

KAUPUNKIKESKUSTOJEN SUUNNITTELU

Valkeakosken keskustan torisuunnitelma

LAHDEN AMMATTIKORKEAKOULU
Ympäristötekniologia
Miljösuunnittelu
Opinnäytetyö
Valmistumisaika 20.04.2008
Pekka Seppänen

Lahden ammattikorkeakoulu
Ympäristötekniikka

SEPPÄNEN, PEKKA: Kaupunkikeskustojen suunnittelu
Valkeakosken keskustan torisuunnitelma

Miljöösuunnittelun suuntautumisvaihtoehdon opinnäytetyö, 65 sivua, 8 liitesivua

Kevät 2008

TIIVISTELMÄ

Tässä opinnäytetyössä selvitetään Valkeakosken Kaupungin keskustassa sijaitsevalle torialueelle uusi sijainti ja tehdään mahdollisista vaihtoehdoista luonnosomaiset yleissuunnitelmat. Opinnäytetyössä tarkastellaan torialueen suunnitteluun vaikuttavia tekijöitä yleisellä ja paikallisella tasolla.

Teoriaosuudessa pohditaan kaupunkikeskustojen suunnittelua, sen rakenteita ja vaatimuksia. Lisäksi selvitetään suunnittelualan mahdollisuuksia ja vaatimuksia. Opinnäytetyössä nostetaan neljä lähtökohtaa lähempään tarkasteluun: kaupunkikuvan kehittäminen, toritoiminnan vaatimukset, liikenne ja torin ympäristö.

Inventoinnissa on tutustuttu nykyiseen tilanteeseen ja sijoitusvaihtoehtoihin, niihin keskeisiin seikkoihin joista suunnitteluala koostuu sekä lähiympäristön historiaan.

Suunnitelmaosuudessa on tehty luonnosomaiset yleissuunnitelmat toimintakelpoisille vaihtoehdoille. Suunnitteluala käsittää torialueen ja kosken rantaan kulkevan kevyen liikenteenväylän kehittäminen, joka tuo rantamaiseman paremmin esille keskustaa kohden.

Avainsanat: torialue, toiminnallisuus, viihtyisyys, ympäristö, kaupunkikuva

Lahti University of Applied Sciences
Faculty of Technology

SEPPÄNEN, PEKKA: Urban city planning
Case: City centre of Valkeakoski

Bachelor's Thesis in Environmental Planning, 65 pages, 8 appendices

Spring 2008

ABSTRACT

This thesis examines a new location for marketplace in Valkeakoski and plans are made of possible alternatives for new location. Factors that influences to planning of marketplace are examined in general and local bases.

The theory section describes and considers planning of city centres and structures or demands involved. Also the possibilities and demands of the planning area are sorted out. The thesis puts four of bases in closer examinations: development of picture of the city, demands of the marketplace, traffic and surroundings of the marketplace.

The inventory section focuses on the current situation and on the possible new locations for the marketplace, to those matters that makes the planning area and also to history of the area and its surroundings.

The planning section includes plans of the possible alternatives. The planning area includes the marketplace and the walking route to the shore. Intention is make the route more attractive and improve the landscape.

Keywords: marketplace, functionary, amusement, surroundings, city picture

SISÄLLYS

1 JOHDANTO	1
2 JULKINEN TILA	1
2.1 Julkisten ulkotilojen suunnittelu	1
2.2 Julkisten ulkotilojen jäsennöinti	5
3 KAUPUNKITILA	7
3.1 Kaupunkikuva	8
3.2 Toimiva ympäristö	13
3.3 Viihtyisä ympäristö	14
3.4 Jatkuvuus	16
3.5 Tilavaikutelma	17
4 YMPÄRISTÖN OSATEKIJÄT	19
4.1 Päällysteet	19
4.2 Kadunkalusteet	23
4.3 Istutukset	30
4.4 Valaistus	32
5 TOIMINNALLISET TEKIJÄT	35
5.1 Käyttäjät	35
5.2 Jalankulku ja muu kevyt liikenne	36
5.3 Virkistys	38
5.4 Liiketoiminta	39
5.5 Puhtaanapito	41
5.6 Muu kunnallistekniikka	43
6 INVENTOINTI	44
6.1 Valkeakoski	44
6.2 Tori- ja keskusta-alue	44
6.3 Liikenne	47
6.3 Ympäristö	49
6.4 Kiinteät rakenteet ja elementit	50
6.5 Vaihtoehdot uudelle torialueelle	54
6.5.1 Vaihtoehto 1	55
6.5.2 Vaihtoehto 2	56

6.5.3	Vaihtoehto 3	57
7	VALKEAKOSKEN KESKUSTAN TORIALUEEN YLEISSUUNNITELMAT	58
7.1	Tavoitteet	58
7.2	Kulkuväylät ja parkkialueet	58
5	YHTEENVETO	62
	LÄHTEET	63
	LIITTEET	65

1 JOHDANTO

Tämä työ on opinnäytetyöni miljöösunnittelun opinnoista. Työssä perehdytään yleisellä tasolla kaupunkitilojen luonteisiin ja suunnitteluun. Tavoitteena on löytää kaupungin eri toimintojen sekä tilojen välille toimiva suhde, joka palvelee käyttäjiään parhaimmalla tavalla. Työssä eritellään kaupungin rakenteita fyysisellä sekä psyykkisellä tasolla.

Työn suunnitelmaosiossa Valkeakosken keskustaan kehitetään uudet tilat toritoiminnalle ja yritetään löytää hyviä tapoja kohentaa kaupunkikuvaa. Tavoitteena on sijoittaa tarvittavat toiminnot tehokkaasti ympäristöön, siten että ne tekevät keskustasta kaupunkimaisemman sekä viihtyisämmän.

2 JULKINEN TILA

2.1 Julkisten ulkotilojen suunnittelu

Julkisten ulkotilojen luonne

Kadut ja aukiot ovat kaupungin pysyvin osa. Katua reunustavia rakennuksia puretaan ja tilalle rakennetaan uusia, mutta katuverkko säilyy yleensä pääpiirteissään. Näin julkiset tilat muodostavat kaupungin pysyvän selkärangan. Katutila ei muutu vaikka rakennusten arkkitehtuuri vaihtelee, jos rakennusten suhde katuun säilytetään ennallaan. Ihmiset luovat mielikuvansa kaupungista kulkiessaan kaduilla, aukioilla ja puistoissa. Kaupunkitila koetaan julkisten tilojen sarjana ja sen luonteeseen vaikuttaa sitä rajaavien alueiden ja rakenteiden muotoilu. (Jalkanen, Kajaste, Kauppinen, Pakkala, & Rosenberg 2004, 204.)

Kadut yhdistävät toiminnat toisiinsa ja ovat välttämättömiä liikkumisväyliä, mutta myös sosiaalisen toiminnan näyttämöjä. Julkisia ulkotiloja on perinteisesti

käytetty kolmeen eri tehtävän: liikkumiseen, ihmisten tapaamiseen sekä kaupankäyntiin. Merkittävät yhteiskunnalliset tapahtumat – juhlat, joukkokokoukset, vallankumoukset, markkinat – ovat keränneet ihmisiä kaupunkikeskustojen kaduille ja aukioille. Kadun ja sitä rajaavien rakennusten ja alueiden toiminnot liittyvät toisiinsa; olennaista on, kuinka siirtymävyöhyke julkisesta tilasta yksityiseen on järjestetty. (Jalkanen ym. 2004, 204-205.)

Kaupunkiin on syntynyt julkiseen ulkotilaan verrattavia sisätiloja, kuten rautatie- ja metroasemia, näyttelytiloja ja kauppagallerioita. Parhaimmillaan nämä täydentävät ulkotiloja tarjoamalla ilmaston ja liikenteen haitoilta suojattua tilaa. Etenkin kaupan siirtyminen sisäänpäin kääntyviin kauppakeskuksiin uhkaa köyhdyttää julkista tilaa visuaalisesti ja toiminnallisesti. Kauppakeskusten tilat eivät kuitenkaan ole myöskään tarkoitettu kaikille; niissä oleskeleminen edellyttää ostamista. Kaupunkisuunnittelussa on tärkeää tarkastella julkisten tilojen verkostoa sekä ulkoa, kokonaisuutena että sisältä, asettuen kadulla liikkujan asemaan ja eläytyen kulkijalle avautuvien tilojen ja näkymien vaihteluun. (Jalkanen ym. 2004 204-205.)

Julkisten ulkotilojen merkitys ja käyttömahdollisuudet

Julkisten ulkotilojen käyttötiheys ja –muodot vaihtelevat kulttuurista toiseen. Käyttömahdollisuuksiin vaikuttaa luonnollisesti myös ilmasto. Kävely ilman päämäärää kaduilla ja puistoissa, ostoskävely kaupunkikeskustoissa, kuntokävely, nuorison kokoontuminen tietyille kaduille iltaisin, istuskelu puistoissa ja aukioilla on aina ollut suosittua. Julkisten tilojen merkitys kohtaamispaikkana näyttää korostuvan. Väestö- ja ruokakuntarakenteen muutokset sekä työttömyyden kasvu johtaa siihen, että tulevaisuudessa on enemmän ihmisiä, joilla on aikaa kuljeskella pitkin katuja ja tarvetta tavata toisia ihmisiä. (Jalkanen ym. 2004, 204-205.)

Kaupunkikeskustat myymälöineen, kahviloineen, elokuvateattereineen ja muine aktiviteetteineen ovat omiaan houkuttelemaan suuria ihmisvirtoja kaduille. Ihmiset vetävät puoleensa toisia ihmisiä. Hyvät lähtökohdat paitsi ”shoppailulle” myös kävelylle ja oleilulle eri muodoissa ovat olemassa. Keskustan

toiminnallinen rikkaus yhdistettynä hyvin suunniteltuihin kaupunkitiloihin houkuttelee kaikkialla ihmisiä viipymään ja viihtymään. (Jalkanen ym. 2004, 205-206.)

” Arkkitehti Jan Gehl on tutkinut julkisten ulkotilojen käyttöedellytyksiä. Hän erottaa kolme ulkotiloissa tapahtuvaa toimintatyyppiä: välttämättömät, vapaaehtoiset ja sosiaaliset toiminnot. Välttämättömiä toimintoja ovat esimerkiksi töihin ja kouluun meno. Koska toiminnot ovat välttämättömiä, ympäristön laatu ei juuri vaikuta niiden esiintymistiheyteen. Vapaaehtoisiin toimintoihin taas ryhdytään, jos se on houkuttelevaa ja jos paikka ja aika sallivat. Varsinkin vapaaehtoisten toimintojen esiintyminen on sidoksissa ympäristön laatuun. Päiväkävelylle lähdetään, jos lähitöllä löytyy mielenkiintoinen ja kaunis reitti. Istuskelemaan jäädään suojaisaan paikkaan, josta voidaan tarkkailla ihmisiä tai nähdä kauniin maiseman. Sosiaaliset toiminnot, kuten kuuntelu, katselu, keskustelu, kehittyvät välttämättömien ja vapaaehtoisten toimintojen yhteydessä.” (Jalkanen ym. 2004, 204)

Julkisissa tiloissa esimerkiksi naapurit voivat kohdata toisiaan neutraalilla alueella. Julkisissa tiloissa sekä lapset ja aikuiset voivat saada myös tietoa ja kokemuksia yhteiskunnasta ja perheen ulkopuolisesta elämästä. On todettu, että ihminen hakeutuu paikkoihin, jossa voi näkeä, kuulea ja tapaa muita ihmisiä. Ihmisten toiminta on kiinnostavinta. Pelkästään katselu, kuunteleminen ja toisten lähellä oleminen näyttää olevan palkitsevampaa kuin muut toiminnot keskustoissa ja asuinalueilla, tärkeämpää kuin tilat ja rakennukset sinänsä. Vapaaehtoisten ja sosiaalisten toimintojen määrä on sidoksissa ympäristön laatuun. Fyysisellä suunnittelulla voidaan kuitenkin ainoastaan vaikeuttaa tai edistää sosiaalista elämää – ei enempää. (Jalkanen ym. 2004, 205.)

Katujen ja aukioiden suunnittelu

Katujen suunnittelussa painottuu yleensä ajoneuvoliikenne. Kun pyritään miellyttävään jalankulkuympäristöön, suunnittelun lähtökohtana on jalankulun turvallisuus ja helppous sekä saasteeton ja meluton, viihtyisä liikkumisympäristö. Kaduilla ja aukioilla tarvitaan paikkoja istuskeluun ja seisoskeluun, keskeisillä alueilla myös tilaa katukaupalle, musiikille tai muille esityksille. Parhaimmillaan katutila on monikäyttöistä tilaa, joka tarjoaa mahdollisuuksia myös improvisoituun käyttöön. Tilamitoitus lähtee toimintojen tarpeista, käyttäjien

määrästä sekä tilavaikutelmasta, johon pyritään. Kaupunkien keskustoihin kuuluvat laajat juhlat aukiot ja leveät bulevardit, mutta myös kauppakadut, basaarit, arkadit, kujat sekä pienet torit ja aukiot. (Jalkanen ym. 2004, 205-208.)

Ihmisen kuulo- ja näkökyky vaikuttavat kaupunkitilojen mitoittamiseen. Päivänvalossa voi 100 metrin etäisyydeltä erottaa ihmisen ja 70-100 metrin etäisyydeltä erottaa hänen sukupuolensa, ikänsä ja mitä hän on tekemässä. 30 metrin etäisyydeltä erottaa jo kasvopiirteet, kampaukset jne. 20-25 metrin etäisyydeltä erottaa jo ilmeen ja voi aistia mielentilan. Keskustelun voi kuulla suotuisissa olosuhteissa 7 metrin etäisyydeltä. Mahdollisuuden kuulla askeleita, veden solinaa, musiikkia, tuulen ääntä puiden lehvistössä koetaan tärkeäksi. Kaupungeissa liikenteen äänet peittävät usein muut äänet. Yli 60dB(A):n melu, joka on tavallinen keskustan vilkkailla ajokaduilla estää keskustelunkin. Riittävä suoja liikenteen melulta on välttämätön edellytys viihtyisälle oleskelualueella. (Jalkanen ym. 2004, 205-208.)

Puhdas ilma, auringon lämpö ja valo sekä tuulettomuus on tärkeää. Etelään ja länteen suuntautuvat suojaisat ja aurinkoiset seinustat ovat aina olleet suosittuja. Katokset ja arkadit suojaavat sateelta. Ympäristön viihtyvyyteen vaikuttavat tilanmuodostus ja -rajaus, perustason käsittely, sen detaljointi ja tekstuuri, luonnonelementit, kadunkalusteet ja valaistus. Tärkeitä ovat väyliin liittyvät toiminnot ja muut kiinnostuksen kohteet. Äänien ohella myös hajulla on merkitystä, niillä on suora yhteys ihmisen tunteeseen ja muistiin. Puhtaanapito asettaa vaatimuksia julkisten alueiden tilajärjestelyille, päällysteille ja varusteille. Päällysteiden tulee kestää puhtaanapitokaluston paino, mekaaninen rasitus, kuten lumenauraus sekä hiekoitus ja suolaus. Tilat on suunniteltava ja kalustettava siten, että puhtaanapitokaluston liikkuminen on mahdollista. Kaduilta ja aukioilta tulee varata myös riittävät lumitilat. (Jalkanen ym. 2004, 205.)

