

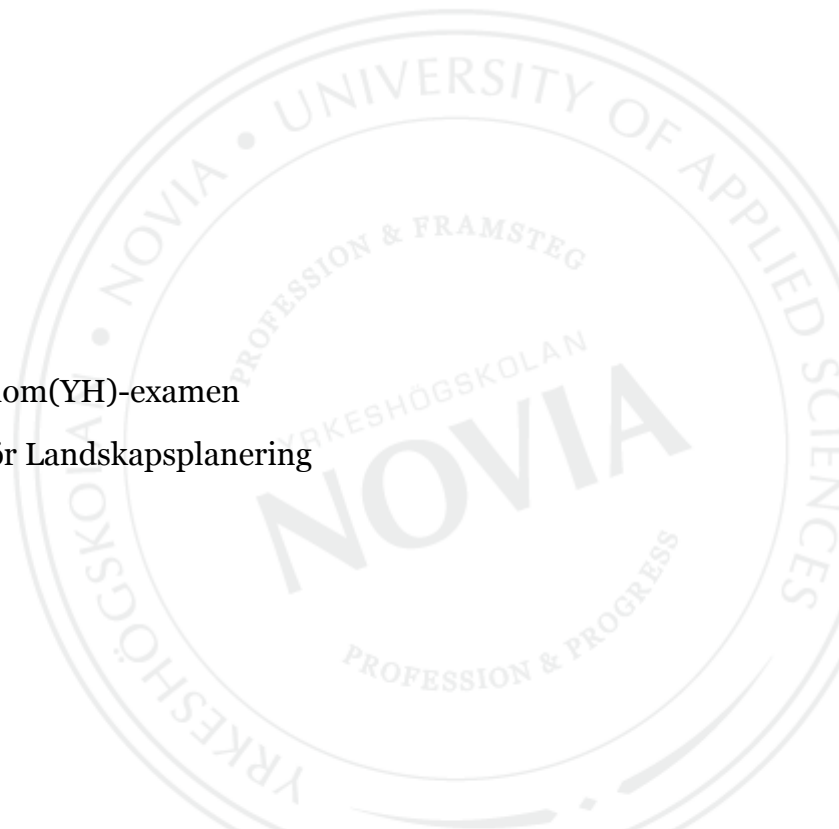
Masalantien katuypäristön ja kasvillisuuden kehittämisehdotus Masalan keskustasta Luomaan

Alma Engberg

Examensarbete för Hortonom(YH)-examen

Utbildningsprogrammet för Landskapsplanering

Raseborg 2015



OPINNÄYTETYÖ

Tekijä: Alma Engberg

Koulutusohjelma ja paikkakunta: Maisemasuunnittelu, Raasepori

Suuntautumisvaihtoehto/ Syventävät opinnot: -

Ohjaajat: Carl Voigt ja Kaisa Kilpeläinen

Nimike: Masalantien katuympäristön ja kasvillisuuden kehittämisehdotus Masalan keskustasta Luomaan

26.1.2015

52 sivua

Liitteet 9 kpl

Tiivistelmä

Opinnäytetyön tarkoitus on löytää sopivat ratkaisut ja ideat Masalantien katuympäristön suunnitteluun. Työssä selvitetään katuympäristön ja katukasvillisuuden teoreettiset perusteet ja miten niitä voidaan soveltaa Masalantielle. Työ on tilaustyö ja toimii taustatutkimuksena Kirkkonummen kunnalle. Työhön kuuluu teoriaosuus, suunnittelualueen analyysi ja analyysikartat sekä havainnollinen yleissuunnitelma ja siihen kuuluvat osasuunnitelmat. Katu ympäristön suunnittelussa lähdetään liikkeelle katusuunnittelulla ja sen jälkeen keskitytään katuvihreän suunnitteluun.

Työn johtopäätös on, että suunnittelun on lähdettävä alueen luonteesta ja lähtökohdista käsin eli alue suunnitellaan paikan mukaan eikä toisin päin. Katutilan analysoinnissa etsitään muun muassa alueen lähtökohdat, mitkä ovat alueen nykyarvot ja alueen luonteen pääpiirteet. Alueelle kehitetään tilasarja ja suunnitellaan ehdotusalueelle yhtenäinen teema ja lyhyille katujaksoille osateemat. Hyvin suunniteltu tilasarja tarjoaa mielenkiintoisen reitin käyttäjille ja parantaa taajaman hahmotettavuutta ja tunnistettavuutta sekä käyttäjien viihtyisyyttä ja hyvinolon tunnetta. Yksityiskohdat kuten esimerkiksi istutuksien tyyli, väri ja muoto tuovat esiin kadun tyylin. Ne tulisi suunnitella harkitusti, koska yksityiskohdat täydentävät kadun yleisilmeen ja ovat osa kadun arkkitehtuuria. Ratkaisun pitää toimia myös käytännössä lakien, määräyksien ja tilan mukaan.

Työtä on tarkoitus hyödyntää myös muun katu ympäristön tai katukasvillisuuden suunnittelussa.

Kieli: Suomi Avainsanat: katu, katusuunnittelu, katukasvillisuus, liikennealue, liikennevihreä, katuvihreä

EXAMENSARBETE

Författare: Alma Engberg

Utbildningsprogram och ort: Landskapsplanering, Raseborg

Inriktningalternativ/Fördjupning: -

Handledare: Carl Voigt och Kaisa Kilpeläinen

Titel: Utvecklingsförslag för Masabyvägens gatumiljö och gatugrönska från Masaby centrum till Bobäck

26.1.2015

52 s.

9 bilagor

Abstrakt

Examensarbetets syfte är att hitta optimala lösningar och ideér till planeringen av Masabyvägens gatumiljö. Arbetet går igenom gatumiljöns och gatugrönskans teoretiska grunder gällande planering och hur denna teori kan anpassas längs med Masabyvägen. Det är ett beställningsarbete från Kyrkslätt kommun och fungerar som en bakgrundsundersökning för dem. Arbetet består av en teoridel, en analysdel av området i form av text och analyskartor samt av en översiktlig plan över området och fem detaljplaner. Arbetet baserar sig på teorin och de analyser teorin rekommenderar samt reder ut vad som är det viktigaste att ta i beaktande i planeringen.

Arbetets slutsats är att då man planerar ett gaturum fungerar det bäst att använda områdets befintliga karaktär och värden som utgångspunkt istället för att anpassa ett område efter en färdig idé. Man analyserar planeringsområdet och skapar en intressant rumsserie längs med gatan genom att använda ett helhetstema och delteman för området. En välplanerad rumsserie stöder tätortens identitetskänsla och är lätt att identifiera och gestalta. Man anpassar planeringen efter temat som utgår från platsens karaktär och mål. Detaljerna som till exempel gatugrönska lyfter konkret fram områdets stil och är något man ska överväga noggrant då allting är en del av gatans arkitektur. Lösningen anpassas i praktiken efter lagar, bestämmelser och utrymme.

Tanken är att arbetet skall kunna stå till nytta och ge ideér åt andra som sysslar med planering av gatumiljöer och gatugrönska.

Språk: Finska

Nyckelord: gata, gatugrönska, gatuplanering, trafikmiljö

BACHELOR'S THESIS

Author: Alma Engberg

Degree programme: Landscape planning and design

Specialization: -

Supervisors: Carl Voigt and Kaisa Kilpeläinen

Title: Development plan for Masalantie Street design and vegetation

26 Jan 2015

52 pages

9 Appendices

Abstract

The purpose of this Bachelor's thesis is to find optimal design solutions and ideas for Masalantie street environment. The thesis works through the basics of street design and planning theory and street vegetation design theory to find out how the theory could be best applied for Masalantie Street. The project was commissioned by the municipality of Kirkkonummi, and is to be used as background research. The thesis consists of theory and analyses in the form of text and maps for analysis as well as an illustrated overall plan and five detail plans. The contents are all based on theory and the analyses on the methods that the theories recommend.

The conclusion is that when you design a street it is most important that it is designed around the area and not the other way around. First you design a theme for the whole area using the area's features and objective as a premise and then you continue to apply different themes for the smaller sections in order to create an easily recognized conurbation which supports well-being and a strong local identity. The details are a part of the building design and should reflect the style of the design. The street vegetation is a part of the details that make the design and is considered to be a part of the street architecture. Laws, regulations and room should always be considered.

The purpose for the thesis is also to provide theory and set an example for other street designs concerning street environment and street vegetation planning and design.

Language: Finnish Key words: street, street design, street vegetation, street environment

I Inledning

Examensarbetet är en utvecklingsplan för Masabyvägens gatumiljö samt gatugröniska då vägen som tidigare klassificeras som landsväg skall bli en gata. Syftet är att arbetet skall kunna fungera som en bakgrundsundersökning åt min beställare Kyrkslätt kommun. Arbetet är en litteraturundersökning som drar slutledningar från gatumiljöns och gatugröniskans teori. På basen av sludedningarna från teorin ritas det illustrativa ideplaneringar som ger ideer åt framtida planering av Masabyvägen. Man skall även kunna använda arbetet som en allmän insikt i hur man planerar en gata för att nå en estetisk, trivsam och fungerande helhet.

II Gatuplanering

När man planerar en gata är det viktigt att tänka på trivsel. Ett bra förhållande mellan invånarna och deras närmiljö stöder hälsa och välmående på området. (Tapaninen, Kauppinen, Kivinen, Kotilainen, Kurenniemi & Pajukoski 2002 s. 75) En trivsam miljö utgår från att gatan har fungerande proportioner, ett trevligt mikroklimat, är estetisk och städad. Den skall fylla invånarnas och besökarnas krav, fungera mångsidigt och vara kvalitetsmässig samt vara uppbyggd så att det är lätt att förstå och tolka gatans syfte och funktioner. Det är viktigt att gatan är tydligt uppdelad enligt funktioner, är orienterbar och lätt att gestalta. (Brandberg; Johansson & Gustafsson 1998 s. 78-79 och Junntila 1995 s. 33) Beroende på gatans funktioner krävs det olika mycket av gatans utformning och omgivning. T.ex. att sitta och njuta eller att njuta av en promenad kräver olika saker av gatumiljön. (Jalkanen, Kajaste, Kauppinen, Pakkala & Rosengren 2004 s. 204-205) Lagen om gatuplaneringen och dess krav hör till Markanvändnings- och bygglagen 5.2.1999/132 under kapitel 12. (Finlex 1999/132)

När man planerar en gata som helhet utgår man från två utgångspunkter; tätorts- eller stadsbilden, som till stor del skapas av områdets karaktär samt gatans ändamål, bildar ett helhetstema. Gatan indelas sedan i mindre stycken enligt omgivningen och funktion och ges ett deltema. Gatustycken planeras med tanke på utgångspunkterna, deltemat, funktionerna. Till planeringen hör gatutrymmets golv, väggar och tak, gatans uppdelning och att lyfta fram viktiga punkter och planera detaljerna kring det. (Brandberg etc. 1998 s. 28-29, 80, Jalkanen etc. 2004 s. 108, 176, 208 Junntila 1995 s. 31-32 ja Tielaitos 1995 s. 40)

III Gatugrönnska

Planering av gatugrönnska utgår från att gatugrönnska är en del av gatans arkitektur och att gatugrönnska inte är en självklarhet. Då man planerar in gatugrönnska skall det fylla en funktion, t.ex. optisk styrning, estetik, uppdelning av gatan eller dylikt. Grönnska används ofta för att ge gatan en viss rums känsla eller för att dela upp gatan enligt funktion. (Männistö 1999 s. 15-16) Man kan dela in gatugrönnska i byggd grönmiljö och skyddsgrönnska. Byggd gatugrönnska handlar om planteringar som gräsmatta, blom-, busk-, träd-, klängväxt- och blandade planteringar. Skyddsgrönnska handlar om att man har zoner med grönnska som har stadsekologisk funktion att skydda mot buller, avgaser osv. som delar olika områden från varann. Det är oftast skog, skogskanter eller planterade bestånd som inte är avsedda för genomgång eller rekreation. (Antikainen, Uusitalo & Ventola 1992 s. 30)

Planering av gatugrönnska ifrågasätter om gatugrönnska behövs, vad grönnskans ändmål och funktion vore samt hur mycket växtutrymme som det finns, hurdan stil och form på växter borde användas och hur de skall planteras. Det är viktigt att planera med tanke på framtiden då speciellt gatuträdsplanteringar håller väldigt länge men inte tål förflyttning eller påverkan alltför mycket. (Junttila; Koivistoinen & Waris 2011 s. 77-78, Männistö 15-17 och Jalkanen etc. 2004 s. 178, 2012) Vid planering av gatugrönnska finns det noggranna bestämmelser om avstånden till byggnader, körleder, gångväg osv. (Rakennustieto 2006 s. 528)

IV Processbeskrivning

Kommunen fick veta att jag snart skulle skriva ett slutarbete och erbjöd mig att skriva ett arbete åt dem då de hade ett flertal passande ämnen. Jag fick välja det ämne som passade min utbildning bäst och jag valde att arbeta med Masabyvägens utformning och utveckling gällande grönbyggnad. Det tog tid innan arbetet utformade sig konkret och jag bestämde mig vad slutresultatet skulle vara. Det utgjorde många utmaningar på vägen.

Jag började med att fotografera och undersöka Masabyvägen på egen hand varefter jag började leta efter litteratur. Jag fick fina källor från Trafikverkets bibliotek samt några andra men hade en utmaning i att hitta exakt det jag önskade. Jag skrev teori under en längre tid men hade svårt att skapa en tillräckligt snäv vinkel för mitt arbete. När teorin var så gott som klar började jag rita botten för analyskartorna och planeringen. Analyskartorna

blev snabbt klara men planeringarna tog tid. Jag fick fint material från teorin till mina planeringar men att dra korta och konkreta slutledningar var utmanande. Det blev ett missförstånd med kommunen och jag saknade en grund för mitt arbete men det kompensades genom en bättre handledning på slutet med ett fint tillfälle då jag fick presentera mina planeringar och analyskartor samt min tanke bakom det för kommunen. De gav en mycket bra och konkret feedback och jag hade lätt att korrigera och arbeta klart planeringen och analyserna efter det. De tog emot mina idéer positivt och kunde tänka sig att förverkliga en del av dem, speciellt ivriga blev de av tanken på konstverk i en temaserie i de fem rondeller som planeras längs med Masabyvägen.

V Planering

V.I Beskrivning av planeringsområdet

Masabyvägen ligger i Kyrkslätt och sträcker sig från Masaby till Bobäck tätort. Planeringssträckan är 3,9 km lång och vägen är en skyddad kulturväg eftersom det är Gamla Kungsvägen eller Stora Strandvägen som det också kallas. Masaby är en snabbt växande tätort med fina kommunikationer till Helsingfors. Bobäck är mer glest byggd och har inget centrumområde men är även den växande med relativt bra kommunikationer till huvudstaden. En del av Bobäck är klassificerad som ett landskapsmässigt värdefullt kulturlandskap i landskapsplanen och har byfunktion i generalplanen. (Uudenmaan liitto 2012 s.48 och Sito Oy 2010 s. 5,8)

Planeringsområdet är under planläggning och för tillfället planeras Masaby delgeneralplan och snart påbörjas även Bobäck delgeneralplan. Ett flertal detaljplaner finns på området och ett antal är under påseende samt skall börja planläggas. (Kirkkonummen kaavoitusohjelma 2014-2018) De allra nyaste detaljplanerna är inritade i planeringen och finns även med i analyskartorna eftersom de kommer att börja byggas inom kort.

V.II Planeringens idé

Planeringen utgår från att hela Masabyvägen har ett helhetstema och planeras som en helhet men har även delgett variationer mellan Masaby och Bobäck och de har ett eget tema under helhetstema som jag kallar tätortsbild. Gatan är därefter uppdelad i mindre stycken som jag tilldelat delteman. Varje stycke har egna karaktäristiska egenskaper som utgår från områdets befintliga karaktär och områdets ändamål.

Ingångspunkterna till tätorterna är noggrant planerade för att man skall uppmärksamma att man närmar sig en tätort och skall börja sakta ner farten eller märka att man närmar sig tätortens utkant. De är märkta med trädportar i Masaby och med ett metallräcke samt plantering i Bobäck.

Hela gatuområdet är planerat att hålla hastigheterna tillräckligt låga för gatans ändamål samt skapa trygghet i en uppdelad och lättgestaltad miljö. Planeringens lösningar strävar efter att skapa en lokal identitet, trivsel samt en estetisk och trygg, parklik miljö.

VI Slutledning

Arbetet har nått de mål som framställts och planeringen är en fungerande grund för kommunens framtida planering av Masabyvägen samt kan fungera som en bakgrundsundersökning då det behöver fakta att basera sina beslut på. Arbetet grundar sig på grundläggande faktalitteratur inom gatuplanering men kan eventuellt ha nått nya synvinklar på saken då arbetet inte koncentrerar sig på en konkret teknisk lösning utan en optimal lösning av gatans användning och för användaren.

I arbetet kommer det fram vad som är viktigt att tänka på och tar fram konkreta punkter hur man ska göra på ett tydligt och lättläst sätt. Arbetet kan fungera som hjälp i samband med annan gatuplanering i fråga om uppbyggande av en centralgata eller eventuellt även andra gator. I arbetet lyfts det fram många saker som mn lätt förbiser när man utgår från en teknisk lösning.

Planeringen utgår från att området fortsätter utvecklas men eftersom det är en snabbt växande tätort så hinner ännu många saker förändras som påverkar hur bra planeringen fungerar, men den har många idéer som man kan använda på andra ställen ifall planerna ändras. Risken finns att idéer inte kommer fram tillräckligt konkret och att man upptäcker problem under den tekniska planeringen.

Sisällysluettelo

1	Johdanto.....	1
2	Katuympäristö.....	3
2.1	Määritelmät.....	3
2.2	Katusuunnittelu.....	5
2.2.1	Lait ja määräykset.....	5
2.2.2	Katusuunnittelun vaikutus viihtyisyyteen.....	6
2.2.3	Katusuunnittelun perusteet.....	7
2.2.4	Kadun materiaalit ja yksityiskohdat.....	8
2.2.5	Katutilan seinät.....	10
2.2.6	Teeman käyttö.....	10
2.3	Katualueen historiallinen ilme.....	11
2.4	Taajamakadun erovaisuus kaupunkikadulta.....	12
2.4.1	Taajaman sisääntulo.....	13
2.4.2	Taajamaan keskustakatu.....	13
3	Katukasvillisuus teoriassa.....	14
3.1	Katukasvillisuuden tarkoitus.....	14
3.1.1	Kasvillisuuden vaikutus viihtyisyyteen.....	14
3.1.2	Turvallisuuden parantaminen kasvillisuudella.....	14
3.2	Katukasvillisuuden suunnittelu.....	15
3.2.1	Vaatimukset kasvillisuuden suunnitteluun.....	15
3.2.2	Taajamakadun kasvillisuus.....	16
3.2.3	Määritetyt etäisyydet kasvillisuudelle.....	17
3.2.4	Kasvillisuuden sijoittelu ja valinta.....	17
3.3	Kadun istutukset ja suojaviheralueet.....	20
3.3.1	Kadun erilaiset istutukset.....	20
3.3.2	Suojaviheralueet.....	20
4	Suunnitelma.....	20
4.1	Menetelmät.....	20
4.2	Työn kulku.....	21
4.3	Suunnittelualaue.....	22
4.3.1	Suunnittelukohteen sijainti.....	22
4.3.2	Alueen rajaus.....	22
4.3.3	Maisemarakenne.....	22
4.3.4	Suojellut kohteet.....	23
4.3.5	Vanhan Kuninkaantien historia.....	25
4.3.6	Masalan ja Luoman historia.....	25

4.3.7	Suunnittelutilanne ja kaavoitus	26
4.4	Nykytilanteen kuvaus	30
4.4.1	Käyttäjät	30
4.4.2	Kadun tarkoitus, tarpeet ja tavoitteet.....	31
4.4.3	Alueen luonne	32
4.5	Analyysi.....	33
4.5.1	SWOT-analyysi.....	34
4.5.3	Kartta-analyysit.....	33
4.5.4	Luoman ja Masalan eroavaisuudet	34
4.5.5	Säilytettävät arvot	37
4.6	Ratkaisu.....	38
4.6.1	Tiestä keskustakatu	38
4.6.2	Suunnitteluratkaisu	38
4.6.3	Sisääntulo	39
4.6.4	Teema.....	40
4.6.5	Katutila	42
4.6.6	Ratkaisun vahvat ja heikot puolet.....	42
5	Johtopäätökset.....	43
6	Keskustelu.....	45
	Lähteet	47
7	LIITELUETTELO.....	53



Kuva 1. Valokuva Masalantiestä Masalan keskustasta kesä 2014.

