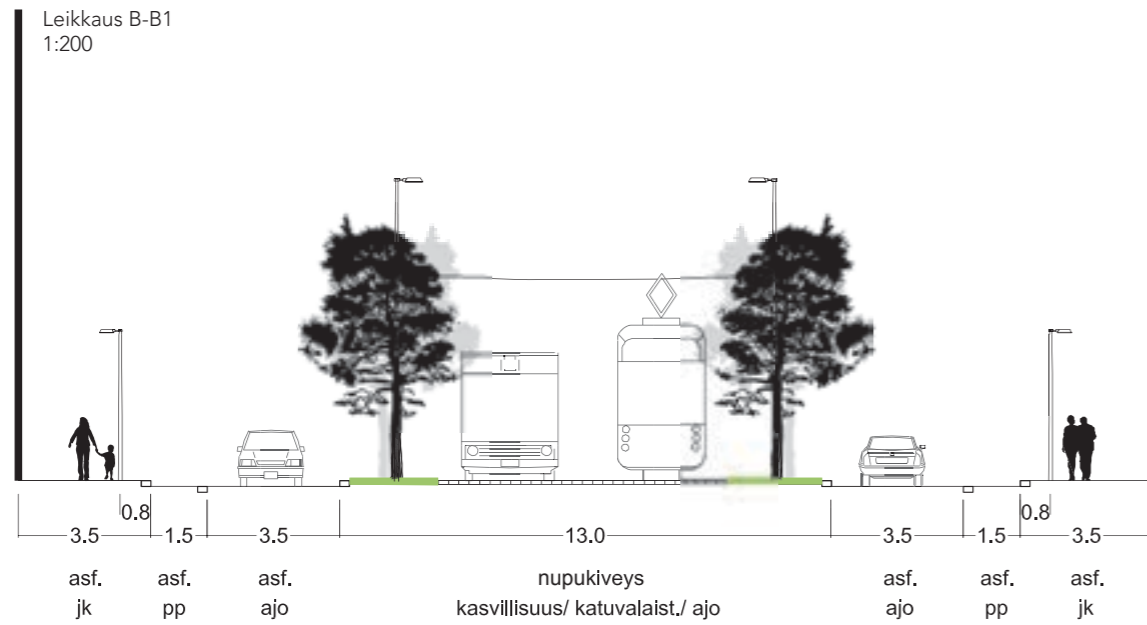




Puusto

Katupuiksi istutettavat männyt saavat olla melko kookkaita, 3-4m, jotta niiden taimivaiheen pensasmaisuus olisi mahdollisimman lyhyt katuymäristössä.

Runkokorkeutta nostetaan mahdollisimman nopeasti, niin että lopputuloksena on katupuille tyypillinen habitus yhdistettynä mäntyjen ilmavaan lehvästöön.





Pintojen rytmi

Jotta katualue kokonaisuudessaan ilmenisi yhteenkuuluvana tilana, on viherkaistat jakotettu kiveysalueilla. Ne seuraavat ja korostavat katupuiden muodostamaa rytmiä ja näin myös muodostavat näkymälinjoja

korkeina pidettävien ruohoalueiden väleitä. Näkymät katualueen puolelta toiselle avautuvat yllättäen.

Viherkaistan vinottain ladotut kiveysalueet korostavat avautuvia näkymiä ja linjoja. Suunnanvaihdokset myös ilmenevät sau-

mojen varjostuksen kautta sävyeroina. Varsinkin mäntyjen ollessa vielä taimia voidaan erikoisiakin runkosuojia hyödyntää sekä suojaamaan taimia että antamaan vielä kaivattua lisäilmekkyyttä puiden kasvua odotellessa.

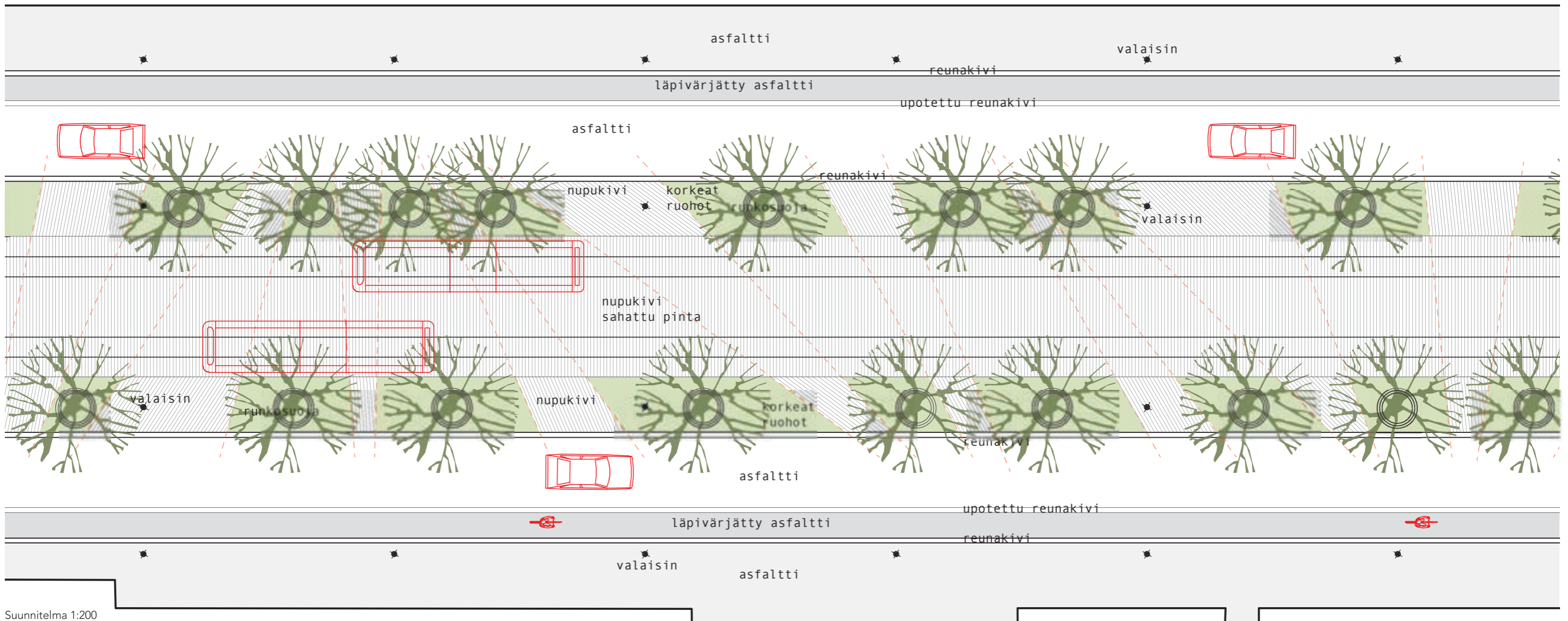
Kiveyspintojen suuntaukset korostavat näkymälinjoja



Sahattu kiveyspinta



Runkosuojat, Berliini



Suunnitelma 1:200

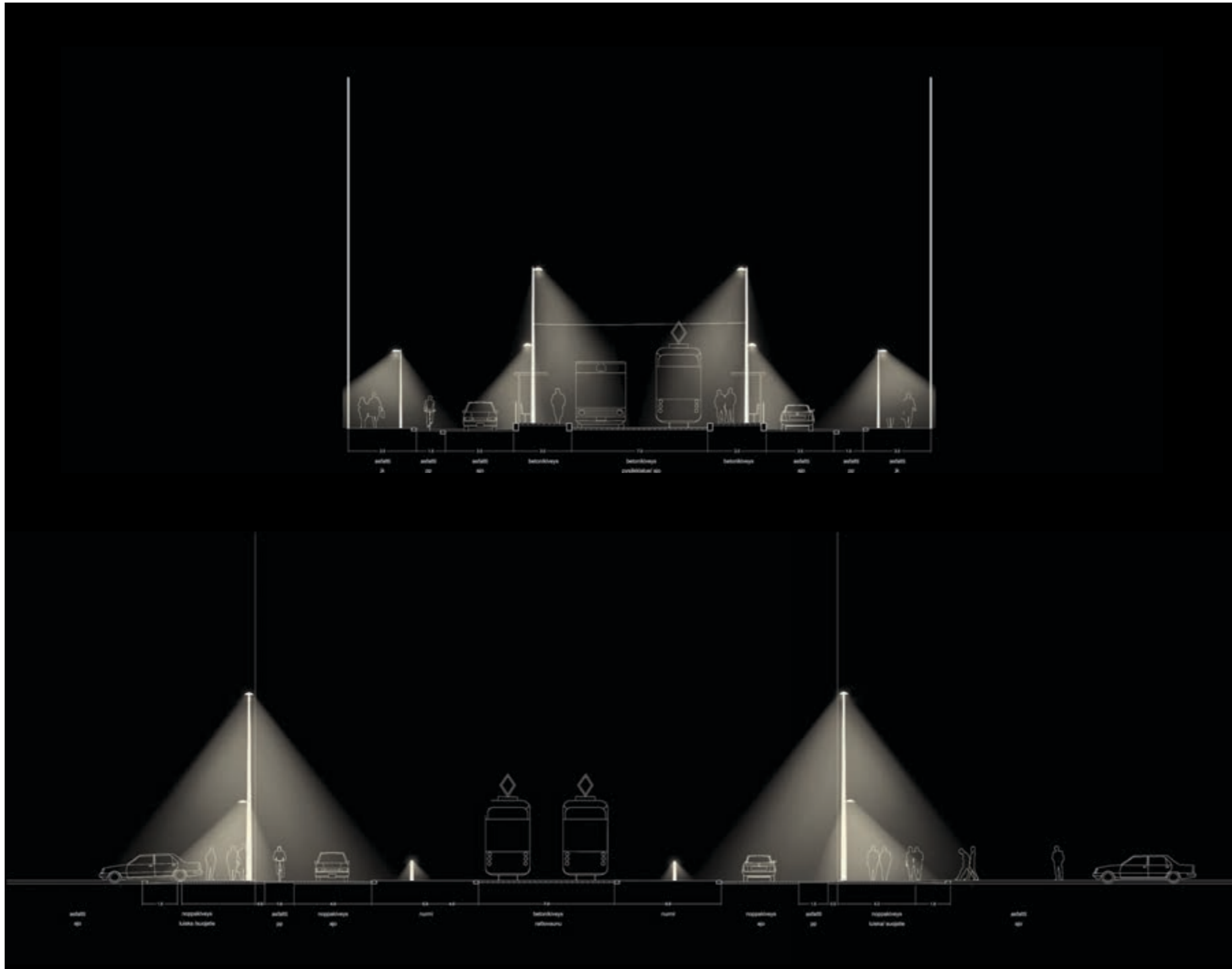


Valaistus

Katuvalaistus toteutetaan pääsääntöisesti keskiosan viherkaistoilta. Kiertoliittymissä valaisinpylväät pyritään sijoittamaan mahdollisimman lähelle kiertoliittymää. Valaistustekniikka on sama kuin Veturitienä.

Kevyenliikenteen valaistus toteutetaan pyörätien ja jalankulkuväylän välillä. Valaistustekniikka on sama kuin Veturitien kevyen liikenteen valaistuksessa.

Kiertoliittymät toimivat Pasilankatua rytmittävänä elementtinä. Pimeänaikaan kiertoliittymät erottuvat katutilassa omalla hienovaraisella erikoisvalaistuksellaan. Kiertoliittymien keskelle sijoitetaan valaistavia elementtejä tai dekoratiivisen aiheen muodostavia valaisimia.

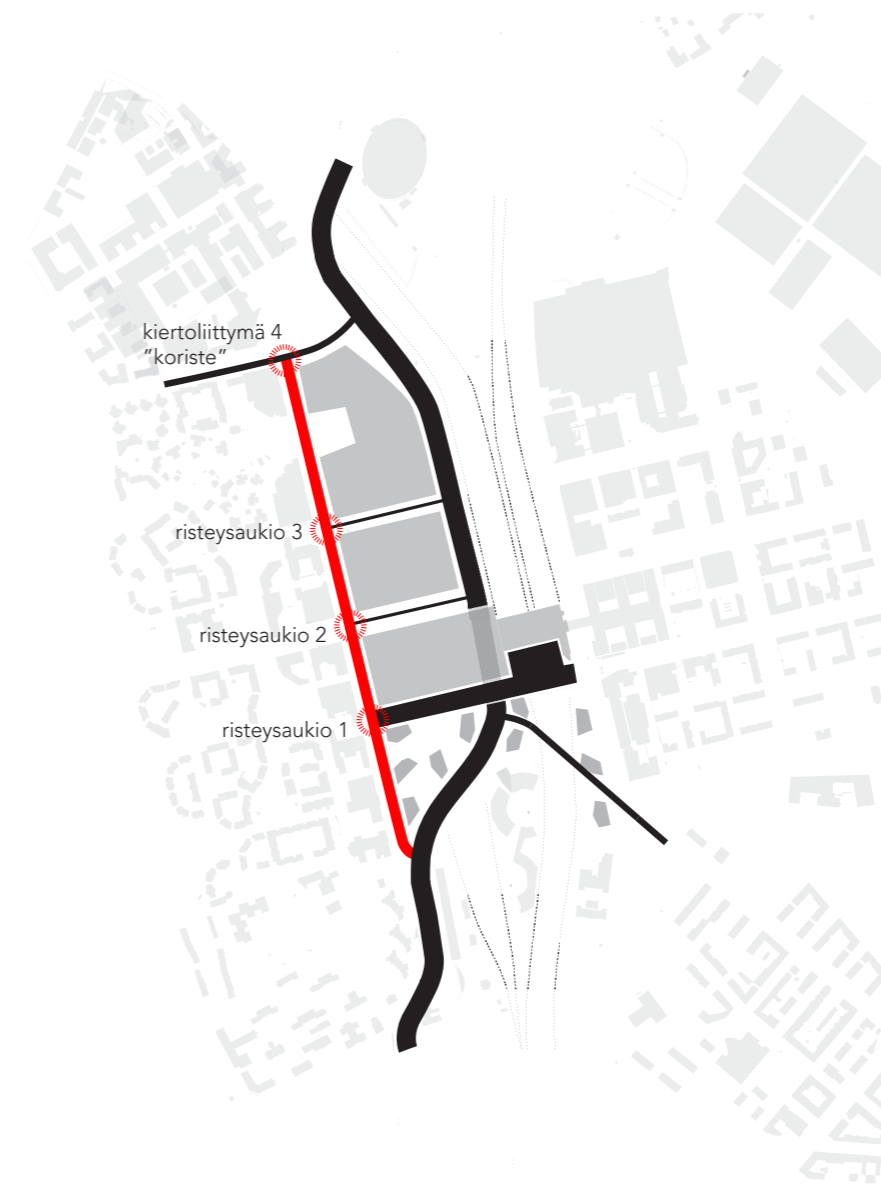




Kööpenhamina



Amsterdam



Risteysaukiot

Risteysalueet korostuvat muusta kadusta poikkeavina aukiomaisina katutiloina. Pinnoitteen vaihdolla sekä pienellä tasoerolla ja aukioalueen nostolla hidastetaan liikennettä.

Risteykset 2 ja 3 seuraavat samaa ratkaisumallia. Risteys 4 on koristeellinen pääte kadulle sekä perinteisempää kiertoliittymätyyppiä. Risteys 1 ilmenee avoimempänä ja liikennöidympanä kuin muut. Pasilankadun risteyksistä se on ainoa suora risteysalue.