2.2 Julkisten ulkotilojen jäsenöinti

Katuja ja aukioita voidaan jäsenellä pintamateriaalein, tasoeroihin, istutuksia ja kalustein. Pyrittäessä yhtenäiseen kaupunkikuvaan tulee alueen eri osien päällysteiden, kalusteiden ja istutuksien sopia toisiinsa.

Perustaso

Päällysteet ovat kaupunkikuvallisesti merkittävä tekijä. Päällysteet voivat ohjata liikennettä, osoittaa toimintaa, luoda yhtenäisyyttä ja parantaa miljöötä. Erityisesti aukioilla ja jalankulkualueilla päällysteiden merkitys on suuri. (Jalkanen ym. 2004, 211-212.)



Kuvio 1. Hyvä esimerkki tilan jäsentämisestä pinnan kuvioinnilla. Autotien ylitse kulkeva kuviointi viestittää autoilijoille alueen kävelypainotteisesta luonteesta. Kuva Porin keskustasta. (Pori 2008)

Pintamateriaalia voidaan käyttää perustasoa korostavana tekijänä. Tilaa voidaan jäsentää ja koristella erilaisilla pintamateriaalin kuvioinneilla. Karkeat tekstuurit ja voimakas kuviointi vetävät huomion puoleensa. Hienot pintatekstuurit ja yhtenäiset pinnat luovat rauhallisen taustan rakennuksille. Vaikkakin estetiikka on tärkeää, pintamateriaali on ensisijaisesti käyttöä varten. Epätasainen ja liukas ei sovellu kävelyalueille. Vettä läpäisevät pintamateriaalit sallivat sade- ja sulamisvesien imeytymisen maaperään ja ovat siten ekologisia. Materiaalit vaikuttavat tilan akustiikkaan. Rakennuksien reunustama kivetty tai asvaltoitu pinta on kaikuisa. Äänikulissi – korkojen kopina asfalttia vastaan tai soran rahina – tuottaa erilaisia mielikuvia. (Jalkanen ym. 2004, 211-212)

Luonnonelementit

Kaupungin rakennetussa ja keinotekoisessa ympäristössä kasvit, vesi kalliot ja maa ovat aina merkittäviä. Luonto tuo vuodenaikojen vaihtelun näkyväksi ja muistuttaa meitä kasvusta ja elämästä. Rakennetussa ympäristössä kasvillisuuden merkitys on yleensä ensi sijassa esteettinen ja viihtyisyyttä lisäävä. Istutukset suojaavat myös auringolta, tuulelta ja sateelta, ja kasvillisuudella on myönteisiä vaikutuksia pienilmastoon. Puilla voidaan rajata tilaa, esimerkiksi puuriveillä voidaan muodostaa käytävä tai pylväshalli. Suurikokoinen puu on mieleenpainuva ja sen lehvästö muodostaa suojaavan katoksen. Katos voidaan tehdä myös köynnöksin ja pergoloin. (Jalkanen ym. 2004, 212-213.)

Katuistutukset on sovitettava tyyllillisesti ja mitoiltaan ympäristöön. Suurikasvuisien puiden rivistö korostaa merkittävän kadun asemaa. Puurivistöillä voidaan leveillä kokoojakaduilla erottaa eri liikennemuotoja toisistaan sekä rajata ja jäsentää katutilaa. Pienikasvuiset puut soveltuvat hyvin etuistutusvyöhykkeille ja kevyen liikenteen raittien varten, missä ne muodostavat sopusuhtaisen ympäristön. Istutetut kadut jäsentävät katuverkkoa ja helpottavat suuntautumista

ympäristössä. Puulajien vaihtelu alueittain voi vahvistaa katujen tunnistettavuutta ja alueen yksilöllisiä piirteitä. (Jalkanen ym. 2004, 212-213.)

Pensasistutuksia käytetään katualueilla erottavina, suojaavina ja jakavina alueina. Rakennuksiin liittyvät etuistutukset muodostavat suojaavan ja kaunistavan vyöhykkeen kadun ja rakennusten väliin. Jos katualueella ei ole tilaa puille ja pensaille, voidaan istuttaa köynnöskasveja rakennusten seinustoille. (Jalkanen ym. 2004, 213.)

Vesi- ja suihkulähteet, altaat, kanavat tai virtaava vesi – on nautittava elementti. Jopa sadevesikourusta voi tehdä katusuunnittelun aiheen. Liikkeen ja muodon ominaisuus, äänien ja veden leikki tekee vedestä ylivoimaisen; se on teknisesti ongelmallinen, mutta hypnoottisen viehättävä. (Jalkanen ym. 2004, 213.)

3 KAUPUNKITILA

Tilahierarkia

Kaupungin tilarakenne koostuu julkisuudeltaan eriasteisista tiloista. Tilajako julkinen - yksityinen kuvastaa kaupungin toiminnallista rakennetta ja sosiaalisia yksiköitä. Kaupunkitilan suunnittelun yksi mahdollinen lähtökohta on tämän tilahierarkian osoittaminen ja sen hyväksikäyttö sommitelman selkärankana. Tämä periaate liittyy klassistiseen kaupunkisuunnittelutraditioon. (Jalkanen ym. 2004, 198.)

Julkinen tila on kaupungin toiminnan perusta ja se liittyy yhteen kaupunkirakenteen eri osat ja yhdistää toiminnot toisiinsa. Julkinen tila – kadut, aukiot ja puistot sekä julkiset sisätilat – muodostaa jatkuvan kudoksen. Yksityisiä tiloja ovat asunnot sekä niihin liittyvät omat ulkotilat: parvekkeet ja pihamaat. Julkisen ja yksityisen välillä voidaan erottaa puolijulkinen tila. Puolijulkinen tila on esimerkiksi asuntoryhmän piha. (Jalkanen ym. 2004, 198.)

Julkinen tila toimii kaupunkikuvallisena runkona, jonka mukaan alue hahmottuu. Yksityiset ja puolijulkiset tilat ovat alisteisia julkiseen tilaan verrattuna. Kun tilat on jäsennelty selkeästi, niiden yksityisyys ja julkisuus on mahdollista havaita; ympäristö on ymmärrettävä ja hallittava. Silloin julkisessa tilassa on helppo orientoitua. Yksityisissä ja puolijulkisissa tiloissa tilan selvä rajausta korostaa tilan yksityistä luonnetta ja luo turvallisuuden tunnetta. (Jalkanen ym. 2004, 199.)

Tilan kokeminen

Tila voi synnyttää erilaisia tuntemuksia käyttäjissään, joka voidaan ottaa huomioon suunnittelussa. Laaja kaupunkimainen aukiotila luo juhlavuutta. Pieni, asuinrakennusten rajaama pihapiiri voi synnyttää läheisyyden ja turvallisuuden tunteen. Tilan luonteeseen vaikuttavat tilan rajaavien pintojen ominaisuudet, tilan pituuden, leveyden ja korkeuden suhde, tilan mittakaava sekä tilaan liittyvät luonnonelementit. Tilan kokeminen on kokonaisvaltainen elämys, johon vaikuttavat tilan mittojen ja muotojen lisäksi monet tekijät – toiminnat, ihmiset, äänet, valot, värit, materiaalit, tuoksut sekä havainnoitsijan kulttuuri- ja kokemustausta, jopa mielentilakin. (Jalkanen ym. 2004, 199.)

Kuulohavainnot kertovat tilan luonteesta ja ominaisuuksista paljon, usein tiedostamattomasti. Kaikuisuuden aste kertoo heti, ollaanko pienessä rakennusten rajaamassa tilassa vai avoimessa luonnonmaisemassa. Kiireisten askelten kopina katukiveyksellä, tuulen suhina puiden latvuksessa, aaltojen kohina rantakalliolla tuottavat kuulijassa muistoja ja mielikuvia, jotka värittävät ja vahvistavat visuaalista tilakokemusta. (Jalkanen ym. 2004, 199; Bonsdorff, Burman, Lehtonen, Norvasuo, Rautsi, Sepänmaa, Säätelä, Vuorela 1991, 40-42)

3.1 Kaupunkikuva

Termiä kaupunkikuva käytetään suunnittelussa tavallisesti tarkoittaessa sitä konkreettista kuvaa, joka kaupungista näköaistin välityksellä saadaan. Kaupunkikuva mielletään usein rakennusten luomana arkkitehtonisena kokonaisuutena. Rakennusten väliset katu-, tori-, aukio- ja puistoalueet ja niiden

kalusteet, päällysteet ja istutukset ovat kuitenkin hyvin oleellinen osa sitä kokonaisuutta, joka luo kaupunkikuvan. Vaikka rakennusten sijoitus arkkitehtuuri luovat yleensä julkisten alueiden kaupunkikuvalliset puitteet, ovat pienempikokoisina päällysteet, kalusteet ja istutukset arkkitehtuuria täydentäviä ja ihmisläheistä mittakaavaa luovia tilaa jäsentäviä elementtejä. (Junttila 1995, 87; Bonsdorff ym. 1991, 40-42.)

Kaupunkikuva on harvoin staattinen, liikkumattomana tietyistä pisteestä katsottava kokonaisuus. Kaupunki nähdään yleensä liikkumalla siellä jalkaisin tai erilaisilla kulkuneuvoilla. Tällöin kaupunki nähdään kineettisenä kuvasarjana, johon vaikuttaa havainnoitsijan silmän korkeus ja liikkumisnopeus sekä tarkasteltavien koko, muoto ja keskinäiset suhteet. Kaukana olevat suuret kohteet säilyvät katsojan liikkussa pysyvämminä, kun taas lähempänä olevien pienten kohteiden keskinäinen suhde ja suhde kauempina oleviin kohteisiin muuttuu. Käytännössä rakennukset koetaan staattisempina kaupungin perushahmon luojina ja pienikokoiset kalusteet ja istutukset nähdään aina muuttuvissa asemissaan rakennusten luomaa kokonaishahmoa vasten. Kineettisen vaikutuksen huomioon ottaminen on tärkeää tuotteiden valinnassa ja sijoituksessa. (Junttila 1995, 87; Virtanen 1998, 9-12; Bonsdorff ym. 1991, 40-42..)



Kuvio 2. Esimerkki monipuolisesta kaupunkimaisemasta, joka muuttuu merkittävästi eri puolilta tarkasteltaessa. (Tampere 2006)

Vaikka monet kaupunkiympäristön fyysiset tekijät ovat pysyviä, kaupunkiympäristö muuttuu jatkuvasti. Ympäristön toiminnat voivat vaihdella esim. vuorokaudenajan tai vuodenajan mukaan. Vuorokaudenaikojen aiheuttamat valaistuksen muutokset tai vuodenajan mukaan tai muuten vaihteleva sää vaikuttavat yleisesti kaupunkikuvaan. (Junttila 1995, 87; Virtanen 1998, 9-12.)

Myönteinen imago

Kaupunkiympäristön parannustoimien taustalla on usein tietoinen pyrkimys parantaa kaupungin tai sen osa-alueen imagoa. Imago on noussut tärkeäksi teemaksi kaupunkia käsittelevissä keskusteluissa ja tutkimuksissa 1950-luvulta alkaen. Silti se on käsitteenä edelleen epäselvä. (Junttila 1995, 36-38; Virtanen 1998, 9-12.)

Kaupunkikuvalla tarkoitetaan tavallisesti sitä visuaalista kuvaa, joka kaupungista näkijälle avautuu. Imago on mielikuva, joka vain osittain fyysisen ympäristön havaittaviin ominaisuuksiin vaan se muodostuu hyvin monenlaisista tekijöistä. Vaikka imago rakentuu usein kaupungista syntyneen konkreettisen kuvan varaan, sitä täydentävät kuinkin henkilön tai ryhmän sosiaaliset ja kulttuuriset taustatekijät, tiedot, kokemukset ja arvostukset, mistä syystä mielikuvat voivat vaihdella huomattavasti. (Junttila 1995, 36-38; Virtanen 1998, 9-12.)

Imagoa voidaan muuttaa ja siihen voidaan vaikuttaa konkreettisella informaatiolla. Lisäksi ympäristö välittää paljon tiedostamattomia viestejä, jotka vaikuttavat imagon muodostumiseen. Koska imagoon vaikuttaa suurelta osin kaupungin fyysinen rakenne, voidaan siihen vaikuttaa myös kehittämällä ympäristöä. (Junttila 1995, 36-38; Virtanen 1998, 9-12.)



Kuvio 3. Valkeakosken imagoa rakennetaan mainostamalla kaupunkia kesäisenä mansikkapaikkana.

Imagoon vaikuttavat tekijät voidaan jakaa kahteen pääryhmään :visuaaliset tekijät ja sosiaaliskulttuuriset tekijät. Visuaalisilla tekijöillä tarkoitetaan kaikkia konkreettisia näköaistilla havaittavia fyysisiä kohteita. Imagon muodostumisen kannalta oleellisia ominaisuuksia ovat näiden kohteiden ulkonäkö, koko ja sijoitus muihin elementteihin. (Junttila 1995, 36-38; Virtanen 1998, 9-12.)

Sosiaaliset ja kulttuuriset tekijät voidaan jakaa viiteen eri ryhmään: käyttäjät, merkitykset, nimet, assosiaatiot, mieltymykset ja arvostukset. Nämä sosiaaliskulttuuriset tekijät ovat usein vaikeasti selvitettäviä, mutta niiden tiedostaminen ja huomioon ottaminen on välttämätöntä silloin, kun halutaan vaikuttaa kaupungin imagoon. (Junttila 1995, 36-38; Virtanen 1998, 9-12.)

3.2 Toimiva ympäristö

Ympäristösuunnittelu keskittyy lähtökohtaisesti ympäristön toiminnallisten vaatimuksien täyttämiseen. Tietyillä alueilla tapahtuu tai siellä halutaan edistää määrättyjä toimintoja, jotka edellyttävät ympäristöltä vastaavia fyysisiä puitteita ja varustusta. Ympäristösuunnittelun ja –rakentamisen tavoitteena on muokata ympäristö toimintojen tukevaksi ja samalla viihtyisäksi. (Junttila 1995, 31-32.)

Kävelykadut ovat hyvä esimerkki ympäristösuunnittelun toiminnallisesta sitoutuneisuudesta. Kävelykatuja on yleensä rakennettu vanhoihin kaupunkikeskustoihin muuttamalla ajoneuvoliikenteelle tarkoitettuja katuja jalankulkualueiksi. Toiminnalliset muutokset on mahdollistettu uudella jalankulkuliikenteelle soveltuvalla päällysteellä ja kalusteilla, jotka palvelevat ja edistävät toimintoja ja estävät samalla aiemmat, kuten ajoneuvoliikenteen. Jalankulkualueella on pyritty yleensä myös alueen visuaalisen ilmeen muuttamiseen niin, että se viestii välittömästi alueen toiminnallisesta luonteesta. Ympäristösuunnittelun ja muotoilun tehtävä ympäristön toimintojen ohjaajana on korostunut viime vuosikymmenien aikana, jolloin toiminnot ovat jatkuvasti lisääntyneet ja monimutkaistuneet ja informaation tarve on kasvanut jatkuvasti. (Junttila 1995, 31-32.)