1 Johdanto

Opinnäytetyöni *Masalantien katu ympäristön ja kasvillisuuden kehitysehdotus Masalan keskustasta Luomaan* on tilaustyö Kirkkonummen kunnalta. Sain kunnalta ehdotuksen kirjoittaa Masalantien ympäristöstä, ja miten nykyistä tieympäristöä voisi kehittää viihtyisäksi viherrakentamisen keinoin. Masalaa ja Luomaa kaavoitetaan parhaillaan, ja nykyinen Masalantie muutetaan kaduksi, minkä takia katu ympäristö tarvitsee suunnittelua. Työn tarkoitus on toimia taustatutkimuksena Kirkkonummen kunnalle ja antaa ideoita kadun suunnitteluun.

Erityisen tärkeää on huomioida kokonaisuus vanhalla historiallisesti tärkeällä alueella kuten Masalantien varrella. Nykyinen tielinja kulkee Kuninkaantiellä, joten mahdolliset historialliset arvot pitäisi säilyttää. (Si 2010 s. 8)

Masalantie on maantie, joka muutetaan vähitellen kaduksi. Tulevien liikennejärjestelyjen avulla tiestä tulee tehokkaampi ja turvallisempi vaikka asukas- ja liikennemäärät kasvavat. Masalantie sijaitsee Masalassa ja Luomassa, jotka ovat kasvavia taajamia ja joiden ympäristöt ovat kaavoitus- tai toteutusvaiheessa. Suurin syy merkittävään kasvuun ovat hyvät julkiset yhteydet pääkaupunkiin. (Sito Oy (Si) 2010 s. 5) Kirkkonummen kunnan suunnitelmien mukaan on tarve kehittää nykyistä tiemaisemaa katumaisempaan suuntaan asukasmäärän kasvaessa. Kunnan keskusta-alueita kuten Masalan keskustaa halutaan myös parantaa. Valtakunnalliset aluetavoitteet vaativat eheyttä yhdyskuntarakenteeseen ja toimivaa aluerakennetta sekä laadukasta elinympäristöä. (Kaavoitusohjelma vuosille 2014-2018, Masalan osayleiskaava OAS 2013 ja Masalan urheilupuiston asemakaava -selostus 2014).

Masalantien ympäristöön asukkaat toivovat uudelleensuunnittelua mikä nostettiin esille Masalan osayleissuunnitelman asukasiltana ja myöhemmin paikkakyselyssä. Asukkaat toivovat lisää viihtyvyyttä ja panostaminen taajamaan estetiikkaan. Keskusta-alue on rakennettu modernisti ja tiiviisti sekä sinne on suunniteltu lisää rakennuksia. (Viisiykkönen 2014 ja Si 2010 s.5,7-8)

Tavoitteenani on ratkaista mahdolliset Masalantien ongelmat ja löytää paras mahdollinen lopputulos. Tärkeitä ja kehitettäviä asioita ovat viihtyvyys, estetiikka, eheys, turvallisuus ja katualueen juoheva liittäminen ympäristöön. Kunnan toiveena on kehittää Masalantielle puistomainen tunnelma, jossa on hieman bulevardin tyyliä. Toiveiden mukaan keskusta-

alueen pitää olla tehokas ja vähitellen muuttua taajamanalueeksi keskustasta pois päin. Opinnäytetyössäni keskityn puistomaisen ja viihtyisän katutilan luomiseen.

Teoriaosassa keskityn katu ympäristön muotoiluun ja kasvillisuuden käyttöön. Teoreettisella tarkastelulla yritän löytää vastauksia seuraaviin kysymyksiin. Mihin viihtyisä, esteettinen, turvallinen ja ehyt katu ympäristön suunnittelu perustuu ja miten sellaisen katu ympäristön suunnitteleminen onnistuu? Mitkä ovat rajoittavat tekijät katu ympäristön suunnittelussa? Miten katuvihreys soveltuu katu ympäristön suunnitteluun ja mikä on paras ratkaisu katukasvillisuuden suunnittelussa?

Teorian lähtökohdat ovat *Kaupunkiympäristön suunnittelu* -kirjan tekijän (Junttila 1995, s. 14–15) mukaan sellaiset, että katu ympäristön suunnittelu riippuu varsinaisen katualueen suunnittelun lisäksi ainakin ympäristön suunnittelusta.

Kaupunkiympäristön suunnittelulla on tarkoitus parantaa katu ympäristöä toiminnallisesti, kaupunkikuvallisesti sekä edistää sosiaalista toimintaa. Junttilan, Koivistoisen ja Wariksen *Katu ympäristön suunnitteluopas* –kirjan (2011 s. 9) mukaan ympäristösuunnittelua tulisi soveltaa ja täydentää muuhun rakennettuun ympäristöön. Junttila jne. kertoo (2011 s. 8), että suunnittelun tärkeimpiä osia ovat yksityiskohtien kuten istutusten, rakenteiden ja valaistuksen suunnittelu. Suunnittelulla voidaan vaikuttaa ympäristön toimivuuteen sekä parantaa turvallisuutta ja viihtyisyyttä. Työn teoriaosa perustuu lähdekirjallisuuteen ja sieltä löytämäni tutkimustietoon, jonka tärkeimmät osiot kerään teoriaosuuteen. Kirjallisuuden teoriatietoa sovelletaan tutkimuksen kohteeseen Masalantiehen. Teoriasta löytyneiden analyysimenetelmien perusteella teen kartta-analyyseja Masalantiestä. Ideasuunnitelmat piirretään analyysien ja teorian perusteella.

2 Katuympäristö

2.1 Määritelmät

TIE

Suomen tieverkko käsittää valtion omistamat maantiet, kuntien ylläpitämät kadut ja yksityistiet. Maantiet luokitellaan valtateihin, kantateihin, seututeihin, moottoriteihin ja moottoriliikenneteihin (SKTY 2003 s. 7-9). Tiet ja tiealueet kuuluvat Maantielakiin, 23.6.2005/503 (Finlex 2005).

KATU

Katu on enemmän kuin liikenneväylä; siihen kuuluvat myös kadun varrella olevat johdot, kaapelit, rakenteet ja laitteet. Katu on monikäyttötila; se on tarkoitettu liikenteeseen, kävelyyn, kohtaamiseen ja oleskeluun. Katu määritellään ympäristön maankäytön perusteella joko liikenne-, liike- tai asuinkaduksi. Kadut voidaan luokitella toiminnallisesti eri tavalla, ja niitä ovat yleensä sisääntulo- läpikulku- ja ohikulkuväylät, pääkadut, kokoojakadut, tonttikadut, hidaskadut, pihakadut ja kävelykadut. (SKTY s.4-5, 7-9) Katualueet kuuluvat Maankäyttö- ja rakennuslakiin (5.2.1999/132), joka on osin päivitetty vuonna 2005. (Finlex 1999) Katujen kunnossapidon määrittelee *Laki kadun ja eräiden yleisten alueiden kunnossa- ja puhtaanapidosta* 1978/669. (Finlex 1978)

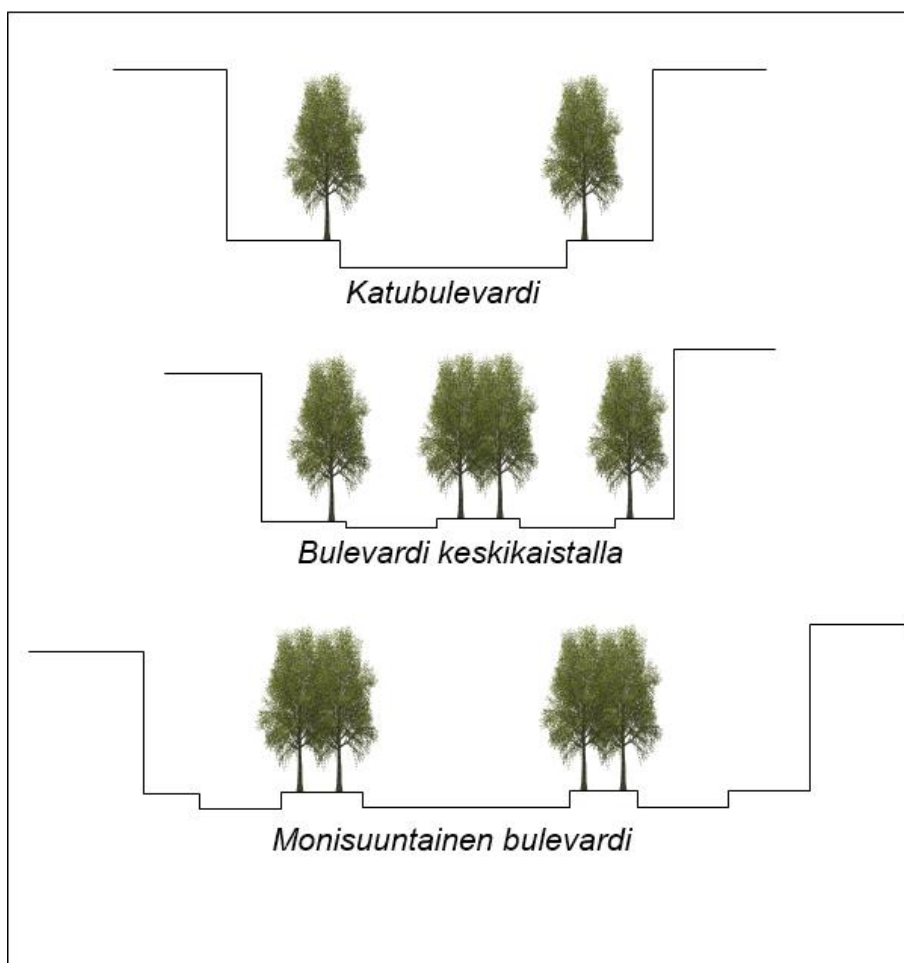
BULEVARDI

Bulevardi on katu, jonka lähtökohtana on kasvillisuuden suunnittelu. Bulevardilla on aina leveä katutila ja erään määritelmän mukaan ainakin kolme puuriviä. Puilla on tarkoitus luoda kadulle arkkitehtoninen ilme. (Junttila, Koivistoinen & Waris 2011 s. 77)

Bulevardeja on kolmea eri tyyppiä: yksinkertainen katubulevardi (*eng. Street Boulevard*), katubulevardi keskikaistalla (*eng. Center Median Boulevard*) ja monisuuntainen bulevardi (*eng. Multiway Boulevard*). (Jacobs, MacDonald & Rafé 2002) Bulevardi on tarkoitettu vahvaksi arkkitehtoniseksi pääväyläksi, jolla on tarkoitus luoda voimakas tilavaikutelma. (Bain, Gray & Rodgers 2012)

Bulevardi tarkoittaa puistokatua, jossa on keskimmäisenä ajoradat, niiden reunoilla on puurit, ja reunimmaisina kevyen liikenteen väylät. Bulevardi tulee ranskan kielen sanasta boulevard, ja sen alkuperäinen versio tarkoittaa linnoitusta tai kaupunkimuuria. Pariisiin

bulevardit tulivat maailmankuuluiksi 1800- ja 1900 -luvulla. Bulevardeja alettiin rakentaa ympäri maailmaa. Niitä käytettiin monesti pääväylinä ennen moottoritietä. Myöhemmin bulevardeja muutettiin kävelypuistoksi. Bulevardi poikkeaa esplanadista siten, että esplanadilla on aina leveä puistokaistale kadun keskellä eikä välttämättä ollenkaan puurivejä kadun reunoilla. (Bulevardi ja esplanadi 2012 ja Junntila 1995 s. 129)



Kuva 2. Bulevardin eri muodot. (Jacobs, MacDonald & Rafé)

KATUTILA

Katutila on fyysinen katu, johon liittyy kaikki mikä vaikuttaa katutilaan. Katutila koostuu lattiasta, seinistä ja katosta. Katutilan lattiana ovat liikenneväylät, kasvualustat ja päällysteet - kaikki näkyvä, mikä löytyy maantasolta. Kadun seininä ovat esimerkiksi kasvillisuus, erilaiset rakennelmat ja rakennukset. Katutilan katto koostuu yleensä kasvillisuudesta kuten isojen puiden latvuksista. Katutila voidaan jakaa julkisiin tai yksityisiin tiloihin. (Brandberg, Johansson & Gustafsson 1998. s. 78- 81 ja Jalkanen, Kajaste, Kauppinen, Pakkala & Rosengren 2004 s. 199)

KADUN MITTAKAAVA

Katutilalla voi olla erilaisia mittakaavoja. Mittakaava on suhdeluku, joka kertoo kuvan, kartan, piirroksen tms. ja niiden esittämän todellisen kohteen mittojen välisen suhteen. Mittakaava syntyy kadun ympäristöstä ja ominaisuuksista. Maisemarakenne, näköalat, rakennuksien ominaisuudet, niiden sijainti katuun nähden, kadun linjaus, geometria, poikkileikkaus ja yksityiskohdat määräävät katualueen tilan mittakaavan ja kadun tunnelman. (Tielaitos 1995 s. 18)

KAUPUNKIKUVA / TAAJAMAKUVA

Kaupunkikuva muodostuu teiden ja katujen ilmeestä sekä katutilasta ja sen rajoista. Hyvään ja viihtyisään kaupunkikuvaan pyritään kaupungin visuaalisen rakenteen vahvistamisella, parantamisella ja selkeyttämisellä. Kaupunkikuvan suunnittelussa dokumentoidaan kaupungin eri elementit ja ilmeet ja päätetään miten voidaan parantaa jo olemassa olevaa kaupunkikuvaa ja sen visuaalista rakennetta. (Brandberg jne. s. 75-77) Taajamissa ei puhuta kaupunkikuvasta vaan käytetään yleensä taajamille tarkoitettua sanaa taajamakuva. (Tielaitos 1995 s. 11)

2.2 Katusuunnittelu

2.2.1 Lait ja määräykset

Maankäyttö- ja rakennuslain (5.2.1999/132) 12:s luku koskee katuja, toreja, liikennealueita, virkistysalueita ja muita siihen verrattavia yleisiä alueita. Katualueen on §83:n mukaan oltava asemakaavassa. Kadun suunnittelu, rakentaminen ja kunnossapito kuuluvat kunnalle. Kadun pitää sopeutua asemakaavassa laadittuun ympäristöön ja olla toimiva, turvallinen ja viihtyisä. Kadun suunnittelussa kaikkien, joihin suunnitelmaa vaikuttaa, tulee saada ilmaista mielipiteensä ja osallistua kaavan valmisteluun. (Finlex 1999 §83, §84, §85, §62)

Maantien voi muuttaa kaduksi 86a§:n mukaan kun siitä on päätetty kunnan kadunpitopäätöksellä ja kunta muuttaa maantieluokittelun katuluokkaan asemakaavassa. Päätöksen tullessa voimaan maantie lakkaa olemasta tie ja muuttuu kaduksi sekä siirtyy valtion omistuksesta kunnan omistukseen ja hallintaan. Katu on asemakaava-alueella ja erillistä katusuunnitelmaa laaditaan. Asemakaavalta edellytetään hyvää maisema- ja

kaupunkikuvaa sekä sen tulee ottaa huomioon maankäytön paikalliset olosuhteet ja edistää olemassa olevaa rakennuskannan käyttöä. (Finlex 1999 §86, §50)

”Asemakaava on laadittava siten, että luodaan edellytykset terveelliselle, turvalliselle ja viihtyisälle elinympäristölle, palvelujen alueelliselle saatavuudelle ja liikenteen järjestämiselle. Rakennettua ympäristöä ja luonnonympäristöä tulee vaalia eikä niihin liittyviä erityisiä arvoja saa hävittää. Kaavoitettavalla alueella tai sen lähiympäristössä on oltava riittävästi puistoja tai muita lähivirkistykseen soveltuvia alueita.”

Finlex 5.2.1999 Maankäyttö- ja rakennuslaki §54

Maantielain §45 ja §46 kertovat näkemäalueesta, johon ei saa sijoittaa rakennuksia, tavaroita tai rakennelmia ja mistä kasvillisuusta tai muita esteitä saa poistaa, jos ne vaarantavat liikennettä. Näkemäalue on alue, missä maantie ja toinen merkittävä tie, toinen maantie tai rautatie risteää tai missä maantie kaareutuu. (Finlex 1999 §45,46,47)

2.2.2 Katusuunnittelun vaikutus viihtyisyyteen

Ympäristösuunnittelulla on suora yhteys sosiaalisiin ja toiminnallisiin prosesseihin yhteiskunnassa. Sosiaaliset ja toiminnalliset prosessit liittyvät tavoitteisiin, josta yksi tärkeimmistä tavoitteista on saavuttaa viihtyisyys katualueella. (Junttila s.13–14)

VIIHTYVYYTTÄ ON

- Oikea tilallisuus, järkevät mittasuhteet ympäristössä ja selkeästi rajatut tilat
- Selkeä, helposti ymmärrettävä, muistettava ja hahmottuva ympäristö
- Toimivat tilasarjat ja kulkureitit
- Esteettinen, monipuolinen ja toimiva katutila
- Selkeä viesti käyttäjälle miten käyttäytyä
- Suojaisa, valoisa ja lämmin paikka
- Sosiaalista toimintaa edistävä ympäristö
- Kaunis elinympäristö, hyvä laatu ja puhtaanapito
- Asukkaiden hyvät kokemukset ja kaikkien tarpeiden täyttyminen

(Brandberg jne. 1998 s. 78-79, 83, Tapaninen jne. 2002 s.75 ja Junttila 1995 s. 33)

Hyvä suhde lähiympäristöön on tärkeätä kaikenikäisten ihmisten hyvinvoinnin kannalta. Se on osa heidän muistojaan ja tulevaisuuden suunnitelmiensa tukipilari. Asuinympäristö voi

olla osa ihmisten identiteettiä ja antaa sekä haasteita, vaihtelevaisuutta että turvallisuuden tunnetta. Elinympäristön kauneus tukee asukkaiden hyvinvointia ja toimintakykyä, korostaa ihmisten tasavertaisuutta ja vähentää syrjäytymisen riskiä. (Tapaninen, Kauppinen, Kivinen, Kotilainen, Kurenniemi & Pajukoski 2002, s.75,86-87, 109)

2.2.3 Katusuunnittelun perusteet

Viheralueiden rakenne taajamissa tai kaupungeissa perustuu maisemarakenteeseen, joka taas perustuu maiseman luonnontekijöihin, jotka aiheuttavat maisemaan eri muutosprosesseja. Katuympäristön pitää rakentua maisemaan ja kaikkiin siihen kuuluviin prosesseihin mutta myös kaupunkirakenteeseen, kaupungin perinteisiin ja historiaan. (Brandberg jne. 1998 s. 28 ja Panu 1998, s. 10,16)



Kuva 3. Kuvassa näkyy miten asuinympäristöt jaetaan ja miten kaupunki- tai katutilaa voi jakaa. (Jalkanen jne. 2004 s. 198-201)