Shared space aukio, Englanti tuntematon kaupunki



Sahattu kiveyspinta, Kööpenhamina



Katuaukio, Berliini

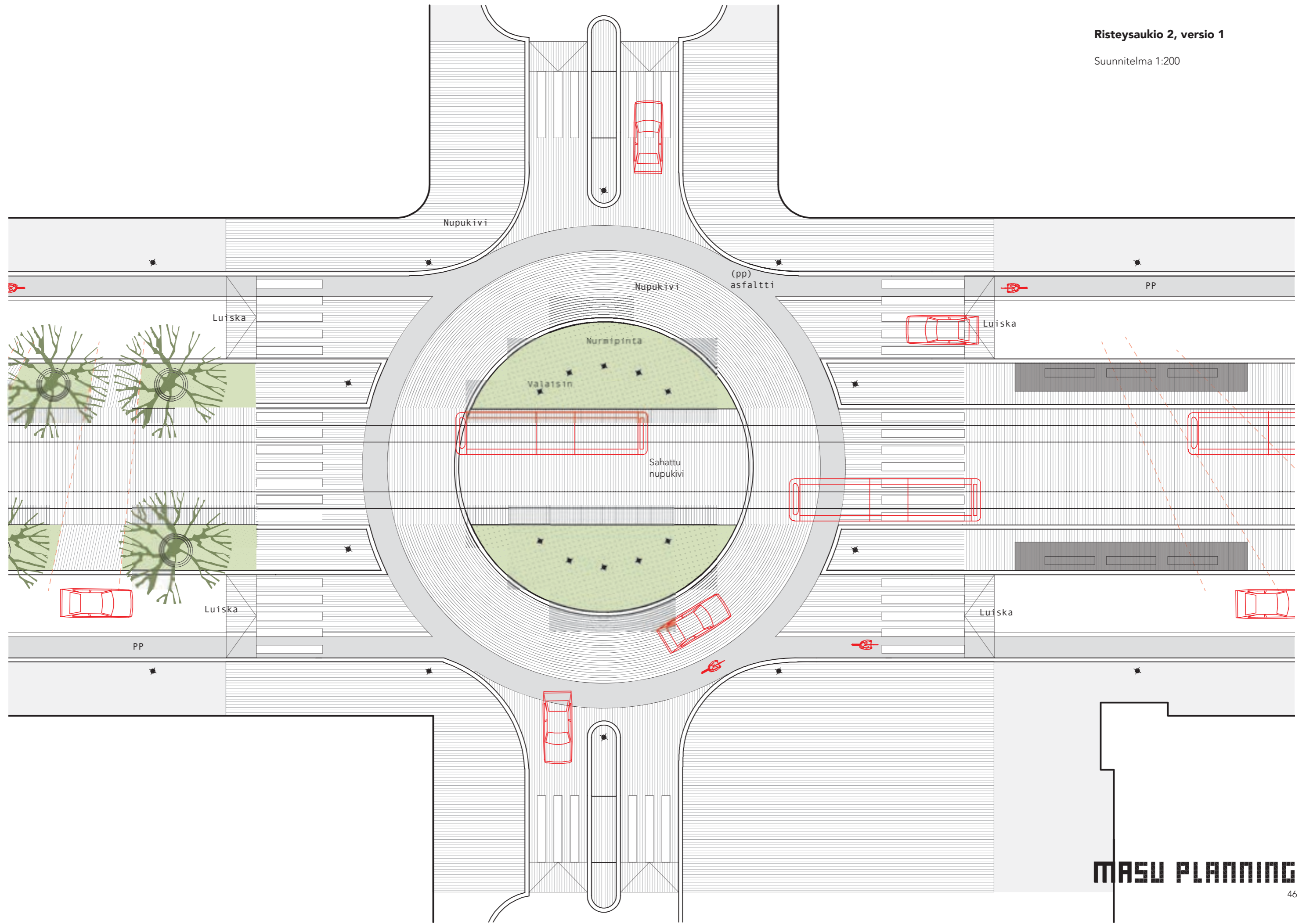


Nacka strand, Tukholma



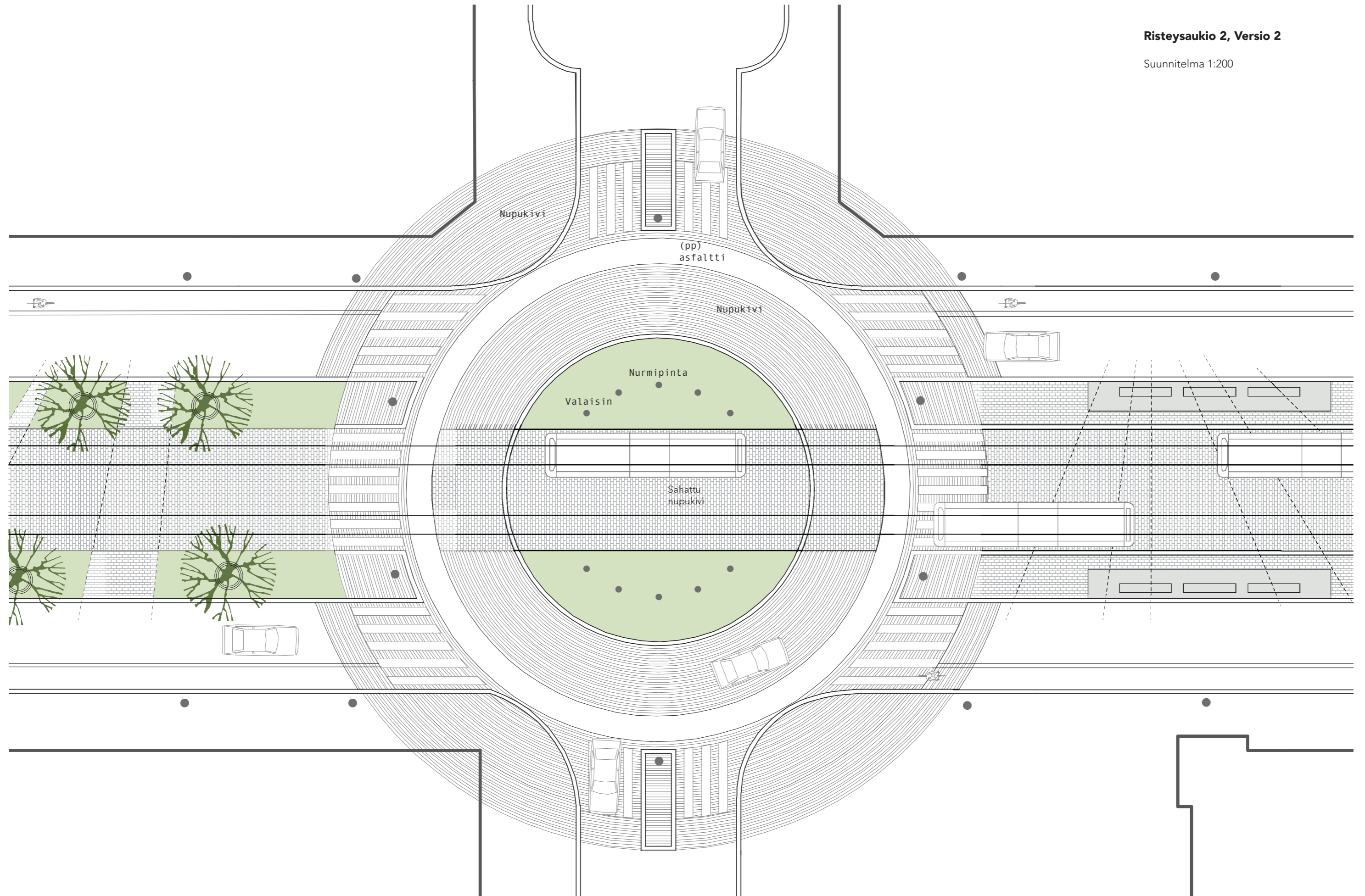
Risteysaukio 2, versio 1

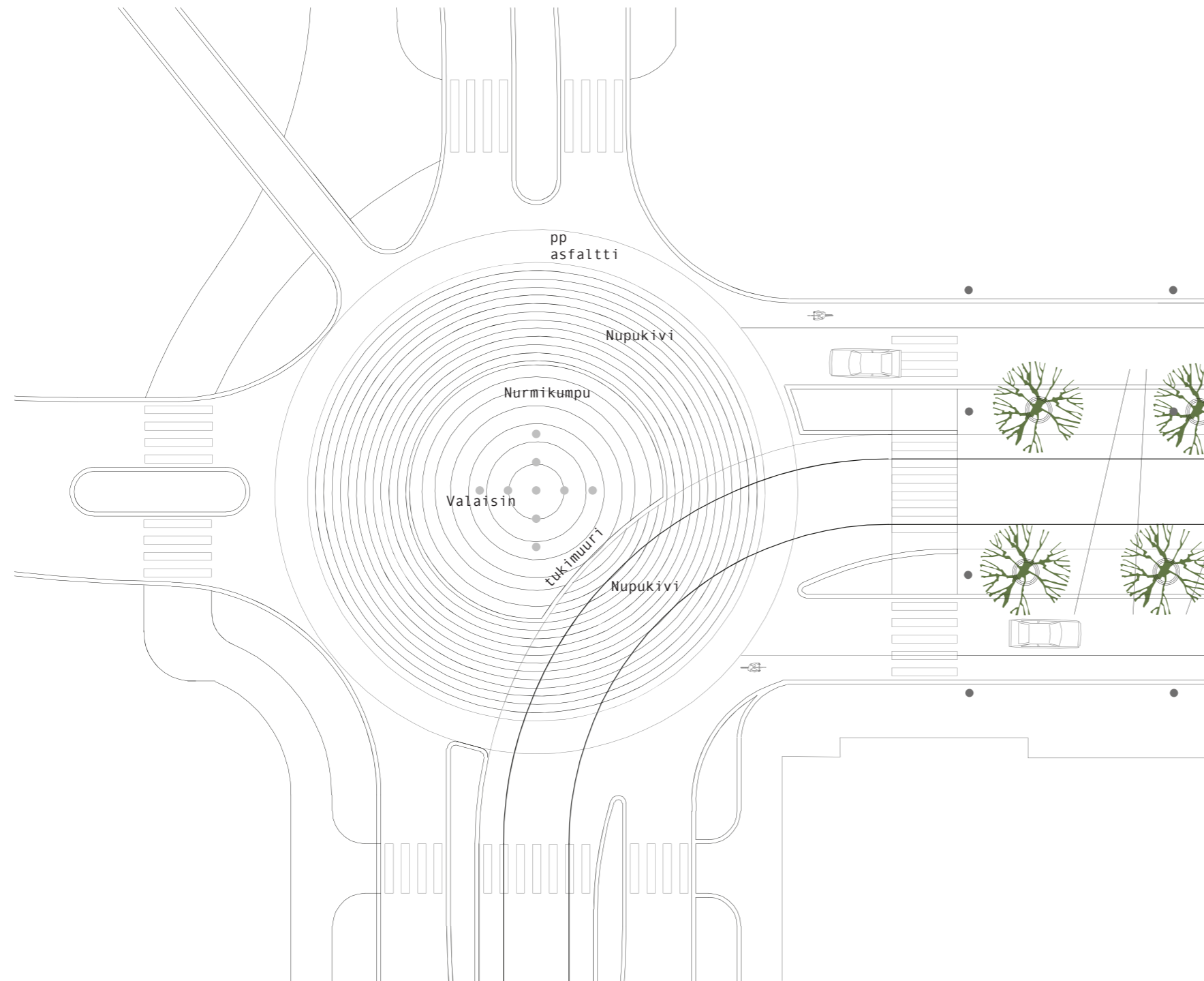
Suunnitelma 1:200



Risteysaukio 2, Versio 2

Suunnitelma 1:200





Risteysaukio 4

Suunnitelma 1:400

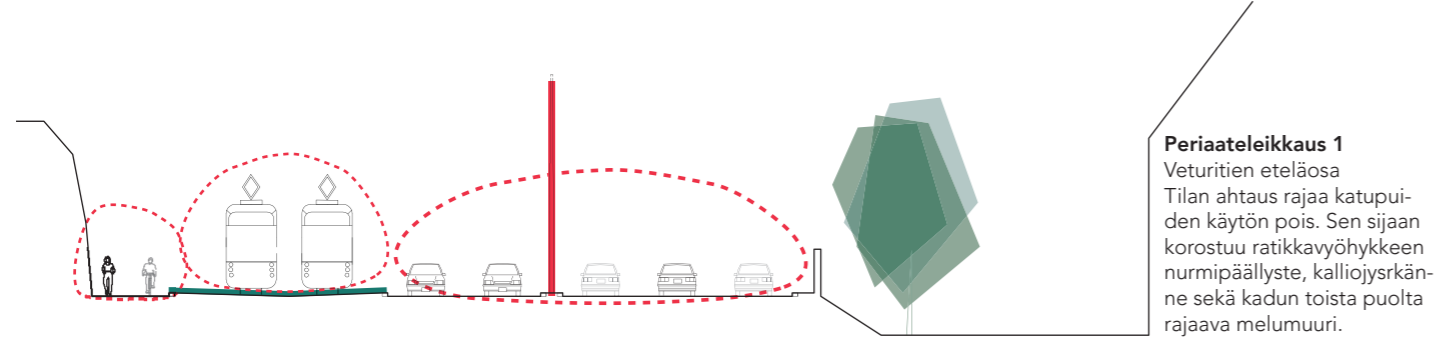
Pasilankadun alku- tai päätepisteeksi muodostuva Radiokadun ja Pasilankadun kiertoliittymä on koristeellinen mutta perinteinen kiertoliittymä.

Kiertoliittymä erottuu katuymäristöstä hillityn veistoksellisena. Sen keskeinen ajatus on nurmi- tai maksaruohopeitteinen kumpu, josta raitiovaunureitti lohkaisee palan.

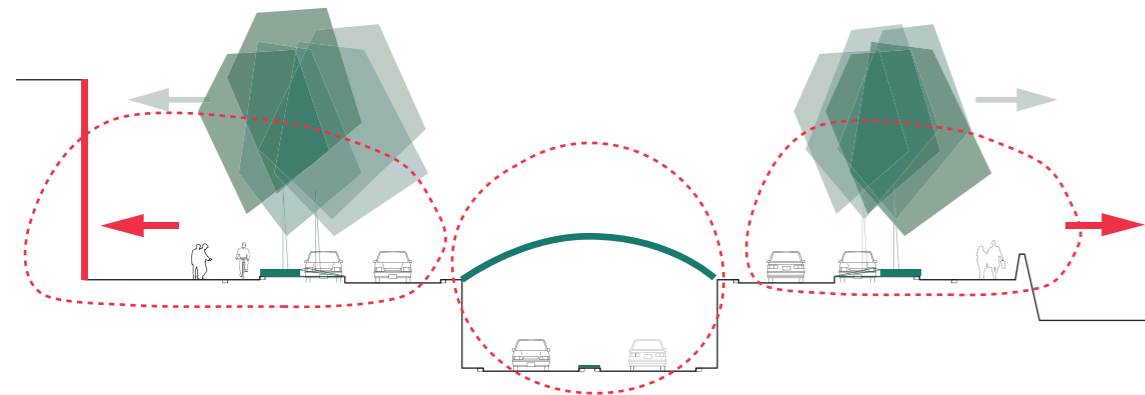
Pintaan upotetut, kumpua risteävät valaisimet muodostavat pimeään aikaan katu-tilaan lisäulottuvuuden. Kumpu voi myös vaihtoehtoisesti toimia taustana vaihtuville valaistusinstallaatioille.



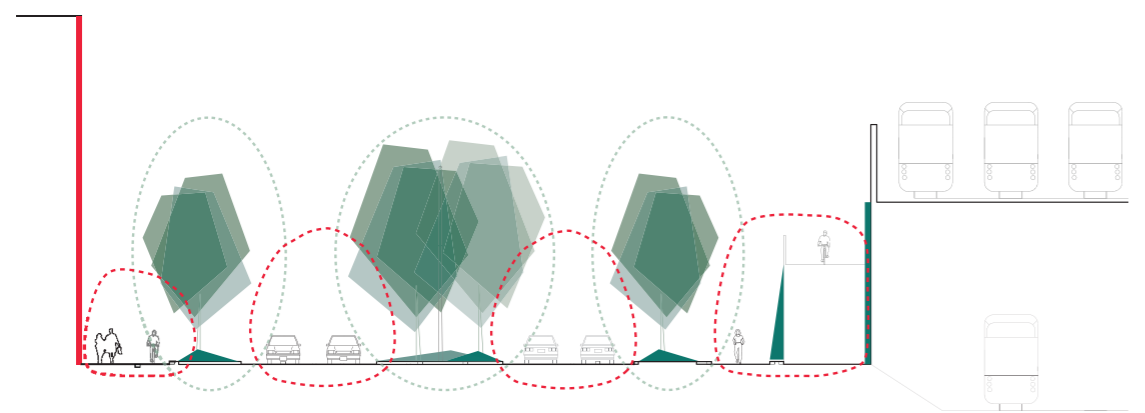
Periaateleikkaukset: tilallinen tavoite



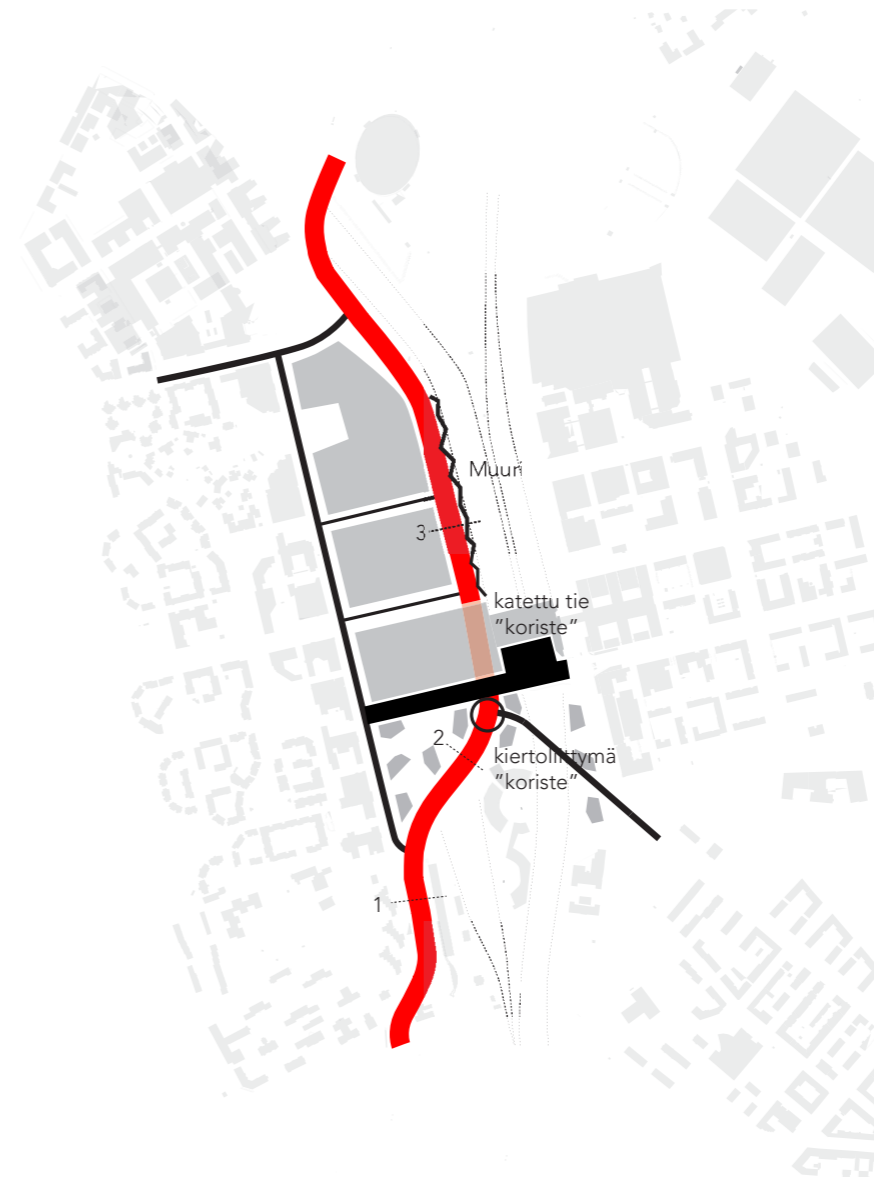
Periaateleikkaus 1
Veturitien eteläosa
Tilan ahtaus rajaa katupuiden käytön pois. Sen sijaan korostuu ratikkavyöhykkeen nurmipäällyste, kalliiojyrskänne sekä kadun toista puolta rajaava melumuuri.