Kuvio 4. Tyypillinen kävelykatu. (Kouvola, 2008)

3.3 Viihtyisä ympäristö

Viihtyisyys on kaiken ympäristösuunnittelun lopullinen tavoite. Ympäristön toiminnallisen, sosiaalisen ja kaupunkikuvallisen laadun parantaminen tähtäävät kaikki viihtyvyyden lisäämiseen. Tarkoituksenmukaisuus ja tehokkuus ovat saaneet rinnalleen ympäristölle asetetut psykologiset ja sosiaaliset odotukset. (Junttila 1995, 33; Lahti, Heinonen, Koski, Tolsa 1997, 69-73.)

Ympäristön viihtyvyyttä on hankalampi määritellä kuin esimerkiksi ajoneuvoliikenteen vaatimuksia, mistä syystä ne ovat pitkään sivuutettu suunnittelussa. Viihtyvyys on toisaalta sidottu ympäristön toiminnallisiin ja sosiaalisiin prosesseihin ja toisaalta fyysisen ympäristön ominaisuuksiin ja laatuun. Viihtyvyydellä ei ole mitään yleisiä ”sääntöjä” vaan se voi eri henkilöillä ja eri tilanteissa perustua eri asioihin, kuten aktiiviseen toimintaan tai passiiviseen oleskeluun, sosiaaliseen kanssakäymiseen tai yksinoloon, liikekatujen vilinään tai rauhalliseen puistoon. (Junttila 1995, 33; Lahti ym. 1997, 69-73.)

Ympäristön viihtyvyyttä on pyritty yleisesti lisäämään monipuolistamalla alueen toimintoja ja luomalla lisää valintamahdollisuuksia erilaisten virkistystarpeiden täyttämiseksi. Edistämällä vapaa-ajan toimintoja kaupunkien julkisilla alueilla edistetään myös kontaktimahdollisuuksia, ja siten toiminnalliset muutokset heijastavat myös sosiaaliseen ympäristöön. (Junttila 1995, 33; Lahti ym. 1997, 69-73.)

Ympäristön toiminnallinen aktivoiminen asettaa suuria vaatimuksia fyysiselle ympäristölle ja sen varustukselle. Panostamalla ympäristöön voidaan edistää virkistystoimintoja ja sovittaa ne yhteen muiden toimintojen kanssa. Päällysteet, kalusteet ja istutukset voivat palvella suoraan virkistystoimintoja, tai ne voivat olla toimintoja ja tilaa jäsentäviä elementtejä, joiden kauneus lisäävät ympäristön viihtyisyyttä. (Junttila 1995, 33; Lahti ym. 1997, 69-73.)

Kaunis ympäristö

Ympäristön kauneus on hyvin vaikeasti määriteltävä käsite. Se on kuitenkin yksi keskeisimmistä viihtyisyyteen vaikuttavista tekijöistä. Kauneus on toisaalta henkilökohtainen ja subjektiivinen käsite, toisaalta kulttuurinen ja sidottu aikakauteen. Rakennettuun ympäristöön liittyvät, eri aikakausille ja kulttuurille ominaiset kauneusihanteet näkyvät selvimmin tyyleissä. Tyylit perustuvat eräänlaiseen esteettiseen säännöstöön, jonka puitteissa muotoja voidaan varioida ja muokata kuitenkin niin, että ne säilyttävät tyylille ominaiset piirteet. Eri aikakausien tyylipiirteet ovat yleensä nähtävissä samanaikaisesti kaikkialla visuaalisessa ympäristössä: kuvataiteissa, arkkitehtuurissa, muotoilussa, puutarhataiteessa, pukeutumisessa, typografiassa jne. (Junttila 1995, 34.)

Sopivuus ympäristöön

Kaikki kaupunkiympäristön rakennus- ja muutostoimet vaikuttavat kaupunkikuvaan. Siksi ympäristösuunnittelulta edellytetään olemassa olevan ympäristön huomioon ottamista niin, etteivät muutokset vaikuta kielteisesti muuhun ympäristöön. (Junttila 1995, 97.)

Karkeasti jakaen ympäristösuunnittelulla on valittavanaan kaksi päälinjaa: Kalusteet, päällysteet ja istutukset sopeutetaan ympäristöön siten, että ne muodostavat tyyllisesti yhtenäisen kokonaisuuden. Tai päällysteet, kalusteet ja istutukset muodostavat oman kokonaisuutensa, joka ei välttämättä noudata muun ympäristön tyyliä. Käytännössä näin karkeaa jakoa ei yleensä tehdä, vaan yleensä kysymykseen tulee näiden välimuoto. (Junttila 1995, 97.)

Ympäristösuunnittelun sopeuttaminen muuhun ympäristöön on tärkeää silloin, kun rakennukset muodostavat tyyllisesti yhtenäisen kokonaisuuden. Suuressa osassa Suomalaista kaupungeista on kuitenkin rakennusten iän ja tyylin puolesta kirjavaa ja tällöin ympäristösuunnittelun elementit voivat muodostaa oman kokonaisuutensa, joka tuo yhtenäisyyttä kaupunkikuvaan. (Junttila 1995, 97.)

3.4 Jatkuvuus

Kaupungeissa tilat koetaan sarjoina, tilat vertautuvat toisiinsa. Tilojen liittyminen sisältyy sekä toiminnallisia että visuaalisia ominaisuuksia, kuten tilan avaaminen maisemaan, tilan suhde päälähestymissuuntaan, tilan suhde ilmansuuntiin, pihatilan suhde katutilaan tai katutilan suhde aukiotilaan. Tilojen välillä ei ole selviä rajoja vaan ne toimii tilasarjana, eikä niiden rajoja ole yleensä syytä korostaa. (Junttila 1995, 95-96.)

Liikuttaessa kaupungilla siirrytään peräkkäisistä kaupunkitiloista toisiin. Kadunpäällysteitä, kalusteita ja istutuksia ei yleensä voida ajatella pelkästään tiettyyn paikkaan, vaan ne ovat osa laajempaa kokonaisuutta. Esimerkiksi kalusteet muodostavat usein toiminnallisesti kaupunkitilasta toiseen jatkuvan sarjan ja päällysteet muodostavat tilasta toiseen katkeamattoman pinnan. Kaupunkikuvan kannalta on tärkeää, että ne toimivat myös visuaalisesti tilasta toiseen. (Junttila 1995, 95-96.)

Jatkuvuus edellyttää päällysteiltä, kalusteilta ja istutuksilta tiettyä yhtenäisyyttä, mutta ei välttämättä kaavamaista samankaltaisuutta. Yhtenäisyys voidaan saada esimerkiksi samoja värejä, materiaaleja tai kuvioita käyttämällä.

Johdonmukaisella suunnittelulla, voidaan eri tilojen luonteen mukaan esimerkiksi päällysteen kuviointia varioida siten, että se saa samalla yksilöllisen ilmeen, mutta sopii myös tilasarjaan. Tietty kirjavuus on kalusteille luonteenomaista ja se voi olla kaupunkikuvaa miellyttävästi rikastuttava tekijä. (Junttila 1995, 95-96.)

3.5 Tilavaikutelma

Tilavaikutelmaa voidaan tarkastella tilan perusominaisuuksien avulla. Tällaiselle tarkastelulle on ominaista näkökulman suhteellisuus; tilojen ominaisuuksia kuvataan ääriarvojen ja vastakohtaparien kautta. (Jalkanen ym. 2004, 199)

Tilavaikutelman muuttumista akselilla suuri-pieni kuvaavat vastakohtaparit korkea-matala, leveä-kapea, syvä-litteä. Muotovastakohtia kuvaavat esimerkiksi vastakohtaparit pyöreä-kulmikas, vapaa muoto-valiomuoto, kupera-kovera. Muita tilojen ominaisuuksia kuvaavat vastakohtaparit avoin-suljettu, täsmällisesti rajattu-viitteellisesti rajattu, säännöllinen-epäsäännöllinen, staattinen-dynaaminen. (Jalkanen ym. 2004, 199.)

Tilamitoituksen tavoitteena on taiteellisen kokonaisuuden luominen. Lähtökohtana ovat toiminnalliset vaatimukset. Oleellista on suunnitella tilat psykologisessa mielessä toimintoihin ja ihmisten mittoihin soveltuviksi. (Jalkanen ym. 2004, 199.)

Tilaa rajaavat elementit

Perustaso – kaupunkitilassa yleensä maanpinta – vastaa sisätilan lattiaa. Se sitoo yhteen rakennukset ja rakennusryhmät. Jos halutaan perustason nousevan esiin, on tekstuurin selkeällä piirtymisellä ratkaiseva merkitys. Perustason jäsenöinnillä voidaan osoittaa toimintojen luonnetta ja vaihtumista. Tilan seinämät voidaan muodostaa rakennuksilla ja erilaisilla rakenteilla, aidoilla, muureilla ja katoksilla. Maaston muodot ja kasvillisuus rajaavat myös tilaa. Maastoa voidaan muokata ja rajata tilaa pengerryksin, tasoeroin, tukimuurein ja keinotekoisin kukkuloin. Ulkotilaan voidaan myös luoda viitteellinen kattotaso yhtenäisin räystäslinjoin, palkistoin tai pergoloin. (Jalkanen ym. 2004, 199-200.)

Rajaustapa ja tilan luonne

Tilan rajaustapa vaikuttaa tilan luonteeseen. Rakennusten muodostama raja on selväpiirteinen ja kova. Se luo tunteen kaupunkimaisuudesta ja järjestyksestä. Kasvillisuuden muodostama pehmeä raja luo tunteen luonnonläheisyydestä, epämuodollisuudesta, rentoudesta. (Jalkanen ym. 2004, 200.)

Primaaritila – sekundaaritila

Voimakkaasti rajaavat elementit, rakennusten seinämät ja suurikokoiset puut, rajaavat yleensä primaaritilan eli tilan, joka havaitaan yhtenä kokonaisuutena – esimerkiksi tori. Primaaritilan sisälle voidaan muodostaa pienempiä sekundaarituloja pienten rakennusten, rakenteiden, tasoerojen ja kasvillisuuden avulla. Näin voidaan tilasuunnittelulla tukea toiminnallista jaottelua muodostamalla tiloja eri tarkoituksiin, kuten oleskeluun, myyntitoimintaan tai liikkumiseen. (Jalkanen ym. 2004, 200.)



Kuvio 5. Boulevardit rajautuu kahteen eri tilaan. Rakennukset rajaavat suuren kokonaisuuden, jonka sisällä puut luovat oman pienemmän tilan. (Tampere 2006)

Avoin ja suljettu tila

”Yksi tilan perusluokitus pohjautuu ääriarvoakseliin avoin-suljettu. Kun tilaa rajaavat rakennukset, rakenteet tai istutukset ovat vähäisiä niiden välisiin aukkoihin verrattuna, on tilavaikutelma avoin. Suljettu tila taas rajautuu kauttaaltaan esimerkiksi rakennusten seinämiin synnyttäen voimakkaan tilakokemuksen”. (Jalkanen ym. 2004, 200.)

Staattinen ja dynaaminen tila

”Yksittäinen tila voi olla luonteeltaan joko staattinen tai dynaaminen. Useiden tilojen muodostama tilasarja – asuinalue tai rakennus – sisältää yleensä sekä staattisia että dynaamisia osia. Staattinen tila on rauhallinen, tila pysyy paikallaan. Tällainen tila on pituudeltaan ja leveydeltään likimain yhtä suuri. Pihat ja aukiot kuuluvat usein tähän tilatyyppiin. Dynaaminen tila on taas muodoltaan pitkänomainen. Se symboloi liikettä sekä korostaa liikkeen vaikutelmaa visuaalisesti. Katutila on yleensä dynaaminen tila. Kadun polveilu ja monimuotoisuus voi rytmittää tilan liikettä. Vastakohta-asettelu dynaaminen – staattinen korostaa tilojen ominaisluonnetta”. (Jalkanen ym. 2004, 201.)

4 YMPÄRISTÖN OSATEKIJÄT

4.1 Päälysteet

Päälysteiden merkitys

Päälyste on perustason pinnoite, jota käytetään kaupunkien julkisilla katu-, tori- ja puistoalueilla eikä voida pitää istutuksina, kuten nurmikkoja. Myös erilaiset pinnoitteisiin lukeutuvat rakenteet, kuten reunatuet, portaat, tukimuurit ja pengerrykset ym. maastorakenteet voidaan laskea samaan ryhmään kuuluviksi. Päälysteiden tarkoitus on luoda kaupunkiliikenteen rasituksia kestävä ja liikkumista helpottava maanpohja. Tärkeitä seikkoja on myös ympäristön laadun nostaminen sekä katujen kunnossa- ja puhtaanapidon helpottaminen etenkin eri vuodenaikoina. Lisäksi päälysteillä voidaan vaikuttaa liikkumisen vaivattomuuteen, etenkin ajatellen liikuntarajoitteisia. Kauniiksi koetulla

päällysteellä voi terveelläänkin olla vaikeuksia liikkua, joten niiden käyttöä tulisi suunnitella huolella. Monipuolinen ja mielikuvituksellinen päällysteiden käyttö voi hankalassakin paikassa ratkaista liikkumisen vaikeudet ja olla samalla mielenkiintoinen ja kaunis kokonaisuus. Päällysteet ovat ympäristösuunnittelun peruselementtejä, joiden suunnittelu on aina sidottu ympäristön alueelliseen kokonaisuun. Päällysteiden materiaalien, kuvioiden, värien ja detaljien suunnittelu on merkittävä ympäristösuunnittelun osa. (Junttila 1995, 100-103.)



Kuvio 6. Erittäin hyvä esimerkki päällysteiden monipuolisesta käytöstä. (Tampere 2006)

Kaupunkikuvallinen suunnittelu

Päällysteet muodostavat etenkin toreilla ja aukioilla merkittävän kaupunkikuvallisen tekijän. Siitä huolimatta päällysteiden suunnittelua ovat usein ohjanneet enemmän käyttövaatimukset ja taloudelliset seikat kuin kaupunkikuvalliset tekijät. Jalankulkualueiden kehittyessä päällysteiden kaupunkikuvallinen merkitys on kasvanut ja niiden suunnittelulle ja rakentamiselle on alettu asettaa yhä enemmän esteettisiä tavoitteita. Päällysteet muodostavat perustason, joka yhdistää muita ympäristön elementtejä. Elleivät päällysteet vastaa muun ympäristön laatua ja kaupunkikuvan vaatimuksia, voivat rakennusten osalta hyvätkin ympäristökokonaisuuden jäädä yleisilmeeltään heikoiksi. (Junttila 1995, 100-103.)

Päällysteet ovat ainoa ympäristösuunnittelun elementti, joka jatkuu katkeamattomana pintana tilasta toiseen muodostaen koko kaupungin kattavan yhtenäisen maton. Ilman jatkuvuutta, alueiden suunnittelu irrallisina toisistaan, kaupunkitilat jäävät erillisiksi saarekkeiksi ja tilasta toiseen liikkuminen ei ole visuaalisesti luontevaa. Päällysteiltä edellytetään yhtenäistä ja loogista järjestelmää, jonka avulla voidaan luoda koko kaupungin kattavat periaatteet, joilla määrätään päällystetyypit, materiaalit ja päällystystavat eri alueilla. Päällystejärjestelmä voi perustua monenlaisiin tekijöihin, joita yleisin on materiaalien yhteneväisyys. Kuvioden rikkaudesta ja vaihtelevaisuudesta huolimatta samojen materiaalien käyttö takaa hyvin kaupunkikuvallisen vaikutuksen. (Junttila 1995, 103-106.)