Kadulta vaaditaan erilaista katutilaa riippuen kadun toiminnoista. Läpikulkualueena toimivien katujen vaatimukset ovat vähäisemmät kuin katualueiden, joilla ihmisten odotetaan oleskelevan vapaaehtoisesti. Parhaimmillaan katutilaa voidaan käyttää moneen eri käyttötarkoitukseen kuten seisokeluun, kävelyyn, sosiaaliseen kanssakäymiseen, istuskeluun jne. (Jalkanen jne. 2004 s. 204-205)

Toimivassa katutilassa talojen ja kadun käyttötarkoitukset eivät saa olla ristiriidassa toistensa kanssa. Toimiva katutila on selkeä, helposti hahmottuva, toimintoja vastaava ja ympäristöönsä sopiva. (Junttila s. 31–32) Isot risteykset ovat näkyviä elementtejä katutilassa ja niiden muotoilu pitää valita harkiten kaupunkikuvaa, estetiikkaa ja muotokieltä kunnioittaen. Näkyviä, tärkeitä elementtejä katukuvassa pitää korostaa ja kehystää esim. päällysteillä, kalusteilla, istutuksilla, valaistuksella, taideteoksilla tai muilla vahvoilla elementeillä, jotka tekevät paikan tunnistettavaksi ja helpoksi huomata. (Brandberg jne. 1998 s. 65 ja Jalkanen jne. 2004 s. 178)

KATUTILAN SUUNNITTELU

1. Päättää kadun **lähtökohdat**
 - a. Taajamakuva/yhtenäinen ilme tai teema (pääpiirteet)
 - b. Tarpeelliset toiminnot (kadun tarkoitus)

2. Jakaa katu **jaksoihin** tien ominaisuuksien perusteella (esim. sisääntulo ja keskustakatu)

3. Ala **suunnitella** katujaksoa
 - a. Löydä ja päättää katujakson **luonne** (paikan tyyli/ identiteetti) sen ominaisuuksien perusteella
 - b. Löydä ja päättää jakson **toiminnot** (oleskelu/ läpikäynti/ kohtaaminen/ useita)
 - c. Suunnittele katujakson **raja** (rakennus/ aita/ kasvillisuus/ jää avoimeksi)
 - d. Päättää miten ja missä katua **jäsennetään** välikaistoilla, ajokaistan ja kevyen liikenteen kaistoilla jne. (kasvien, reunakivien yms. avulla)
 - e. **Korosta** tärkeitä kohtia (reitit, solmukohdat, risteykset jne.) ja eri katualueiden rajoja
 - f. **Toista katujakson ominaisuudet** muoto-, materiaali-, kaluste-, valaistus- ja kasvivalinnoilla

4. Valitse sopiiko katujaksoon **vihreyttä**

5. Muista **yksinkertaisuus & kadun tavoitteet**
 - a. Selkeä, ihmisen mittakaavaan sopiva kokonaisuus, joka on helposti hahmottuva
 - b. Kadun tavoitteet, esim. viihtyvyys

(Brandberg jne. 1998 s. 28-29, 79-80, Männistö 1999 s.15, Jalkanen jne. 2004 s. 108, 176, 208, Junttila 1995 s. 31-32 ja Tielaitos 1995 s. 40)

2.2.4 Kadun materiaalit ja yksityiskohdat

Taajamissa kadun alue on yleensä päällystetty ja sisältää myös istutuksia. Yksittäiset puut ja puuistutukset sopivat yleensä hyvin taajamakeskustoille. Keskuskadulle sopii kaupunkimainen ympäristö, joka kalustetaan ja koristetaan. Kadun mittakaava tulisi yrittää pitää pienenä ja väljää tunnelma tulisi välttää, jotta ajonopeudet pysyisivät matalina. (Tiehallinto 1993, s. 58-59)

Päällysteet pitää sopeuttaa kadun ympäristöön ja luonteeseen ottaen huomioon historialliset ja maisemalliset tekijät. Päällysteen ominaisuudet, ladontamalli, laatu, asennustapa, märkyys, saumaus, ikä ja kuluminen vaikuttavat päällysteen ilmeeseen. Ajoväylien vähäkulkuisemmille alueille sopii betonikiveys kun taas luonnonkivipäällysteet

sopivat kovaan kulutukseen. Molemmat päällysteet kestävät raskaan liikenteen. Jalankulkuväylille sopivat useimmat materiaalit, mutta pyöräilyyn sopivat parhaiten tasaiset pinnat. Luonnonkivipäällysteet ovat hyvin esteettisiä ja eläviä joten ne sopivat hyvin vanhaan ympäristöön. Betonilaattojen laatu ja ulkonäkö vaihtelevat suuresti. Ne toimivat yleensä hyvin jalkakäytävillä tai kaduilla, missä on vähäinen kulutus. Asfaltti sopii parhaiten ajoväylille, missä se toimii tasaisena, edullisena ja helposti uusittavana päällysteenä, mutta reunat ja isot alueet tulevat helposti epäsiisteiksi. Kun asfalttia käytetään, sen esteettistä ulkonäköä voidaan parantaa huomattavasti käyttämällä graniittisia reunakiviä, joilla peitetään rumat reunat ja eri materiaalien väliset rajat. Lisäksi reunakivet jäsentävät eri toimintoja katutilassa. Eri lailla pinnoitettujen alueiden rajasuikaleiden kiveyksellä saadaan usein järkevä lopputulos. Hulevesijärjestelmä ja kourut pitää ottaa huomioon päällysteiden suunnittelussa myös visuaalisesti. (Junttila jne. 2011 s. 46-49, 55-56, 61,72)

Reunakivien tehtävänä on jäsentää tai rajata katu tai alue ja sen eri toiminnot joko visuaalisesti tai toiminnallisesti. Reunakivet auttavat myös tilan hahmottamisessa. Reunakiviä käytetään yleensä jäsentämään jalkakäytävä ja ajoväylä toisistaan. Pienissä liittymissä käytetään yliajettavia reunakiviä, joiden kulmat on viistottu tai pyöristetty. Reunakiven sisäpuolella ennen jalkakäytävää on turvallisuuden takia usein huomiolaatta (ns. varoitusalue). Reunakiviin liittyvät usein kadun kuivatusjärjestelmät. Talvikunnossapidon kovan kulutuksen takia niiltä vaaditaan kovaa kestävyyttä. (Junttila jne. 2011 s. 62-63)

Kalustus on osa kadun kokonaisuutta ja se tulisi suunnitella kokonaisuus huomioon ottaen. Siten parannetaan kadun toimivuutta, estetiikkaa ja viihtyisyyttä. Kalusteiden kestävyys, toimivuus ja ulkonäkö ovat hyvin tärkeitä ja niiden tulee sekä sopia kaupunki- tai taajamakuvaan että voimistaa niitä. (Junttila jne. 2011 s. 113)

Kadun **valaistus** vaikuttaa kadun ilmeeseen sekä pimeänä että valoisana aikana muodollaan ja valaistuksellaan. Valaistuksella voidaan korostaa ja tehostaa eri asioita. Valaistuslaitteiden pitää sulautua kadun ympäristöön ja sopeutua taajamakuvaan sekä paikan luonteeseen. Valaistuksen suunnittelussa pitää huomioida turvallisuus, toimivuus, kestävyys, esteettisyys ja taajamakuva. (Tielaitos 1995 s. 100-101)

Valaistuksen avulla voi korostaa tiettyä aluetta, katu tai esinettä ja luoda tietynlainen tunnelma. Taajamaan eri osia voidaan korostaa erivärisellä valaistuksella. Valaistuksen pitää olla tasainen ja riittävä niin että esteet, muodot, merkinnät, pinnat ja tärkeät tai

vaaralliset paikat näkyvät tarpeeksi hyvin. Tielläkulkijoiden tulee näkyä selvästi ja pystyä arvioimaan oman asemansa ympäristön suhteen. Taajaman keskustaan sopii parhaiten maakaapelit ilmakaapelien sijaan. Valaisinpylvään malli on sovitettava alueen mukaan ja pituus katutilan mittakaavaan sopivaksi. Pylväsrievien avulla voidaan liikennettä ohjata optisesti ja korostaa kadun arkkitehtuuria. Historiallisille alueille, keskustoille ja yhtenäisille alueille tai katujaksoille luodaan melko usein valaistussuunnitelma. (Tielaitos 1995 s. 101 ja Junntila jne. 2011 s. 159,162)

Taideteoksien käytöllä katualueella on vanha perinne, ja sillä on ollut enintään symbolinen tai esteettinen tarkoitus. Nykyään taideteoksilla on myös tarkoitus nostaa tilan tärkeys esille ja luoda mielenkiintoinen ja viihtyisä tila. Taideteokset kadulla toimivat tärkeinä maamerkkeinä ja luovat paikallista omaleimaisuutta sekä parantavat merkittävästi katu ympäristön laatua. Niillä on tärkeä symbolinen merkitys kehittää ja vahvistaa paikallista identiteettiä ja lisätä alueen hahmotettavuutta samalla kun ne antavat kadulle lisää kauneusarvoa. Taideteoksien käyttö katualueella on kuuluisa ja suosittu konsepti maailmalla. (Junntila 1995 s.139-143)

2.2.5 Katutilan seinät

Katua voidaan rajata muun muassa istutuksilla, muureilla, aidoilla, puukujanteilla ja rakennuksilla. Kadun rajaaminen rakennuksilla vaikuttaa voimakkaasti katutilaan ja antaa kaupunkimaisen tilavaikutelman. Kadun rajaaminen rakennuksilla on tyypillistä keskustoissa ja toimii parhaiten silloin kun alakerroksissa on kauppataloja. Katutilaan vaikuttaa myös ympäröivien talojen arkkitehtuuri. Kun kadun taloilla on erityyiset julkisivut, ne rytmittävät katutilaa ja korostavat yksilöllisyyttä. Rakennuksien sijoituessa kauemmas kadulta on tärkeää suunnitella ja järjestää välitila järkevästi. Parasta on useimmissa tapauksissa tehdä istutuksia tai muita viheralueita rakennuksien ja katujen väliin. (Jalkanen jne. 2004 s.208-209)

Keskuskadun katutila on laajempi kuin itse katu ja koskee koko tilaa kadun liikenneväylästä katutilan sivuilla oleviin rakennusten ”seiniin” asti vaikka ne voivat olla joskus kauempanakin. Seinät rajavat katua. (Tielaitos 1995 s. 17-18)

2.2.6 Teeman käyttö

Kulkija kokee tilasarjan kulkiessaan kaupungin tai keskustan läpi. Tilat luodaan eri teemaisista tiloista, ja saman tilaan sijoitetaan samanlaiset toiminnot. Toimiva tilasarja on

jatkuva sarja erilaisia tiloja, joiden välit erottuvat selkeästi, kun liikkutaan tilasta toiseen. Kiinnostava tilasarja johtaa kulkijaa eteenpäin uteliaisuuden vuoksi. (Jalkanen jne. 2004 s. 199, 203)

Kaupunkikuvalle luodaan yhtenäinen ilme ja se toimii parhaiten silloin kun käytetyt päällysteet, kalusteet ja istutukset sopivat yhteen toistensa kanssa.

Käyttämällä tietyllä alueella vain muutamia materiaaleja ja värejä voidaan kehittää omanlaisensa teema ja eri alueet voidaan tuoda yhteen käyttämällä eri teemoja, jotka sidotaan yhteen esimerkiksi kalustuksen avulla. (Jalkanen & Kajaste s. 211) Hyvä ratkaisu katua suunniteltaessa on jakaa tiepätkä jaksoihin niiden ominaisuuksien mukaan. Jaksot voidaan määritellä taajamakuvaan, liikenteen ja toiminnan mukaan. (Brandberg jne. 1998 s. 28)

Taajamaan katutila tai tie voidaan jakaa eri toimintojen mukaan. Kadun suunnitteleminen jaksosten mukaan on taajamakadun tai -tien suunnittelun perusta. Esimerkkejä ovat mm. kirkonkylänraitti, kauppakatu, kauppa-aukio, kylänraitti, läpikulkutie, sisääntulojakso tai lähestymisjakso. (Tielaitos 1995 s. 12) Taajamakadun jaksot tulisi selventää ja korostaa kadun varren erilaisilla teemoilla. Se auttaa käyttäjää hahmottamaan ympäristönsä. Varsinkin taajamassa, missä alueet eivät erotu selkeästi toisistaan, on tärkeitä luoda kiinnostusta herättävä selkeä jaksottelu. (Tielaitos 1993 s. 62)

2.3 Katualueen historiallinen ilme

Kulttuurimaisema muodostuu, kun ihmisten jäljet jäävät näkyville maisemassa. Kulttuurihistoria ja maiseman piirteiden säilyttäminen helpottavat asukkaita juurtumaan asuinalueelle ja historia auttaa ihmistä tuntemaan yhteyttä asuinpaikkaansa. (Jalkanen jne. 2004 s. 155 ja Antikainen, Uusitalo & Ventola 1992 s. 29) Kulttuuri-elementit rakentuvat yksityiskohtiin kuten puihin, kujanteisiin, aitoihin, taloihin, muureihin, portteihin, viljelymaisemaan piirteisiin, niittyihin, peltoaukeamiin, ja myös isoihin elementteihin kuten vanhaan tiehen tai kylään. Historian näkeminen maisemassa voi olla syynä siihen, miksi paikkaa pidetään kauniina. (Jalkanen jne. 2004 s. 155)

Katutilassa pitää näkyä ja korostua ajan jälki mikäli mahdollista joko uuden rakentamisella tai vanhan jäljittelemisellä. (Brandberg; Johansson & Gustafsson s. 28) Historiallista paikkaa voidaan korostaa paikan historiallista ilmettä kehittämällä. Se tarkoittaa, että jos alueella ei ole tietty aikakausi selvästi esillä, niin yritetään seurata vanhanaikaista tyyliä,

mutta ei rajoituta liikaa mihinkään tyyliin tai aikakauteen. Jos alueelle ei voida tai haluta kehittää historiallista ilmettä, niin kannattaa kuitenkin yrittää säilyttää alueelle tyyppillinen mittakaava, varsinkin kalusteissa. Vanhan ajan ilme tuo ainakin kiinnostavuutta paikalle. (Junttila 1995 s. 97-98)

HISTORIALLINEN ILME

- Sopii sekä vanhan tyyliin kaupunkiin sekä uuteen näyttämällä, että paikalla on pitkä historia
- Vanhalle paikalle, missä ei ole jäljellä vanhaa, voidaan suunnitella vanhaan tyyliin ja mittakaavaan. Se on tapa kertoa ihmisille paikan historiasta ja herättää asukkaiden ja vieraiden kiinnostus.
- Vanhaan tienlinjaan ja muotoon ei kannata koskea katutilassa ja kevyen liikenteen väylät kannattaa pitää erilleen tiestä
- Kaluston ei tarvitse olla vanhan tyylinen historiallisessa paikassa vaan mittakaavaan sopivia, yksinkertaisia ja neutraaleja niin muodoltaan, väriltään kuin tyylieltään
- Materiaalit tulisi olla neutraaleja, paikan identiteettiin ja väriskaalaan sopivia, saman laatuista koko alueella, jotta yhtenäinen ja ympäristöön sopiva ilme syntyisi
- Kasvillisuus sopii hyvin vanhaan ympäristöön, mutta puurivejä tulisi käyttää harkiten vaikka ne ovat tavallisia historiallisissa yhteyksissä

(Tielaitos 1995 s. 14-15 ja Junttila 1995 s. 97-98)

2.4 Taajamakadun erovaisuus kaupunkikadulta

Taajaman yksilöllinen ilme ja omanlaisensa historia yleensä erottavat taajama- ja kaupunkikadun toisistaan. Ilme ei ole suunniteltu, vaan se on syntynyt vuosien kuluessa paikan toiminnoista ja tapahtumista. Ainutlaatuinen tyyli on hyvä säilyttää ja korostaa sitä. Paikan identiteettiä (sitä mistä paikka tunnetaan) voi aina kehittää. (Tielaitos 1995 s. 11,14-15,17) Taajamakadun käyttäjäprofiili on erilainen kuin kaupunkikadun profiili, koska suurin osa taajamien käyttäjistä liikkuu autoilla ja he ovat yleensä läpikulkumatalla ajoneuvojen kanssa. (Tielaitos 1995 s. 11,15-17)

Lähellä pääkaupunkia sijaitsevat vanhat pienet taajamat ovat usein kasvaneet liian nopeasti ja tarvitsevat eheyttäviä toimenpiteitä. Järkeviä toimenpiteitä taajamakuvan pelastamiseksi

ovat keskusta-alueiden tiivistäminen kaavoituksella ja taajamarakenteen uudisrakentaminen keskustatien ympärillä. Katutila muotoillaan alueen mittakaavan mukaan ja rajataan joko rakennuksilla tai puuriveillä. (Tielaitos 1995 s. 15)

2.4.1 Taajaman sisääntulo

Taajaman sisääntulo luo paikkakunnan ilmettä ja identiteettiä samalla kun se viestittää vierailijoille, että pitää hidastaa vauhtia taajamaa lähestyttäessä. Sisääntulosta voi viestittää esimerkiksi vaihtuvalla päällysteellä tai muilla yksityiskohdilla kuten valaistuksella tai kasvillisuudella. (Brandberg; Johansson & Gustafsson s. 86) Sisääntuloväylän voi suunnitella vapaamuotoisesti tai seurata puurivimallia, mutta pääsääntönä on, että jakso täytyy suunnitella taajaman luonteen mukaisesti. (Tielaitos 1993 s. 55)

Sisääntulojaksot tulisi suunnitella suurilla elementeillä kuten isokasvuisilla kasveilla tai näkyvillä rakennelmilla. Niiden tulisi näkyä jo kaukaa ja viestittää tulijalle hidastamisen tarpeesta. (Tielaitos 1993 s. 55) Taajamien sisääntuloihin sopivat hyvin tarkat istutukset, koska ne eroavat luonnon kasvillisuudesta ja täten viestittävät käyttäjälle alueen muuttumisesta. Esimerkiksi pensasistutuksia voidaan käyttää taajamien sisääntuloissa, koska niillä on selkeä kasvutapa, mikä viestittää kasvillisuuden luonteen muuttumisesta taajamaa lähestyttäessä. (Männistö 1999 s. 16-17)

2.4.2 Taajamaan keskustakatu

Tien kehittäminen katualueeksi ja keskustakaduksi edellyttää, että käsitetään, mikä keskustakadun tarkoitus on. Mitkä ovat kadun tavoitteet, tarpeet ja tehtävät?

TAAJAMAAN KESKUSKADUN PITÄÄ:

- Palvella ainakin keskustan toimintoja
- Liittyä hyvin ympäristöönsä ja taajamakuvaan, olla viihtyisä, turvallinen ja esteettinen
- Olla paikkakunnalle tyypillinen (taajamakuva/ luonne)
- Toimia hyvin ympäri vuoden
- Olla selkeä ja helppo sekä mahdollistaa mukava kulku jalan, myös kadun yli
- Palvella läpikulkua erilaisille käyttäjille ajoneuvoineen ja mahdollistaa asiallinen kadun huolto

- Olla helposti saavutettavissa ja pitää löytyä 1-2 korttelin läheisyydestä parkkitilaa, joka ei saa näkyä liikaa ja häiritä kadun viihtyisää ilmettä ja josta autoilijoiden on helppoa lähteä jalkaisin liikkeelle

(Tielaitos 1995 s. 16 ja Buraiyidi 2001)

3 Katukasvillisuus teoriassa

3.1 Katukasvillisuuden tarkoitus

3.1.1 Kasvillisuuden vaikutus viihtyisyyteen

Kasvillisuus rikastuttaa katutilaa, parantaa estetiikkaa ja viihtyisyyttä. Se puhdistaa ilman saasteita, parantaa paikallisilmastoa ja tuo vuodenaikojen vaihtelun esiin kaupungissa. Kasvillisuuden jatkuvalla muuttumisella on tärkeä esteettinen ja psykologinen vaikutus meille ihmisille. Vihreys tuo vastakohtan rakennetuille koviin pinnoille kaupunkimaisessa ympäristössä tuomalla iloa, eloa, harmoniaa, rauhallisuutta ja vaihtelua. (Junttila s. 129) Mittasuhteet taajamassa tai kaupungissa ovat myös helpompia ymmärtää ja hahmottaa kasvillisuuden avulla, koska ihmiset saavat siten helposti ymmärrettävän vertailukohtan. Ihminen virkistyy ja hänen keskittymiskykynsä paranee, jos hänellä on vihreä näköala ikkunasta ulos. (Tapaninen jne. 2002 s.75,101)

VIHERALUEIDEN TEHTÄVÄT

1. Kaupunkiekologinen tarkoitus
2. Esteettinen/ kaupunkikuvallinen tarkoitus
3. Maisemarakenteellinen tarkoitus
4. Toiminnallinen tarkoitus

(Panu 1998 s. 16)

Kuva 4. Viheralueiden tehtävät pätevät myös katukasvillisuuteen.