Periaateleikkaus 2
Tornien kohta, puolet liikenteestä ohjataan kaukaloon
Jakautuminen paikalliseen liikenteeseen ja alueelliseen läpiajoliikenteeseen. Hitailta katunopeuksilla ja kadunvarisipsäköinnillä korostetaan keskustamaisuutta.



Periaateleikkaus 4
Veturitien pohjoisosa
Ajoväylien välisillä istutusvyöhykkeillä pyritään jakamaan leveä liikennetilaa sekä pehmentämään ilmettä. Radan puoleiset senämät muokataan ilmeikkäiksi sekä mahdollisesti vihertäviksi.



Yleishahmo

Alueellisena kokoojakatuna Veturitie toimii sekä läpiajotienä että paikallisen katuyhteytenä. Tätä korostaa ratkaisu jakaa liikenne siten, että läpiajoliikenne ohjataan keskustakorttelin kohdalla kaukaloon tai vaihtoehdosta riippuen lyhyempään tai pidempään tunneliin.

Erilaiset rakenneaiheet jaksottavat katu. Momen eri tason liikenteen tuomat tilalliset haasteet pyritään hyödyntämään ja muuttamaan myönteisiksi osa-elementeiksi. Nämä ovat esimerkiksi keskustakorttelin kohdalla oleva monitasoinen kiertoliittymä, Pasilansillan ja keskustakorttelin alltava tunneliosuus sekä pohjoisosassa rata-alueen ja Veturitien korkeuseron tuoma muurirakenne.

Veturitien yleishahmoa pyritään pehmentämään mahdollisimman yhtäjaksoisella katupuustolla keskeisimmillä alueilla. Tämän lisäksi pyritään korostamaan paikalliskatunmaisuuksia varsinkin tornialokorttelin kohdalla.

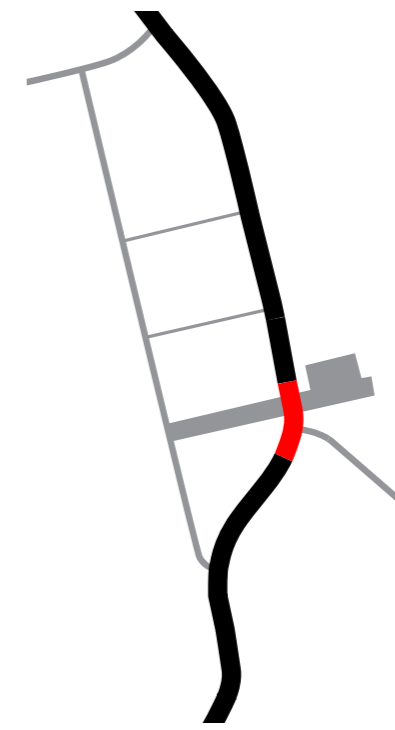
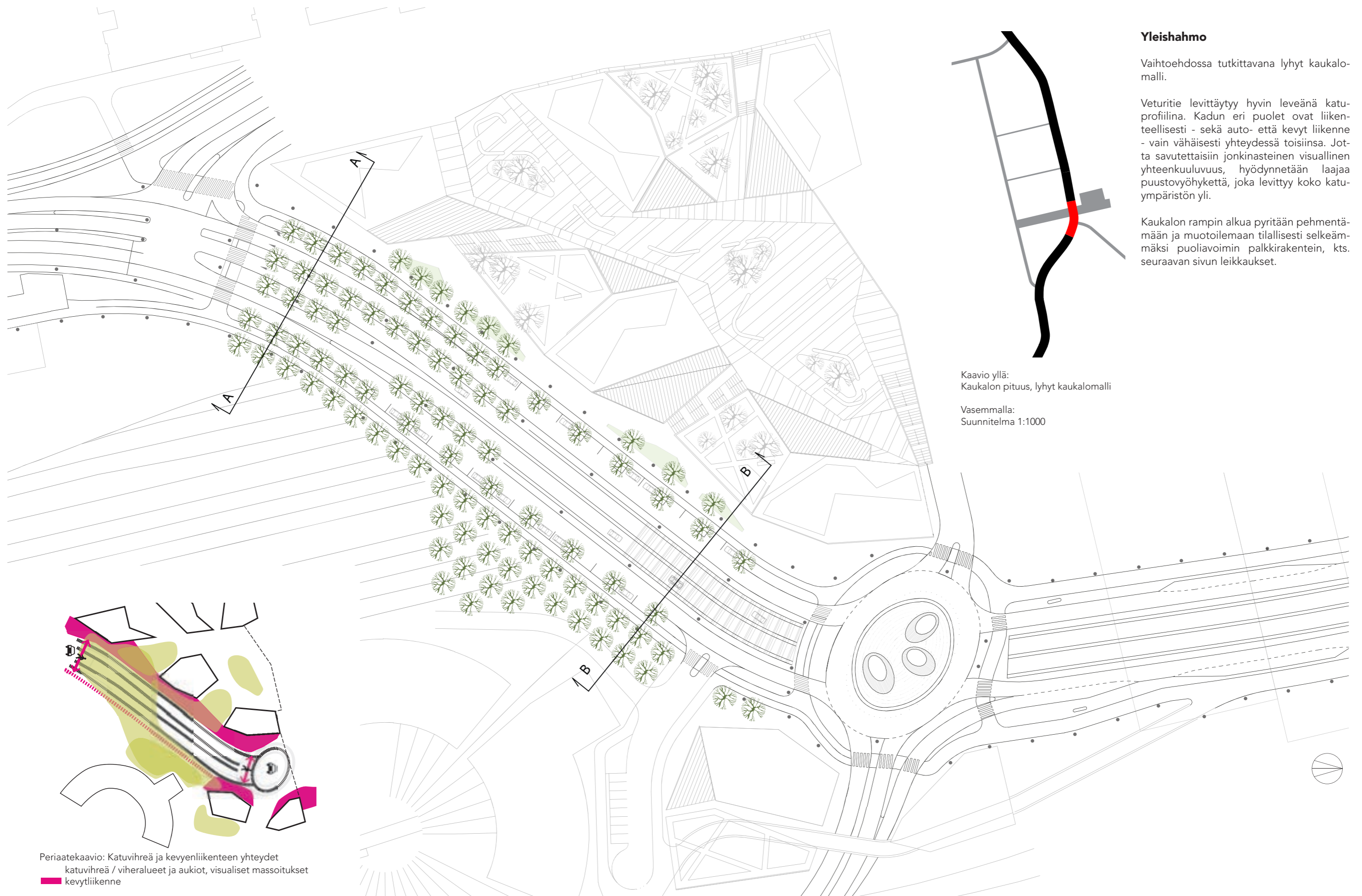
Pyöräliikenne on Veturitiellä eri tyyppistä kuin muilla suunnittelualueen kaduilla. Suuren liikennemäärän vuoksi pyöräväylät ovat molemmin puolin kaksisuuntaisia. Rataa seuraava nopea alueellinen pyöräyhteys noudattaa myös tätä jakoa.

Asuinalueen läpi menevä raskaasti liikennöity katu, Barcelona
Nostetut reunat sekä alentavat liikenteen melua että antavat hahmoa.



Mäkelänkatu, Helsinki
Suurikokoiset katupuut pehmentävät raskaasti liikennöidyn kadun ilmettä. Liikennemäärä vastaa Veturitien arvioitua määrää.





Yleishahmo

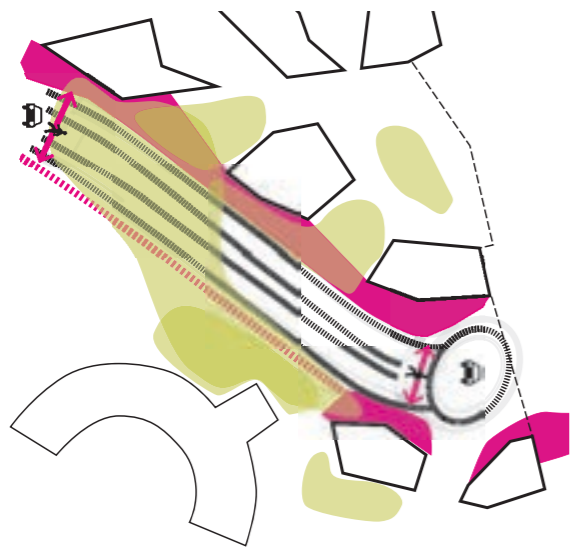
Vaihtoehdossa tutkittavana lyhyt kaukalo-malli.

Veturitie levittäytyy hyvin leveänä katu-profiilina. Kadun eri puolet ovat liikenteellisesti - sekä auto- että kevyt liikenne - vain vähäisesti yhteydessä toisiinsa. Jotta savutettaisiin jonkinasteinen visuaalinen yhteenkuuluvuus, hyödynnetään laajaa puustovyöhykettä, joka levittyy koko katu-ympäristön yli.

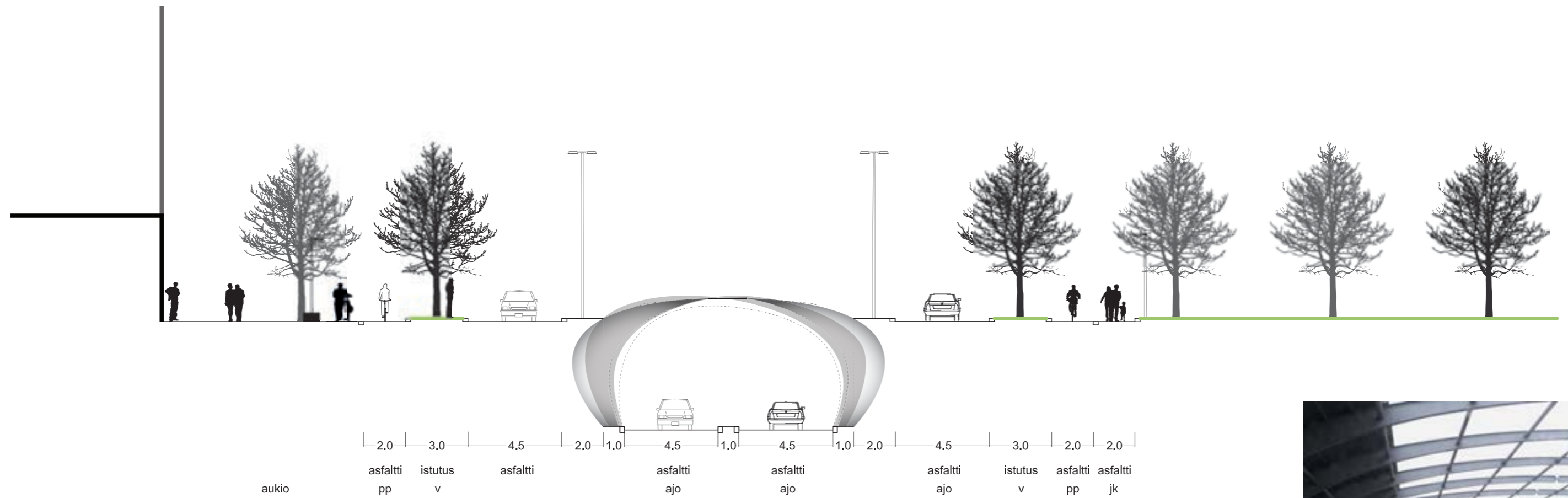
Kaukalon rampin alkua pyritään pehmentämään ja muotoilemaan tilallisesti selkeämmäksi puoliavoimin palkkirakentein, kts. seuraavan sivun leikkaukset.

Kaavio yllä:
Kaukalon pituus, lyhyt kaukalomalli

Vasemmalla:
Suunnitelma 1:1000

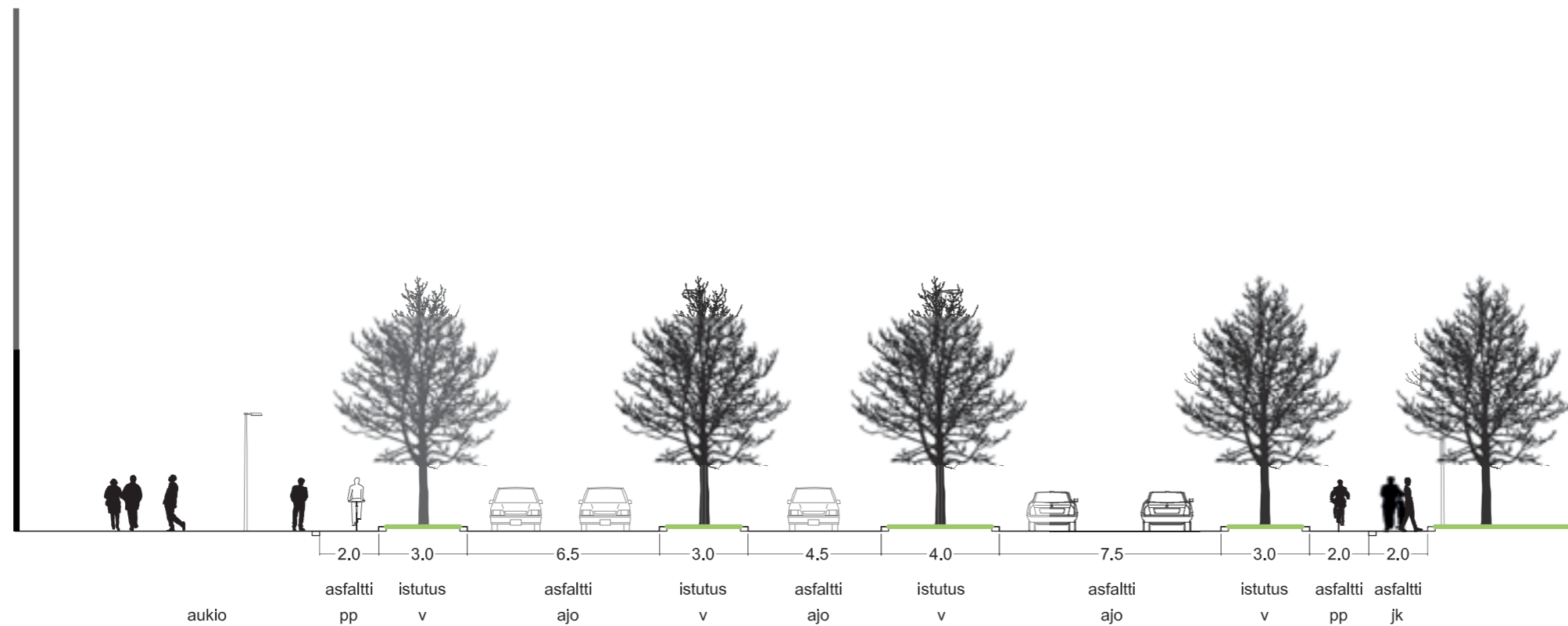


Periaatekaavio: Katuvihreä ja kevyenliikenteen yhteydet
katuvihreä / viheralueet ja aukiot, visualiset massoitukset
kevytliikenne