Päällysteiden kuviointi on tärkeä tilan jäsentäjä ja koristeaihe etenkin toreilla ja aukioilla. Kapeilla katualueilla reunakivellä nostettu jalkakäytävä riittää usein jäsentämään tilaa silloinkin, kun ajorata ja jalkakäytävä on molemmat asfaltoituja. Liikennealueilla on tärkeää, ettei päällysteissä ole kuviointia, joka saattaisi vaikeuttaa liikenteelle tärkeän informaation havaittavuutta ja vaarantaa liikenneturvallista. (Junttila 1995, 103-106.)

Matetriaali

Ympäristön käyttö määrää suurimmaksi osaksi päällysmateriaalien valinnan. Ajoneuvoliikenteen alueilla valintaan vaikuttavat ensisijaisesti kestävyys ym. tekniset vaatimukset. Pinnoitteiden täytyy kestää raskaiden ajoneuvojen painoa ja niiden aiheuttamaa kulutusta. Ajoratojen päällysteiltä edellytetään sileyttä; epätasainen päällyste koetaan ajoneuvolla liikuttaessa epämiellyttäväksi. Käyttövaatimuksien lisäksi pintojen tulee olla helposti puhdistettavia ja liikennekelppoinen eri sääoloissa, märkänä, jäisenä ja lumisena. Jalankulkualueilla tekniset vaatimukset eivät ole yhtä suuria ja valinta voidaan tehdä enemmän esteettisin ja kaupunkikuvallisin perustein. Käyttövaatimukset liittyvät liikkumisen miellyttävyyteen ja turvallisuuteen. Karkeus ja sileys, kovuus ja pehmeys ovat oleellisia seikkoja vaikuttamaan kävelyn mielekkyyteen ja pinnan muutoksiin eri säillä. Ajoneuvoliikenteestä poiketen jalankulkualueilla materiaaleja voidaan käyttää erilaisina yhdistelminä ja hyödyntää niiden erilaiset käyttömahdollisuudet. (Junttila 1995, 106-109.)

Jalankulkuun tarkoitettujen päällystemateriaalien valikoima on huomattavasti suurempi kuin ajoneuvoliikenteeseen tarkoitettujen materiaalien. Valikoiman suuruus mahdollistaa myös monipuolisemmat mahdollisuudet valita kuhunkin ympäristöön sopivat materiaalit. Jatkuva uusien materiaalien tuottaminen on toisaalta myös johtanut päällysteiden ylisuunnitteluun ja turhan rikkaaseen värien taiteelliseen leikkittelyyn, joka voi helposti tehdä pinnoitteen perustasosta liian levottoman. (Junttila 1995, 106-109.)

Materiaalien eroilla voidaan tilaa ja sen toimintoja jakaa eri käyttötarkoitukseen, esimerkiksi jakamalla kevyen liikenteen väylä erikseen jalankululle ja pyöräilylle. On myös yleistä, että kaupunkien ja keskuksien keskustoissa, joissa liikkuu massoittain jalankulkijoita, viestiä autoilijoita huomioimaan tavallista tarkemmin kevyt liikenne pinnoittamalla ajorata asfaltista poikkeavalla materiaalilla. Tavanomaisesti poikkeavana materiaalina käytetään betoni- ja luonnonkiviä. Tällä

tavoin viestitetään alueen juhlavuudesta, historiasta ja jalankulkuvoittoisesta luonteesta sekä pyritään vaikuttamaan ajoneuvojen nopeuteen päällysteen aiheuttamalla tärinällä. Monissa kaupungeissa pääkatu on usein kokonaan kivetty ja asfalttia käytetään vasta ydinkeskusta ulkopuolella. (Junttila 1995, 106-109.)

4.2 Kadunkalusteet

Kadunkalusteilla tarkoitetaan kaikkia julkiseen kaupunkiympäristöön sijoitettuja kiinteitä tai irtaimia esineitä, varusteita ja laitteita sekä kevyitä rakennelmia. Tällaisia esineitä ovat esimerkiksi roskakorit, penkit, istutusastiat, mainoslaitteet, kaiteet ja aidat, liikenteenohjauslaitteet sekä valaisimet. Yhteistä kaikille näille tuotteille on, että ne on sijoitettu kaupunkien julkisille alueille palvelemaan elämää ja toimintoja, kuten liikennettä, virkistystä ja puhtaanapitoa. Niiden tehtävänä on kaupunkiympäristön toimivuuden ja viihtyisyyden lisääminen. Kalusteet mahdollistavat erilaiset toiminnat ja tekevät ympäristöstä miellyttävän elää.(Junttila 1995, 110.)

Kalusteiden merkitys

Kalusteilla on yleensä jokin keskeinen tehtävä ja tarkoitus. Harvoin kaluste kuitenkaan palvelee vain yhtä ja tiettyä toimintaa. Keskinäisten yhteyksiensä kautta ne saavat usein lisätehtäviä, jotka voivat olla yhtä merkittäviä tai jopa merkittävämpiä kuin niiden perustehtävät. Esimerkiksi pollarien tai pylväiden muodostama linja voi johdatella kulkureittejä ja usein niiden läheisyyteen sijoittuu keskusteluryhmiä tai yksittäisiä ihmisiä seisoskelemaan yms. Kaupunkiympäristöön sijoitetut kalusteet kertovat paikan luonteesta ja täydentävät sen visuaalista ilmettä. Ne ovat perinteisesti olleet etenkin toreilla ja aukioilla, tärkeitä arkkitehtonisia tilaelementtejä ja koristeaiheita. Monet yksilölliset , vanhat kioskit, kaivot, aukiovalaisimet ovat muodostuneet ympäristössään tärkeiksi alueellisiksi maanmerkeiksi ja tunnusmerkeiksi. Kalusteisiin liittyy usein myös symbolisia merkityksiä, jotka voivat liittyä tuotteen muotoon tai käyttöön. Monia kalusteita on pyritty säilyttämään

kulttuurihistoriallisen tai rakennustaiteellisen merkityksen takia. (Junttila 1995, 110-112.)



Kuvio 7. Vanhat säilytetyt kalusteet kertovat paljon paikan historiasta. (Helsinki, 2006)

Muotoilu

Kadunkalusteiden muotoilu on läpi historian ollut monipuolista ja värikästä. Niiden muotoilulle on kuitenkin asetettu jo 1800-luvulla kaupunkikuvallisia ja teknisiä vaatimuksia. Kalusteilta on vaadittu sopivuutta ympäristöön sekä ”kauneutta” ja Suomen suurimmissa kaupungeissa maistraatti valvoi näiden ehtojen täyttymistä. Kalusteiden muotoilu on aina kuvastanut aikansa ihanteita ja kauneuskäsityksiä ja koettiin arkkitehtonisina tilaelementteinä ja koristeaiheina, vaikka käytännössä olivat oman aikansa teknisiä tuotteita. (Junttila 1995, 112-116.)

Kalusteiden muotoilu on muuttunut käsikädessä arkkitehtuurin sekä teknisen kehityksen kanssa. Suurimmat muutokset on mahdollistanut tekninen kehitys. Esimerkiksi ennen sähkövalojen yleistymistä käytettiin pääsääntöisesti kaasulyhtyjä, joilla oli huomattavasti suuremmat vaatimukset kuin sähkövalolla. Kaasulyhtyteknikka vaati toimiakseen tiettyä muotoa, että ilman kierto, sytytys sekä heijastus toimisivat oikein. Sähkölaitteiden joustokyky lukemattomiin eri muotoihin takaa nykypäivän suunnittelulle ehtymättömät mahdollisuudet tehdä uusia innovaatioita. (Junttila 1995, 112-116.)

Kalusteiden tuotannossa on havaittavissa kaksi eri pääkategoriaa: Teolliset massatuotteet, joita valmistetaan sarjatuotannolla. Näitä tuotteita ja tuotesarjoja käytetään suurilla alueilla luomaan yhtenäistä ilmettä. Tai tuotteet voivat olla yksilöllisiä, mahdollisesti käsityönä tehtyjä tuotteita, joita on vain yksi tai muutaman kappaleen sarja. Nämä yksilölliset tuotteet korostavat ympäristön omaleimaisuutta. (Junttila 1995, 112-116.)

Sijoittelu

Kalusteet sijoitetaan ympäristöön ensisijaisesti tehtävänsä mukaan. Niiden sijoittelu kuitenkin vaikuttaa oleellisesti kaupunkikuvaan ja kaupungin tilojen jäsenyykseen toiminnallisten lähtökohtien ohella. Tuotteiden sijoittelussa täytyy huomioida ympäristön olosuhteet ja vaatimukset. Tilan käyttötarkoitukset, käyttäjien määrä, koko, olemassa olevat elementit, ympäröivät rakennukset ym. vaikuttavat kalusteiden sijoitteluun ja asettavat omia vaatimuksiaan. Toimintojen ja vaatimuksien suuri kirjo vaikeuttaa sijoittelua, koska kaikkien toimintojen yhteensovittaminen on hankalaa. (Junttila 1995, 116-118.)

Kadunkaluste on usein tilaa ja ympäröivää arkkitehtuuria korostava elementti, jonka vuoksi sen oikein sijoittaminen on tärkeää. Mikäli kalusteiden sijoittelu on epäjohdonmukaista ja suhteetonta, tulee kaupunkikuvasta sekava ja sitä on vaikea hahmottaa. Kulkijan viihtyvyyden kannalta on erittäin tärkeää, että kaduilla on luonnolliselta tuntuvat mittasuhteet ja kaikki elementit tukevat johdonmukaista etenemistä alueella. (Junttila 1995, 116-118.)

Kalusteiden sijoitukselle on tyypillistä tuoteryhmäkohtainen standardimaisuus. Erityisen tyypillistä se on jatkuvina sarjoina toistuville tuotteille, joiden tulee muodostaa selkeä kokonaisuus suhteessa toisiinsa ja muuhun ympäristöön. Tuotteiden standardimainen sijoitustapa helpottaa usein myös niiden käyttöä, esim. puhelinkioskin tyypillinen sijoitustapa helpottaa sen löytämistä kaupungista. Tuotteiden epäsäännöllinen sijoitustapa aiheuttaa helposti hämmennystä ja sekavuutta. (Junttila 1995, 117.)

Keskinäinen yhteensopivuus

Kadunkalusteet ja varusteet sijoitellaan yleensä kaupunkialueelle useiden tuotteiden sarjoina, jotka ovat näköetäisyydellä toisistaan. Kaupunkikuvan kannalta niiden yhteisvaikutus on huomattavasti oleellisempi kuin yksittäisten tuotteiden vaikutus. Yhdistelmien monimuotoisuus tekee näiden vaatimusten huomioon ottamisen suunnittelussa vaikeaksi. (Junttila 1995, 119-120.)

Vuosikymmeniä sitten kalusteiden tyyllinen yhteensopivuus ja sopeutuminen ympäristöön oli hyvin selkeää. Nykyajan kalusteet eroavat toisistaan ulkomuodoltaan sekä toiminnaltaan, että niiden saaminen tyyllisesti yhtenäiseksi on lähes mahdotonta. Tähän vaikuttaa oleellisesti myös ympäristön toimintojen jatkuva muuttuminen. Lisäksi eri kalusteet ovat rakennusten tapaan eri ikäisiä ja tämä luo eräänlaista kulttuurista kerroksellisuutta. Kaupunkikuvan kirjavuus toisaalta rikastuttaa ympäristöä, mutta eri tyylisten elementtien sekoittaminen vaatii huolellista suunnittelua, jotta ympäristöä ei koeta häiritsevänä ja sekavana. Toisaalta myös liiallinen samankaltaisuus tekee ympäristöstä ikävän ja tylsän. (Junttila 1995, 119-120.)

Tuotteiden yhteensopivuus edellyttää, että erilaisia tuotteita voidaan sijoittaa samoille alueille ilman, että niiden tyylliset erot vaikuttavat kaupunkikuvaan häiritsevästi. Tällainen yhteensopivuus saavutetaan parhaiten silloin kun tuotteet ovat muotoilultaan suhteellisen neutraaleja ja yksinkertaisia. (Junttila 1995, 120.)

Mitoitus

Kaupunkitilat ovat mittasuhteiltaan hyvin kirjavat, eri aikakausilla rakennetut talot ja ympäristön eroavat monesti toisistaan. Tämä johtuu lähinnä jatkuvasti muuttuvista vaatimuksista ja teknisen taidon kehityksestä. Ulkokäyttöön tarkoitettujen tuotteiden yksi tarkoitus on luoda havainnoitsijalle ihmisläheiset mittasuhteet kaduille ja aukioille. Kaupunkitilojen toisistaan eroavat mittasuhteet edellyttää kalusteiden ja varusteiden koon ja sijoittelun portaittaisuutta. Varusteiden koko ja määrä vaikuttaa olennaisesti tilan kokemiseen. Esimerkiksi liian suuret kalusteet ja niiden liian suuri lukumäärä tekevät pienestä tilasta ahtaan ja painostavan. Ja toisaalta pienet ja lukumäärältä vähäiset kalusteet tekevät laajasta tilasta aution ja tylsän. Kalusteiden merkitys tilaa jäsentävinä elementteinä on suuri. (Junttila 1995, 121-123.)

Tuotteiden mitoitus määräytyy yleensä niiden käyttövaatimusten mukaan. Monet kalusteet ovat mitoitettu teknisen näkökulman perusteella, mutta monet arkiset tuotteet, kuten penkit, mitoitetaan käyttömukavuuden perusteella. Mitoituksessa käytetään tietynlaisia keskiarvoja, esimerkiksi penkki voidaan mitoitaa ihmisten ns. keskimitan perusteella, ja tämän vuoksi kaikkien tietystikään voi täydellisesti palvella kaikkien käyttäjiensä vaatimuksia. Mitoituksella voidaan vaikuttaa tuotteen käyttöominaisuuksiin ja lisätä käyttötarkoitusten määrää. Esimerkiksi mitoittamalla tukimuurin korkeus istumiselle sopivaksi, lisääntyy sen toiminnallinen merkitys. Epäonnistunut mitoitus taas voi estää toimintoja tai vaikeuttaa niitä. Esimerkiksi jos tulimuurista tehdäänkin liian korkea, ei se sovellu enää istumiseen ja voi toimia vaikka myös näköhaittana. (Junttila 1995, 121-123.)

Tuotteiden kestävyys ja pitkäikäisyys on tärkeä tekijä sitä valittaessa. Kaupunkialueilla yksi merkittävästi tuotteita kuluttava tekijä on ilkeä. Tämän takia suurin osa kalusteista on tehty raskaista materiaaleista tai kiinnitetty

ympäristöönsä, jolloin niiden siirtely tai kaataminen hankaloituu. Suurin ongelma on ollut tuotteiden tuhriminen erilaisilla maaleilla ja tusseilla. (Junttila 1995, 121-123.)