3.1.2 Turvallisuuden parantaminen kasvillisuudella

Kasvillisuus vaikuttaa liikenteeseen yleensä siten, että katutila kapenee tai syntyy tunne tilan kaventumisesta ja ajonopeudet laskevat. Kasvien optinen ohjaus lisää liikenteen turvallisuusta, koska kasvillisuuden vaihtelevuus eri alueilla parantaa kulkijoiden tarkkaavaisuutta risteyksissä, kaarteissa ja suojateilla. (Männistö 1999 s. 16-17)

Katutilan mittasuhteet ja muotoilu antavat vihjeen nopeuksien sopivuudesta ja käyttäjien odotuksista autoilijoita tai muita liikkuja kohtaan. Pitkät, suorat ja leveät kadut saavat ajoneuvojen nopeudet nousemaan vaarallisesti, kun taas kapea, kiemurteleva tai lyhyt katutila saa liikkujan hidastamaan nopeuttaan. (Brandberg jne. 1998 s. 83,97)

Kasvillisuus parantaa liikennealueiden hahmotettavuutta ja hyvin suunniteltujen risteysien ja liittymien havainnollisuutta, jotka molemmat lisäävät liikennealueiden turvallisuutta. (Junttila jne. 2011 s. 82; Jalkanen jne. 2004 s. 178)

Kasvien tapa jäsentää katutilan eri toimintoja parantaa huomattavasti liikenteen turvallisuutta, koska liikkujat eivät risteile toistensa eteen vaarallisella tavalla. Kasvillisuus myös ohjaa kulkijaa liikkumaan ainoastaan tarkoitetulla reitillä ja pysäyttää yleensä kulkijan hänen ylittäessään kadun vaarallisella paikalla. (Männistö 1999 s. 16-17)

3.2 Katukasvillisuuden suunnittelu

3.2.1 Vaatimukset kasvillisuuden suunnitteluun

Katukasvillisuus on työkalu osoittaa kadun luonne ja liittää katutila ympäröivään ympäristöön. Katuvihreä toimii eri tavalla kuin puiston tai puutarhan vihreys, koska kasvillisuus ei välttämättä kuulu katutilaan ja kasvien suunnittelussa pitää ensin miettiä tarvitaanko kasvillisuutta tiettyyn paikkaan ollenkaan. Kasvillisuuden muotokielellä on suuri vaikutus katutilaan ja sen tunnelmaan. Toistuvuus kasveilla on toimiva ratkaisu, kunhan kasvivalinnoissa pidetään huolta kasvien monimuotoisuudesta, mikä osaltaan estää kasvisairauksia vahingoittamasta isoja alueita. Katukasvillisuutta pitää käsitellä kuten arkkitehtuuria, koska se on osa kadun arkkitehtuuria. (Männistö 1999 s. 15)

Kasvillisuuden avulla voidaan kadulle luoda tietynlainen rakenne, korostaa yksityisyyttä, koristella tai rajata alue eri osiin, rakentaa portti ja ohjata liikennettä sekä hidastaa ajonopeuksia. (Brandberg; Johansson & Gustafsson 1998 s. 99) Kadun istutukset korostavat kadun merkitystä sekä kaunistavat ja jäsentävät katutilaa. Istutukset luovat myös identiteettiä ja tunnistettavuutta kadulle. (Jalkanen jne. 2004 s. 178)

Katukasvillisuuden pitää sopia katutilaan, taajamakuvaan ja ympäristöön. Sen avulla luodaan yhtenäinen kokonaisvaikutelma ja monesti käytetään samanlaisia kasveja riveissä tai ryhmäistutuksina ja myös toistetaan samanlaisia istutuksia peräkkäin. Pienillä katualueilla voidaan käyttää tavallista enemmän monimuotoisuutta ja vaihtelevuutta, koska

alueella ei ole samanlaista tarvetta liittää pitkiä ja isoja katualueita yhteen ja ympäristöön. (Männistö 1999 s. 16)

Kasveilla on pehmentävä vaikutus katutilaan. Ne parantavat kaupungin ja kadun yleisilmettä ja lisäävät samalla kadun mielenkiintoisuutta ja elävöittävät tilan. Pienempien kasvien estetiikka tulee esiin varsinkin keskusta-alueilla, pienten katujen varsilla ja kevyen liikenteen reiteillä. (Männistö 1999 s. 17)

KATUISTUTUKSET

- Päätä **tarvitaanko** kasvillisuutta (tarvitaanko kasvillisuutta rajaamaan tai jäsentämään katutila? Sopiiko se alueelle ja kadun arkkitehtuuriin?)
 - Päätä kasvillisuuden **tarkoitus** (arkkitehtoninen tarkoitus, esteettinen, jäsentäminen, alueen korostaminen, optinen ohjaaminen tai turvallisuuden parantaminen jne.)
- Tarkista onko kasvillisuudelle **kasvutilaa**
 - Rajoittava tekijä on kasvutila ja kadun huolto (tarpeeksi iso kasvutila ja tilaa estää mekaaniset ja kemialliset vahingot esim. tiesuola, lumen auraaminen)
- Valitse kasvi **muotokielen** ja **kasvilajin** perusteella
 - Kasvi joka kehittää toivotun arkkitehtuurisen ilmeen, sopii katutilan & ympäristön mittasuhteisiin ja tyyliin sekä on kestävä kasvilaji, joka sopii paikan olosuhteisiin
- Suunnittele katu sen **poikkileikkausta** ajatellen
- **Suojaavat** reunat, muurit, istutuslaatikot jne. voi suunnitella suojaamaan istutuksia
- Monipuolinen, **eri-ikäinen** katuvihreys saadaan rakentamalla istutukset eri aikaan
- Suunnittele kasvillisuutta **tulevaisuutta** ajatellen, sillä kasveilla on pitkä elinkaari, varsinkin katupuilla

(Junttila jne. 2011 s. 77-80, Männistö 1999 s. 15-17 ja Jalkanen jne. 2004 s. 178, 212)

3.2.2 Taajamakadun kasvillisuus

Taajamaatien tai kadun varrella yritetään yleensä käyttää olemassa oleva kasvillisuus hyödyksi mikäli mahdollista. Vanhat näköalat pyritään säilyttämään ja niihin on istutettava harkiten. (Tielaitos 1995 s. 92) Puuistutukset saavat mielellään olla ryhminä ja vapaampia kuin kaupungissa. Tiiviissä perinteisessä ruutukaavatyylisessä kaupunkiympäristössä eri

kasviryhmiä ei suositella yhdistettävän, mutta taajamissa eri kasviryhmiä saa yhdistää vapaammin. (SKTY 2003 s.72) Kasvillisuus tonteilla vaikuttaa kadun ja sen ympäristön kehittämiseen, koska tonttien kasvillisuus vaikuttaa kokonaiskuvaan ja kasvillisuuden tarpeeseen. Tonttien kasvillisuus voidaan hyödyntää kaupunki- tai taajamakuvassa, jos niitä on säilynyt taajamaan kasvaessa. (Ympäristöministeriö 1990 s.7)

3.2.3 Määritetyt etäisyydet kasvillisuudelle

Kasvillisuudelle ja kasvien sijoittelulle ja etäisyyksille katualueella löytyvät tarkat määräykset. Puut pitää sijoittaa tietyn matkan päähän rakennuksista. Niitä saa sijoittaa rakennusten lähelle, jos käytetään pilarimaisia puita taikka pensaita tai rakennuksen seinällä ei ole ikkunoita. Leveälatvuksiset puut tai kasvit pitää sijoittaa kauemmaksi rakennuksista, koska niiden latvustoja seinän läheisyys haittaa ja ne eivät pääse kasvamaan luonnollisesti seinän sunntaan. (Männistö s.30-31) Kasvien on oltava alle 50-60cm korkeita näkemäalueella, jotta myös pienet lapset näkyvät pensaiden takaa. (Junttila jne. 2011 s. 96)

Kasvillisuutta katualueella			
Välikaista	Vähimmäis-	suositeltava	sis. Valaistusp.
Istutus	leveys, m	leveys, m	leveys, m
<i>nurmikko*</i>	1,5	2	3
<i>Isot pensaat</i>	n. 3-5	5	
<i>Pienet pensaat</i>	1,5	n.2-3	
<i>Lumitila**</i>	0,7		
<i>* ruoholeikkurin leveys yleensä 1,5 m</i>			
<i>**pensasistutukset vaati lumitilan pensasistutuksen ja ajoväylän välissä</i>			

(Männistö 1999 s. 30-33, Tiehallitus 1995 s. 40-41)

3.2.4 Kasvillisuuden sijoittelu ja valinta

Kasvit sijoitetaan ainoastaan paikkaan, jossa niillä on menestymisen edellytykset. Liian pieneen tai huonoon kasvupaikkaan ei kannata edes yrittää istuttaa kasveja, vaikka ne parantaisivat paikan ilmettä. Riittävä kasvutila on tärkeitä. (Junttila; Koivistoinen & Waris s. 82)

Puilla ja pensaille pystytään luomaan optinen ohjaus, mikä tarkoittaa, että kasvit korostavat kadun muotoa ja varoittavat esteistä ja risteyksistä. Risteyksissä kannattaa kuitenkin olla varovainen, ettei liittymäalueen hahmotettavuus tai näkemäalue häiriinny. Kiertoliittymiin sopii hyvin kasvillisuus, koska liittymä ei yleensä ole kokonaan näkemäaluetta ja korkeat-

PUIDEN ETÄISYYDET

Puiden vähimmäisetäisyydet*

Puun keskikohdasta

	Rakennuksiin	Jalankulkuväylään	Pyöräilyväylään	Ajoväylään
	m	m	m	m
<i>Isolatvuksinen</i>	6	1	1	1,5
<i>Pienilatvuksinen</i>	4	1	1	1,5
<i>Pienikasvuinen</i>	n. 3-4	1	1	1,5
<i>Pylväsmalli</i>	n. 3-4	1	1	1,5
<i>Rungollinen iso pensas</i>	n. 3-4	1	1	1,5

Välikaista puuistutukseen

	Puurivi	Vapaamuotoinen
	väh.leveys, m	väh.leveys, m
<i>Pinnoittamaton</i>	n. 3-5	3
<i>+ reunakivi</i>	3	3
<i>Pinnoitettu</i>	n. 1-2	

Rungon vapaa korkeus, täysikasvuiset puut

	m
<i>Ajoväylä</i>	4,8
<i>Jalankulkuväylä</i>	3
<i>Pyöräilyväylä</i>	3
<i>Näkemäalue</i>	3

Puiden istutusetaisyys

	Puistokaturivi	Nurmikko alla
	m	väh. m
<i>Isolatvuksinen</i>	n.8-14	4
<i>Pienilatvuksinen</i>	n.6-12	3
<i>Pienikasvuinen</i>	n.5-8	3
<i>Pylväsmalli</i>	> 3	3

Puun juuristotila**

	Kansainvälinen	Vähimmäis	Kasvualustan
	mitta, m3	mitta, m3	väh. leveys, m
<i>Isokasvuiset puut</i>	10	15-20	3
<i>Pienikasvuiset</i>		6	3

*Pienikasvuisten puiden vapaa korkeus ei onnistu ajoväylän viereen ja siksi puiden latvus ei saa olla näkemäalueella tai kasvaa ajoväylälle päin liikaa, mikä vaikuttaa puun etäisyyksiin ajoväylälle

**Puiden istutuksien lev. pitää olla yhteensä 3 m, paikoin voi käyttää kantavan kasvualustan menetelmää, jos maapinta ei riitä ja silloin loput 3 m jää kovan pinnan alle (vain kevyen liikenteen tai pysäköinnin alle)

*** Puun juuristotilan pitää olla yhtenäinen muiden puiden kanssa

(Männistö 1999 s. 30-33; Helsinki Luku 2 s.25-27 ja Rakennustieto Oy 2006 s.528, 539)

kin kasvit toimivat. Liittymää ei saa koskaan suunnitella houkuttelemaan kulkijaa katsomaan kiertoliittymän keskiosaa läheltä. (Männistö 1999 s.16 ja Junttila jne. 2011 s. 82)

Tehokkaassa kaupunkiympäristössä voi olla toisinaan vaikeata saada puut mahtumaan alueelle. Silloin kantavan kasvualustan menetelmä voi olla toimiva ratkaisu, jos puut muuten sopeutuvat sinne. Kantava kasvualusta on sekoitus tukirakennetta ja kasvualustaa ja muodostaa tukevan alustan katupuille. Se on tapa saada lisää kasvutilaa kadun muiden toimintojen alle. Menetelmä toimii useimpien katutoimintojen kohdalla paitsi varsinaisilla liikennealueilla, koska siellä liikenne tiivistäisi kasvualustaa liikaa. Kevyt ajaminen kuten huoltoliikenne ja pysäköintipaikat on sallittu kantavan kasvualustan päällä, koska ne rasittavat vähemmän eikä kasvualusta tiivisty liikaa. (Junttila jne. 2011 s. 92)

ESIMERKKEJÄ KASVIEN SJOITTELUN VAIKUTUKSESTA

- **Yksittäisten puiden** käyttö korostaa paikan tärkeyttä ja toimii maamerkinä. Estetiikka nousee esiin kun käytetään yksittäistä puuta, koska se toimii luonnollisesti myös katseenvangitsijana.
- **Pääkadun rungon** voi luoda puukujanteilla tai puiden vapailla ryhmillä. Istutuskaisioille voi sijoittaa pensaita, perennoja ja nurmi-alueita. Näkemäalueelle saa sijoittaa ainoastaan matalaa kasvillisuutta kuten nurmea tai matalia pensaita.
- **Kevyen liikenteen raittien ympäristön** kasvillisuus voi olla katuistutuksien kaltainen mutta pienpiirteisempää. Pienet puut sopivat hyvin kevyeen liikenteen raittien sivuille.
- **Tiiviit pensas- ja puuistutukset** korostavat kadun suuntaa ja toimivat optisena ohjauksena sekä jäsentävät katua ja tuovat suojaa eri käyttäjille
- **Rakennuksien etuistutukset** on tapana tehdä pensasistutuksilla. Köynnöskasvit ovat vähän tilaa vaativia kasveja.
- **Teemaan sopiva kasvivalinta** ja risteyskohtien korostaminen erottuvilla kasveilla, esim. puu- tai pensasryhmillä, voi parantaa alueen hahmotettavuutta.

(Jalkanen jne. 2004 s. 178, 213, Brandberg jne. 1998 s. 81 ja Männistö 1999 s.16)

3.3 Kadun istutukset ja suojaviheralueet

Katuympäristön kasvillisuus jaetaan kahteen eri ryhmään:

- 1) Rakennettu viherympäristö
- 2) Suojaviheralue
(Junttila jne. 2011 s. 77)

3.3.1 Kadun erilaiset istutukset

Katuistutukset voivat toimia liikennealueilla joko tyhjien alueiden täydentäjänä tai kadun suunnittelun lähtökohtana. Katua voi kutsua kasvillisuuden suunnittelutavan mukaan puistokaduksi, puukujanteeksi tai bulevardiksi. Kadun kasvillisuus voi olla nurmikko, kukkia, pensaita, puita, köynnöksiä tai sekaistutuksia. Kukkaistutukset ovat harvinaisia Suomessa, mutta niitä käytetään jonkin verran katualueilla. Nurmikot ovat yleensä sekaistutuksia ja usein nurmikko on tehty puuistutuksien alle. Puuistutukset luovat voimakkaan tilavaikutelman ja jäsentävät katua hyvin. Isoina elementteinä ne samalla ohjaavat liikennettä jo kaukaa samalla kun ne tuovat paljon vihreyttä kaupunkiin. (Junttila jne. 2011 s. 77, 83)

3.3.2 Suojaviheralueet

Suojaviheralue voi olla avoin tai suljettu tila, joka voi tarkoittaa luonnonmetsää, metsänreunaa tai rakennettua aluetta. Rakennettu suojaviheralue voi olla myös luonnonmukaisesti rakennettu. Se ei ole virkistykseen tai kulkuun tarkoitettu alue, vaan tällaisella viherkaistalla suojataan muita alueita. Suojaviheralueen esteettinen arvo voi kuitenkin olla merkittävä, mikä helposti unohtuu, kun se ei ole päämäärä. (Antikainen jne. 1992 s. 30) Suojavyöhykkeiden täytyy olla suuria, jotta ne täyttävät tehtävänsä ja niitä ovat yleensä metsä-alueet, puistometsät tai luonnonviheralueet. (Ympäristöministeriö 1990 s. 7)

4 Suunnitelma

4.1 Menetelmät

Menetelmät ovat laatukohtaisia ja keskittyvät löytämään Masalantien ainutlaatuiseen ympäristöön hyvin soveltuvaa teoriaa kirjallisuudesta. Lähteet ovat ammattikirjallisuudesta, tie- ja liikennevirastosta sekä tiehallinnosta. Katu ympäristön ja katukasvillisuuden kirjallisuus on esim. Suomen kuntayhdistyksen ja Viherympäristöliiton julkaisemaa ja ne ovat hyvin korkealaatuista ammattikirjallisuutta. Kerään kirjallisuudesta

löytyneen tiedon teoriaosuuteen ja teen kaikki ehdotukset sekä johtopäätökset sen perusteella. Muu tieto on peräisin Kirkkonummen kunnan suunnitelmista, selvityksistä, kaavoista ja paikkatietokyselyistä.

4.2 Työn kulku

Sain mahdollisuuden tehdä kunnalle opinnäytetyön, kun kunnan kaavoitusarkkitehti oli kuullut minun opiskelevan maisemasuunnittelua ja kehottanut minua ottamaan häneen yhteyttä. Tein niin tein ja minulle annettiin useita työehdotuksia, joista sain valita minulle sopivimman aiheen. Valitsin viherympäristön kehittämisen Masalantielle Masalassa. Tapasin kunnan suunnittelijoita ja vihervastaavia, keskusteltiin aiheesta ja sain kuulla toiveet ja ajatukset Masalantien suunnittelusta. Esitin idean koululle ja sieltä näytettiin vihreää valoa, joten ryhdyin kirjoitustyöhön.

Kunnan kanssa sovimme kirjallisesta osuudesta ja suunnitelmaehdotuksesta, johon kuuluu yleissuunnitelma ja osasuunnitelmat. Yhteyshenkilönä minulla on ollut kaavoitusarkkitehti Kaisa Kilpeläinen.