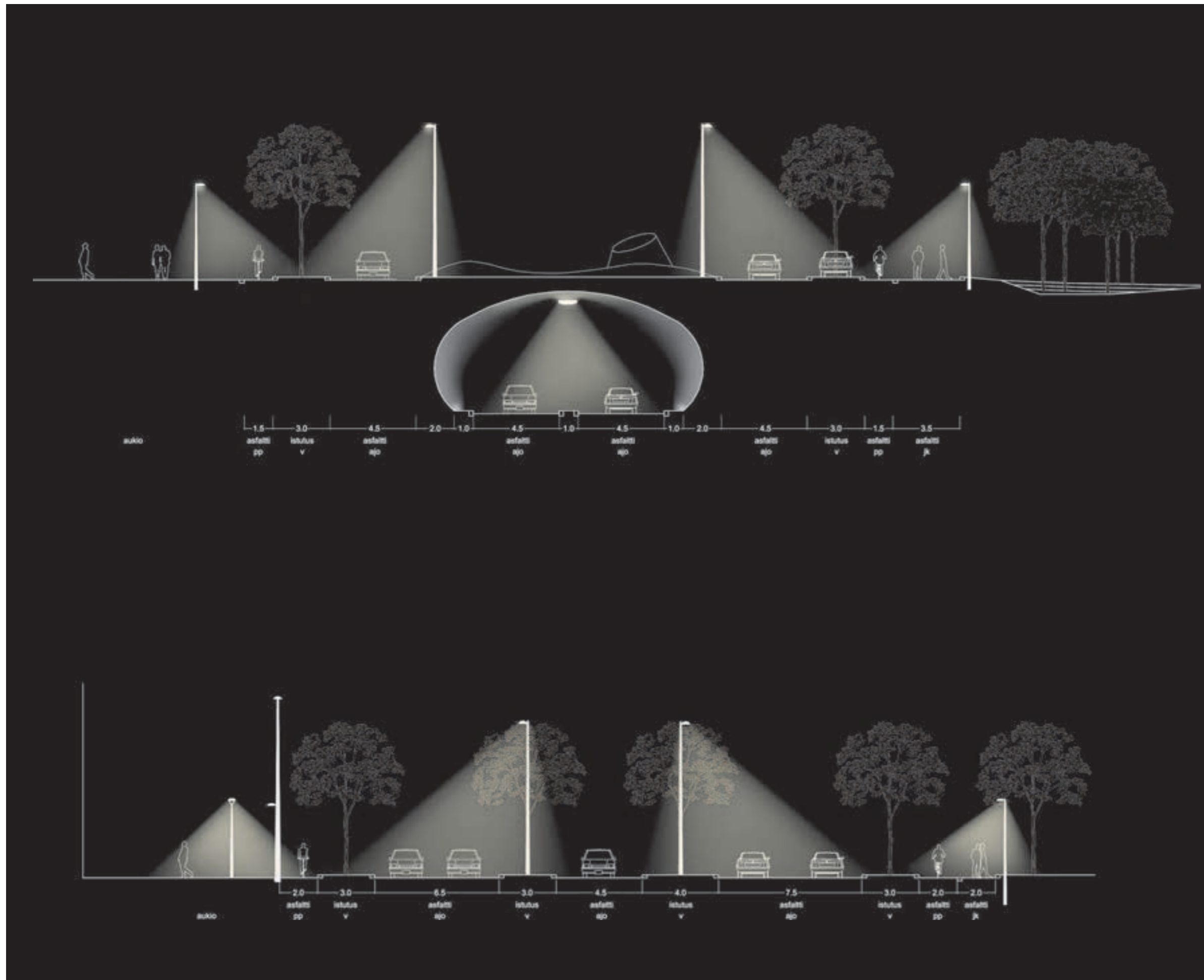


Referenssikuva: esimerkki osittain avonaisesti tunnelirakenteesta.

Tunnelin muotokielessä haetaan jotain tavallisesta neliskulmaisesta elementti-ilmeestä poikkeavaa. Käyttämällä sen sijaan kaartuvia elementtejä, saavutetaan tilallisesti kiinnostavampi ja soljuvampi tila.



Leikkaus 1:200 A-A1



Valaistusperiaate

Valaistuksen periaate seuraa kokonaissuunnitelman johtoviivoja. Kevyellä liikenteellä on oma, matalampi valaistuksensa ja ajoväylillä oma tievalaistuksensa.

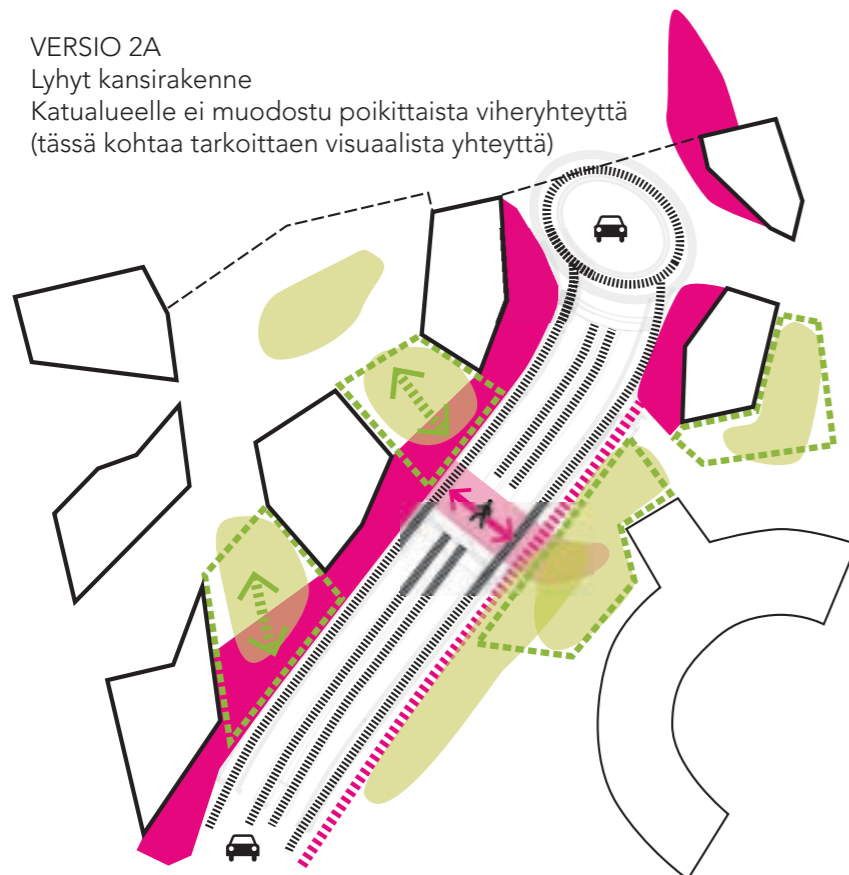
Tunnelissa valaistaan sekä ajopinta (toiminnallinen valo) että tunnelin seinämiä jotta muoto nousisi esille (esteettinen valo).



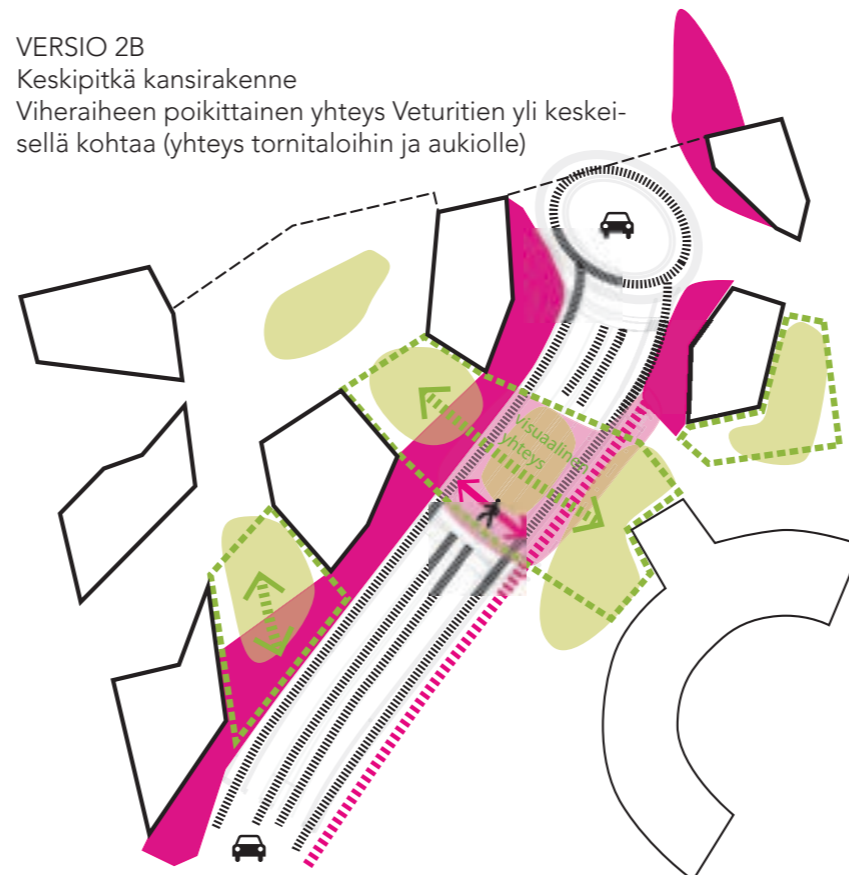
PERIAATEKAAVIOT 2A-2C: Viherkannan vaikutus Veturitien yleisilmeeseen sekä kevyenliikenteen reitistöön

- katuvihreä / viheralueet ja aukiot
- katuvihreän visuaalinen jatkuvuus
- jalankulkualue
- kevyen liikenteen alue

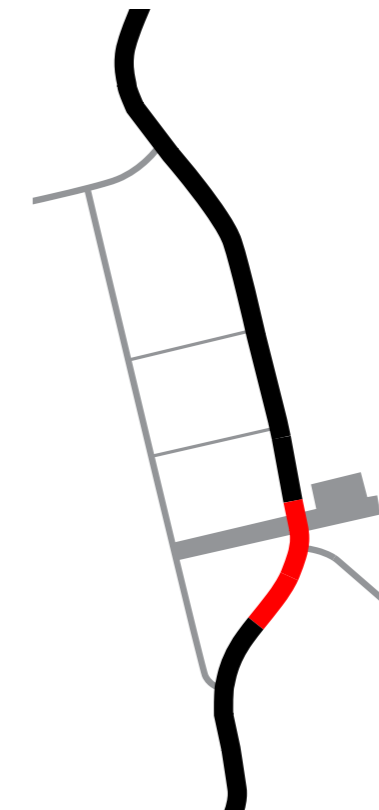
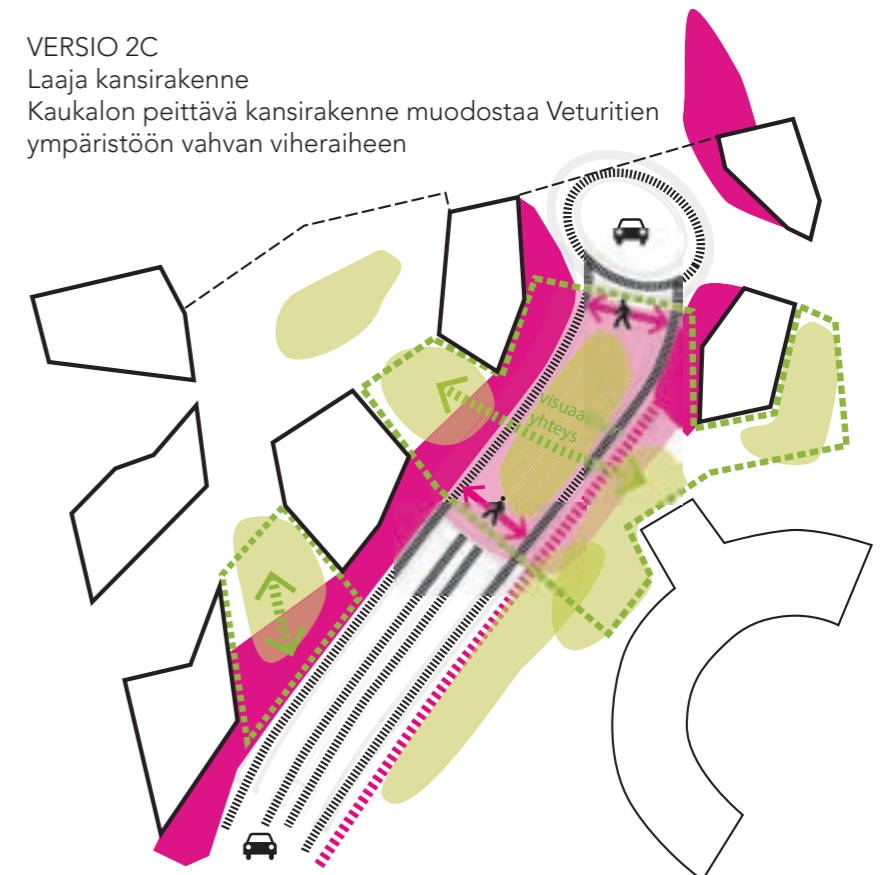
VERSIO 2A
Lyhyt kansirakenne
Katualueelle ei muodostu poikittaista viheryhteyttä (tässä kohtaa tarkoittaen visuaalista yhteyttä)



VERSIO 2B
Keskipitkä kansirakenne
Viheraiheen poikittainen yhteys Veturitien yli keskeisellä kohtaa (yhteys tornitaloihin ja aukiolle)



VERSIO 2C
Laaja kansirakenne
Kaukalon peittävä kansirakenne muodostaa Veturitien ympäristöön vahvan viheraiheen



Yleishahmo

Vaihtoehdossa tutkittavana keskipitkä kaukalmalli.

Katualueen poikittaisyhteys parantaa huomattavasti alueen liikuttaavuutta ja eri puolten saavutettavuutta. Uuden ylityskohdan ja kiertoliittymän välinen alue integroidaan katualueeseen rakentamalla kaukalon kansirakenteen päälle viherpinta vahvistamaan alueen visuaalista yhtenäisyyttä.

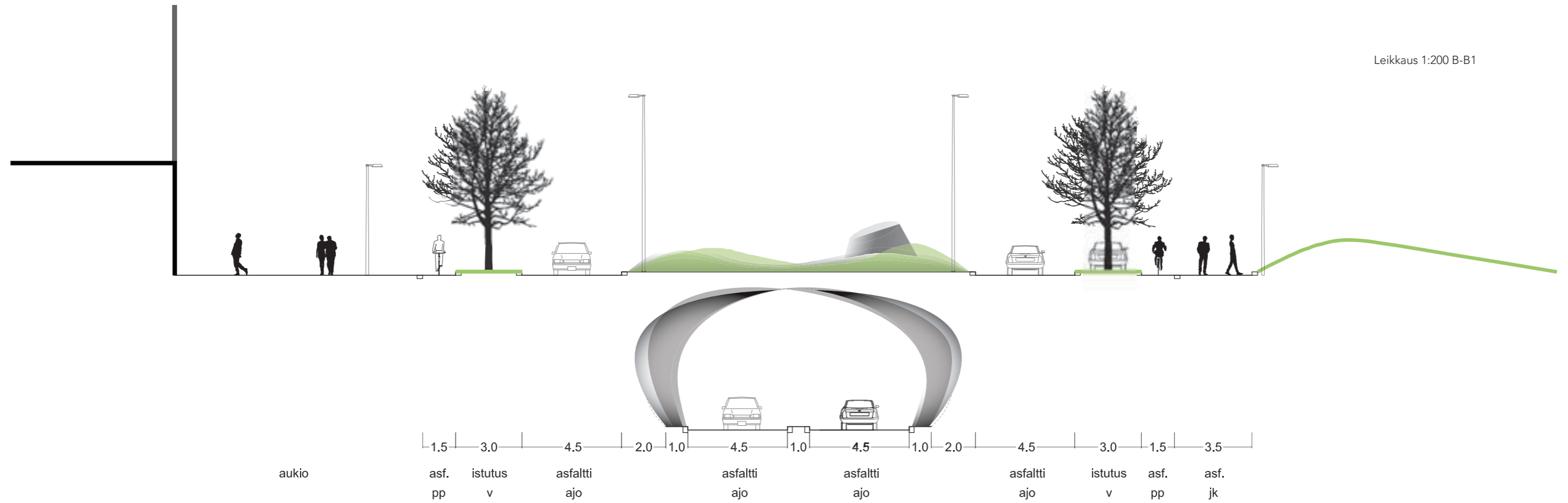
Viherkansialue voisi muotokielellisesti jatkaa kiertoliittymän maastomuotojen ja valoaukkojen rytmittämää pintaa. Näin alue muodostaa visuaalisesti vihreän ja kauniin pinnan ennemminkin kuin viheralueena käytettävän alueen. Tässä kohdassa esteettisyys nousee tärkeämmäksi kuin toiminnallinen sisältö: aluetta tullaan ensisijaisesti tarkkailemaan ylhäältä tornitaloista ja Pasilansillalta, eikä ilmasto- ym. olosuhteet houkuttele oleskeluun tässä kohtaa.