Ilkivaltaa tutkittaessa on kuitenkin todettu detaljoinnin merkitys. Kun aiemmin monotonisia ja sileäpintaisia jalankulkutunneleita on päällystetty uudelleenkuvioiduilla materiaaleilla, kuten kaakeleilla, on pintojen tuhriminen vähentynyt merkittävästi. Samoin runsaasti koristellut historialliset kalusteet joutuvat harvemmin ilkivallan kohteiksi kuin uudet, pelkistetyt tuotteet. Pienimittainen detaljointi voi siten suojella tuotteita paremmin kuin massiivinen ylimitoitus, joka tekee tuotteet helposti kömpelöiksi ja vaikeuttaa niiden sopeuttamista ympäristöön. (Junttila 1995, 123.)

Värit

Värien käyttö ympäristössä on puhtaasti esteettinen tekijä. Kalusteiden ja varusteiden väriytykseen vaikuttaa suuresti ympäröivien rakennusten värit. Tuotteiden värillä on tärkeä kaupunkikuvallinen ja toiminnallinen merkitys ja niiden tulee tukea ja täydentää ympäristön visuaalista ilmettä. Värillä voidaan määritellä tuotteiden visuaalista vaikutusta ja niiden käyttömerkitystä. Tärkeät ja keskeiset tuotteet, joilla on merkittävä toiminnallinen rooli ovat usein väriykseltään huomiota herättäviä. Tämä edesauttaa näiden toimintojen havaitsemista, esimerkiksi puhelinautomaatin selkeä ja vahva väriytykseen edesauttaa sen löytämistä. Tuotteet, jotka eivät vaadi näkyvyyttä, ovat yleensä väriykseltään sellaisia, että ne sopeutuvat helposti ympäristöönsä. Väriytykseen vaikuttaa myös oleellisesti tuotteiden muodon kokemiseen ja yksityiskohtien havaitsemiseen. (Junttila 1995, 124-125.)

Värit voivat myös toimia eräänlaisina ohjaavina koodeina tai symboleina, Monilla eri tuotteilla on yleisesti tietty väriytykseen, joka edesauttaa niiden tunnistettavuutta. Tämänkaltaisen koodiväriytyksen voi olla käytössä kaikkialla kaupungissa tai jopa kansainvälisesti yleisiä, kuten monet liikennemerkkit. Yksi parhaimmista esimerkeistä koodiväriytyksen käytöstä löytyy Lontoosta, jossa mm. linja-autoissa, pysäkkikatoksissa, postilaatikoissa ja puhelinkioskeissa käytetään samaa punaista väriä viestimässä julkisesta palvelusta.

Ympäristön asettamat vaatimukset värille vaihtelevat ja ovat vaikeasti määriteltäviä. Ympäristössä olevat elementit ja rakennukset asettavat omalla värillään vaatimuksia, mutta varsinkin Suomen vaihtelevat vuodenaajat tekevät värin valinnasta vaikeaa. Väritystä valittaessa on syytä myös huomioida eri vuorokaudenaajat. (Junttila 1995, 124-125.)

Materiaalit

Valmistusmateriaalit vaihtelevat suuresti kalusteiden ja varusteiden sijainnin ja käyttötarkoituksen mukaan. Kuten muihinkin ominaisuuksiin, materiaalin valintaa vaikuttaa ympäristössä sijaitsevat elementit ja rakennukset. Materiaaleilla voidaan vaikuttaa tilan tai alueen yleiseen ilmeeseen ja käyttötarkoitukseen. Myös alueen kulttuurihistorialla on keskeinen rooli materiaalien valinnassa. Materiaalin tulee sopia ympäristössä käytettäviin materiaaleihin korostamalla ja täydentämällä niitä. Tällöin alueen yleisilme pysyy eheänä. Jos esimerkiksi vanhalla ja kulttuurihistoriallisesti merkittävällä alueella kalusteissa käytetään liian moderneja ja huomattavasti ympäristössä eroavia materiaaleja, rikkoo ne helposti alueen yleisilmettä ja vähentää visuaalista omaleimaisuutta. (Junttila 1995, 126-127.)

Tekniset vaatimukset vaikuttavat myös suuresti materiaalien valintaan. Tuotteen halutaan olevan kestävä ja helppo huoltaa. Näihin seikkoihin vaikuttaa ratkaisevasti käytön, ilmaston ja ilkvallan asettamat rasitukset. Heikkojen materiaalien käyttäminen käy yleensä pitemmällä aikavälillä kalliimmaksi kuin laadukkaiden ja kestävien materiaalien ja tästä syystä materiaalien ominaisuuksiin on syytä kiinnittää erityistä huomiota. Sotkuiset ja epäkunnossa olevat tuotteet koetaan tökeröinä ja ne vaikuttavat suuresti ympäristön viihtyisyyteen. (Junttila 1995, 126-127.)

4.3 Istutukset

Istutuksien merkitys

Kasvillisuus tuo kaupunkialueelle vehreyttä ja ihmisten kaipaamaa luonnon läheisyyttä. Se luo suurille keinotekoisille massoille pehmeän vastapainon ja rauhoittavan vaikutuksen. Näistä syntyy vastaparit kova-pehmeä ja eloton-elävä. Kasvillisuus toimii rakennetussa ympäristössä eräänlaisena elämän symbolina. Sillä on ensisijaisesti esteettinen merkitys, mutta se vaikuttaa myös oleellisesti myös ilmastoon. Kasvillisuus tuo happea ja sitoo pölyä ja melua. Lisäksi ne suojaavat tuulelta ja tuvat varjoa auringolta. (Junttila 1995, 129-132; Jalkanen ym. 2004, 106-107.)



Kuvio 8. Kasvillisuus luo pehmeän vastapainon rakennetuille oville pinnoille. (Espoo 2006)

Istutusten viehättävyys perustuu niiden monimuotoisuuteen, yksityiskohtien rikkauteen ja jatkuvasti säiden sekä vuodenaikojen säätelemään muutokseen. Myös niiden tuoksut ja äänet, jotka syntyvät esimerkiksi tuulen liikutellessa puiden lehvistöjä tai niiden oksilla laulevat linnut, vaikuttavat kauneuden kokemiseen. (Junttila 1995, 129-132; Jalkanen ym. 2004, 106-107.)

Vanhoilla alueilla, etenkin aukioilla ja bulevardeilla, suuret ja iäkkäät puut kertovat omaa tarinaansa kaupungin historiasta ja ne koetaan tärkeiksi kulttuurihistoriallisiksi elementeiksi. Kasvillisuus, varsinkin puusto, on historian saatossa toiminut kaupunkialueilla lähinnä paloturvallisuutta edistävänä tekijänä, mutta vuosien saatossa siitä on tullut lähinnä koristeaihe, joka parantaa viihtyisyyttä. (Junttila 1995, 129-132.)

Kaupunkikuvallinen suunnittelu

Istutukset toimivat kaupunkialueilla tilaa jäsentävinä elementteinä päällysteiden ja kalusteiden tapaan. Niiden avulla voidaan erotella tiloja ja tukea ympäristön toiminnasta jäsentelyä. Istutukset ovat myös hyvä tapa esimerkiksi helpottaa tasoerojen luomista. (Junttila 1995, 132-135.)

Kasvillisuudella voidaan luoda kaupunkikuvallisesti merkittäviä elementtejä, jotka tukevat erityisesti vanhojen kaupunkien ympäristöä. Niiden käytöllä voidaan lisätä alueen juhlavuutta sekä arvokkuutta, johon vaikuttaa oleellisesti vanhojen puiden säilyttäminen. Uusien kasvien istutuksessa tulee ottaa huomioon ympäristön mitoitus, jotta saadaan aikaiseksi mittakaava, joka sopii ympäristöön ja esimerkiksi lisää katujen tunnistettavuutta ja alueen omaleimaisuutta. Katupuiden tilavaatimukset täytyy ottaa huomioon jo asemakaavoituksessa kadun mitoitusta määriteltäessä. (Junttila 1995, 132-135.)

Kasvuolot

Istutuksia suunniteltaessa täytyy ottaa huomioon kasvillisuuden vaatimukset kasvuolosuhteiden osalta. Kasvit vaativat kasvuolosuhteet kymmeniksi vuosiksi ja kukin laji tarvitsee sille soveltuvan kasvualustan. Kaupungit ovat suurelta osin tiiviisti rakennettuja ja ahtaita, joka vaikeuttaa mm, kasvien valonsaantia. Lisäksi kosteuden ja ravinteiden saanti on vaikeaa ympäröivistä päällystyksistä riippuen. Viherrakentamisesta onkin tullut kaupunkialueilla huomattavasti vaikeampaa ja vaatii huolellisempaa toteutusta. Lisäksi kasvillisuutta täytyy suojata tarkemmin, jotta ne kestää ympäristön rasitukset, esimerkiksi lumen auraamisesta aiheutuvat vahingot. Kasvuolosuhteita suunniteltaessa täytyy myös ottaa erityisesti huomioon istutusten hoito. Istutukset vaativat jatkuvaa hoitoa ja sen toteuttamisen tulee olla helppoa ja vaivatonta lähinnä kustannuksien minimoimiseksi. Kasvien valinnassa tulee ja niiden sijoittamisessa tulee myös huomioida ympäristön toimintojen aiheuttamat saasteet, kuten pakokaasut ja pöly. Etenkin liikenteen reuna-alueilla kasvien täytyy mekaanisen rasituksen lisäksi kestää saasteita. (Junttila 1995,135-136.)

4.4 Valaistus

Tie- ja katuvalaistus on ennaltaehkäisevä, liikenneturvallisuutta parantava toimenpide. Se vähentää pimeän ajan onnettomuuksia, lisää yleistä turvallisuutta ja mukavuutta sekä pienentää jonkin verran ajoneuvo- ja aikakustannuksia.

Ihmisten liikkuminen pimeään aikaan on lisääntynyt vuosien saatossa. Yöliikenteen määrä on kolmasosa vuorokausiliikenteestä. Tievalaistus lievittää eniten vakavia onnettomuuksia. Valaistus voi olla tarpeellinen ja kannattava liikennemäärän, onnettomuustiheyden ja viihtyvyyden perusteella. Kokonaisuudesta on huolehdittava ottamalla huomioon kalusteiden elinkaari, energian hankinta ja vuosikustannukset. (Ulkovalaistuksen tarveselvitys, 2002, 8.)

Valaistuksella on myös kaupunkikuvallisesti merkittävä vaikutus ympäristöön. Valaistus luo pimeän aikana havaittavan kaupunkitilan, valon määrä ja laatu

vaikuttavat siihen koetaanko alue viihtyisänä. Hyvä valaistus vähentää julkisen tilan turvattomuutta ja lisää toimivuutta iltaisin ja öisin. Valaistusta voidaan käyttää toimintoja ohjaavana ja niistä informoivana. Valaisemalla pääkatuja muita katuja voimakkaammin tai valaisemalla merkittäviä rakennuksia, siltoja ja rantoja tai muita tunnistettavia kohteita voidaan auttaa kulkijaa hahmottamaan ympäristöä ja helpottaa suuntautumista pimeän aikana. Valaistuksella voidaan korostaa tiloja, niiden ominaispiirteitä, muotoa ja merkitystä. Myös valaisinlaitteet vaikuttavat kaupunkikuvaan ja ne voivat olla orientointia helpottava tekijä,. Esimerkiksi pääkatujen muista poikkeava valaisintyyppit auttavat löytämään pääliikenneväylät ja tunnistamaan ne myös valoisana aikana. (Junttila 1995, 56-59.)

Valaistus on aina tärkeä tunnelmatekijä. Valon määrä ja laatu vaikuttavat alueen luonteeseen ja siihen, koetaanko alue viihtyisänä ja vetovoimaisena vai kolkkona ja turvattomana. Puistoissa ja jalankulkualuilla tarvitaan ihmiselle läheistä mittakaava luovia matalia tunnelmavalaisimia, kun taas toreilla ja aukioilla tarvitaan tasaista yleisvaloa antavia, tehokkaista aukiovalaisimia. Valaistuksella on myös voimakas symbolinen merkitys. Valaisemalla kuvapatsaita, siltoja ja rakennuksia voidaan korostaa niiden merkittävyyttä ja arvoa. (Junttila 1995, 57.)



Kuvio 9. Valaistuksesta on tullut tärkeä kaupunkikuvallinen elementti. (Tampere 2006)

Valaisinlaitteiden ulkoasuun ja sijoitukseen on kiinnitetty kaupungeissa perinteisesti paljon huomiota. Erityisesti komeiden kaasulyhdyköiden muotoilu ja sijoitus osoittavat, että valaisinlaitteet nähtiin 1800-luvulla tärkeinä arkkitehtonisina tilaelementteinä ja koristeaiheina pääkaduilla, toreilla ja aukioilla. Sähkövalaistuksen yleistyessä valaisimet on nähty ensisijaisesti teknisinä laitteina. Kun kaupunkiympäristön kokonaissuunnitteluun on alettu kiinnittää taas huomiota, on myös valaistuksen suunnitteluun panostettu enemmän. (Junttila 1995, 56-59.)

Ympäristösuunnittelun kannalta valaistus voidaan jakaa kahteen eri pääalueeseen: valaistuksen suunnittelu ja valaisinlaitteen suunnittelu. Valaistuksen suunnittelu keskittyy valaisimien tehoon, kokoon, sijoittamiseen ja ympärillä olevaan materiaaliin. Valaistuksen suunnittelu on saanut merkittävän roolin kaupunkiympäristön suunnittelussa, siitä on tehty aivan oma taiteenlajinsa. (Junttila 1995, 56-59.)

Valaisinlaitteiden suunnittelu käsittää valaisimien ja pylväiden muotoilua. Tuotekehitys on jatkuvasti kasvanut valaistuksen tason ja valaisinlaitteiden kaupunkikuvallisten ominaisuuksien vaatimustason nousu. Arkkitehtoninen tuotekehitys on lähinnä painottunut puisto- ja jalankulkualueiden valaisimiin ja suurilla ja vaativilla liikennealueilla joudutaan turvautumaan usein edelleen ns. teknisiin valaisimiin. (Junttila 1995, 56-59.)

5 TOIMINNALLISET TEKIJÄT

5.1 Käyttäjät

Julkiset ulkotilat palvelevat tasapuolisesti kaikkia ihmisiä. Ympäristön käyttäjiä on vaikea määrittellä tiettyihin määrittellä ja ryhmitellä, koska samat ihmiset voivat eri tilanteissa kuulua erilaisiin käyttäjäryhmiin. Ympäristöodotukset ovat aina hyvin subjektiivisia ja niihin vaikuttavat kunkin henkilön taustatekijät ja kulloinkin ympäristön käyttötilanne. (Jalkanen ym. 2004, 204.)

Yksi tavallisimmista tavoista jakaa ympäristön käyttäjät on ikään perustuva jako: lapset, nuoret, aikuiset ja vanhukset. Jako perustuu siihen, että eri ikäryhmillä on erilaiset tarpeet, varsinkin esim. vapaa-ajan toiminnot, mutta ajatusta ei voi kuitenkaan täysin yleistää. Lasten ja vanhusten vaatimukset ympäristölle ovat usein samanlaisia. Näiden ryhmien tärkein vaatimus esimerkiksi liikenneympäristön suhteen on turvallisuus.