Ongelmaksi tuli myöhemmin se, että viherympäristöstä vastaava henkilö oli toisella osastolla kuin työn tilannut osasto. Haasteena oli saada tämä toinen osasto mukaan suunnittelua ohjaamaan, mutta huonojen aikojen takia henkilökuntaa ei ollut tarpeeksi eivätkä he ehtineet ohjata minua. Aloitin kuitenkin työn teoreettisen osan kirjoittaminen ja sain takaisin vanhan ohjaajani. Kunnan toiveiden mukaan ehdotusalue laajeni nyt myös itään ja otin Luoman osan Masalantiestä mukaan suunnitelmaan. Kirjoitin teorian aika pitkälti valmiiksi ja aloitin suunnitelmien piirtämisen. Huomasin kuitenkin kuilun teorian ja suunnittelun välillä ja tarvitsin siihen ratkaisun. Päätin tehdä suunnittelualueelle analyysikarttoja, jotka helpottaisivat liittämään teorian ja käytännön yhteen. Piirsin analyysikartat teorian mukaisten analyysitarpeiden mukaan ja kirjoitin johtopäätökset teoriasta.

Suunnitelmien valmistumisen jälkeen esitin työni kunnalla ja sain hyvän palautteen ideoistani. Jonkin verran viilattiin esitystapaa ja tehtiin korjauksia sekä muutoksia työhön. Kunta innostui varsinkin kiertoliittymien taideteossarjaideasta. Siinä viiteen uuteen kiertoliittymään sijoitettaisiin taideteoksia, jotka liittyisivät paikalliseen taiteilijaan tai teemaan. Korjauksissa analyysikartat muutettiin schemaattisiksi, yksityiskohtia korjattiin ja tarkennettiin sekä osateemoja parannettiin ja vahvistettiin.

4.3 Suunnittelualue

4.3.1 Suunnittelukohteen sijainti

Masalantie sijaitsee Kirkkonummen kunnassa, Masalan ja Luoman kylässä, n. 25 km Helsingin ydinkeskustasta. Masalantie on osa Vanhaa Kuninkaantietä (ns. Suuri Rantatie), joka on Suomen tärkeimpiä historiallisia tieyhteyksiä. Tällä hetkellä Masalassa asuu noin 9 000 henkilöä ja asukasluvun on arvioitu kasvavan runsaasti kunnan kasvuarvion mukaan. Työpaikkojen lukumäärän oletetaan melkein kaksinkertaistuvan seuraavalla vuosikymmenellä. Luomassa asukasmäärän lasketaan myös kasvavan mutta vähemmän kuin Masalassa. Masalantien tienpitäjä on Uudenmaan ELY-keskus, koska se on valtion omistama maantie. Masalantien muuttuessa kaduksi se siirtyy kunnan hallintaan. (Museovirasto 2009, Masalan asukasyhdistys.fi 2013 ja Si 2010 s. 8,12) Junat ja linja-autot tarjoavat julkiset liikenneyhteydet. Masalassa ja Luomassa sijaitsee rautatieasema ja tien varrella on useita linja-autopysäkkejä. (Si 2010 s. 5, 8)

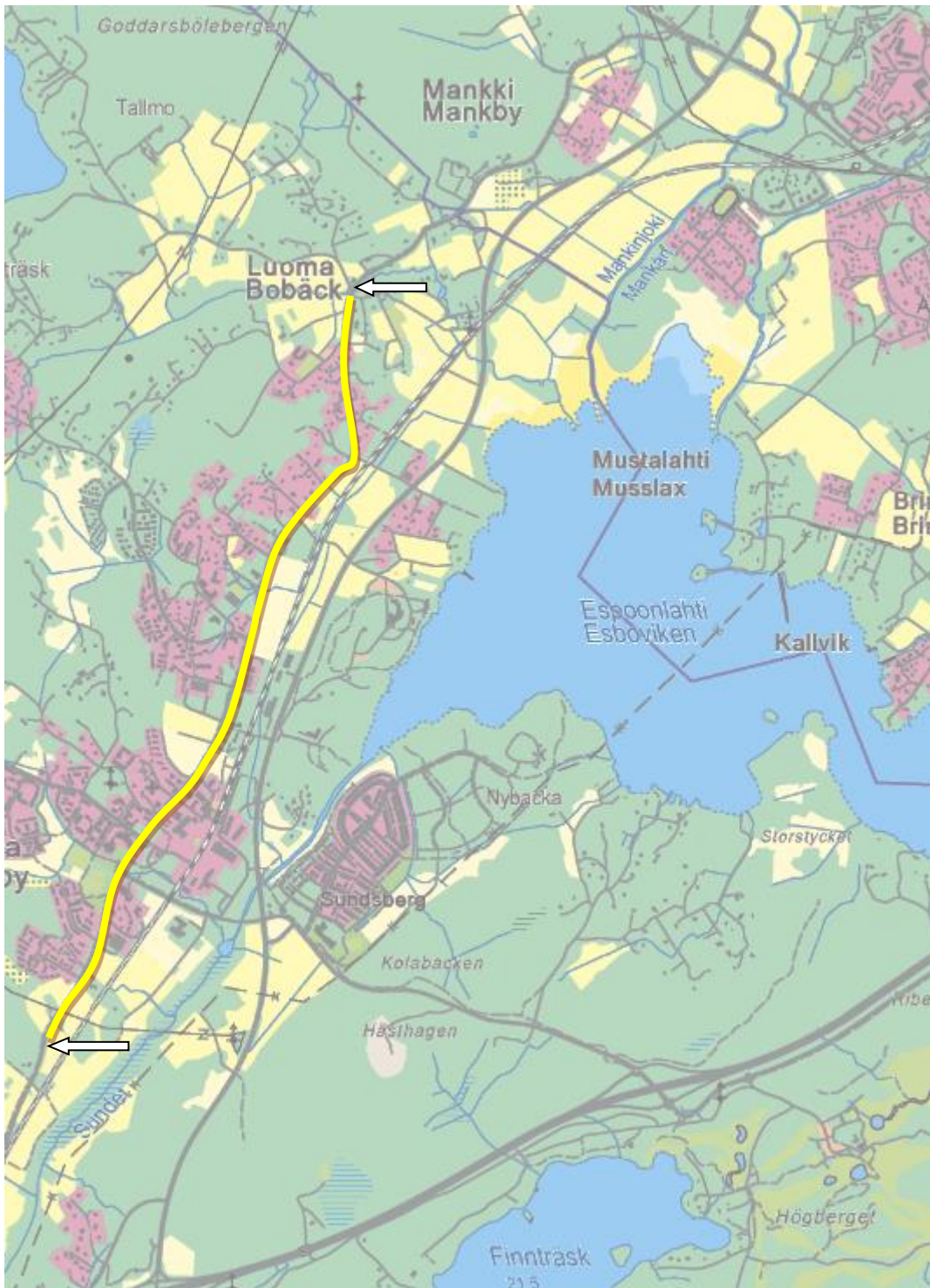
4.3.2 Alueen rajaus

Ehdotusalue rajoittuu Masalantien keskiosaan ja ulottuu Masalan keskustasta Luoman paloasemalle. Alue alkaa vähän ennen Hulluksentien risteystä Masalan kyläkeskusta-alueen liikennekytlin paikkeilta ja päättyy Luomassa Masalantien ja Hvitträskintien risteykseen. Alue on noin 3,6 km pitkä ja koskee Masalantien ympäristöä ja lähialuetta. Työssä keskittytään kadun maisemakuvaan ja liittämiskohtiin kadusta taajamaatiehen. Alue on rajattu tien suunnittelutarpeen mukaan ja katumainen tiemaisema sijoittuu luonnollisesti koko tienpätkän alueelle.

4.3.3 Maisemarakenne

Masala ja Luoma kuuluvat maisemamaakuntana Etelä-Suomen rannikkoseutuun ja kyseistä maisemaa löytyy Suomenlahden rannikolta. (Heikkilä, Tapio 2013)

Masalantien alueen maisemarakenne on tyypillinen Kirkkonummen keskiosalle ja koostuu perinteisistä savilaaksoista ja niiden keskeltä nousevista kallioista ja moreenisista selänteistä. (Masalan urheilupuiston asemakaavaselostus 2013 s. 7)



Kuva 6. Kartta Masalantien kehittämis ehdotuksen alueesta, johon alue on merkitty keltaisella viivalla ja sen päädyt valkoisilla nuolilla. (Karttapaikkaikkuna.fi)

4.3.4 Suojellut kohteet

Masalantie on osa Suurta Rantatietä, jota kutsutaan myös Vanhaksi Kuninkaantiekseksi ja se luokitellaan kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta valtakunnallisesti tärkeäksi tieksi. Länsi-Uudenmaan maakuntamuseo on kuitenkin Masalan

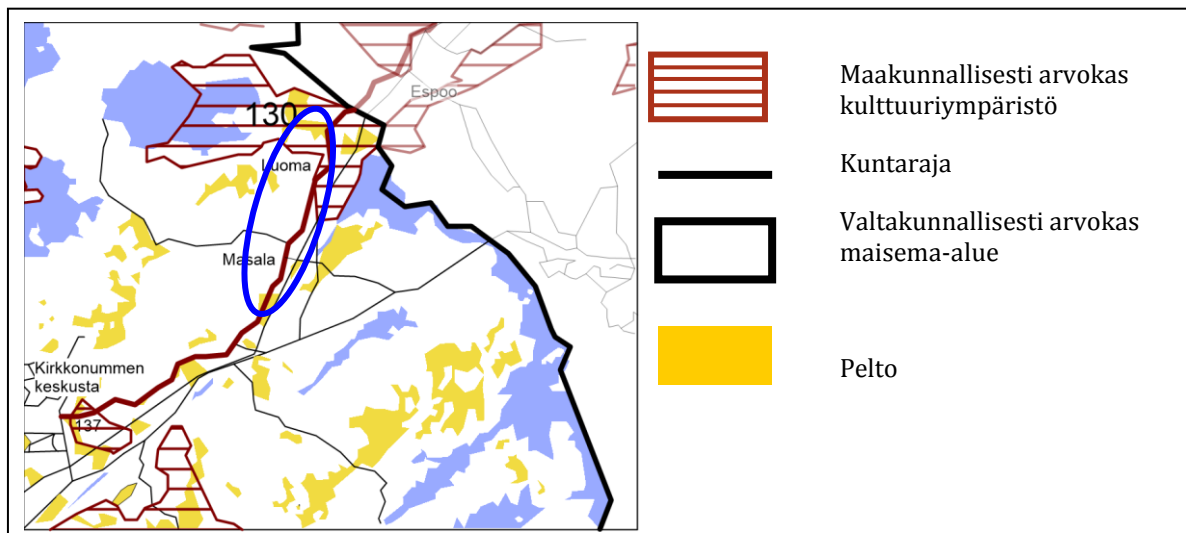
kehittämisselvityksen 2010 mukaan antanut luvan kehittää maantietä alueen muun kehittämisen yhteydessä mutta edellyttää, että tien luonne yritetään säilyttää ennallaan. (Si 2010 s. 8 ja Masalan urheilupuiston asemakaavan selostus 2013 s. 11)

”Tien alkuperäinen luonne tulisi säilyttää esimerkiksi pitämällä tien pituus- ja vaakageometrinen muoto ennallaan. Vanha tielinja ja sen yleishahmo tulee säilyttää. Tien historiallisia arvoja voidaan korostaa säilyttämällä vanhat kilometripylväät. Toteuttamisvaiheessa voidaan tien vanhaa luonnetta korostaa valitsemalla sopivat kalusteet sekä valaisimet”

Maakuntamuseon lausunto Masalantien säilyttämisestä (Sito Oy 2010)

Kilometri- tai välimatkapylvääksi kutsutut pylväät, joita on Masalan keskustassa ja Luoman aseman lähellä, ovat merkittävät jäänteet Vanhalta Kuninkaantieltä. Ne ovat luultavasti peräisin 1650-luvulta ja tulisi säilyttää katukuvassa. (Si 2010 s. 8 ja Museovirasto 2009)

Luoman kylätoimintojen alue on maakuntakaavassa luokiteltu maisemallisesti arvokkaaksi kulttuuriympäristöksi, sillä Luomasta luoteeseen sijaitsee suuren kallioperän murroslaakso ja koillisessa on Espoonlahti. Lisäksi Luoma on vanha liikenteen solmukohta. (Uudenmaan liitto 2012 s. 47, 49)



Kuva 5. Ote Uudenmaan liiton kartasta Kirkkonummen kulttuuriympäristöstä, kuvassa näkyy Luoman kylä, josta osa on määritelty maisemallisesti arvokkaaksi kulttuuriympäristöksi. Masalantien kehittämis ehdotusalue on ympyröity kuvassa. Enin osa kulttuuriympäristöstä jää ehdotusalueen ulkopuolelle. (Uudenmaan liitto 2012 s. 47

4.3.5 Vanhan Kuninkaantien historia

Vanhaa Kuninkaantietä kutsutaan myös Vanhaksi Rantatieksi tai Suureksi Rantatieksi ja se toimi pitkään ainoana Turun ja Viipurin välisenä tienä. Vuonna 1936 valmistui uusi Turkuun vievä tie Pohjois-Kirkkonummen kautta. Sen lisäksi vuonna 1903 valmistui rautatie länteen, mikä vähensi liikennettä Vanhalla Kuninkaantiellä. Juna pysähtyi Masalassa ja kuntakeskustassa. Vuonna 1904 perustettiin asemalaituri Luomaan. (Backman & Ihrcke-Åberg 2004 s. 230-232 ja Brenner 2006 s. 110)

Vanha Kuninkaantie sai alkunsa noin 1300-luvulla ja vedettiin kylien ja kirkkojen väliin. Tie oli tärkeä postin kuljetuksen kannalta ja siitä tuli säännöllinen postireitti vuonna 1638. Tiellä liikuttiin hevosten tai hevosten ja kärryjen kanssa. 1650-luvulla sijoitettiin kilometritai välimatkapylväät tien varrelle ja ne löytyvät myös Masalasta ja Luomasta. (Museovirasto 2009 ja Si 2010 s. 8) 1920-luvulla valtio otti vastuun tien hallinnosta, kun autoliikenne lisääntyi ja vaati parempaa tiehuoltoa ja aikaisempaa leveämpiä ajovyliä. (Backman & Ihrcke-Åberg 2004 s. 231 ja Brenner 2003 s. 71-72)

4.3.6 Masalan ja Luoman historia

Kirkkonummella alkuperäinen asutus on keskittynyt pitkälti vesiyhteyksien varrelle ja aluksi viljelykseen otettiin helposti raivattavat maat. Kylillä oli tärkeä merkitys ja tilat sijaitsivat vieri vieressä. 1800-luvulla asukasmäärä alkoi kasvaa nopeasti ja tiloja jaettiin. 1800- ja 1900-luvuilla liikenneyhteydet paranivat ja hienojen kesähuviloiden määrä kasvoi varsinkin Luomassa. Alettiin rakentaa rautatien ja muiden kulkuyhteyksien varrelle. Vähitellen siirryttiin pois tavasta rakentaa täysin luonnon lähtökohtien mukaan. 1950-luvun lopulla maatalous siirtyi karjan pitämisestä moderniin kasviljelyyn koneiden käyttöönoton myötä. Peltojen ulkonäkö muuttui ja alettiin suosia yhtenäisiä isoja peltolohkoja. Teollisuus saapui Masalaan ja Luomaan 1960-luvulla. Masala ja Luoma kasvoivat 1960- ja 1970-luvuilla nopeasti, kun niissä rakentaminen lisääntyi. (Backman 1990 s.7-9 ja Brenner 2006 s.218)

Masalantien varrella on pitkään viljelty maata ja maatiloja löytyi jo 1500-luvulla. Tilat kuuluivat Espoon nimismiestoimiston alueeseen vuoteen 1664 asti. Tiloja oli myös Espoon kartanon alaisuudessa ja näin jatkui Luomassa pitkään vuoteen 1823 asti. Masala ja Luoma ovat kuitenkin aina olleet osa Kirkkonummen seurakuntaa. (Brenner 2006 s.25-80 ja Brenner 2003 s. 23-27)

Masalassa ja Luomassa sijaitsevat tärkeitä vanhoja kulkuyhteyksiä: Kuninkaantie, vesiyhteys Helsinkiin ja myöhemmin rautatie. Luomasta kulki höyrylaiva Helsinkiin 1800- ja 1900-luvuilla, mikä teki Luomasta tärkeän liikenteen solmukohtan. 1900-luvulla vesiyhteys poistui hiljalleen käytöstä ja kapeimmat laivaväylät kasvoivat umpeen. (Brenner 2006 s.111)

Taajamissa viljeltiin ahkerasti erilaisia vihanneksia 1900-luvulla ja niissä oli paljon kasvihuoneita, myös avomaanviljelyä harrastettiin. Viljelytilat toimivat usein kauppapuutarhoina. Tärkeä syy monen kauppapuutarhan vilkkaaseen toimintaan oli rautatieyhteys Helsinkiin, joka rakennettiin vuonna 1903. (Backman & Ihrcke-Åberg 2004 s. 232, 195, 198-199 ja Uudenmaan liitto 2012 s. 49)

Sodilla on ollut vaikutusta Masalantien alueeseen: sisällissota punaisten ja valkoisten välillä vuonna 1918 ja Porkkalan alueen vuokraaminen Venäjälle vuosina 1944-1956. Porkkalan vuokra-aikana Luoma toimi rajakylänä ja siellä sijaitsevat tarkastusportit. Monet rakennukset tuhoettiin Porkkalan vuokra-aikana ja sen jälkeenkin vanhaa rakennuskantaa on purettu uudisrakentamisen tieltä. (Backman & Ihrcke-Åberg s. 254-259 ja Brenner 2006 s. 105 ja Hagelberg 2009)

4.3.7 Suunnittelutilanne ja kaavoitus

Masalan ja Luoman taajamia suunnitellaan parhaillaan; Masalan osayleiskaavoitus on työn alla ja Luoman osayleiskaavan tekeminen aloitetaan vuonna 2016. Masalan keskusta-alueen tehokkuutta yritetään parantaa ja saada alueelle lisää asukkaita. (Kaavoitusohjelma vuosille 2014-2018. 2013, Si 2010, s. 8)

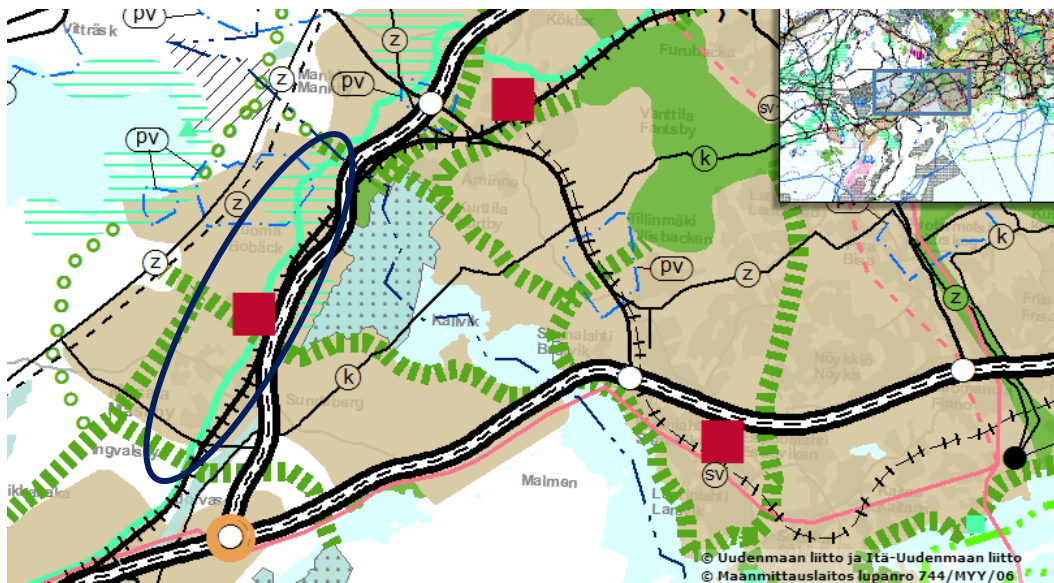
Voimassa olevat kaavat ovat:

- Uudenmaan maakuntakaava, v. 2009
- Kirkkonummen yleiskaava 2020, v. 1999
- Kortteli 2027:n kaavamuutos (Masalan keskustan osa-alue), 1986, viimein muutettu v. 2004
- Bjönsinmäen asemakaava (Kaavamuutos meneillään)
- Ratavallin asemakaava, v. 2011
- Köpaksenkulman asemakaava, v. 2012

Muita vanhoja asemakaavoja on olemassa, mutta ne ovat vanhentumassa eikä niitä enää toteuteta. Uudet vireillä olevat kaavat ovat uusi Tinanpuiston asemakaava (liittyy suoraan Masalan ydinkeskustan ja Masalan urheilupuiston asemakaavan). (Kirkkonummen kunta ja Kirkkonummi.fi 2014)

Voimassa oleville asemakaavoille on tehty paljon muutoksia viimeisten vuosien aikana ja muutostyöt jatkuvat vielä monen vuoden ajan. Useat asemakaavat muutetaan alueittain. Niitä ovat muun muassa Tinanpuiston, Bjönsinmäen, Masalan asemaseudun, Masalan urheilupuiston, Masalanportin ja Hommaksen mäen asemakaavat. Uusi vireillä oleva kaavamuuotos on Tinanpuistossa. (Si s.5 ja Kirkkonummi.fi 2014)

Masala ja Luoma kuuluvat **Uudenmaan maakuntakaava**-alueeseen. Maakuntakaavan kaava-aineistossa Kuninkaantie on merkitty kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeäksi tieksi. Koko alue on myös merkitty taajamaatoimintojen alueeksi ja Masalan keskiosa keskusta-alueeksi. Luoman eteläosa on merkitty arvokkaaksi kulttuuri-

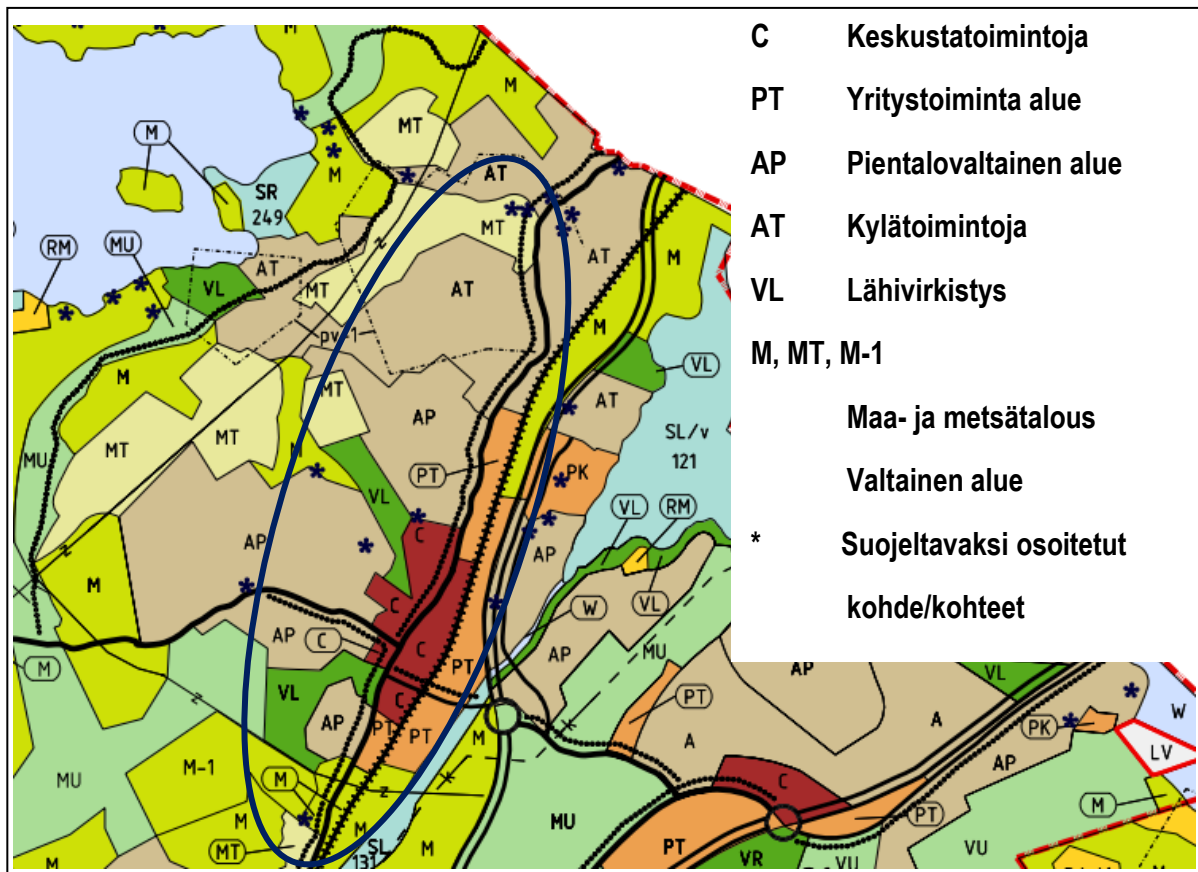


Kuva 4. Ote Uudenmaan maakuntakaavan yhdistetystä kaavasta, johon suunnittelualue on merkattu tummalla ympyrällä. Tummanvihreät raidat esittävät viheryhteystarvetta, tummanbeige tausta esittää taajamaatoimintojen aluetta, mintunvärinen linja ja raidalliset alueet esittävät kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeää aluetta, tietä tai kohdetta ja punainen nelikulmio keskustatoimintojen aluetta. Leveä valkomusta viiva keskellä esittää moottoritietä ja ristikkoviiva rautatien päärataa. Alueella oleva ohut musta viiva kuvaa yhdistytietä. (ULM 2009 ja ULK 2009)

ympäristöksi. Viheryhteystarve on merkitty Masalan ja Luoman väliin. (Uudenmaan liitto: maakuntakaava (ULM) 2009, Uudenmaan liitto: kaavamerkinnät (ULK) 2009 ja Si 2010)

Kirkkonummen kunnan laatima **yleiskaava 2020** (vahvistettu 1999. Katso kuva) näyttää alueen käyttötarkoitukset: keskustatoimintoja (C), lähivirkistys (VL), yritystoiminta (PT), pientalovaltaiset alueet (AP), kylätoiminta (AT) ja maa- ja metsätalousalueet (M, MT, M-1). Luomassa ja Masalassa näkyy pieniä tähtiä yleiskaavassa, jotka näyttävät suojeltavat tai merkittävät kohteet. (Yleiskaava 2020.(YK 1999)

Ratavallin asemakaava koskee Sundsbergintien ja Masalantien koillista osaa. Alueelle on suunniteltu kerrostalokorttelia. Pohjakerrokseen on ajateltu liiketiloja, mutta niihin ei sallita elintarvikeliikkeitä. Kaavassa Masalantien itäpuolelle on suunniteltu pientä puistoa ja toria. Meneillään oleva Bjönsinmäen asemakaavamuutos muuttaa kaavan itäpuolta hieman. (Ratavallin asemakaava 2011)



Kuva 5. Ote Kirkkonummen yleiskaavasta. Pienet pisteviivat esittävät kevyen liikenteen reitit, mustat viivat esittävät tiet ja tähdet esittävät suojeltavaksi osoitetut kohteet, joista kunnanvaltuuston päätös alistetaan ympäristökeskuksen vahvistettavaksi. Alue josta kehittämissuositus tehdään on ympyröity tummalla viivalla. (YK 1999 ja Yleiskaavan kaavamerkinnät ja -määräykset)

Tinanpuiston uusi asemakaava vaikuttaa voimakkaasti Masalantien ilmeeseen keskustassa. Tinanpuiston vanha asemakaava on hyväksytty vuonna 1986 ja nyt uusi asemakaavan muutos on vireillä ja ehdotus nähtävillä. Kaavassa häviää nykyinen suuri, luonnontilainen ja avara tila Masalan keskustasta, mikä muuttaa taajamakeskustan ilmettä Masalantien varrelle oleellisesti, kun sinne rakennetaan tori, parkkitila, kerrostalokortteleita ja iso liiketila. Torin viherrakentaminen sekä liittäminen katuun on tehtävä laadukkaasti ja pysäköintialueet koristeltava istutuksilla. Alue on merkitty keskustatoimintoihin yleiskaavassa. (Tinanpuiston luonnos 2012)

Bjönsinmäen asemakaavamuutos on meneillään ja koskee Masalantietä ja sen molempia puolia Masalan keskustassa Bjönsinmäellä. Se tulee vaikuttamaan Masalantien luonteeseen ja muotoiluun ja alueelle tulee kaupunkimaisempi yleisilme ja kapeampi tilavaikutelma muualla paitsi kirkon kohdalla. (Osallistumis- ja arviointisuunnitelma; Masala, Bjönsinmäki)

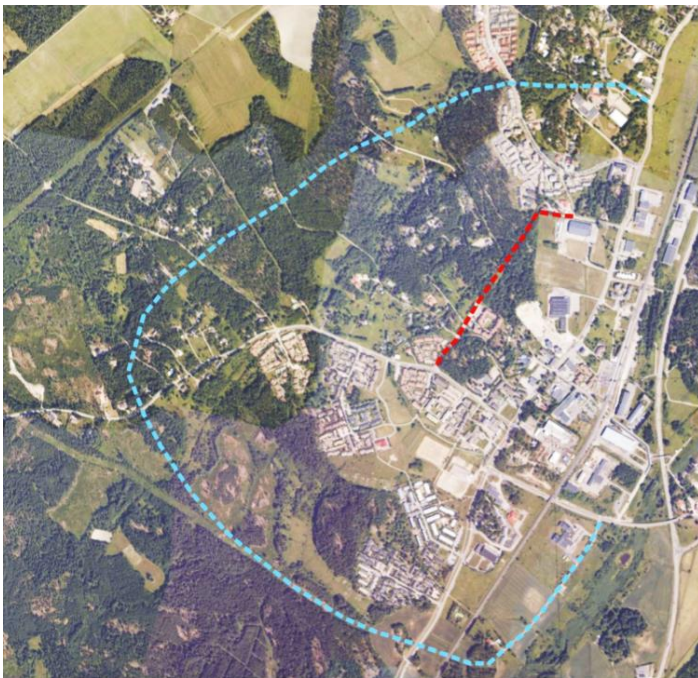
Masalan urheilupuiston asemakaavaan tehdään muutoksia Masalantielle, Masalan keskustakaavoihin ja Nissnikun asemakaavaan. Kaavassa mahdollistetaan Masalan urheilupuiston toteuttaminen ja kehitetään Masalantien näköaloja puiston suuntaan. Suunnitellut kerrostalot urheilupuiston lounaispuolella tekevät tilan suljetummaksi, muuttavat aluetta yhä kaupunkimaisemmaksi ja vaikuttavat suhteellisen voimakkaasti Masalan taajamaakuvaan. Kaavan tiealueet muutetaan asemakaavassa teistä katualueiksi. Urheilupuiston toiminnot lisäävät liikennettä Sundsbergin tieristeyksessä ja muuttavat alueen ilmettä viihtyisämmäksi. (Masalan urheilupuiston asemakaavaselostus 2013 s.16-17, 6,)

Kirkkonummen kunta teetätti ulkopuolisella Sito Oy:llä Masalantien tie- ja katujärjestelmien kehittämisselvityksen, joka valmistui vuonna 2010. **Masalantien kehittämisselvitys 2010** kertoo tie- ja katujärjestelmistä ja selvityksen liitteenä on karttaehdotus, josta selviää tie- ja katujärjestelmien ehdotus keskusta-alueelle. Selvitys toimii taustatutkimuksena asemakaavojen laadinnassa, kun Masalantien tulevia liikennejärjestelyjä ja ympäristöä suunnitellaan ja kehitetään. Selvityksen karttaehdotus on suuntaa-antava alueilla, joissa kaavoitus ei ole käynnistynyt. Tärkeätä selvityksessä on liikennejärjestelyjen ratkaisuehdotukset. (Si s.6-7)

Selvityksen tavoite oli ratkaista liikennejärjestelyjä, tutkia mahdollisuutta muuttaa Masalantie maantiestä kaduksi ja mahdollistaa kaavoja, jotka parantavat muun muassa asuntotuotantoa ja kaupunkikuvaa. Masalantien ja myös Sepänkyläntien ja Sundsbergintien

muuttaminen kaduksi palvelee Masalantien kehittämiselvityksen mukaan taajamaympäristöä paremmin kuin nykyinen maantie. (Si, s.6-7, 17)

Masalassa tarvitaan selvityksen mukaan viisi kiertoliittymää. Kehittämiselvityksessä tulee esiin tarve kehittää kulkuyhteydet Kehätie III: lle ja esitetään uusi liittymä Majvikiin päin Hommaksenkaaren, Rusthollintien ja Ljusdalatien liittymien kautta. Selvityksessä ehdotetaan myös laajempaa kehätieyhteyttä (katso kuva 7), joka kiertäisi Masalan keskustan itäpuolelta Sundsbergintieltä alkaen ja risteäisi Masalantien kanssa Östergårdin kohdalla kiertäen keskustan luoteessa ja päätyen Rusthollintiehen. (Si, s.10-15)



Kuva 7. Masalantien kehittämiselvitys 2010. Ehdotus uudesta kehätiekulkuyhteydestä, joka kiertäisi Masalan keskustan. Kuvassa näkyy myös uusi tieyhteys Sepänkyläntien ja Ljusdalatien välissä. (Si s. 15)

4.4 Nykytilanteen kuvaus

4.4.1 Käyttäjät

Masalan ja Luoman paikkatietokysely tehtiin Masalan osayleiskaavoituksen yhteydessä vuonna 2014 ja varsin pieni osa Masalantien asukkaista (6,3 %) vastasi siihen. Kyselyssä tuli esille, että valtaosa asukkaista on pareja ja lapsiperheitä, jotka asuvat omakotitaloissa, rivi- tai paritaloissa. Asukkailla on yleensä yksi tai kaksi autoa taloutta kohden. Kyselyyn vastaajista n. 60 % liikkuu lastenvaunujen kanssa, mikä vaikuttaa suunnitteluun, koska se

kertoo tarpeesta kehittää Masalantien jalankulkureitit mahdollisimman pienillä tasoeroilla ja välttämällä portaikkoja. Kirkkonummella asuu Kirkkonummen tilastovihkon (2011) mukaan paljon lapsia, nuoria ihmisiä ja keski-ikäisiä, mutta normaalia vähemmän vanhuksia (väestöstä 11,6 % yli 65 vuotiaita). (Masalan paikkatietokysely 2014 ja Kirkkonummen tilastovihko 2011)

4.4.2 Kadun tarkoitus, tarpeet ja tavoitteet

KADUN TARKOITUS

1. Lämpikuliikennettä

- a. Lämpikulku; autot, työkoneet, julkinen liikenne esim. työmatkat
- b. Lämpikäynti; jalankulkijat, pyöräilijät esim. koulumatkat

2. Kauppa-, palvelu- ja yritystoimintaa

- a. Asioiden hoitamista katuun liittyvissä rakennuksissa esim. kaupankäynti, kirjastokäynti
- b. Ostokset, kahvittelu, syöminen jne.

3. Oleskelu- ja virkistysalue asukkaille

- a. Oleskelu kuten esim. istuskelu, nautiskelu, odotus, seisominen, leikkiminen ja leppäminen
- b. Virkistys esim. kävely ja pyöräily

4. Asuminen kadun varrella

KADUN TARPEET

1. Nykytilanteen puutteet (havaintoihin perustuen)

- a. Katukasvillisuus
- b. Viihtyisä ja esteettinen liikenneympäristö
- c. Positiivinen paikallinen identiteetti
- d. Yhtenäinen ilme ja hahmotettavuus
- e. Yksityiskohdat kuten päällysteet, kalusteet ja istutukset ovat olemattomat tällä hetkellä ja pitäisi kehittää kokonaan uudestaan
- f. Turvallinen ja jäsenetty liikennealue
- g. Toimiva keskusta
- h. Kehittäminen maantiestä kaduksi
 - i. Maantien tietila kehitettävä katutilaksi

- i. Selkeä taajamakuva
- j. Yhteinen ja toimiva katurakenne

KADUN TAVOITTEET

1. Kehitä hyvä katutila

- a. Kehitä toimiva, ehyt, turvallinen, viihtyisä ja esteettinen katutila. Tarkoittaa että taajamakuva, turvallisuutta ja viihtyisyyden tekijöitä lisätään ja parannetaan

2. Katutila joka on puistomainen ja sisältää osittain bulevardin piirteitä

- a. Kasvillisuuden ja puurivien lisääminen sopiville paikoille katutilan pehmentämiseksi kunnan toiveiden mukaan

4.4.3 Alueen luonne

MASALANTIEN LUONNETTA MUODOSTAVAT:

- **Masalantien historia**
 - Vanha historiallinen, suojattu kulttuuritie, Vanha Kuninkaantie
- **Masalan ja Luoman historia ja perinteet**
 - Huvilakulttuuri Luomassa
 - Vanhat tilat ja pitkät viljelyperinteet
 - 1900-luvulla paljon puutarhaviljelyä
 - Tärkeä vesiyhteys Helsinkiin kulki taajamien läpi
 - Rautatie joka valmistui vuonna 1903
- **Masalan ja Luoman asukkaat ja käyttäjät**
 - Suhteellisen nuori väestö, jossa on paljon lapsiperheitä
 - Kasvava väestö > paljon asukkaita
- **Masalantien ominaisuuksia**
 - Keskustatie > keskustakatu
 - Suojattu kulttuuritie: säilytettävä tielinja, geometria jne.
 - Ympäristö: metsät, pellot, luonto, liikenneyhteydet, rakennukset
 - Rakennuskanta
 - Vanhat huvilat Luomassa
 - Säilyneet vanhat 1800- ja 1900-lukujen puutalot
 - 60-, 70- ja 80-lukujen matalat kivi- ja tiilirakennukset keskustassa
 - 80- ja 90-lukujen asuinalue Nissniku

- 2000-luvun uudet asuinkerrostalot ja -rivitalot keskustassa
 - Teollisuus ja 90-luvun laatikkomaiset yritysrakennukset
- Sijainti
 - Läheisyys Helsinkiin
- **Masalantien maisemarakenteesta ja kylien taajamarakenteesta**
 - Savilaakso ja laaksossa olevat pienet selänteet
 - Metsäreunat
 - Vaihteleva maasto, jyrkkää ja tasaista
 - Näköalat
- **Kadun tavoitteet, tarkoitukset ja tarpeet** (katso s. 15-16)

(Masalan urheilupuiston asemakaavan selostus 2013 s. 6 ; Brenner 2003 s. 22-23, 28-51, 69-72; Brenner 2006 s.101-112; Museovirasto 2009 ja Backman & Ihrcke-Åberg 2004 s.198-199, 230-232)

4.5 Analyysi

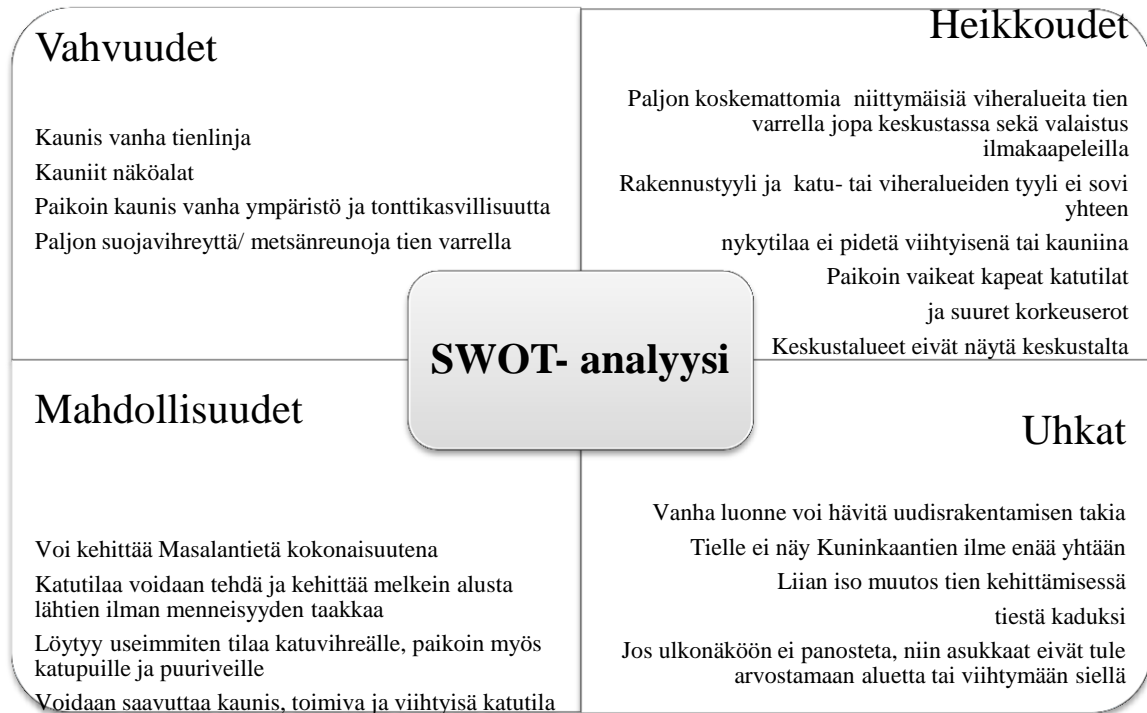
4.5.1 Kartta-analyysit

KARTTA-ANALYYSIT

- Tila analyysi (yksityinen, julkinen, avoin, suljettu ja katutila)
- Taajamatien nykyiset arvot (uudet kaavat otettu huomioon)
- Nykyinen ja suunniteltu taajamajaksottelu

Analyysit löytyvät liitteistä (katso liiteluettelo).