Kaavio vasemmalla:
Kaukalon kokonaisuus

Suunnitelma 1:1000



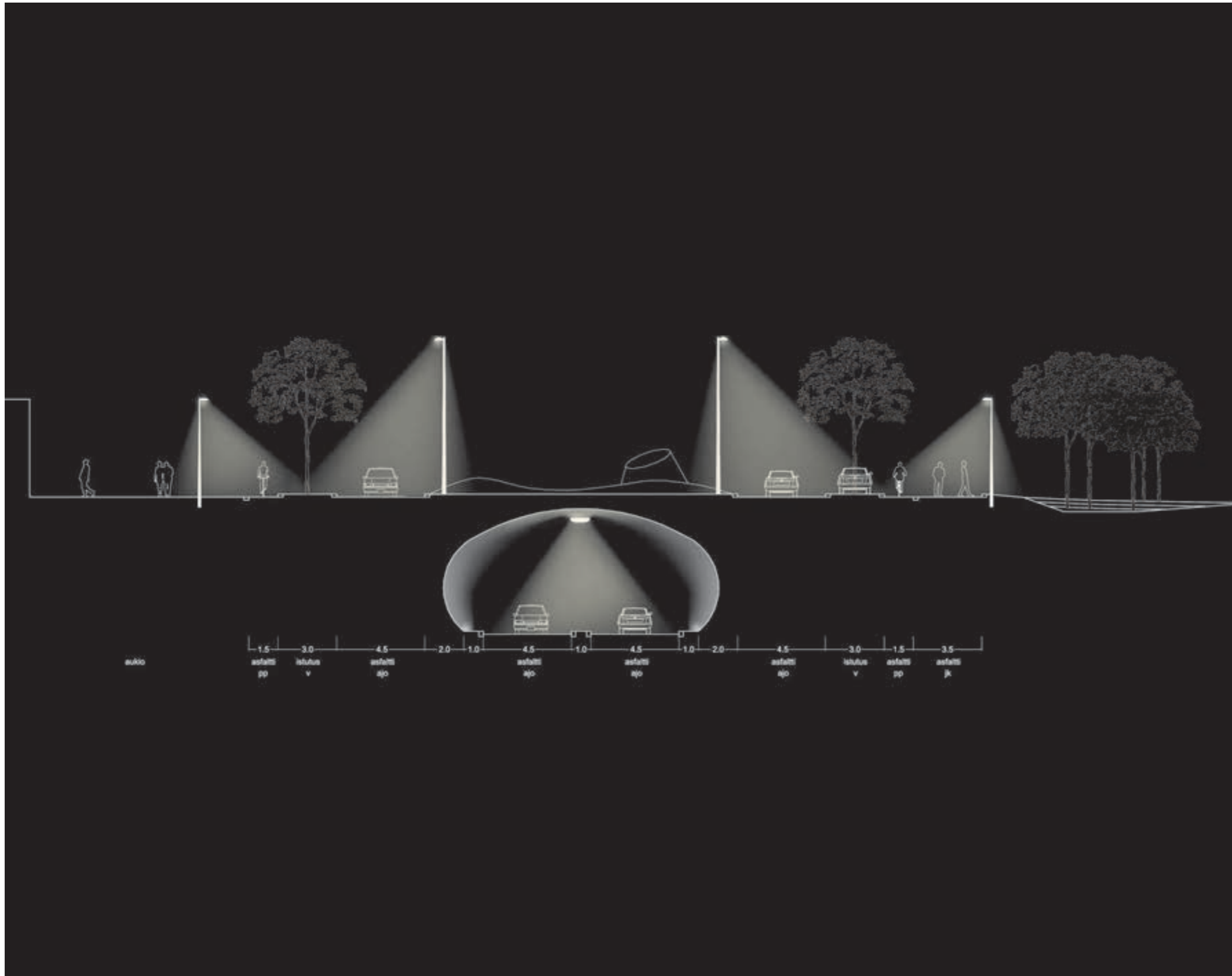
Leikkaus 1:200 B-B1



Leikkaus 1:200 A-A1

Valaistusperiaate

Seuraa samoja periaatteita kuin versio 1.





Esimerkki tieympäristössä käytettävästä koristeellisesta muurielementistä

Yleishahmo

Kuten eteläosassa (ver. 1) pyritään Veturitien pohjoisosassa käyttämään mahdollisimman paljon katupuustoa, jotta laajan katuprofilin yleisilme ja mittakaava pehmenisi.

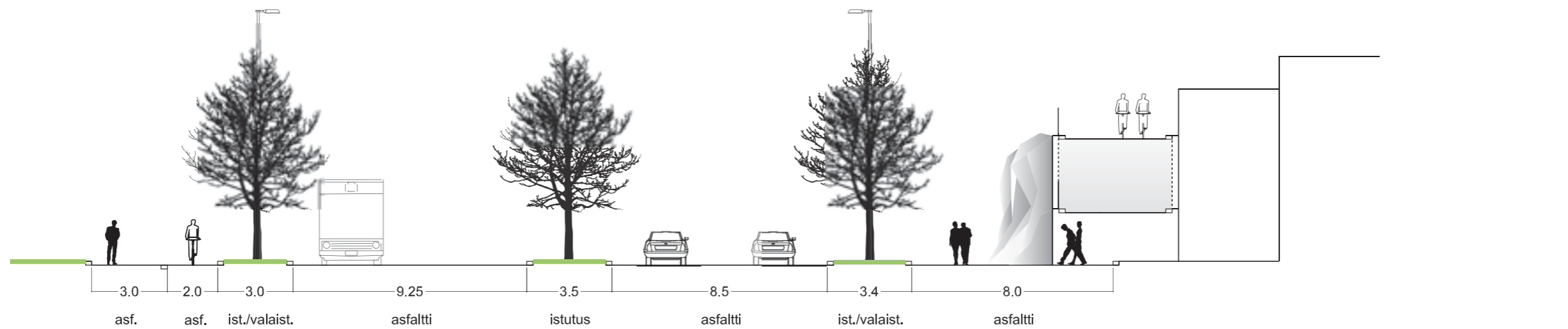
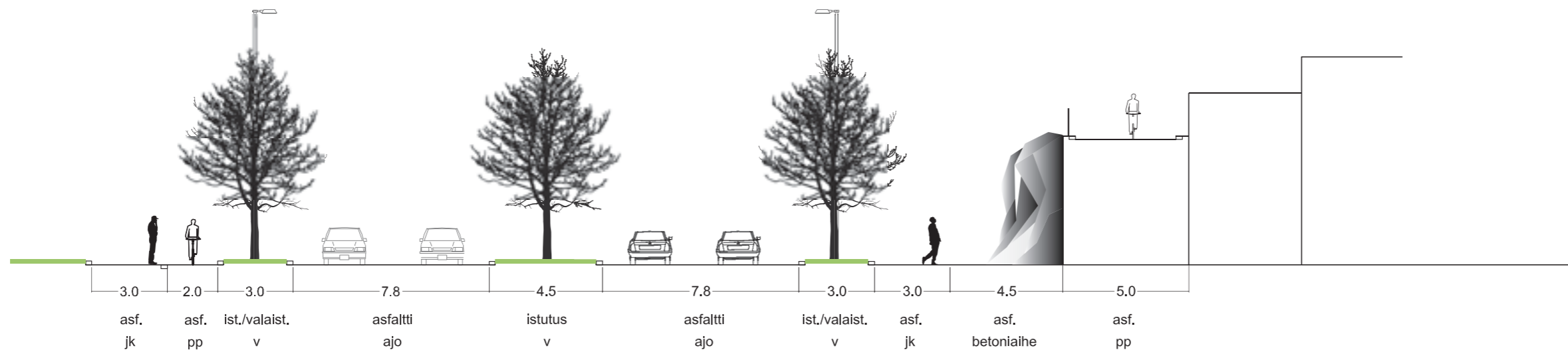
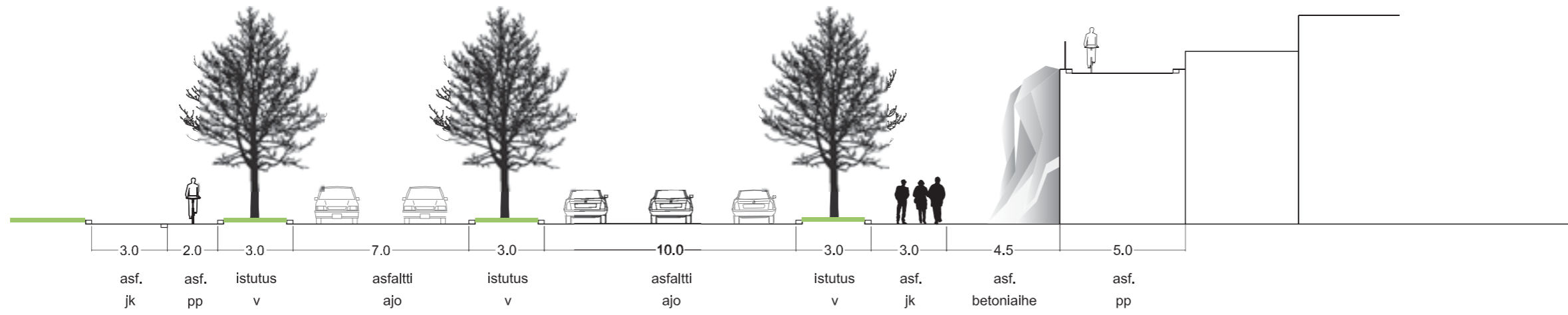
Pohjoisosassa Veturitie liittyy siltarakenteeseen, mikä mahdollistaa katupuuston sijoittamisen ainoastaan pohjoisosan keskivaiheille asti.

Rata-alueelta ja korotetulta pikapyöräyhteydeltä Veturitielle syntyvä korkea pudotus edellyttää tukimuurirakenteen. Rakenteen mahdollisuuksia hyödynnetään melun vaimentamiseen sekä veistoksellisenä ja tilaa elävöittävänä elementtinä.



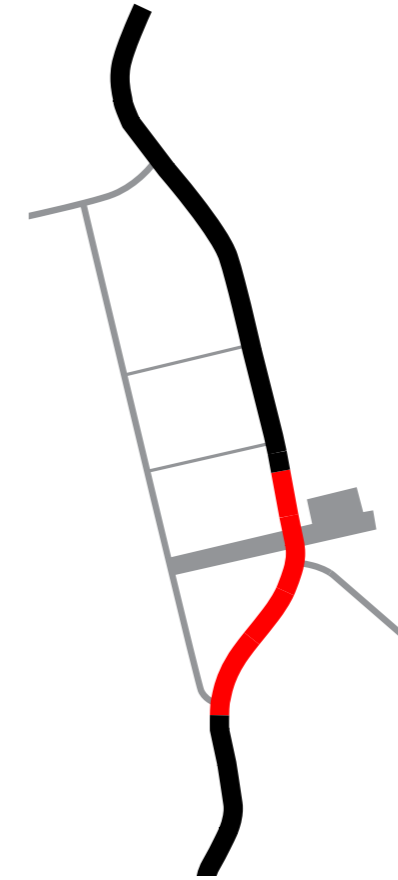
Suunnitelma 1:1000







Suunnitelma 1:2000



Yleishahmo

Vaihtoehdossa tutkittavana pitkä kaukalo-malli.

Veturitien läpiajoliikenteen sukeltaessa jo ennen Pasilankadun risteystä ja jatkuesa vielä keskustakorttelin ohitse vapautuu melko laaja alue kadusta paikallisliikenteelle. Tästä johtuen katuprofiili kapenee ja kadun ympärille vapautuu tilaa hyvin leveille istutusalueille.

Koska katu on käytännöllisintä sijoittaa tunnelikannen päälle, määräytyy ajoväylien leveys sekä katupuiden sijoitus tunnelirakenteiden mukaan.

Paikalliskatu-ilmettä korostaa tienvarsipysäköinti sekä ylimääräinen ylikulkualue tornialueen kohdalla.

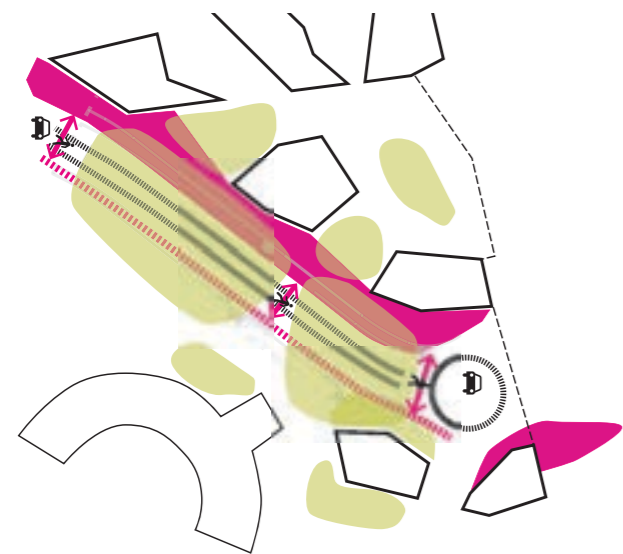
Tornialueen puolella muodostuu melko laaja ja suojainen jalankulku / aukio-alue.

Keskustakorttelin kohdalla on tässä vaihtoehdossa mahdollisuus katuja risteävään jalankulkuun. Tämä osaltaan tarjoaa lisämahdollisuuksia ja -haasteita miellyttävän jalankulkuympäristön luomiseen sillan alapuolisille alueille.

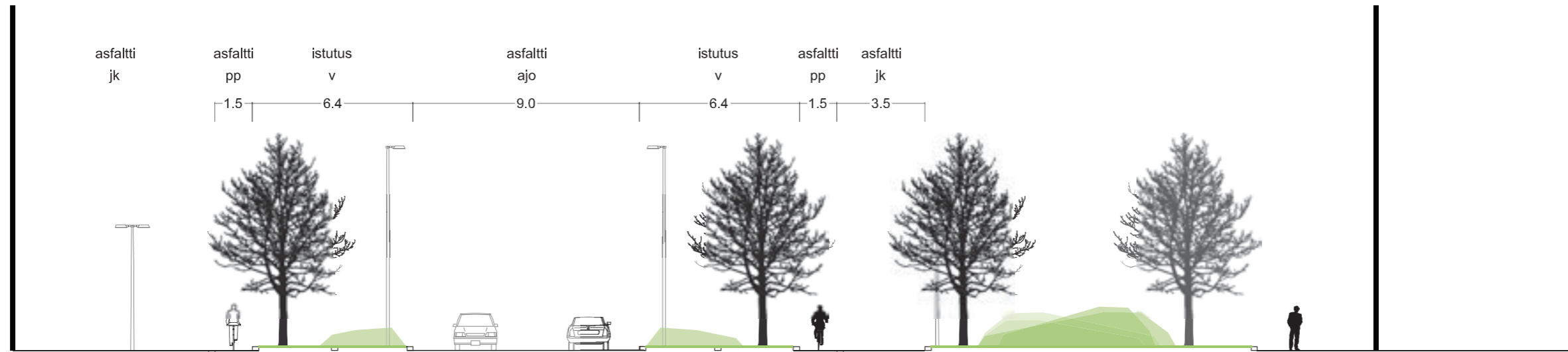


Viheralueet saarimaisesti sijoitettu pitkin tietä.

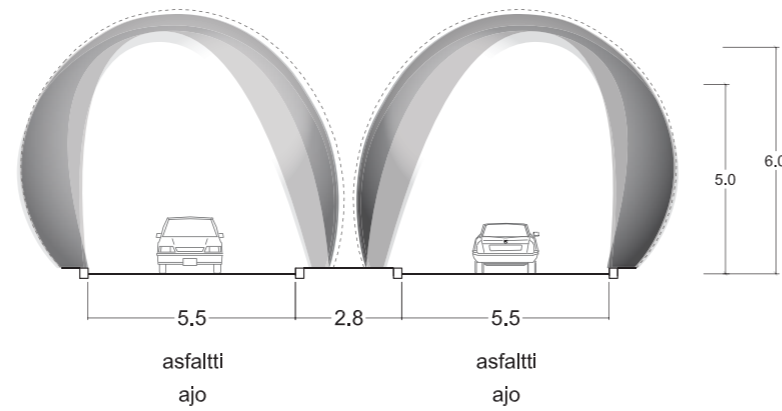
Vasemmalla:
Suunnitelma 1:1000



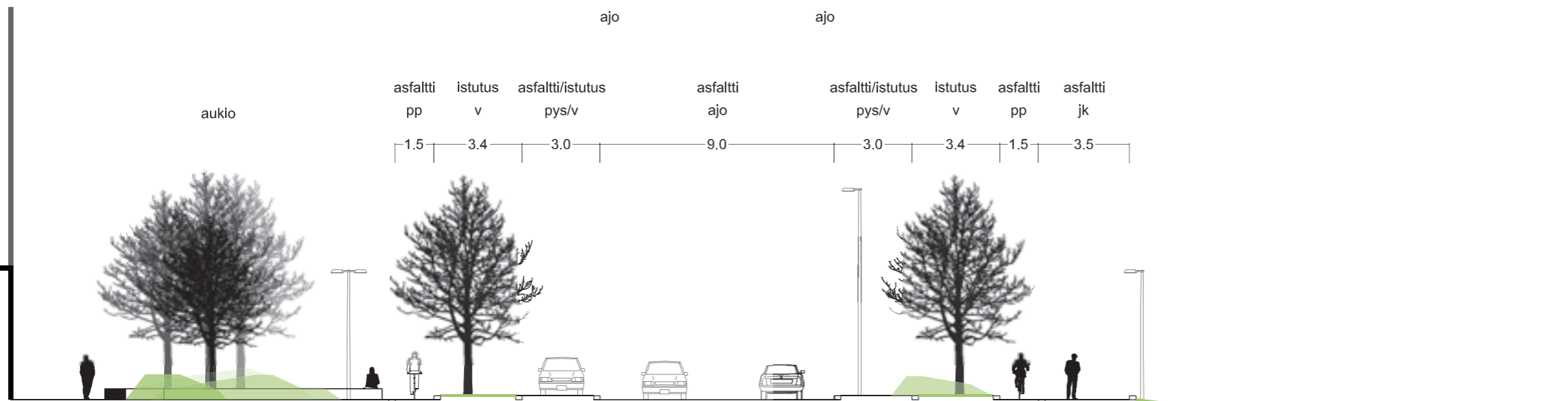
Periaatekaavio: Katuvihreä ja kevyenliikenteen yhteydet
katuvihreä / viheralueet ja aukiot, visualiset massoitukset
kevytliikenne



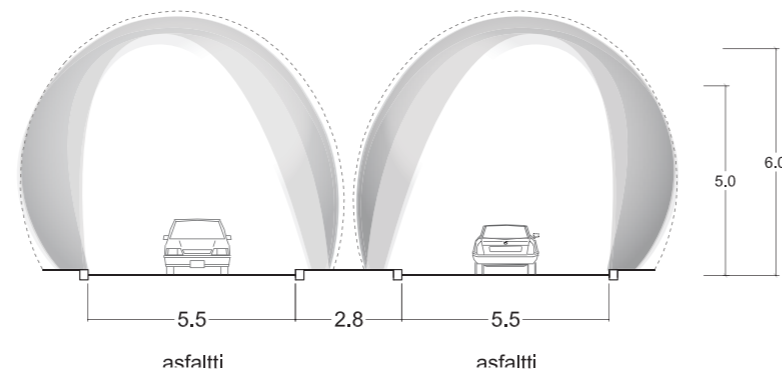
Leikkaus 1:200 B-B1



Tässä vaihtoehdossa tunnelin pituudesta johtuen ajoväylät johdetaan kahteen erilliseen putkeen. Tunnelin orgaaninen muoto-kieli kuitenkin säilyy.