Toinen tyypillinen jakoperuste on toimintaan perustuva jako, jossa ympäristön käyttäjät erotetaan toisistaan liikkumistavan mukaan autoilijoihin ja jalankulkijoihin. Näiden ryhmien odotuksia ympäristölle pidetään yleensä vastakkaisina. Tämä on johtanut eristyneisyyteen suunnitteluun, jossa jalankulkuympäristön viihtyvyyteen ja laatuun on kiinnitetty erityistä huomiota. Ajoneuvoliikenne on sen sijaan usein suunniteltu liikenneteknisten näkökulmien

pohjalta, mutta myös ajoneuvolla liikkuvalla voi viihtyisä ympäristö olla tärkeä. (Junttila 1995, 43-44.)

Ympäristön käyttäjiin lukeutuu myös ryhmä, jolla on erityisvaatimuksia ympäristölleen. Tähän ryhmään voidaan luokitella liikuntaesteisiä ympäristönkäyttäjiä, johon kuuluu esim. liikuntarajoitteisia sekä näkövammaisia. Liikuntaesteiset eivät ole tasavertaisia muiden käyttäjäryhmien kanssa, ellei heidän vaatimuksia oteta huomioon. Vaatimukset liikkumista haittaavien esteiden poistamisesta ei kuitenkaan koske ainoastaan liikuntarajoitteisia ja näkövammaisia, myös vanhuksilla, lapsilla tai esim. lastenvaunuja työntävällä nuorella terveellä aikuisella on samoja vaatimuksia.

5.2 Jalankulku ja muu kevyt liikenne

Jalankulku on kaupungin keskeisin liikkumismuoto. Kaikki muu liikenne on sidottu tiettyihin liikennevälineisiin ja väyliin sekä riippuvaisia jalankulusta. Jalankulkija liikkuu tavallisesti ilman apuvälineitä, mutta jalankulkuun voidaan rinnastaa myös lastenvaunujen ja rattaiden tai pyörätuolin kanssa liikkuminen. Lisäksi myös rullaluistelu, rullalautailu ja potkukelkkailu tms. tulisi turvallisissa puitteissa mahdollistaa jalankulkualueilla. Muulla kevyellä liikenteellä tässä polkupyöräliikennettä, joka usein käyttää samoja väyliä kuin jalankulkuliikenne. (Jalkanen ym. 2004, 174.)

Jalankulkualueiden tärkeimmän elementin muodostavat päällysteet, mitä osoittaa sekin, että katujen muuttaminen kävelykaduiksi on aloitettu useimmiten päällysteiden uusimisella. Jalankulkija tarkastelee ympäristöään hyvin läheltä ja näkee tarkasti. tästä syystä päällysteiltä edellytetään pintaa jäsentävää kuviointia tai pintastruktuuria ja huolellista detaljointia. Erilaisten materiaalien, pintojen, värien ja kuvioiden avulla voidaan vaikuttaa päällysteen käyttöominaisuuksiin ja ohjata liikennettä, esimerkiksi jakamalla jalankulku ja pyöräily omille kaistoilleen. Muita toimintoja ohjaavia ja tilaa jäsentäviä elementtejä voivat olla esim. kadun kalusteet, kuten kaiteet, aidat, pollarit, penkit, istutusastiat ja kasvillisuus. (Jalkanen ym. 2004, 174; Junttila 1995, 53-54.)

5.3 Virkistys

Virkistystoiminnot ovat luonteeltaan vapaaehtoisia ja niihin vaikuttavat henkilökohtaiset arvostukset sekä kulloinkin vallitseva tilanne. Virkistävät asiat vaihtelevat eri tilanteiden ja henkilöiden mukaan. Fyysisen ympäristön laatu vaikuttaa merkittävästi virkistystoimintoihin. Kaupunkiympäristön virkistyskäyttöä pyritään usein aktivoimaan ja monipuolistamaan järjestämällä virkistyspalveluja ja toimintaa. Toiminnot voivat olla säännöllisiä tai lyhytkestoisia tapahtumia tai tiettyyn paikkaan sidottuja pysyviä virkistyspalveluja. (Junttila 1995, 65-66.)

Ympäristön tarjoamat mahdollisuudet vaikuttavat virkistyspalveluiden järjestämiseen huomattavasti. Merkittäviä virkistysalueita ovat usein omaleimaiset puistot, rannat ja historialliset alueet. On tärkeää, että tarjolla on sekä aukeita että suojaisia virkistysmahdollisuuksia eri luonteisia virkistystarkoituksia varten. Kävelykadut ja katuaukiot ovat kehityksensä myötä muodostuneet tärkeiksi vapaa-ajan alueiksi, joissa ihmiset kuluttavat aikaa ja tapaavat muita ihmisiä. (Junttila 1995, 65-66.)

Usein virkistäytyminen liittyy osana johonkin tiettyyn toimintoon, kuten esimerkiksi urheiluun. Tämä mahdollistaa virkistäytymisen lähes missä tahansa ympäristössä ja virkistäytymismahdollisuuksia voidaan parantaa pelkästään kehittämällä toimintoja. Virkistystoiminta, joka tukeutuu enemmän ympäristön luomaan visuaaliseen kokemukseen ja tunnelmaan on varsin riippuvainen ympäristön elementeistä ja niiden jäsennoinnistä. Tarkkaan valitut ja sijoitetut elementit rajaavat toimintoja ja luovat erilaisia tiloja ja tunnelmia. Esimerkiksi valaistuksella on todella merkittävä rooli iltatunnelman luomisessa. (Junttila 1995, 65-66.)

5.4 Liiketoiminta

Kaupunkiympäristön kannalta merkittävin liiketoiminnan muoto on kioskikauppa. Kioskien tehtävä on tarjota kaupallisia palveluja ja virkistystä kaupunkien julkisilla alueilla mahdollisimman helposti tavoitettavassa muodossa. Kioskit on perinteisesti sijoitettu hyvin keskeisesti kaupunkiympäristössä ja ne vaikuttavat aina voimakkaasti kaupunkikuvaan. Kioskirakennelmat muodostavat myyjän työympäristön. Siten kioskit edellyttävät sekä ulkopuolen että sisätilojen huolellista suunnittelua. (Junttila 1995, 63.)

Kioskit voidaan jakaa kiinteisiin kioskeihin ja siirrettäviin kioskeihin rakennustyyppin ja sen perusteella, miten ne liittyvät ympäristöönsä. Kiinteät kioskit ovat yleensä tiettyyn paikkaan kiinteästi sijoitettuja kevyitä rakennelmia, jotka ovat usein ympäristössään tärkeitä kaupunkikuvallisia elementtejä ja maanmerkkejä. Vanhimmat kioskit olivat yleensä yksilöllisiä ja koristeellisia ja melko pienikokoisia. Tänä päivänä kioskin rakenne on muuttunut olennaisesti kioskikaupan luonteen muutoksen johdosta. Tavaravalikoiman monipuolistuessa, työntekijöiden sosiaalitarpeen ja hygieenisuusvaatimusten kasvaessa kioskien koko on kasvanut monikertaiseksi ja kiinteät kioskit ovat muuttuneet yhä selvemmin rakennuksiksi. (Junttila 1995, 63.)

Kiinteät kioskit ovat selvästi arkkitehtonisia elementtejä, mistä syystä niiltä tulisi edellyttää yhtä korkeaa esteettistä ja teknistä laatua kuin muista rakennuksilta sekä sopivuutta ympäröivään arkkitehtuuriin. Kioskien sijoitustapa on yleensä melko vapaa, minkä takia niiden täytyy toimia kaupunkikuvallisesti joka puolelta tarkasteltuna. Kioskien ympäristössä tarvitaan yleensä asiakkaita palvelevaa tilaa ja kalustusta sekä huoltoon liittyvää varustusta. Ympäristön järjestelyillä, päällysteillä, kalusteilla ja istutuksilla kioskit voidaan liittää osaksi laajempaa aluetta. (Junttila 1995, 63.)



Kuvio 11. Hyvä esimerkki kioskirakennuksen sulauttamisesta ympäröivään tyyliin. (Riika 2005)

Siirrettävät kioskit ovat yleensä alustastaan irrallisia, kevyitä kojuja, jotka voidaan kuljettaa eri sijoituspaikkoihin. Katualueilla kioskit ovat yleensä sijoitettu jalkakäytävälle tai aukioiden ja puistojen laidolle, missä ne ei vaadi ympäristöltään muita järjestelyjä kuin sähkölinjan. Siirrettävät kojut voivat olla myös pyörillä varustettuja kojuja tai kioskiautoja, jotka siirretään pois myyntiajan päätyttyä. (Junttila 1995, 63.)

Siirrettävät kioskit ovat kansainvälisesti yksi suunnitelluimpia ympäristötuotteita. Kioskien tyyppivalikoima vaihtelee kulttuuristen tekijöiden, käytön ja sijaintipaikan mukaan. Siirrettäviltä kioskeilta ei voida odottaa samankaltaista arkkitehtonista yhtenevyyttä ympäristön kanssa kuin kiinteiltä kioskeilta. (Junttila 1995, 62-63.)

Toreilla on edellä mainittujen kioskityyppien lisäksi totuttu näkemään paljon erilaisia myyntipöytiä ja teltoja. Tyypillisin malli on kevytrakenteinen, pressulla

katettu telttamainen myyntitila pöytineen. Näiden rakennelmien yhteydessä on usein pakettiauto tai kuorma-auto. (Junttila 1995, 64.)

Selvästi liiketoimintaan liittyvän tuoteryhmän muodostavat myös erilaiset makeis-, virvoitusjuoma-, tupakka-, puhelin- ja pysäköintiautomaatit. Lainsäädännön ja ilmaston vuoksi Suomessa ei edellä mainituista automaateista ulkotiloissa nähdä kuin puhelin- ja pysäköintiautomaatteja. Lisäksi matkapuhelimien suuren suosion vuoksi puhelinautomaatista on melkoinen harvinaisuus. (Junttila 1995, 64.)

5.5 Puhtaanapito

Nykykaikaisen kaupungin toiminnot ja elämäntavat tuottavat jatkuvasti lisääntyvässä määrin roskaa ja aiheuttaa likaantumista. Kaupungin puhtaanapito käsittää yleensä julkisten alueiden siivouksen, roskien ja jätteiden keräyksen sekä käymäläpalvelut. Puhtaanapito on ihmisille itsestäänselvyys, jonka merkitys huomataan vasta kun se ei toimi. (Jalkanen ym. 2004, 184; Junttila 1995, 68.)

Ympäristön monimuotoisuus asettaa haasteita puhtaanapidon vaatimuksille, tilajärjestelyille ja materiaaleille. Raskaat koneiden paino ja lumiaurojen, harjakoneiden yms. laitteiden aiheuttama kulutus sekä talvinen hiekoitus ja suolaus asettaa materiaaleille tiukat vaatimukset. Jatkuva mekaaninen rasitus vaatii kestävätkä pintamateriaalit. Tilanjärjestelyn, kalusteiden sijoituksen, väylien mitoituksen ja rakenteiden tulee mahdollistaa puhtaanapitolaitoksen vaivaton liikkuminen. (Jalkanen ym. 2004, 184; Junttila 1995, 68.)

Koneellinen puhtaanapito on viime vuosikymmenten aikana vaikuttanut oleellisesti ympäristösuunnitteluun. Nykykaupungin nopea elämänrytmi vaatii alueiden pikaista puhdistamista. Varsinkin runsaana satavan lumen nopea poistaminen kaduilta on kaupungin toimivuuden kannalta välttämätöntä. Ympäristön rakenteet, kalusteet ja istutukset peittyvät helposti lumen alle ja vaurioituvat helposti puhtaanapitolaitteiden toimesta. Tämän takia kalusteet ja istutukset tulee sijoittaa selvästi omille alueilleen pääväylien ulkopuolelle ja

suojata puhtaanapitokaluston töytäisyyiltä. (Jalkanen ym. 2004, 184; Junntila 1995, 68.)



Kuvio 12. Puhtaanapitokoneet ovat raskaskalustoa ja voivat aiheuttaa helposti mekaanista vahinkoa. (Savonlinna 2008)

Puhtaanapito koetaan kaupunkialueella usein häiriöksi, lähinnä sen takia, että se joudutaan monesti toteuttamaan myöhään illalla tai aikaisin aamulla ja häiritsee monien lähistöllä asuvien yöunia. Aiheutuvasta metelistä huolimatta tämä toisaalta kertoo asukkaalle, että ympäristöstä huolehditaan ja sen tekemättä jättäminen aiheuttaa huomattavasti enemmän turhautumista kuin siitä aiheutuva melu.

Roska- ja jäteastioiden suunnitteluun on viime vuosina alettu kiinnittää huomiota. Keräyspisteitä ja yksittäisiä astioita on huomattavasti tiheämmin sijoitettu kaupunkialueelle kuin esimerkiksi vuosikymmen sitten. Vaikka roskankeräyspolitiikassa ja ihmisten asenteissa onkin nähtävissä kehitystä, aiheuttaa roskaus edelleen paljon pään vaivaa. Etenkin kesäisten tapahtumien, kuten vappu, erilaiset festivaalit ja juhlat, aiheuttama jätemäärä on käsittämättömän suuri. Vaikuttaa siltä, että ruuhkainen festivaali saa jopa vannoutuneenkin kierrättäjän osallistumaan roskaukseen. Roskauksen lisäksi tapahtumat aiheuttavat istutuksille vakavia vaurioita ja niiden hoitaminen sekä vahinkojen korjaaminen on monesti vaikeaa. Tapahtumien aiheuttamat tuhot ovat kuitenkin tiedossa ja niihin pyritään varautumaan mahdollisimman hyvin. (Jalkanen ym. 2004, 184; Juntila 1995, 68.)

5.6 Muu kunnallistekniikka

Suurin osa ympäristörakentamisesta on luonteeltaan kunnallisteknistä rakentamista. Kadunkalusteet ja varusteet liittyvät usein laajoihin kunnallisteknisiin järjestelmiin, joista kaduilla näkyvät rakenteet ja varusteet muodostavat vain pienen osan. Nämä ovat kunnallisteknisiä toimintoja, jotka eivät liity aiemmin mainittuihin toimintoihin. Tällaisia ovat mm. virran jakeluun liittyvät jako- ja säätökaapit, kaukolämmön ym. maanalaisten järjestelmien ilmastointihormit, viemärien ja sadevesikaivojen luukut ym. laitteet, jotka usein ovat ainoita maanpäällisiä merkkejä laajoista kadunalaisista järjestelmistä. Vaikka nämä ovat ympäristön toimivuuden kannalta hyvin tärkeitä, ovat ne monille ympäristön käyttäjille varsin tuntemattomia. Teknisen luonteen vuoksi nämä laitteet eivät usein sovi muiden elementtien tapaan ympäristöön. Kaupunkikuvan eheys vaatiikin näiden laitteiden suunnittelulta yhtäläillä huolellista suunnittelua ja laatua. Väritys ja sijainti on tärkeitä, jotta nämä laitteet voidaan kivuttomasti sopeuttaa ympäristöön. Laitteiden toiminta ei usein kuitenkaan edellytä niiden näkymistä, vaan ne voidaan sijoittaa huomaamattomasti esim. seinustan viereen, tukimuurien tai istutuksien suojaan. Huolellinen asennus, esimerkiksi sadevesikaivoja ympäröivä detaljointi, edesauttaa varusteiden liittämistä ympäristöön. (Junttila 1995, 69.)