4.5.2 SWOT-analyysi



Kuva 8. SWOT-analyysi Masalantiestä havaintojen perusteella. Masalantien vahvuudet on tärkeitä säilyttää, koska ne toimivat jo nyt. Heikkoudet pitää huomioida ja ratkaista ne paremmin kuin aikaisemmin. Mahdollisuudet tarjoavat tilaisuuden kehittää katutilaa ja saavuttaa hyvä kokonaisuus. Uhkat ovat riskejä ja on tärkeitä ottaa ne huomioon suunnittelussa, jotta vältetään huono lopputulos ja puutteet tulevaisuudessa. (Havainnot)

4.5.3 Luoman ja Masalan eroavaisuudet

Luoma sijaitsee pohjoisempana kuin Masala ja on Uudenmaan liiton (2012) mukaan muodostunut maakunnan halkaisevan suuren kallioperän murroslaaksoon. Maisemaa on muovannut myös lähellä sijaitseva Espoonlahti. (Uudenmaanliitto 2012 s. 48)

Masalan ja Luoman tarinat eroavat hieman toisistaan mutta niillä on paljon yhteistäkin (katso historia). Masalan ja Luoman suurimmat eroavuudet tulevat esiin kartta-analyyseissä (katso liiteluettelo). Masalassa katutila on selkeästi rajattu, liikenne tehokkaasti järjestetty, paljon julkista tilaa ja tehokas keskusta-alue. Luomassa tiealue on rajattu epämääräisesti, katutila leviää avoimeen tilaan ja julkinen alue rajoittuu katualueeseen ja rautatieasemaan.

Masalassa asukasmäärä on kasvanut ja 1900- ja 2000-luvuilla, on rakennettu lisää ja entistä tehokkaammin. Nykyään Masala eroaa Luomasta selkeästi rakennustehokkuudessa ja

MASALAN LUONTEESEEN VAIKUTTANEET TEKIJÄT:

- Keskusta-alue
- Hyvät ja nopeat yhteydet Helsinkiin
- Linja-autoyhteydet Helsinkiin ja Kauklaahden rautatieasemalle
- Toimivat lähipalvelut
- Tehokkuus kaavoituksessa
- Tehokkaat liikennealueet
- Viher- ja virkistysalueet
- Rautatie ja Kehätie III lähellä
- Asuntoalueet
- Yksityisen ja runsaan julkisen tilan yhdistelmä
- Maa- ja metsätalouden osa-alueet
- Vanha Kuninkaantie
- Vanha umpeen kasvanut vesiyhteys ”Sundet”
- Nopea kasvu
- Teollisuus ja yritystoiminta
- Viljelyperinteet ja maisema
- Vanhat maatilat
- Taajamatoimintojen alue

(Brenner 2003 & 2006, Uudenmaanliitto 2012 & 2009, Yleiskaava 2020, Si 2010, kartta-analyysit, hsl.fi, Backman & Ihrcke-Åberg 2004)



Kuva 9. Masalan keskusta, 2014.

LUOMAN	LUONTEESEEN	VAIKUTTANEET	TEKIJÄT:
<ul style="list-style-type: none"> • Kylän alue • Kulttuuriympäristö • Maa- ja metsätalous tärkeää • Murroslaakso • Läheisyys mereen, Espoonlahti • Läheisyys Helsinkiin • Linja-autoyhteydet kulkevat Kauklahden rautatieasemalle • Kasvava asukasmäärä • Rautatie ja Kehätie III lähellä • Paikoin merinäköala 		<ul style="list-style-type: none"> • Paljon yksityistä tilaa • Vanhat maatilat • Vanhat rakennukset • Vanha huvilakulttuuri • Vanhat viljelyperinteet ja maisema • Vanha Kuninkaantie • Vesiyhteys meren kautta • Kallioperän murroslaakso 	

(Brenner 2003 & 2006, Uudenmaanliitto 2012 & 2009, Yleiskaava 2020, Si 2010, Liittet: kartta-analyysit, hsl.fi, Backman & Ihrcke-Åberg 2004)



Kuva 10. Tyypillinen tiemaisema Luomalle syksyllä vuonna 2014.

rakennusten määrässä ja laadussa. Masalan ja Luoman tavoitteet eroavat toisistaan suuresti. Maakuntakaavassa (kaavayhdistelmä 2009) Masalan keskusta on merkitty keskusta-alueeksi kun taas Luoma on maisemallisesti tärkeä kulttuuriympäristö. Taajamien yhteneväisyydet löytyvät historiasta. Tavoitteet ja rakennustapa ovat erilaiset, Masalassa tavoitellaan tehokkuutta ja Luomassa toimivaa kulttuuriympäristöä. Yleiskaavassa Luoma on merkitty kylätoimintojen alueeksi ja Masala taas keskusta-alueeksi. (Yleiskaava 2020, 1999, Uudenmaanliitto 2009, Uudenmaanliitto 2012, Brenner 2006 ja Brenner 2003)

4.5.4 Säilytettävät arvot

SÄILYTETTÄVÄT ARVOT

1. **Suojattu tienlinja ja sen yleisilme** (Vanhan Kuninkaantien ilme)
2. **Kilometripylväät**
 - a. Köpaksenkulmassa
 - b. Luoman aseman risteuksen lähellä
3. **Avoimet näköalat**
 - a. Sisääntulo Masalaan, länteen ja itään
 - b. Sisääntulo Luomaan, länteen
 - c. Masalan urheilupuisto, länteen
 - d. Hommaksenkaarelta Luoman asemalle, itään
4. **Olemassa olevat esteettiset arvot**
 - a. Avoimet viljelymaisemat sisääntuloissa
 - b. Vanhaa pihapiirikasvillisuutta, jota on tien varrella varsinkin Luomassa
 - c. Kiemurteleva tienlinja
5. **Suojattu kulttuuriympäristö Luomassa, sisääntulo**
6. **Paikan luonne** – kehitettävä toimivaksi
7. **Olemassa oleva kasvillisuus**
 - a. Bjönsinmäellä
 - b. Kauniit tienreunojen kasvit Luomassa
8. **Pieni mittakaava**
 - a. Säilynyt huonosti, löytyy jonkin verran keskustasta ja Luomasta

4.6 Ratkaisu

4.6.1 Tiestä keskustakatu

Tie on kulkemiseen tarkoitettu, ajoneuvoliikenteen tai kevyeen liikenteen väylä, jota pitkin kuljetaan paikasta toiseen. Tien muuttuessa kaduksi on huomioitava, että katualue on laajempi kuin tiealue. Katu liitetään suoraan rakennuksiin ja ympäristöön. Katukasvillisuus toimii ”liimana” liittäessä katu ympäristöön. (Männistö 1999 s.15).

Kadulla mahdollistetaan oleskelu kehittämällä tilaa oleskeluun. Kadut ja aukiot liitetään yhteen toimivaksi kokonaisuudeksi. (SKTY 2003 s. 12–13) Katu toimii keskustakatuna ja keskustassa palvelut liitetään yhteen suunnittelemalla keskusta yhtenäiseksi alueeksi kadun kanssa. Masalantien varrella korostetaan tärkeitä risteyskohtia ja kavennetaan kadun tunnelmaa turvallisuuden parantamiseksi.

4.6.2 Suunnitteluratkaisu

Suunnittelu perustuu kokonaisteemaan, jonka mukaan Masalantietä suunnitellaan kokonaisuutena, joka sallii kuitenkin taajamakuvassa vaihtelua. Katu jaetaan pienempiin katujaksoihin, joille annetaan osateemat ja joita kutsutaan taajamajaksoiksi. Jokaisella jaksolla on oma teemansa, joka perustuu jakson ja sen ympäristön luonteeseen ja tarkoitukseen.

Koko katualueella ajonopeudet on suunniteltu pidettävän tarpeeksi matalina kadun tarkoitukseen nähden. Täten luodaan turvallinen ja jäsenneily katu ympäristö. Suunnittelun ratkaisut perustuvat paikallisen identiteetin luomiseen ja viihtyisän, esteettisen, turvallisen sekä puistomaisen ympäristön kehittämiseen.

Jos alueella on epäselvät rajat ne suunnitellaan uudelleen siten että rajoina käytetään kasvillisuutta. Katu liitetään rakennuksiin suunnittelemalla välialue tai yhteys kadusta ympäristöön katuvihreydellä. Kadun tärkeimpiä kohtia kuten keskustaa, sisääntuloja ja tärkeitä taikka vaarallisia risteyskohtia korostetaan istuttamalla niihin kasvillisuutta esimerkiksi puita tai pensaita.

Keskustaan kehitetään viihtyisät tilat oleskelua varten suunnittelemalla korkealaatuiset ja esteettiset tilat, joiden avulla luodaan edellytykset ihmisten sosiaaliseen kanssakäymiseen. Panostetaan taajaman asukkaiden viihtyvyyteen luomalla keskustasta esteettisesti viihtyisä ja mukava oleskelutila.

Katutilan mittakaava pyritään suunnittelun avulla säilyttämään inhimillisenä, ja tilaa jäsennetään kasvillisuudella. Leveitä ja avoimia sekä rajoitettuja katutiloja vältetään ja pidetään kadut joko avoimena sivuilta tai jäsennetään ne tarpeen mukaan. Esimerkiksi Masalan keskustassa uudelle Tinanpuiston asemakaava-alueelle on suunniteltu kerrostaloja Masalantien molemmin puolin. Koska tie tulisi leveäksi parkkipaikkojen ja jalkakäytävien kanssa, tilavaikutelmaa pienennetään istuttamalla katupuita jalkakäytävien ja ajotien väliin.

Masalan vision ja kaavasuunnitelman mukaan siitä muodostuu yhä kaupunkimaisempi taajama ja sitä edistetään suunnittelemalla kaupunkimaisia ratkaisuja, missä käytetään esimerkiksi katupuita, kiveystä ja reunakiviä. Masalassa katutila jäsennetään uudelleen, turvallisuutta ja estetiikkaa parannetaan ja istutuksia lisätään, jolloin viihtyvyys ja alueen vetovoima paranevat. Suurimmat muutokset Masalassa tulevat kuitenkin kaavoituksen johdosta, kun liikennejärjestelyt muuttuvat ja kerrostalojen määrä lisääntyy.

Turvallisuuden parantamiseksi katutilan tilavaikutelma pidetään Masalantien varrella mahdollisemman kapeana ja ajonopeudet alhaisina ilman että rajoitetaan pakollisen raskaan liikenteen läpikulkua. Katu jäsennetään reunakivillä, välikaistoilla ja/tai istutuksilla. Kadun toiminnot varsinkin koulujen lähistöllä pidetään erillään ja yritetään estää vaaralliset jalankulkijoiden kadun ylitykset muualla kuin suojateillä.

Luoman kulttuuriympäristö on tärkeä perinnemaisema ja siihen suunnitellaan huolellisesti neutraalit ratkaisut, joissa katutila jäsennetään, liikennealue järjestetään ja siistitetään sekä turvallisuutta parannetaan korostamalla tärkeitä risteyskohtia ja tien ylityskohtia.

4.6.3 Sisääntulo

Masalan sisääntulot sekä Sundsbergintieltä että Jorvaksentieltä Östergårdin kohdalla varustetaan puuistutuksilla ja liikennealue järkevöitetään. Jorvaksen puolen sisääntuloa vahvistetaan pehmeillä pensasistutuksilla ja kahdella erillisellä voimakkaalla puurivielementillä sekä rakennetaan puuportit Masalaan. Sundsbergintien sisääntulo luodaan bulevardityyliseksi ja rakennetaan kolmen puurivin avulla selkeä ja voimakas puuriviportti.

Luoman sisääntulosta tehdään pehmeä ja selkeä. Hvitträskin risteys koristellaan isolla istutusaltaalla vapaapalokunnan talon luona. Risteyksen notkelmaan syvän puron valumakohdalle rakennetaan näyttävä, koristeellinen ja vanhanmallinen metalliaita. Selkeä sisääntulo viestittää paikan historiasta ja rakennetun alueen lähestymisestä. Sellainen sopii

paikan luonteeseen, parantaa turvallisuutta sekä luo selkeän ja helposti hahmotettavan elementin Luomaan sisääntulossa. Kodikas sisääntulo viestittää alueen luonteesta ja nopeuksien hidastamisen tarpeesta. Hvitträskin risteuksen kautta kuljetaan Hvitträskin suosittuun matkailukohteeseen. Risteystä korostamalla Luoman sisääntulo saa selkeän ja arvokkaan ilmeen.

4.6.4 Teema

Masalaan ja Luomaan suunnitellaan yhtenäinen ilme, joka yhdistää toisiaan lähellä olevat tiiviit taajamat. Masalan ja Luoman taajamakuvat rakentuvat niiden luonteen mukaisesti, taajamat ovat omaleimaisia ja kummankin omaa taajamakuvaa vahvistetaan. (Katso ”Masalan ja Luoman eroavaisuudet”)

Koko Masalantien tulevaa katualuetta kehitetään kokonaisuutena, ja siitä tehdään yhtenäinen tilasarja. Taajamien suunnittelussa korostuvat uudenlaiset asiat aikaisempaa selvemmin. Taajamien ilme on tarkoitus sitoa yhteen yhtenäisillä materiaaleilla, kalustuksilla, istutuksilla ja muilla yksityiskohdilla. Katujaksoille kehitetään osateemat, jotka hahmottavat kadun varren tilat toimintojen mukaan.

YHTENÄINEN TEEMA

- Viihtyisyys ja estetiikka
- Vihreys
- Selkeä ja jäsenneily katutila
- Matalat nopeudet ja pieni mittakaava
- Suhteellisen neutraali kokonaisuus vanhan luonteen takia
- Vanha tienlinja
- Hahmotettavuus ja paikallisen identiteettiä korostaminen
- Vanhaan tyyliin mukainen kalustus

MASALAN JA LUOMAN TAAJAMAKUVA

Masalaan suunniteltu taajamakuva (luonteen lisäksi):

- Kaupunkimainen
- Urbaaninen
- Eloisa ja hieman värikäs
- Tilaa oleskeluun
- Viihtyisyys & estetiikka tärkeää
- Puistomaisuus

- Selkeä, järjestetty & jäsenetty
- Mukava liikkua keskustassa asioimassa
- Pienet nopeudet keskustassa, parantunut turvallisuus
- Neutraali vaikutelma lähestyttäessä Luomaa alueen vanhan luonteen takia
- Kuninkaantien muoto ja linja
- Toimiva ja turvallinen alue
 - Helppoa ylittää katu ja liikkua jalkaisin
 - Katuhierarkia korostamalla tärkeitä kohtia ja keskustaa

Luomaan suunniteltu taajamakuva (luonteen lisäksi):

- Perinteinen
- Neutraali vanhan luonteen takia
 - Ei häiritä olemassa oleva ilmettä
- Historiallinen ilme ja kiemurteleva kulttuuriympäristö ja Kuninkaantien yleisilmeen vaaliminen
- Esteettinen katualue ja istutukset
- Toimiva ja turvallinen alue
 - Tuodaan tärkeät risteykset esiin
 - Jäsenetään jalkakäytävät ajoväylistä selkeästi
 - Parannetaan liikenneturvallisuutta ja pienennetään nopeuksia ylitysalueilla

OSATEEMAT – KATUJAKSOT

Suunnitellut teemat käyttäen lähtökohtana alueiden luonteita ja kaavoitusta:

Masalan sisääntulo – yksinkertainen, vanhantyylinen, avoin näköalalaisema

Masalan asuinaluejakso – yksinkertainen, rauhallinen, puistomainen, pienimittakaavainen

Masalan urbaanialue – kaupunkimainen, urbaaninen, moderni, arkkitehtoninen, tiivis, viihtyisä

Masalan keskusta – matala, viihtyisä, eloisa, vihreä, puistomainen, pienkaupunkimainen, tiivis, suhteellisen värikäs, hidas kulku, oleskelu

Masalan keskustareitti – kaupunkimainen, eloisa, sporttinen, urbaaninen, tiivis, yksinkertainen

Masalan moderni kyläraitti – välialue, siirtyminen vanhasta uuteen tai uudesta vanhaan ja tiivistä hajanaiseen tai toisin päin, vihreä, puistomainen, hieman urbaaninen, ”vanhaa modernilla järjestyksellä”

Luoman kyläraitti – kodikas, pittoreski, vanhantyylinen, perinteinen, puutarhamainen, neutraali, yksinkertainen

Luoman kyläkeskusta – perinteinen, puutarhamainen, vihreä, pittoreski, vanhantyylinen, pieni mittakaavainen, yksinkertainen, kylämäinen

Luoman sisääntulo – Avoin maisema näköalalla, perinteinen, rauhallinen, kodikas, viihtyisä, vihreä, puutarhamainen, kylämäinen, vanhantyylinen, kulttuurimaiseman perinne, kiemurteleva

4.6.5 Katutila

Katutilassa keskitytään Masalantiellä lattian ja seinien suunnitteluun ja katon avulla pidetään mittakaava ja tilavaikutelma pienenä. Seinien suunnittelu on tärkeää alueilla, joissa on hajanainen rakenne tai turhan leveä tilavaikutelma. Varsinkin keskustassa on tärkeitä pitää ajonopeudet alhaisina ja tällöin seinät toimivat tärkeänä osana oikean tilavaikutelman luomisessa. Masalan keskustassa käytetään sen vuoksi paljon puukujanteita.