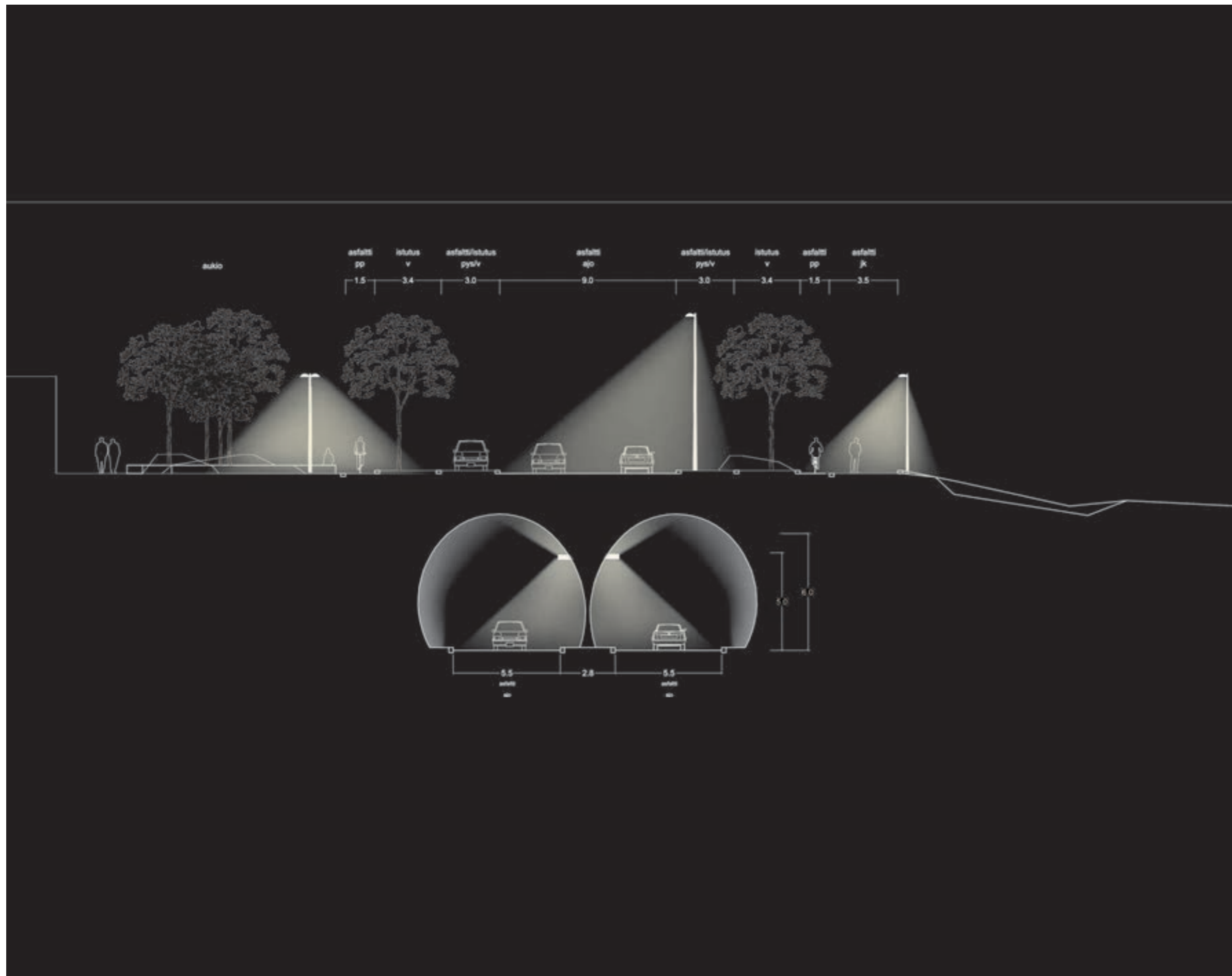


Leikkaus 1:200 A-A1



Valaistusperiaate

Seuraa samoja periaatteita kuin versio 1.
Kadun ollessa kapeampi riittää versiossa yksipuolinen ajoväylän valaistus.

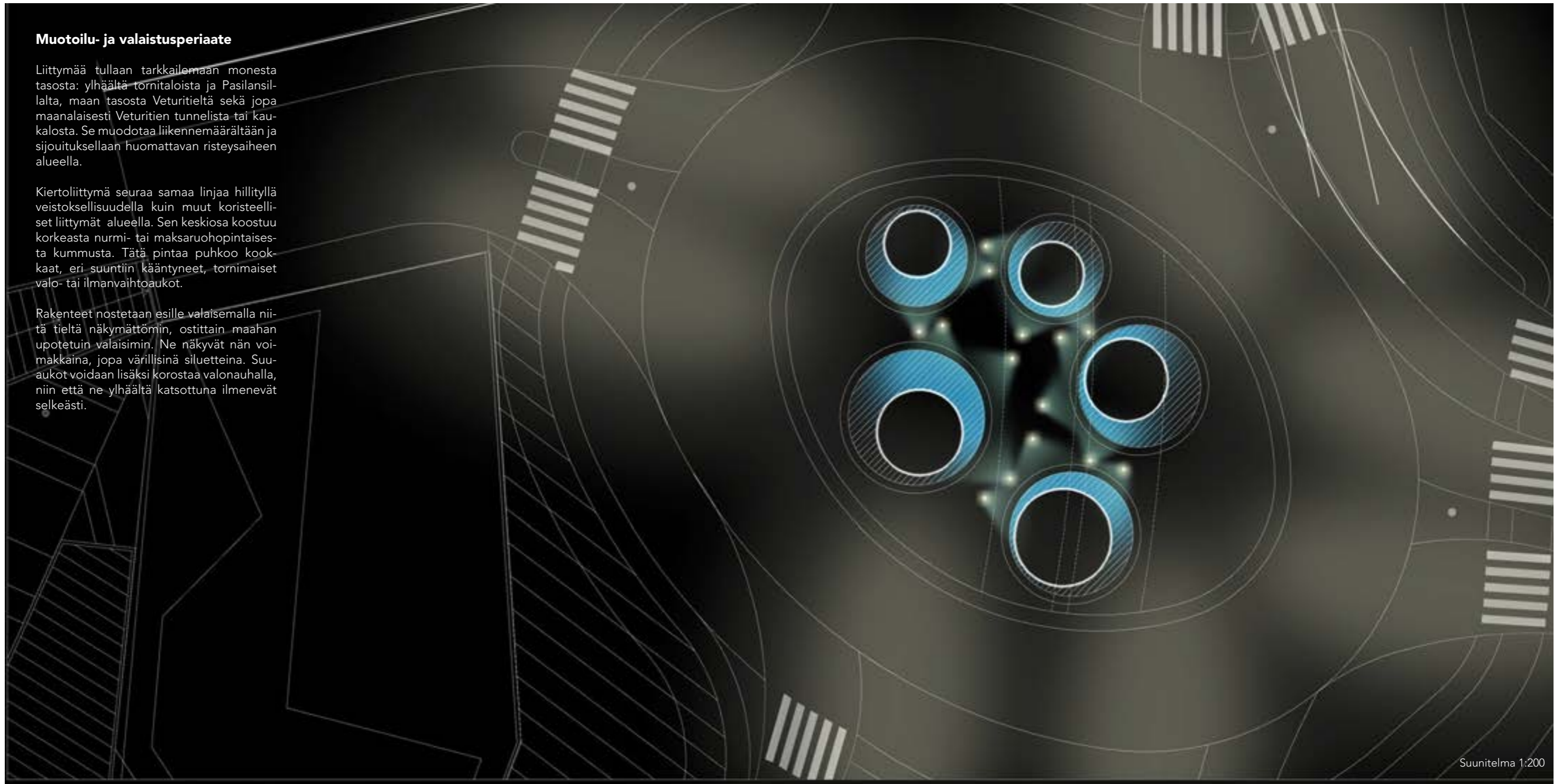


Muotoilu- ja valaistusperiaate

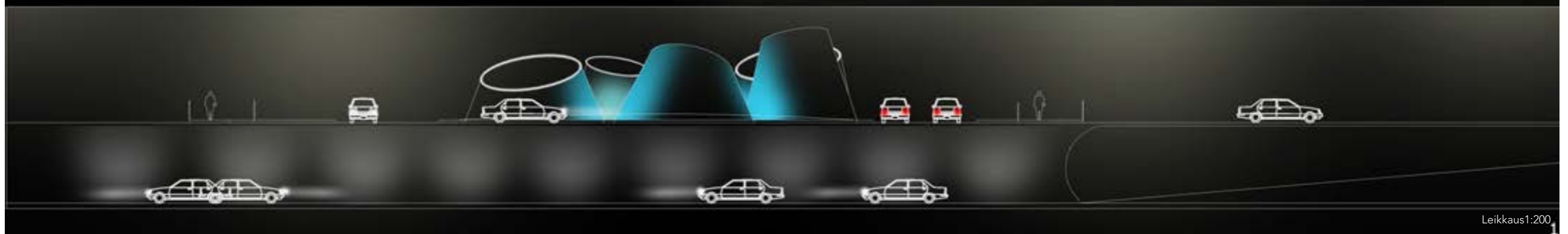
Liittymää tullaan tarkkailemaan monesta tasosta: ylhäältä tornitaloista ja Pasilansilalta, maan tasosta Veturitieltä sekä jopa maanalaisesti Veturitien tunnelista tai kaukalosta. Se muodotaa liikennemäärältään ja sijouituksellaan huomattavan risteysaiheen alueella.

Kiertoliittymä seuraa samaa linjaa hillityllä veistoksellisuuudella kuin muut koristeelliset liittymät alueella. Sen keskiosa koostuu korkeasta nurmi- tai maksaruohopintaisesta kummusta. Tätä pintaa puhkoo kookkaat, eri suuntiin kääntyneet, tornimaiset valo- tai ilmanvaihtoaukot.

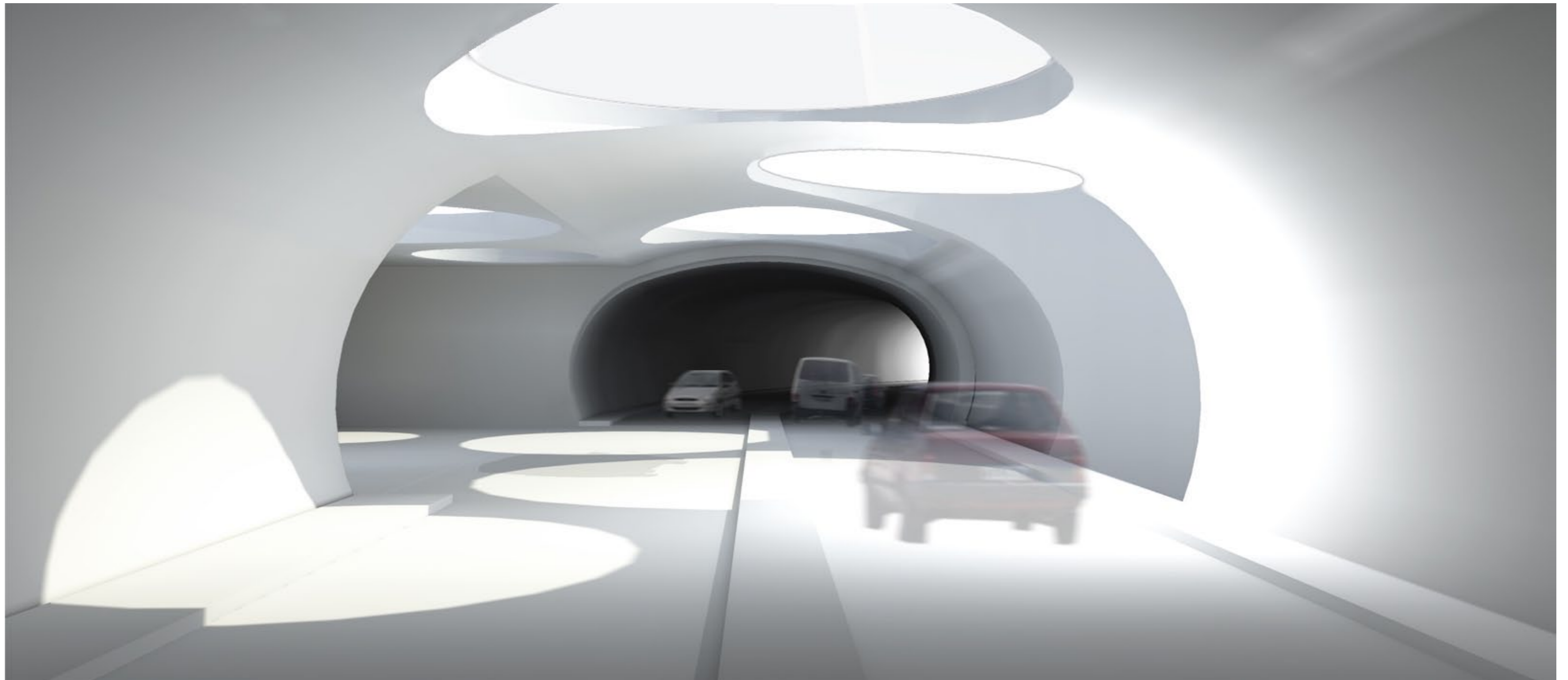
Rakenteet nostetaan esille valaisemalla niitä tieltä näkymättömin, ostittain maahan upotetuin valaisimin. Ne näkyvät näin voimakkaana, jopa värillisinä siluetteina. Suuaukot voidaan lisäksi korostaa valonauhalla, niin että ne ylhäältä katsottuna ilmenevät selkeästi.



Suunitelma 1:200



Leikkaus1:200



Tunnelin visualisointeja.
Yllä kiertoliittymän kohta valoaukkoineen.



Ennen kiertoliittymää

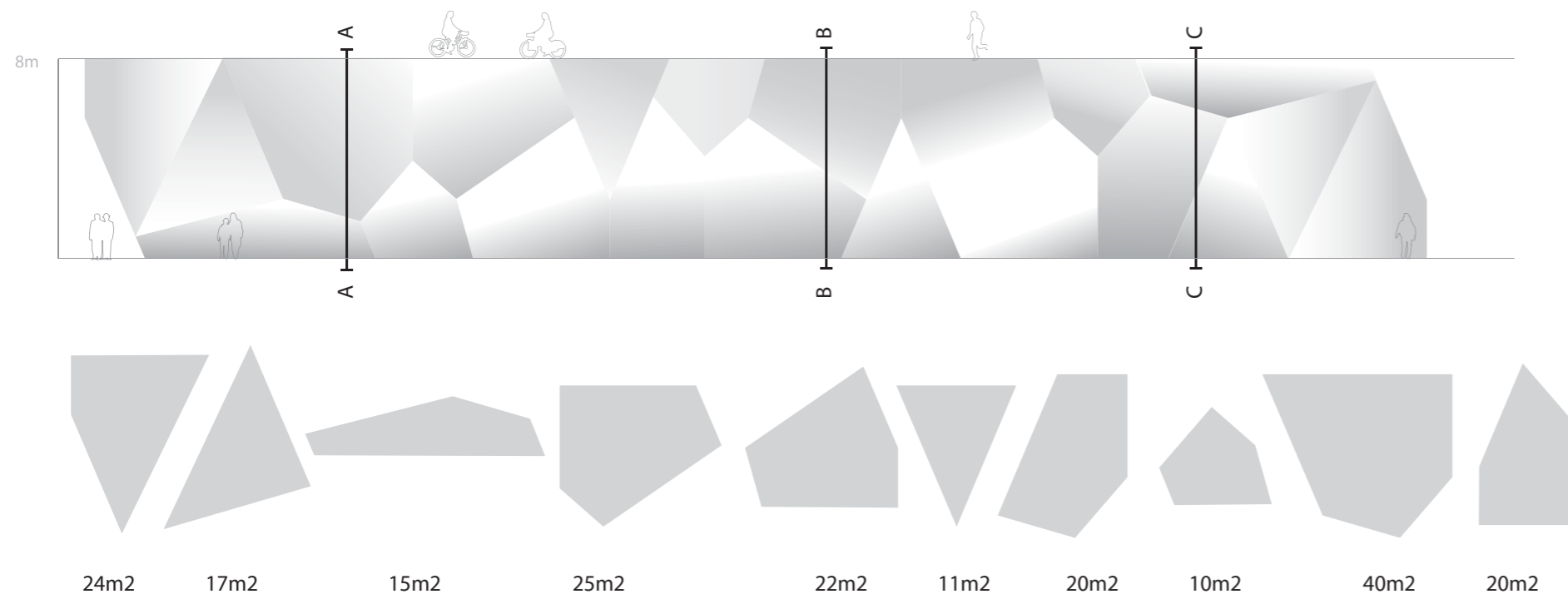


Kiertoliittymän jälkeen

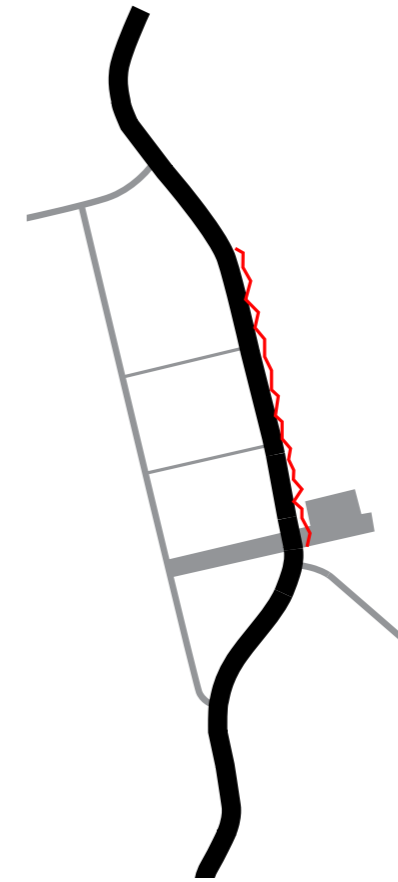


Tunnelin visualisointi
Valaistusperiaate: Ilmeessä voidaan tavoitella jäätikkörailo- tai -luolamaista tunnelmaa.