6 INVENTOINTI

6.1 Valkeakoski

Valkeakosken historia ulottuu vuosisatojen taakse aina vuoteen 1340 asti. Tehdaskaupunkina tunnettu Valkeakoski oli jo tunnettu myllykylä kun vuosien 1869-1880 sinne perustettiin puuhiomo, paperitehdas ja selluloosatehdas. Tämän alan toiminta on jatkunut vahvasti tähän päivään asti. Kaupunkioikeudet Valkeakoski sai vuonna 1963. (Valkeakoski 2008.)

Valkeakoski on keskellä Sydän-Hämettä sijaitseva vireä urheilu- ja kulttuurikaupunki, Tampereen ja Hämeenlinnan välimaastossa (Tampere 35km ja Hämeenlinna 44km). Tunnusomaisia piirteitä Valkeakoskelle ovat kauniit Mallasveden ja Vanajaveden yhtymäkohdan järvimaisemat. Valkeakoski on tunnettu kauniiden maisemien lisäksi kilpailukykyisestä ja kansainvälisestä elinkeinoelämästään sekä kattavasta koulutustarjonnastaan, joihin sijainti tieliikenteen solmukohdassa on luonut loistavat mahdollisuudet. Myös huippu-urheilu, erityisesti jalkapallo ja hiihto, ja muutenkin monipuolinen liikuntatarjonta sekä vilkas kulttuurielämä ovat Valkeakosken tavaramerkkejä. (Valkeakoski 2008.)

Valkeakosken asukasluku oli 31.01.2008 väestörekisterikeskuksen mukaan 20381 asukasta. Valkeakosken kihlakunnassa, johon kuuluvat Valkeakosken lisäksi Akaa, Kylmäkoski ja Urjala, asukkaita oli 42600. (Valkeakoski 2008.)

6.2 Tori- ja keskusta-alue

Suunnittelualue

Valkeakosken ydinkeskustaa päätettiin muuttaa ja lisätä palvelujen määrää. Kaavamuutos koskee Apian koulukorttelia, johon kuuluu lukio ja yläaste, sekä nykyinen torialue. Koulut ja tori poistuvat uuden kauppakeskuksen sekä

asuinrakennusten tieltä. Koulupalvelut on sijoitettu jo muualle, mutta torialueen uudelleen sijoituksesta ei ole tehty päätöksiä. Tämän opinnäytetyöni tavoitteena on suunnitella uusi ja toimiva torialue, joka tukee uudistuvia keskustapalveluja.

Uudelle torialueelle on hahmoteltu kolme eri tilaa, jotka voisivat palvella toritoimintaa yhdessä tai erikseen.



Kuvio 13. Suunnittelualueen rajaus.

Rakennuskanta

Valkeakosken ydinkeskusta oli vielä 1900-luvun puolivälissä mökkien ja kujien rykelmä. Vuosien 1945-1954 aikana ydinkeskusta-alueelle tehtiin asemakaava, joka johti suuriin lunastus- ja siirtotoimenpiteisiin, johon lukeutui kaikkiaan 380 erilaatuista rakennusta. (Vuorinen 1995, 75-77.)



Kuvio 14. Koivunaukiota ympäröi useita eri ikäisiä ja eri tyyliä edustavia rakennuksia.

Kaupungin toiminnallinen keskus on Koivunaukio (kuva ?, vaihtoehto nro 1) ympäristöineen, joka on oleellinen osa uuden torialueen suunnittelussa. Nykyinen torialue sijaitsee noin 100 metriä Koivunaukiosta itään. Rakennuskanta on alueella on pääosin vanhaa ja matalaa. Koivunaukiota ympäröi kahdeksan rakennusta, joista kuusi on rakennettu vuosien 1937-1969 välisenä aikana. Aukion vasemmassa etelänurkassa on palvelutalo 1980-luvulta ja länsipuolella on 1993 rakennettu kauppakeskus Koskikara. Lähes kaikki rakennukset ovat 3- tai 4-kerroksisia ja ovat hyvin samankorkuisia johtuen eri huone- ja ullakkokorkeuksista. Aukion oikeassa etelänurkassa on 2- ja 8-kerroksinen kytköstalo. Rakennukset ovat suurelta osin liiketiloina, mutta käsittää myös asuinhuoneistoja. (Vuorinen 1995, 75-77.)

6.3 Liikenne

Julkinen Liikenne

Kaupungin keskustan läpi kulkee paikallisia sekä pitkänmatkan linja-autoreittejä, jotka kulkevat pohjois-etelä –suunnassa Ulvajankatua pitkin. Keskustan pysäkit sijaitsevat Koitonaukion ja nykyisen torialueen laidoilla. Linja-autoliikenne kulkee aamusta myöhäisiltaan saakka. (Valkeakoski 2008.)

Ajoneuvoliikenne ja pysäköinti

Keskustan ajoneuvoliikenne on vilkkainta Ulvajankadulla ja Valtakadulla, joita pitkin syöttöliikenne keskustaan, kauppatorille tapahtuu. Myös Seurahuoneenkatu johtaa Kauppatorille, joka Valtakadun tapaan liittyy pohjoisessa Valkeakoskenkatuun. Idästä, sataman suunnasta tulee Hakalantie, joka risteää Ulvajankadun kanssa. Alueen pysäköinti tapahtuu pääosin Valtakadun ja Seurahuoneenkadun varrella, Koitonaukion pysäköintialueella (n.70ap), nykyisellä torialueella sekä kauppakeskus Koskikarassa. (Valkeakoski 2008.)



Kuvio 15. Koitonaukion pysäköintialue.

Kevyt liikenne

Kevyen liikenteen väylät kulkevat Kauppatorille pääosin ajoneuvoliikenteen vierellä. Sen lisäksi Valtakadun Kauppatorin ja Ulvajankadun sekä Tehtaankadun risteyksen välinen osuus ja Torikatu toimivat kävelykatuina. (Valkeakoski 2008.)

Toripaikat

Nykyisellä torialueella toripaikkoja on käytössä lähinnä kesäaikaan. Talviaikaan yksittäisiä kojuja sekä myyntiautoja on sijoittunut Koskikaran kauppakeskuksen läheisyyteen. Kesäaikana vakituksia toripaikkoja varataan noin 20-30 kpl, joista osa on kahden tai jopa kolmen paikan varauksia. Lisäksi paikkoja varataan lyhyemmälle aikavälille; yhteensä toripaikkoja on pääosin käytössä noin 40kpl. Toripaikat ovat kooltaan 4m * 4m.

6.3 Ympäristö

Viheralueet

Keskusta-alueen viheralueet käsittää yleensä pääosin istutuksia, puita ja pieniä viherkaistaleita muita rakenteita ja elementtejä täydentämässä. Tämä tapahtuu myös Valkeakoskella, mutta keskusta-alueen laitamilta löytyy varsinaisia viheralueiksi luokiteltavia tiloja. Huomattavin viheralue keskustan tuntumassa on rannalle suuntautuva suurehko, mäkinen metsikkö nurmialueineen, jonka läpi kulkee jalankulkuverkosto. Jalankulkualueet kulkevat epäsäännöllisesti risteille läpi metsikön ja rantaa pitkin aina kävelysillalle saakka, jota pitkin pääsee ylittämään kanavan.

Istutukset

Alueen istutuksista inventoitavissa oli lähinnä puusto ja nurmialueet. Muita istutuksia, perennoja, kukkia yms. varten ei alueella ole kiinteitä paikkoja vaan Kaupunki käyttää lähinnä siirrettäviä istutusastioita.

Pinnanmuodot

Keskusta-alueelle ominaisesti suurin osa suunnittelualueesta on tasaista ja pinnoitettua. Koitonaukion eteläreunasta alkaen pinta nousee loivasti Ulvajankadun ja Tehtaankadun risteykseen saakka. Lisäksi rantaan ulottuvan viheralueen maasto on kumpuilevaa.



Kuvio 16. Näkymä Koitonaukiolta itään.

6.4 Kiinteät rakenteet ja elementit

Kadunkalusteet

Keskusta-alueella on aina paljon erilaisia ja erikokoisia kalusteita ja elementtejä. Tässä inventoinnissa ei pieniä kalusteita esim. roska-astioita ei tässä mainita, vaan huomioidaan hieman merkittävämmät kalusteet.

Huomiota herättävin osa keskustassa on kauppakeskus Koskikaran edusta, johon on rakennettu suihkulähde ja sitä ympäröimään pitkiä penkkejä. Penkkien jalustat sekä suihkulähde on luonnonkiveä ja penkkien istuinosat osaksi puuta. Kokonaisuuden yhteydessä on lisäksi viisi lipputankoa.

Noin kahdenkymmenen metrin päässä suihkulähteestä on kolme erikokoista pyramidia, joista korkein noin 2m. Nämä voisi luokitella lähinnä taiteeksi, mutta

tarjoavat niin hyvän istumapaikan tms. , että niiden luokitteluun kalusteiksi on helppoa.

Ulvajankadulla etelään päin kulkevalla liikenteellä on pysäkkikatos koitonaukion reunalla. Katos on erikseen kohteeseen suunniteltu ja rakennettu, eikä sarjatuotettu malli. Pysäkki on kaksiosainen betonipilareiden varassa oleva vinokatettu avokatos, jonka suurempi puoli on osin lasitettu. Rakennelma on selvästi nähnyt vuosia ja on kunnostuksen tarpeessa. Pohjois-suuntaan kulkevalla liikenteellä ei ole katosta suunnittelualueella.

Koitonaukion luoteis-nurkassa sisäänajon vieressä on kolikoilla wc-rakennus. Pysäkkikatoksen mukaan wc on selvästi ränsistynyt ja vaatii ehostusta tai mahdollisesti poistaminen kokonaan voisi tulla kyseeseen.



Kuvio 17. A: wc; B: Pysäkkikatos Ulvajankadun varrella; C: Taustalla pyramidit; D: talveksi katettu suihkuallas Koskikaran edustalla; E: Suihkuallasta ympäröivät penkit.

Pinnoitteet

Keskusta on kevyen liikenteen osalta lähes kokonaan kivetty ja ajoradat puolestaan lähinnä asfaltoitu. Kivetyt alueet koostuvat pääosin betonikivistä, tumman ja vaaleanharmaista sekä ruskeista 140*280 ”kartanokivistä”. Ladonnassa on yleisimmin käytetty parkettiladontaa, mutta monipuolisuutta tuovat pienet tyylivaihdokset, luonnonkiveys ja suuremmista betonikivistä tehdyt aluetta leikkaavat ”polut”.

Koitonaukio toimii pysäköintialueena ja sen pinnoitteena on myös betonikiveys. Pysäköintiruudut on merkitty käyttämällä erivärisiä kiviä. Kiveys on rakenteellisesti pysynyt hyvässä kunnossa, mutta ovat autojen likaamia ja siksi on aiheellista vaihtaa uusi pinnoite.

Palvelutalon nurkkauksessa on tukimuuri ja istutusaltaat rappusineen. Muurit ovat erittäin huonossa kunnossa ja vaativat vähintään huolellista kunnostamista tai kokonaan uutta ratkaisua.



Kuvio 18. A: kuviointia Koskikaran edustalla; B: kuvan A kuviointi toisesta suunnasta; C: tukimuuri ja kasvuhaat palvelutalon edustalla; D: torikadun näkymä.

Valaistus

Suunnittelualueen valaisinlaitteina käytetään tieliikenteessä käytettyjen mallien lisäksi pääosin yhtä mallia kahdella eri valaisinkorkeudella. Valtakadun päässä Ulvajankadun ja Tehtaankadun risteyksessä on hyvin yksilölliset valaisimet. Näiden neljän valaisimen runko on neliskanttinen. Muut alueen valaisimet ovat perinteisempiä, hatullisia valaisimia. Yhteinen tekijä kaikilla kävelyalueilla sijaitsevilla valaisimilla on valkoinen väritys.



Kuvio 19. A: käytetyin valaisinmalli keskustassa; B: Valtakadulla, Tehtaankadun ja Ulvajankadun risteyksessä sijaitsevat valaisimet.

6.5 Vaihtoehdot uudelle torialueelle

Toritoiminnan uudelleen sijoittamista varten on kartoitettu kolme konkreettisesti harkittavaa sijoituspaikkaa, joihin torialue voitaisiin sijoittaa. Vaihtoehtoja verrataan keskenään ja tavoitteena on löytää toiminnallisesti ja esteettisesti potentiaalisin sijainti. Kaikki kolme vaihtoehtoista aluetta on välittömällä etäisyydellä toisistaan ja näitä alueita voidaan käyttää kaikkia yhdessä tai erikseen toimivan ratkaisun löytämiseksi.

6.5.1 Vaihtoehto 1

Ydinkeskustan toiminnallinen ”sydän”, nykyisin suurelta osin pysäköintialueena toimiva Koitonaukio on vaihtoehto 1. Aukio on vilkasliikenteinen ja tulee olemaan kahden kauppakeskuksen keskellä. Lähtökohdiltaan Koitonaukio on suotuisa alue toritoiminnalle; se mielletään kaupungin keskustan ytimeksi, kävelykadut johtavat sinne, kauppakeskusten aiheuttama jalankulkuliikenne tulee kulkemaan aukion läpi ja pysäköinnin poistaminen ei aiheuta ongelmia, koska uuteen kauppakeskukseen tulee runsaasti pysäköintitilaa.



Kuvio 20. Vaihtoehto 1.

Koitonaukio on tilava ja säännöllinen, joka helpottaa tilaa tarvitsevan toritoiminnan järjestämiseen ja organisointiin. Koko alueella on valmis pinnoite, jonka tosin ajoneuvot ovat pysäköintialueen kohdalta lianneet. Tämä vaihtoehto palvelee myös aukion reunoilla sijaitsevia yrityksiä, jotka tilan lisääntyessä voivat esimerkiksi halutessaan rakentaa terassin liikkeensä edustalle.

6.5.2 Vaihtoehto 2

Toinen vaihtoehto toritoiminnan sijoittamiseksi sijaitsee Vaihtoehdon 1 itäpuolella, Ulvajankadun toisella puolella. Alueella on tällä hetkellä kioski, jonka yhteydessä pieni pysäköintitila. Kioskin takana on suurehko mäkinen viheralue, joka on osin metsikköä. Lähtökohdiltaan vaihtoehto on toteutuskelpoinen, tosin tila on kooltaan pienempi kuin vaihtoehto 1. Valmiin pinnoitetun alueen koko on pieni ja myös pysäköintikäytössä olleena sen laatu on kärsinyt. Mikäli toritoiminta sijoitettaisiin tälle alueelle, tulisi kioskirakennusta siirtää tai poistaa kokonaan.

Alueen suunnittelusta on sovittu, että uuden torin sijainnista huolimatta tehdään muutoksia. Nuolten osoittamalle kohdalle on tarkoitus luoda uusi jalankulkuväylä rantaan, joka on luonteeltaan nykyistä keskeisempi ja avaa näkymiä rannan suuntaan.

Lisäksi uuden kauppakeskuksen myötä nykyinen linja-autopysäkki keskustan kohdalla pohjoiseen jää ahtaaseen paikkaan ja se täytyy sijoittaa uudelleen. Merkintä X osoittaa mahdollista linja-autopysäkkiä. (nuoli- ja X-merkinnät viitteellisiä.)