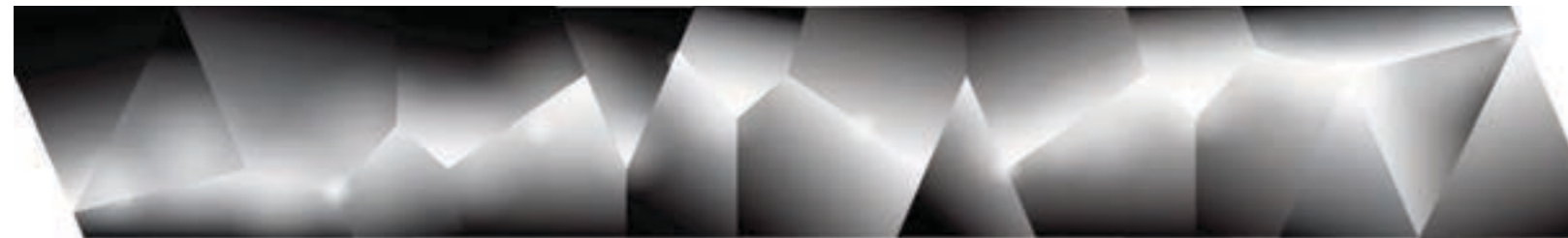
Tutkielma elementtien mahdollisista variaatioista ja niiden pinta-alasta.



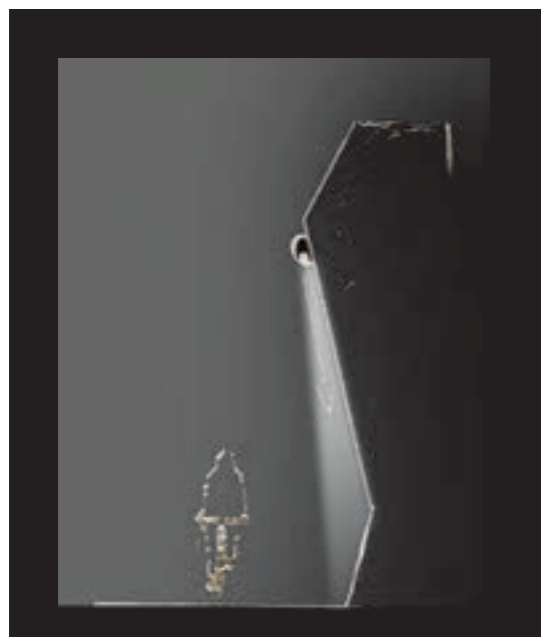
Muotoiluperiaate

Rata-alueelta sekä nostetulta pyöräyttydeltä Veturitielle syntyvä korkea pudotus johtaa tukimuurirakenteeseen. Rakenteen mahdollisuuksia hyödynnetään melun vaimentamiseen sekä veistoksellisena ja tilaa varioivana vastaelementtinä kadun rakennuksille.

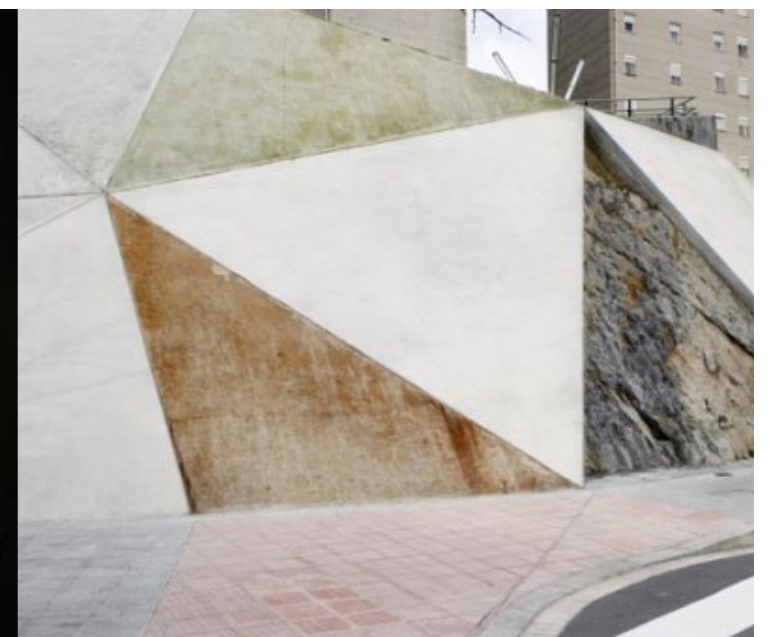
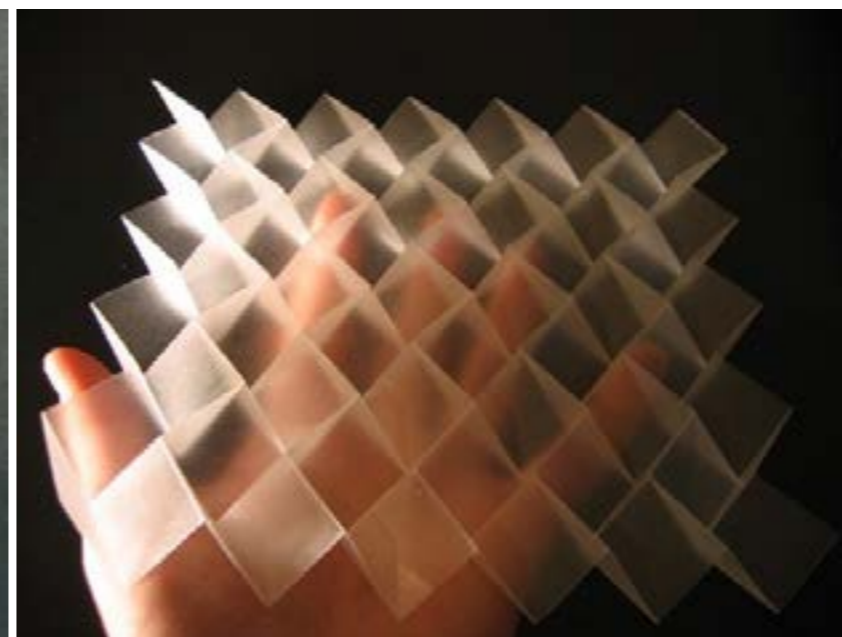
Käyttämällä suuria betonielementtejä sekä varioimalla hieman pintojen kaltevuuksia saavutetaan yksinkertainen mutta voimakas aihe.

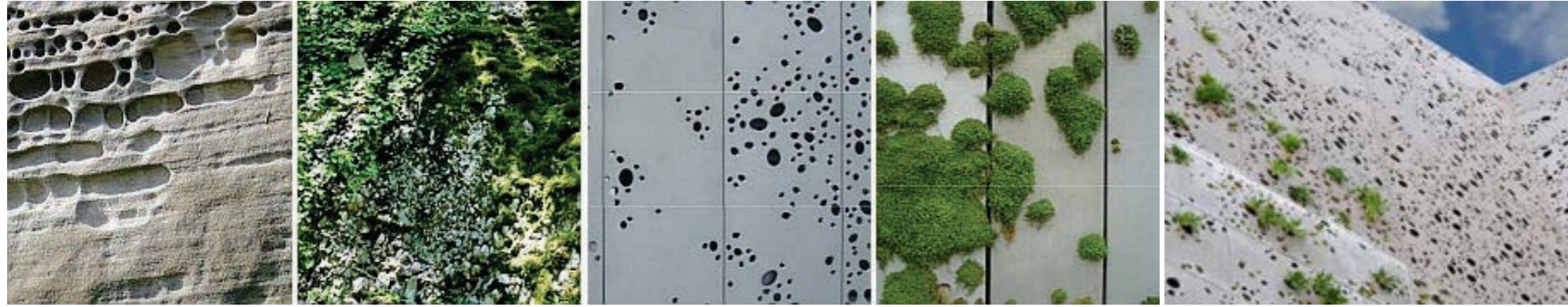


Valaistusperiaate, julkisivu



Periaateleikkaus, muuripinnan valaistus. Valo suunnataan pinnanmyötäiseksi, niin että suoraa häikäisyä vältetään

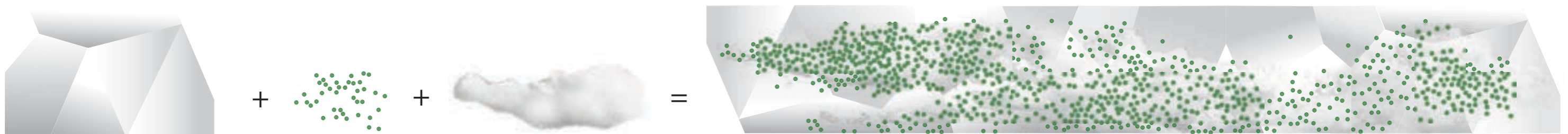
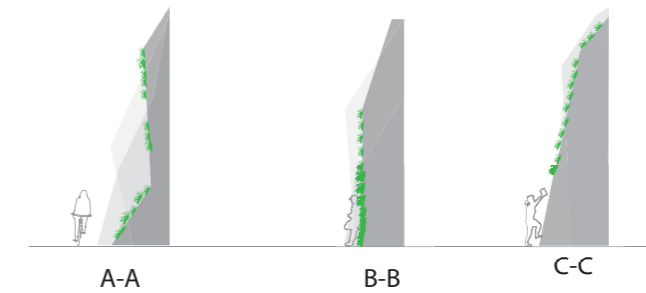
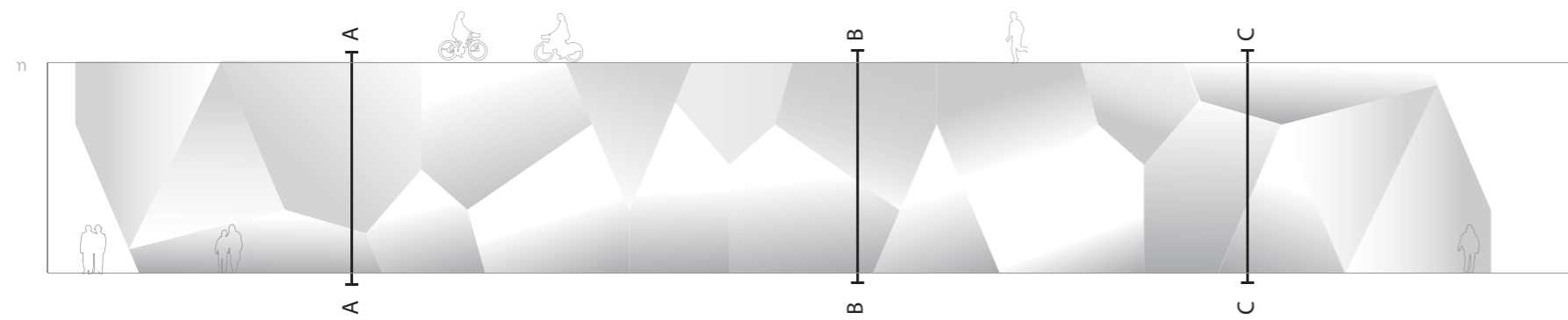




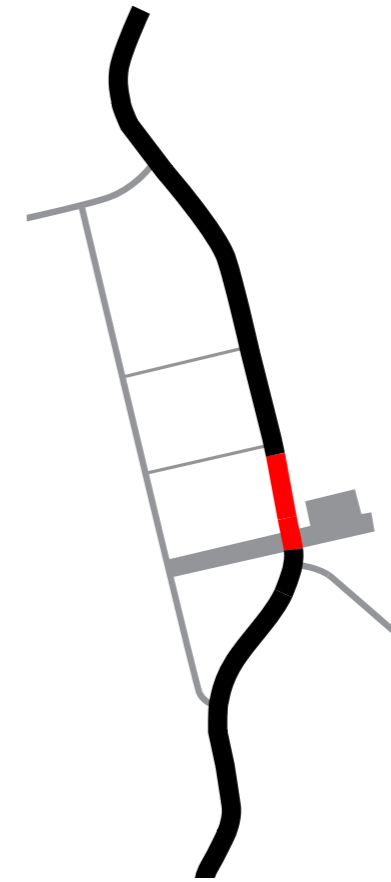
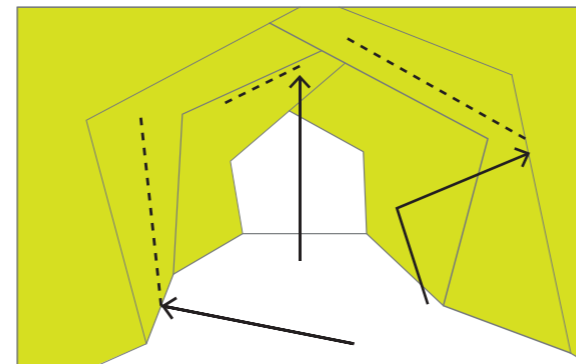
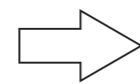
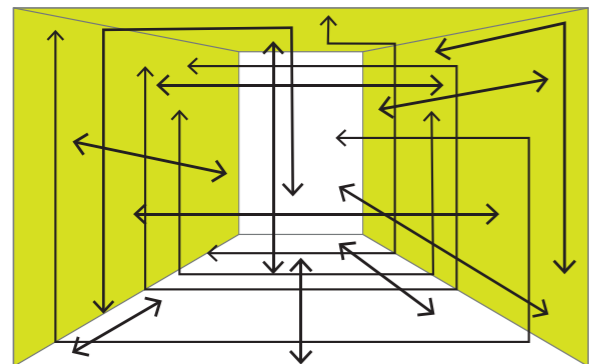
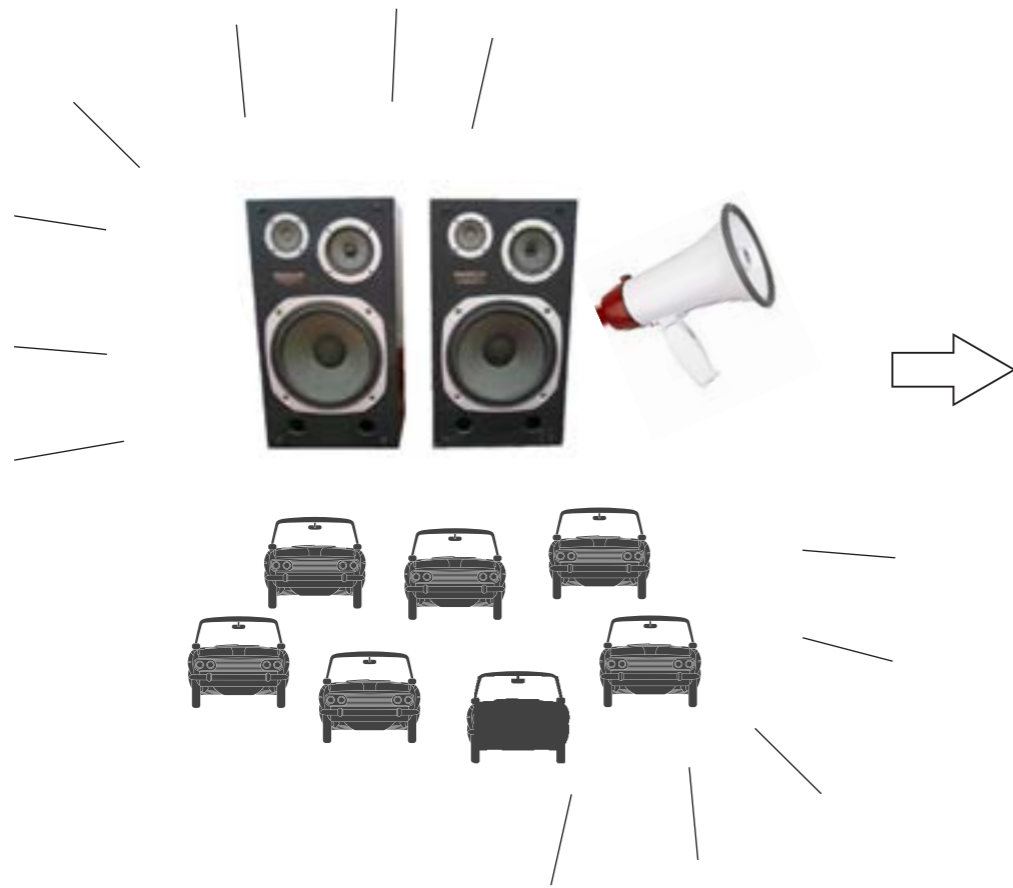
Huokoisaa betonirakennetta voidaan hyödyntää kasvillisuudelle (ref. museo, San Telmo)

Vihreä muuri - mahdollisuus

Yksinkertaista, taittuvaa muuripintaa on myös mahdollista koristella hillityillä aiheilla. Esimerkiksi graafista betonia tai kasvillisuudelle tai valolle tarkoitettua rei'itystä voidaan hyödyntää lisävariaatioita ja jaksotusta tarvittaessa.



Kasvillisuusrei'itystä voidaan myös yhdistää graafiseen betoniin.



Yleisesti

Kova, monitasoisen moottoriliikenteen melu sekä myös esim. tuulisuus tuovat haasteita Veturitien katetun osuuden muotoiluun. Jotta katetusta katualueesta kehittyisi mahdollisimman siedettävä, jopa miellyttävä tai kiinnostava tila sekä jalan liikkujille että pyöräilijöille, on tilan mahdollisuuksia melunvaimennuksen suhteen tutkittava.

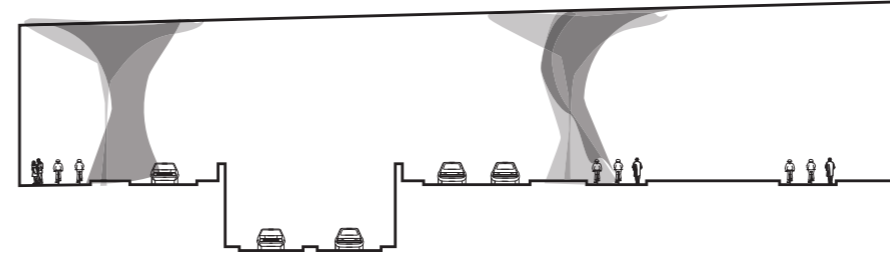
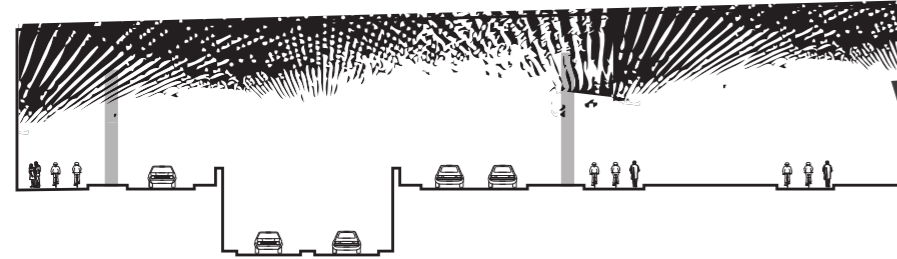
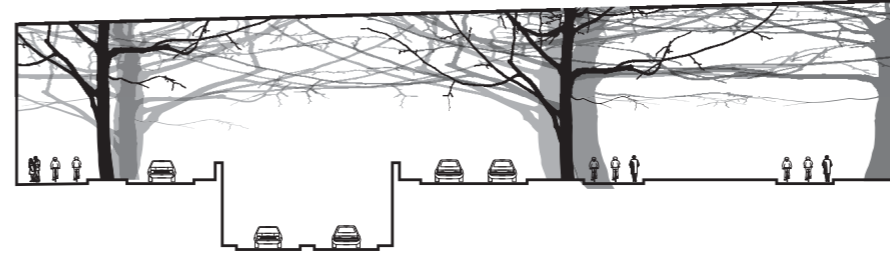
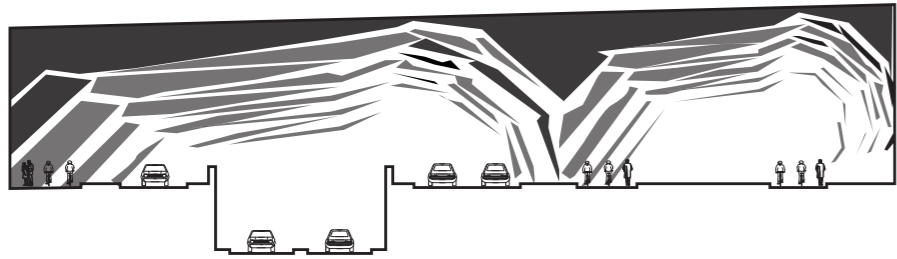
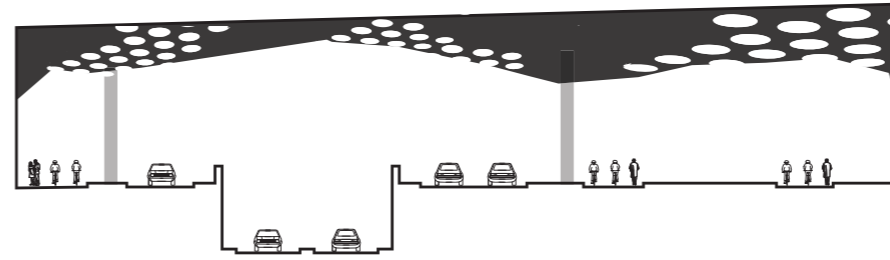
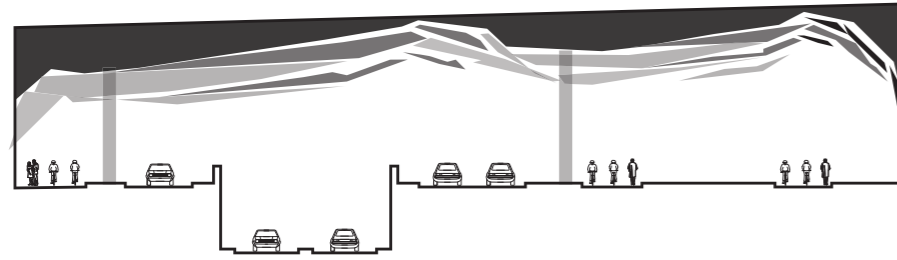
Lähtökohtaisesti taitettu, monimuotoisempi pinta absorboi suuremman pinta-alansa vuoksi melua paremmin kuin suora pinta.

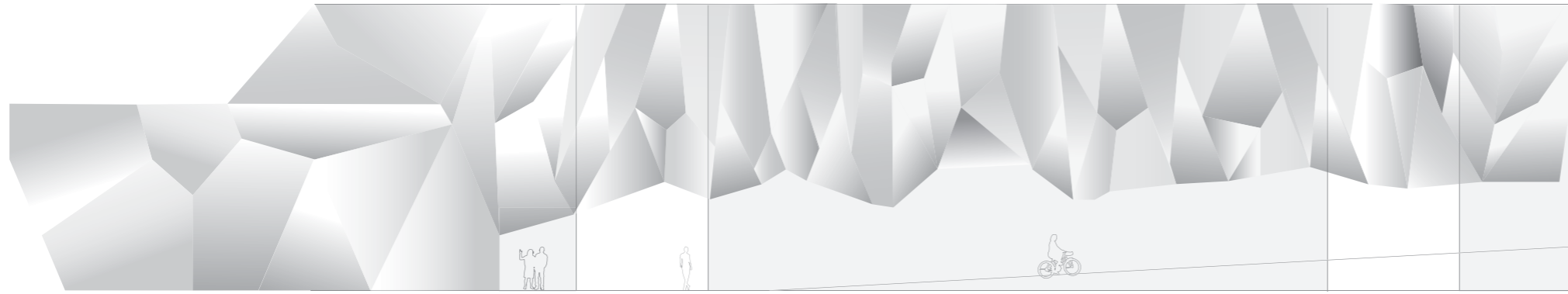
Muotokieli

On monta tapaa ratkaista pintamuotoilu ja sen estetiikka.

Vieressä tutkielmia muotokielifariaatioista.

Katettu alue voisi kuitenkin nähdä yhteenkuuluvana muuriaiheen kanssa ja jatkeena sille.

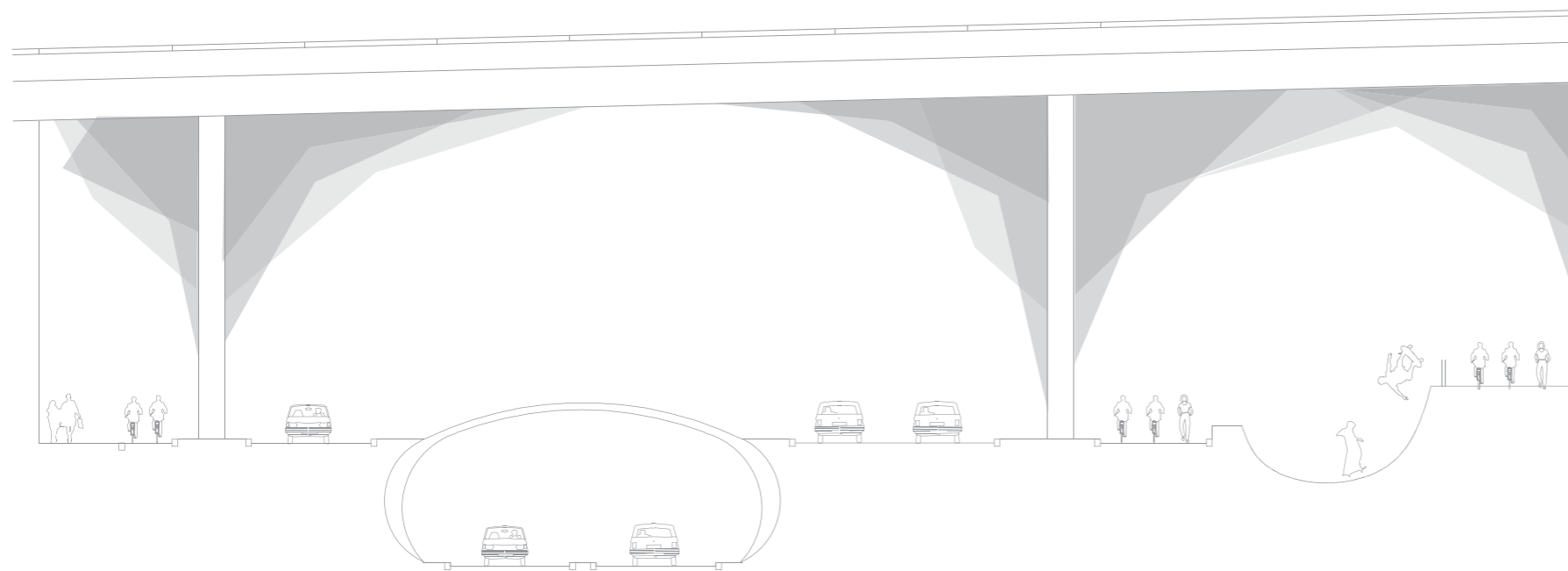




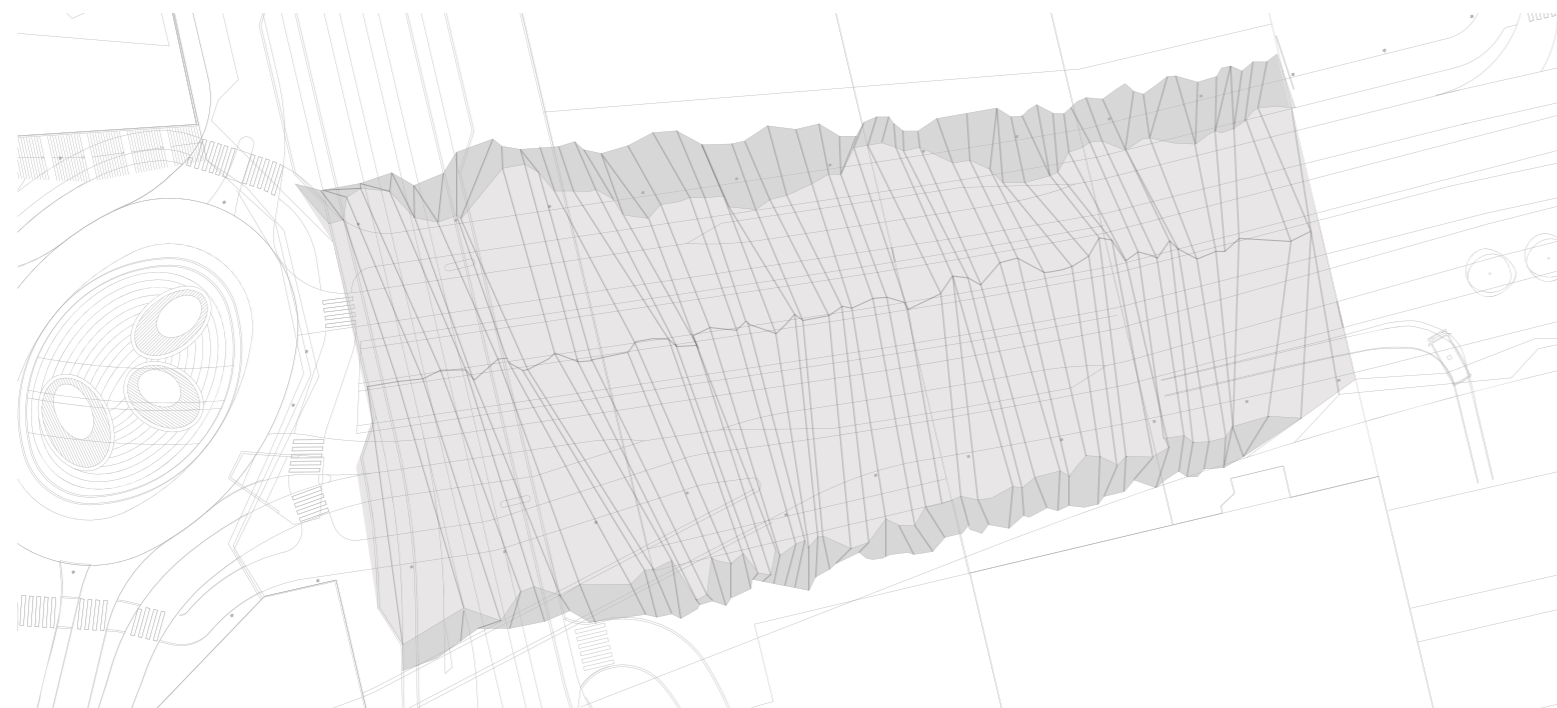
Julkisivu

Muotokieli

Jatkamalla Veturitien muurin aloittamaa aihetta mutta lisäämällä taitoksia ja niiden syvyyttä, saavutetaan rakenne suurella pinta-alalla.

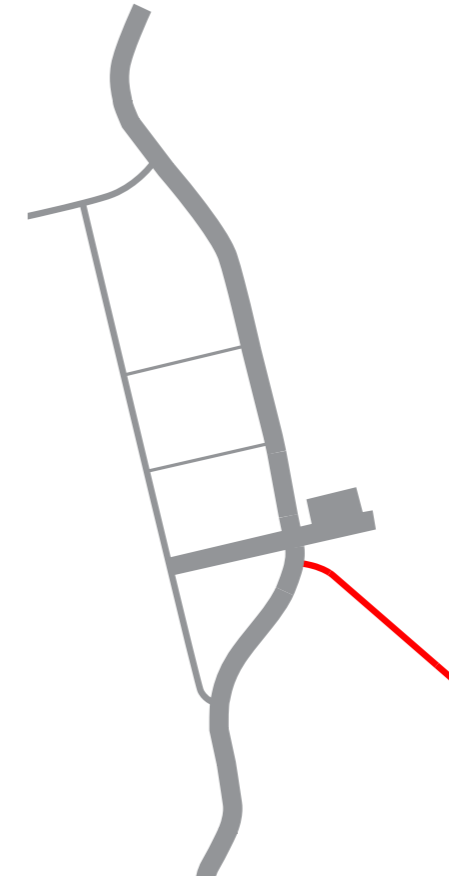


Leikkaus



Kattoplaani





Muotoiluperiaate

Rata-alueen alittava Teollisuuskadun jatke sijoittuu jonkin verran tiiviimpään ja matalampaan tilaan kuin Veturitien katettu osuus. Lähtökohtaisesti radan alla olevaa pilarimetsää voidaan hyödyntää tilallisena muotoilun periaatteena.

Tunneliosuuden tilallisuutta voidaan korostaa valaistuksen keinoin. Tunnelitilasta tulee luoda miellyttävä ja houkutteleva yhteys myös pyörille ja jalankulkijoille.

Pilareita ja laajaa kattopintaa korostamalla saadaan tunnelitilaan aikaan ilmava ja kiinnostava tunnelma.



Lämmin valo houkuttelee kulkemaan