Kuvio 21. Vaihtoehto 2.

6.5.3 Vaihtoehto 3

Kolmas vaihtoehto kaikista ”ehdokkaista” vähiten varteenotettava. Se on noussut esille keskusteluissa vaihtoehtoista, mutta lähinnä ahtaiden tilojen takia voi toimia vain toisia vaihtoehtoja tukevana. Vaihtoehto 3 sijaitsee Koitonaukiolta etelään kulkevalla Valtakadun osuudella, joka on muutettu kävelykaduksi.

Vaihtoehtoon on valmis kävelyyn soveltuva pinnoite, jolloin perustasoon ei muutoksia tarvitse tehdä. Vaikka lähtökohdaksi on, että uutta torialuetta ei Valtakadulle sijoiteta, on se hyvä liittää suunnitelmiin jatkuvuutta tuovana tilana. Valtakatu ja myös Torikatu toimivat lähinnä keskeisinä kevyen liikenteen väylinä keskustaan ja sinne voidaan kehittää pientiloja kehittämään ja monipuolistamaan keskustaa tilasarjana. Lisäksi selkeät ja viihtyisät kävelykadut lisäävät keskustaan tuntua kaupunkimaisuudesta ja tuovat hieman lisää ”juhluvuutta”.



Kuvio 22. Vaihtoehto 3.

7 VALKEAKOSKEN KESKUSTAN TORIALUEEN YLEISSUUNNITELMAT

7.1 Tavoitteet

Valkeakosken keskustan torialueen yleissuunnitelmien tavoitteena on selvittää tarvittavien tilojen tarpeita ja antaa suuntaa toimintojen sijoittamiselle sekä niiden mitoittamiselle. Suunnitelmien lähtökohtana on toimivuus eri käyttäjäryhmät ja kaupunkirakenne huomioiden. Suunnitelmissa on erityisesti pyritty huomioimaan kevyt liikenne, torimyynti sekä pysäköinti. Tilojen ja toimintojen sijoittaminen sekä mitoittaminen on suunnitelmissa etusijalla, mutta niissä otetaan myös kantaa mm. pinnoitteisiin, kadun kalusteisiin ja kasvillisuuteen. Lisäksi suunnitelmassa on pyritty huomioimaan kustannukset ja täten suuria muutoksia on vältetty.

7.2 Kulkuväylät ja parkkialueet

Alueen kulkuväylien suunnittelun tavoitteena on monipuolinen kevyen liikenteen verkosto. Molemmissa suunnitelmissa tavoitteena on keskusta-alueen kevyen liikenteen korostaminen, tason kohentaminen sekä selkeämpi kulkureitti rantaan päin. Kulkureittien selkeys ja esteettömyys on lähtökohtina molemmissa suunnitelmissa. Pinnoitteet ovat pääosin kiveystä, pääosin yksivärinen kivi parkkerialueilla, mutta kohdasta riippuen eri tavoilla kuvioitu.

Suunnitelmissa jalankulku on eroteltu autoliikenteestä ja pysäköinti on rajattu omiksi alueiksi. Huoltoväylät on pyritty liittämään pysäköintialueilta siten, että ne häiritsevät mahdollisimman vähän kevyttä liikennettä. Uuden kauppakeskuksen myötä pysäköintipaikat lisääntyvät, mutta alueella sijaitsevien pienten yritysten luonteet tekevät lähempänä sijaitsevat parkkipaikat tarpeellisiksi. Parkkipaikat ovat lyhytkestoisia kiekkoja, jotka palvelevat nopeita käyntejä yrityksissä.

Autoliikenne

Julkisen liikenteen osalta ainoa muutos on Ulvajankatua pohjoiseen kulkevan linja-autoliikenteen, nykyisen torin kohdalla sijaitsevan pysäkin siirtäminen noin 100 metriä etelään. Molemmissa suunnitelmissa pysäkki katoksineen on sijoitettu lähes samaan paikkaan.

Suunnitelmassa 1 uuden linja-autopysäkin takana on uusi pysäköintialue. Kolme osasella pysäköintialueella on 25 autopaikkaa ja alueelle kulku tapahtuu linja-autopysäkin eteläpuolella olevasta liittymästä. Lisäksi merkittävä muutos autoliikenteen osalta on kauppatorin sulkeminen ajoneuvoliikenteeltä ja sen muuttaminen kävelykaduksi.

Suunnitelmassa 2 pysäköinti on järjestetty edelleen Koitonaukiolle, mutta se on rajattu 26 autopaikkaan.

Kevyt liikenne

Suunnitelmassa 1 kevyen liikenteen muutokset ovat melko suuria. Huomattavin muutos on Kauppatorin valjastaminen kokonaan jalankululle. Muutos tekee keskustasta kaupunkimaisemman sekä rauhallisemman. Koitonaukiolta on pysäköinti siirretty muualle ja alue on valjastettu kokonaan toritoimintoihin. Tämä muutos vaikuttaa oleellisesti alueella liikkuvien kävelyreitteihin. Lisäksi Ulvajankadulle on lisätty uusi suojatie, joka kulkee Koitonaukion kaakkoiskulmasta yli Ulvajankadun. Tämä muutos koskee molempia suunnitelmia.

Suunnitelman 2 muutokset painottuvat enemmän Ulvajankadun itäpuolelle. Koitonaukiolla on kuitenkin pysäköinti rajattu ja toritoiminnalle on tehty tilaa. Tämä vaikuttaa suunnitelman 1 tapaa kevyeen liikenteeseen. Ulvajankadun toisella puolella sijaitsevan kioskin parkkialue on valjastettu toritoiminnan käyttöön. Ulvajankatua pitkin kulkeva kevyen liikenteen väylä on siirretty suoraan kiinni ajoneuvoliikenteeseen ja on rajattu torialueesta.

Parkkialueet

Suurin osa nykyisestä pysäköintitilasta siirtyy uuteen kauppakeskukseen, mutta lyhytkestoista pysäköintiä on järjestetty rajallisesti. Suunnitelman 1 pysäköinti on siirretty kokonaan pois Koitonaukiolta Ulvajantien itäreunaan, linja-autopysäkin taakse. Pysäköintialue on jaettu kolmeen osaan: 6, 8 ja 11 paikan osiin. Suunnitelmassa 2 osa Koitonalueen pysäköinnistä on säilytetty, 25 paikan verran.

Toripaikat

Toripaikat on suunnitelmiin sijoitettu kiinteinä ja väliaikaisina paikkoina. Kiinteät paikat ovat käytössä normaalina viikkona, jolloin toritoiminta ei ole poikkeuksellisen vilkasta. Väliaikaiset paikat otetaan käyttöön tarpeen mukaan, esimerkiksi tapahtumien aikana, jolloin torimyynti on selvästi normaalia suurempaa. Toripaikat ovat kooltaan 4m * 4m eli ne ovat saman kokoisia kuin nykyään.

Suunnitelmassa 1 toripaikat on kaikki sijoitettu Koitonaukiolle. Paikat muodostavat hyvin säännöllisen alueen, kolmen ja neljän paikan riveinä. Paikkojen välillä on 4 metriä tilaa lukuun ottamatta keskiväylää, jonka leveys on 6 metriä. Kiinteitä paikkoja on yhteensä 44 kpl ja väliaikaisia 13 kpl.

Suunnitelmassa 2 toripaikkoja on myös koitonaukiolla, mutta pysäköinnin vuoksi osa toripaikoista on Ulvajankadun toisella puolella. Koitonaukion puolella on 23 toripaikkaa ja Ulvajankadun toisella puolella 15 paikkaa. Suunnitelman 1 tapaan toripaikat on sijoitettu hyvin säännölliseen muotoon. Väliaikaisia paikkoja yhteensä 20 kpl, joista 15 on sijoitettu parkkialueelle. Näiden parkkialueella sijaitsevien paikkojen käyttö tarkoittaa parkkialueen sulkemista.

Kadun kalusteet ja pinnoitteet

Kalusteiden ja pinnoitteiden käytössä on pyritty huomioimaan taloudellisuus. Muutokset eivät ole suuria ja on pyritty käyttämään samoja materiaaleja kuin ympäröivillä alueilla. Pinnoitteiden kuviointia on käytetty rajaamaan eri tiloja sekä toimintoja.

Molempia suunnitelmia koskevat muutokset ovat pysäkkikatot uudelle linja-autopysäkille, vanhan pysäkkikatoksen ehostus sekä wc-rakennuksen vaihtaminen uuteen. Uusi pysäkkikatos on ulkomuodoltaan yhtenevä vanhan kanssa. Lisäksi molemmissa suunnitelmissa on sijoitettu uusia penkkejä kävelyväylien varteen.

Pinnoitteita on molemmissa suunnitelmissa uusittu paljon. Nykyiset pinnoitteet eivät palvele uusia toimintoja ja ovat muutenkin kuluneita ja huonokuntoisia. Suuri osa suunnitelmien pinnoitteista on betonikiveä. Osa ajoneuvoliikenteen asfaltoidusta osasta on myös vaihdettu kiveykseen, jotta keskustan kaupunkimainen ilme korostuisi ja kiveyksellä myös pyritään hillitsemään ajonopeuksia.

Maastonmuotoilu ja viheralueet

Molemmat suunnitelmat rakentuu pääosin valmiiseen ympäristöön, joten suuria muutoksia ei ole. Uusia viheralueita ei juuri kummassakaan suunnitelmassa ole, lähinnä muutokset siirtävät joitakin pieniä viherkaistaleita tai tiloja rajataan kapeilla viherkaistaleilla.

Maastoa on muotoiltu molemmissa suunnitelmissa niin ikään maltillisesti. Suunnitelmassa 1 pysäköintialueen reunasta on osin leikattu maastoa, jonka rajaaminen vaatii tukimuuria. Myös suunnitelman 2 toinen torialueen puolisko ulottuu niin pitkälle suunnittelualueen itäosaan, että rajaaminen on toteutettu tukimuurilla.

5 YHTEENVETO

Tämän opinnäytetyön lähtökohtina ovat olleet käytännöllinen toimintaympäristö kaupungin keskustassa, toritoiminta ja liikenne. Yksi suurimmista tavoitteista oli Valkeakosken keskustan toimintojen jäsentäminen siten, että toritoiminta ja kevyt liikenne saavuttaisivat suuremmat roolit. Näillä eväillä oli tarkoitus rauhoittaa keskustan liikennettä ja näin luoda kaupunkimaisemmat olosuhteet. Lisäksi viheralueiden ja virkistysalueen järvi näköaloineen tuominen lähemmäksi kulkuyhteyksiä korostamalla oli yksi päätavoitteista. Työtä lähdettiin viemään eteenpäin tutkien kahta erilaista vaihtoehtoa, joissa toimintojen sijoittamista lähestyttiin eri näkökulmista. Näin saataisiin kaksi erilaista suunnitelmaa, joidenka hyviä puolia voisi myöhemmin jopa yhdistellä ja soveltaa.

Ennen suunnittelutyön aloittamista tutustuin kaupunkisuunnittelua käsitteleviin ja sitä sivuaviin lähdemateriaaleihin. Opinnäytetyön teoriaosuudessa pohdittiin yleisellä tasolla kaupunkien keskustojen luonnetta ja niiden rakenteita. Tämä antoi suunnittelutyölle rungon, jonka kautta ratkaisuja pyrittiin toteuttamaan.

Valkeakosken keskustan torialueen yleissuunnitelmista tuli kaksi erilaista suunnitelmaa, jotka tarjoavat monia toisistaan poikkeavia näkökulmia. Molempien suunnitelmien lähtökohtana oli kuitenkin toimintojen sekä erilaisten rakenteiden sijoittaminen käytännöllisesti ja kaupunkielämää tukevaksi. Kevyen liikenteen lähtökohtana korostui reittien sujuvuus ja turvallisuus, jonka ympärille mm. toritoiminta sekä muu liikenne on rakennettu. Molemmat suunnitelmat tekevät myös keskustasta tiiviimmän ja kaupunkimaisemman.

LÄHTEET

Julkaisut

Bonsdorff, P., Burman, C., Lehtonen, H., Norvasuo, M., Rautsi, J., Sepänmää, Y., Säätelä, S. & Vuorela, P. 1991. Rakennetun ympäristön kauneus ja laatu. Espoo: VTT

Heikkilä, M., Karppinen, S. & Santasalo, T. 1998. Parempi kaupunkikeskusta: seitsemän kaupunkikeskustan kehittäminen. Helsinki: Ympäristöministeriö, alueidenkäytön osasto: Edita.

Helin, P., Turtiainen, J. & Vesikangas, M. 1982. Kaupunkikuva ja Rakentaminen. Helsinki: Sisäministeriö. Kaavoitus- ja rakennusosasto: Valtion painatuskeskus

Jalkanen, R., Kajaste, T., Kauppinen, T., Pakkala, P. & Rosenberg, C. 2004. Asuinaluesuunnittelu. Kolmas painos. Helsinki: Rakennustieto Oy.

Junttila, U. 1995. Kaupunkiympäristön suunnittelu. Helsinki: Rakennustieto Oy.

Lahti, P., Heinonen, S., Koski, K. & Tolsa, H. 1997. Ympäristöopas 109: Kestävä kehitys aluerakenteessa. Helsinki: Rakennustieto Oy

Ojala, K. 2003. Ympäristöopas 104: Liikenne yhdyskunnan suunnittelussa. Helsinki: Rakennustieto Oy

Tietz, J., Hoffmann, W. & Meuser, P. 1998. 1900-luvun arkkitehtuuri. Köln: Könnemann Verlagsgesellschaft mbH

Ulkovalaistuksen tarveselvitys: suunnitelmaselostus. 2002. Helsinki: Suomen kuntalitto.

Virtanen, P.V., 1998. Kaupungin imago. Helsinki: Rakennustieto Oy

Vuorinen, O. 1995. Valkeakosken historia: 2. osa, Kasvun vuosikymmenet.
Valkeakoski: Valkeakosken kaupunki

Elektroniset lähteet

Valkeakosken kaupunki. 2008 [verkkajulkaisu]. [viitattu 12.02.2008] Saatavissa:
<http://www.valkeakoski.fi>

Karttalähteet

Asemapiirros, Valkeakoski 2007

Asemakaavamuutoksen luonnos, Valkeakoski 2007

Suulliset lähteet

Jokio, M. 2008 (Valkeakosken kaupungin torialueen valvoja) Valkeakosken
keskustan torialue. Puhelinkeskustelu. 26.02.2008.

Järventausta, K. 2008 (Valkeakosken kaupunginpuutarhuri) Valkeakosken
keskusta. Kokous, Valkeakosken kaavoitustoimi. 01.02.2008.

Kuivalainen, H. 2008. (Valkeakosken kaupunki, Kaavoituspäällikkö).
Valkeakosken keskusta. Kokous, Valkeakosken kaavoitustoimi. 01.02.2008,
25.02.2008 ja

LIITTEET

LIITE 1	Yleissuunnitelma 1
LIITE 2	Yleissuunnitelma 2
LIITE 3	Havainnekuva 1
LIITE 4	Havainnekuva 2
LIITE 5	Leikkaus A1-A2
LIITE 6	Leikkaus A3-A4
LIITE 7	Leikkaus B1-B2
LIITE 8	Leikkaus B3-B4