4.6.6 Ratkaisun vahvat ja heikot puolet

Ratkaisun vahvuudet ovat paikallisen identiteetin luominen taiteen, hahmotettavuuteen ja vahvan keskustan ja teema-alueiden avulla. Teemojen käyttö eri alueilla ja yhtenäisen ilmeen kehittäminen kytkee eri alueet yhteen. Puiden ja muun kasvillisuuden käyttö keskustassa ja sen lähialueilla vaikuttaa Masalantien ilmeeseen ja luo puustomaisen keskustan, joka sopii taajamaan tai pienkaupunkiin. Visuaaliset ja selvästi hahmotettavat sisääntulot ovat tulijalle selkeä viesti liikenteen hidastamisen tarpeesta ja tiiviisti rakennetun alueen lähestymisestä. Tarkkaan suunnitellun kapean tilavaikutelman ja pienen mittakaavan pitäisi vaikuttaa positiivisesti ja alentaa ajonopeuksia. Estetiikka, vihreys, selkeästi jäsennetty katutila, alueet oleskeluun ja keskustan uusi kaavoitus auttavat kehittämään toimivan ja viihtyisän katualueen.

Ratkaisun heikot puolet ovat iso, leveä ja kovapintainen alue Sepänkyläntien risteyskohdalla, missä katualue on hyvin leveä ja kasvillisuudelle jää vähän tilaa. Keskustareitti on toinen heikko lenkki, koska linja-autopysäkit ja tilan puute estävät toivotun kasvillisuuden käytön ja tilavaikutelma on leveä ja epäsäännöllinen. Kalustuksella ja valaistuksella on mahdollista parantaa asiaa hieman. Luoman puolella katutilan molemmat

puolet koostuvat vihreästä metsästä, mutta se on yksitoikkoinen. Luomassa katutilaa rajoittaa useasti Masalantien lähelle sijoittuvat tontit, joiden kasvillisuus ulottuu tiehen asti, mikä voi sekä parantaa että rajoittaa katutilaa. Tasapainoiset istutukset molemmin puolin katua ovat usein haasteellisia toteuttaa, mutta useimmiten löytyy järkevä ratkaisu.

Masalantiellä on ristiriita läpikulun toimivuuden ja turvallisuuden välillä. Raskaiden ja leveiden koneiden käyttö on yleistä, mutta perinteisten katualueiden turvallisuusratkaisut eivät salli tarpeeksi tilaa leveille koneille. Turvallisuuden ja toimivuuden kanssa joudutaan tekemään kompromissi. Itse turvallisuudesta ei voida joustaa, mutta hyvän vaikutelman luomisessa on toisinaan järkevää tavoitella mieluummin kapeaa tilavaikutelmaa kuin todellista kapeaa tilaa. Varsinkin reunakivet saattavat tehdä läpikulun mahdottomaksi ja silloin katutilan jäsentäminen ilman korkeita reunakiviä on perusteltua.

Toinen ristiriita on Masalantien avoimet näkymät tien vieressä. On ratkaistava, että milloin avoin näköala säilytetään ja rajoitetaanko näkymää ja miten. Näköalaan joudutaan puuttumaan, mikäli halutaan kehittää katutilan seiniä ja tavoittaa kapea tilavaikutelma. Ratkaisussa on päätetty säilyttää muutamia tärkeimmät näkymät varsinkin Luoman ja Masalan sisääntuloissa Masalantiellä.

5 Johtopäätökset

Työ on mielestäni saavuttanut sille asetetut tavoitteet ja tuloksena on toimiva suunnitelma, joka antaa monia ideoita Masalantien suunnitteluun. Työ pohjautuu perinteiseen katu ympäristön suunnittelukirjallisuuteen, mutta työssä on mahdollisesti löytynyt uusia näkökulmia katusuunnitteluun. Työssä on keskitytty optimaaliseen kadun käyttöön ja käyttäjälle ihanteellisen katu ympäristön ratkaisun löytymiseen. Teknisiin suunnitteluratkaisuihin ei ole pureuduttu.

Aihepiiriä analysoiden voidaan päästä parhaiten toimiviin johtopäätöksiin. Tärkeätä on Tielaitoksen kirjan mukaan (1995, s.) analysoida mm. alueen nykyarvot ja nykyinen rakenne sekä Jalkanen jne. kirjan mukaan (2004, s.199, 208) taajamatien jaksottelu ja tilasarja sekä avoimen ja suljetun tilan sijainti. Tielaitoksen kirjan mukaan (1995 s.16) kannattaa selvittää keskustakadun tavoitteet, tarpeet ja toiminnot. Katua kannattaa suunnitella paikan luonteesta käsin ja kokonaiskuvaksi muodostuu taajamakuva. (Tielaitos 1995 s. 11-12,14)

Junttila (1995) kertoo kirjassaan, että kannattaa yrittää hiljalleen korostaa vanhaa tyyliä katualueilla, esimerkiksi vanhantyyllisillä tai neutraaleilla kasveilla, materiaaleilla, katuvarusteilla ja -kalusteilla. Ajatuksena on että modernia ei korosteta mutta sitä ei myöskään vältellä ja vanhaa korostetaan tyylikkäästi ja hillitysti sekä tuodaan esille paikan historia (s.97–98). Jalkasen & Kajasteen (2004, s.155) mukaan historiasta yleensä johtuu, miksi jotakin paikkaa pidetään kauniina.

Männistön(1999) mukaan katuvihreyttä ei saa sijoitella vapaasti, vaan jokaisella kasvilla pitää olla tietty tarkoitus, joka tuo lisäarvoa alueelle. Kasvillisuus on osa kadun arkkitehtuuria ja sen on sovellettava kadun muuhun ilmeeseen. (Männistö s.15-16)

Työssä tulee esiin asioita, jotka on otettava huomioon katuympäristön ja katukasvillisuuden suunnittelussa. Konkreettisia suunnittelutapoja ja analyysimenetelmiä on esitelty. Työ voi mahdollisesti tuoda esille tuoreen ajattelutavan ja antaa ideoita keskustakadun tai muiden katujen suunnitteluun. Työssä esitellään sellaisia asioita, jotka saattavat jäädä taustalle, kun keskittyyään tekniseen suunnitteluun.

Suunnittelussa on otettu huomioon nykyiset ja suunnitteilla olevat kaavat, mikä tarkoittaa sitä, että jos taajaman tulevat kaavat ei toteudukaan, niin tämän työn perusteet muuttuvat. Toinen maininnan arvoinen asia on siinä, että tässä työssä suunnittelutapa perustuu ideoihin eikä tekniseen suunnitteluun. Tämän johdosta joitakin ideoita ei varmaankaan pystytä toteuttamaan teknisistä syistä johtuen.

Työssä keskittyyään katuympäristön kehittämiseen lähtien teorian perusteista ja teoriaa sovelletaan ihanteellisen katuympäristön kehittämiseen. Katu ympäristön tarkkaan suunnitteluun ja tekniseen toteutukseen työssä ei puututa. Tämän työn ulkopuolelle on jätetty myös paikallisten asukkaiden sinänsä tärkeät ajatukset ja mielipiteet, joskin eräs aikaisempi asukaskysely on mukana työssä. Lisäselvitykset kuten esimerkiksi rakennusten käyttö, kulttuuriympäristön säilyttäminen ja reittien kartoittaminen kuuluvat varsinaiseen Masalantien suunnitteluun.

Opinnäytetyöni johtopäätös on, että teorian ja analyysien perusteella uusi katu ympäristö on kehitettävissä ja se tulee tehdä siten, että katu ympäristöä kehitetään alueen luonteesta ja nykyarvoista lähtien. Katu suunnitellaan paikan mukaan eikä tosiin päin. Tarkasteltava alue analysoidaan, kehitetään alueelle tilasarja ja tehdään kokonaisteema sekä osateemat katujaksoille. Teeman tulee perustua alueen luonteeseen ja vanhaa säilytetään sekä uutta

rakennetaan sen perusteella, mikä sopii kuhunkin paikkaan ja teemaan. Yksityiskohdat kuten istutukset sovitaan teeman mukaan. Ratkaisun pitää toimia käytännössä lakien, määräyksien ja tilan mukaan.

6 Keskustelu

Työni on ollut haastava ja aihe on todella laaja, joten työ piti rajata, jotta se ei olisi paisunut liikaa. Löysin valtavan määrän materiaalia ja haasteellista oli tuoda esille juuri Masalantielle sopivaa ja tärkeää tietoa. Halusin kuitenkin pitää aiheen yleisenä, koska työn on tarkoitus olla yleinen ideasuunnitelma ja kesken oleva alueen kaavoitus voi vielä muuttaa aluetta paikoittain.

Aluetta kaavoitetaan parhaillaan ja monet yksityiskohdat ovat vielä avoimia, joten tämän työn ideat ja suunnitelmat eivät voi olla kovin tarkkoja. Tulevat kaavaratkaisut saattavat muuttaa tarkasteltavaa aluetta niin että tässä työssä esitellyt ideat eivät kaikilta osin enää toimi. Luonnoksissa esiin tuodut ideat sopivat kuitenkin alueen luonteeseen ja vaikka kaavoihin tulisi muutoksia, niin katuympäristön suunnittelun perusasiat ovat edelleen voimassa ja ne voivat inspiroida yksityiskohtaista suunnittelua tulevaisuudessa.

Jälkeenpäin ajateltuna olisin ehkä keskittynyt enemmän yksityiskohtiin, sillä tällaisenaan tutkimus jäi enemmän yleiselle tasolle kuin olisin halunnut. Aihetta olisi voinut syventää, mutta silloin työn alkuperäinen tarkoitus olisi hämärtynyt ja työ kasvanut liian laajaksi. Työn aikana löysin melkein päivittäin uusia aiheita, joista olisi voinut kirjoittaa vaikkapa kokonaisen opinnäytetyön. Tällaisenaan työn laajuus on jo kasvanut hieman toivottua enemmän ja olen joutunut rajaamaan sekä karsimaan esitystäni.

Lähteiden valinta oli haastavaa. Suomalaisesta kirjallisuudesta sain tietoja suunnittelutyön perusteista ja ulkomaisen kirjallisuuden käyttö rajoittui yksityiskohtiin. Junttilan kirjan(1995) ja Jalkanen & Kajasteen kirjan (2004) teoria kadun perusteista muistuttaa esimerkiksi ulkomaalaisen kirjailijan Gehlin(2010) teoriaa kaduista. Laajempi ulkomaisen kirjallisuuden käyttö olisi kuitenkin voinut antaa uusia ja erilaisia ideoita.

Työn vahvuus oli aiheen selkeys ja heikoin puoli sen epämääräinen runko. Työn heikkouksia olisin voinut parantaa, jos olisin käyttänyt enemmän aikaa ja työtä. Aihe on kuitenkin erittäin laaja ja työ uhkasi paisua liian laajaksi ollakseen opinnäytetyö. Olen kuitenkin tyytyväinen siihen, että lopputulos on tilaajalle sopiva.

Katurakenteen teorian läpikäyminen antoi minulle paljon uutta tietoa kadun toiminnoista ja perusteista. Tietoni avartuivat paljon, eikä pelkästään yksityiskohtien suunnittelun tutkintaan. Perinteiseen teoriaan tutustumalla sain runsaasti uutta tietoa suunnittelun perusteiden analysoinnista ja katuanalyseistä. Kunnalta sain hyvää palautetta ja kenties pystyin tuomaan esille joitakin omia ajatuksiani.

Toivon ja uskon että kunnalla on käyttöä tälle opinnäytetyölle ja että se antaa ideoita suunnitteluun myös jatkossa ei vain Masalantielle vaan muuallekin. Eräänä tarkastelun aiheena, joka tuli esille työn aikana, voisi olla bulevardi ja mitä se tarkoittaa täällä Suomessa. Bulevardin piirteitä tarkasteltiin myös tässä työssä, mutta siitä saisi myös oman tutkimusaiheensa. Yksityiskohtien käytön vaikutus alueen tunnelmaan ja tyyliin olisi myös kiinnostava aihe. Sitä on tutkittu mutta siihen syventymällä olisi mahdollista löytää uusia ratkaisuja. Kolmantena jatkotutkimuksen kohteena voisi olla yksityisten ja julkisten alueiden yhteenliittäminen katualueilla. Se on aika vaativa kohde, sillä osapuolten intressit saattavat olla erilaisia, mutta asiallisella ja hienovaraisella lähestymisellä olisi varmasti mahdollista löytää hyvä ja selkeä lopputulos.

Lähteet

Antikainen, Uusitalo & Ventola. (1992). *Taajaman viheralueet. Käyttö ja hoitoluokitus.* Tilaustyönä yrityksestä Maisema ja ympäristö Oy. Ympäristöministeriö; Kaavoitus ja rakennusosasto: Selvitys 5. Helsinki: Valtion painatuskeskus.

Backman, S. (~1990). *Kirkkonummen rakennuskulttuuri ja kulttuurimaisema.* Kirkkonummen kunta.

Backman, S. & Ihrcke-Åberg, I. (2004). *Det gamla Kyrkslätt.* Kyrkslätt hembygdsförening r.f. Ekenäs: Ekenäs Tryckeri Oy.

Brandberg, V., Johansson, R. & Gustafsson, T. (1998). *Lugna gatan! En planeringsprocess för säkrare, miljövänligare, trivsammare och vackrare tätortsgator.* Svenska kommunförbundet. Stockholm: Katarina tryck.

Brenner, H. (2006). *Masaby – från bondort till tätort.* Kyrkslätt hembygdsförening. Ekenäs: Ekenäs Tryckeri Oy.

Brenner, H. (2003). *Bobäck – en bygdekrönika från Kyrkslätt.* Bobäcks byaförening r.f. Ekenäs: Ekenäs Tryckeri Oy.

Bulevardi ja esplanadi. (2012). Matti Mattila; *Tarinoita taivaanrannalta.*
http://www.mattimattila.fi/bulevardi_ja_esplanadi.html (noudettu 17.10.2014)

Buraiyidi, M. A. (2001). *Downtowns; Revitalizing the centers of small Urban Communities.* Iso Britannia, Lontoo: Routledge. S.
http://www.google.fi/books?id=aSBTAQAAQBAJ&printsec=frontcover&hl=fi&source=gs_bse_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false

Finlex. (1978). *Laki kadun ja eräiden yleisten alueiden kunnossa- ja puhtaanapidosta* 31.8.1978/669.
<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1978/19780669> (noudettu 14.10.2014)

Finlex. (1999). *Maankäyttö- ja rakennuslaki* 5.2.1999/132.
<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1999/19990132#L7P50> (noudettu 14.10.2014)

Finlex. (2005). *Maantielaki* 23.6.2005/503.
<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2005/20050503> (noudettu 14.10.2014)

Gehl, J. (2010). *Cities for people.* Washington, USA: Island Press.

Googlemaps.fi. *Reittiohjeet Masala - Helsinki + Hulluksentie - Hommakseenkaari.*
<https://mapsengine.google.com/map/edit?mid=zJ9LHwByapoQ.kmAi65oMhoz4&authuser=0&hl=fi> (noudettu 2.9.2014)

Haastattelu kaavoitusarkkitehdin Kilpeläinen, K., kaavoitusarkkitehdin Mäkinen, S., vihermestarin Eklund, H. ja ympäristösuunnittelijan Puromiehinen, M. kanssa. (2013). Kirkkonummen kunta.

Hagelberg, H.(2009). *Bobäck – idyllen i öst*. Kirkkonummen infolehti 1/2009. s. 8

Heikkilä, T. (2013). *Suomen maisemamaakunnat ja –seudut*. Ympäristöministeriö. Ymparisto.fi.

<file:///C:/Users/Alma90/SkyDrive/Dokument/Novia,%20skoldok/Slutarbete/Suomen%20maisemamaakunnat.pdf> (noudettu 13.10.2014)

Helsinki. *Luku 2; Katutilan jako ja mitoitus*. Helsingin julkaisut. s. 25-27

<http://www.hel.fi/static/hkr/julkaisut/katutila/Luku2.pdf> (Noudettu 23.10.2014)

Helsinki. *Luku 3; Katutilan elementtien suunnittelu*. Helsingin julkaisut; katutila. s. 40-41

<http://www.hel.fi/static/hkr/julkaisut/katutila/Luku3.pdf> (Noudettu 23.10.2014)

Kirkkonummen kunta. (2014). Asemakaavamateriaali tekniseltä osastolta.

Kirkkonummi.fi. (2014). *Kaavoja vireillä*; Itäinen Kirkkonummi. http://www.kirkkonummi.fi/prime_195.aspx (noudettu 15.12.2014)

Kirkkonummi tilastoina. (2011). Kirkkonummen kunta. Tietoja kunnasta; tilastotietoa.

http://www.kirkkonummi.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/kirkkonummi/embeds/kirkkonummiwwwstructure/34377_tilasto_kirkkonummi_2013_su_web.pdf (noudettu 16.10.2014)

Kaavoitusohjelma vuosille 2014-2018. (2013). Kirkkonummen kunta. Kaavoitus; kaavoitusohjelma. http://www.kirkkonummi.fi/prime_239.aspx (noudettu 2.9.2014)

Kortteli 2027 asemakaava, Masalan keskusta. (2004) .Kirkkonummen kunta. Kaavoitus; Hyväksytyt kaavoja; Itäinen kirkkonummi; Masalan keskusta Kortteli 2027.

http://www.kirkkonummi.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/kirkkonummi/embeds/kirkkonummiwwwstructure/8065_Siemens_2788.pdf

Köpaksenkulman asemakaava. (2012). Kirkkonummen kunta

http://www.kirkkonummi.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/kirkkonummi/embeds/kirkkonummiwwwstructure/32054_3107_Kopaksenkulma_kaava.pdf (noudettu 9.10.2014)

Jacobs, A.B., MacDonald, E. & Rafé, Y. (2002). *The boulevard book; History and Design of Multiway Boulevards*. Massachusetts, USA: Massachusetts Institute of Technology.

Jalkanen, R, Kajaste, T., Kauppinen, T, Pakkala, P. & Rosengren, C. (2004). *Asuinaluesuunnittelu*. Rakennustieto Oy, Helsinki. Tampere: Tammer-Paino Oy.

Junttila, U-K., Koivistoinen, M., Waris, J., Häkkinen, I. & Kauppinen, M. (2011). *Katuympäristön suunnitteluopas*. SKTY julkaisu 24. Tampere: Tammerprint Oy.

Lesley, B., Gray, B. & Rodgers, D. (2012) . *Living streets - Strategies for Crafting Public space*. New Jersey: John Wiley & Sons Inc.

Maisema ja Ympäristö Oy(MY). (1992). *Taajamien viheralueet; Käyttö ja hoitoluokitus. Selvitys 5/1992*. Ympäristöministeriö; kaavoitus ja rakennusosasto. Helsinki: Valtion painatuskeskus.

Masalan asukasyhdistys.fi.(MAY) (2013). *Masala paras paikka asua*. <http://www.masalanasukasyhdistys.fi/> (noudettu 2.9.2014)

Masalan ja Luoman paikkatietokysely. (2014). Yhteenvedo powerpoint esitys kaavoitusarkkitehdiltä K. Kilpeläinen, Kirkkonummen kunta.

Masalan osayleiskaava OAS; Osallistumis- ja arviointisuunnitelma. (2013). Kirkkonummen kunta.

http://www.kirkkonummi.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/kirkkonummi/embeds/kirkkonummiwwwstructure/37185_Masalan_OYK_OAS_su_UUSI.pdf (noudettu 16.10.2014)

Masalan urheilupuiston asemakaavaselostus. (2013). Kirkkonummen kunta. Kaavoitusarkkitehti S. Mäkinen.

http://www.kirkkonummi.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/kirkkonummi/embeds/kirkkonummiwwwstructure/38138_Masalan_urheilupuisto_-_selostus.pdf (noudettu 8.10.2014)

Museovirasto. (2009). *Suuri rantatie*. RKY- valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt. http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=2117 (noudettu 2.9.2014)

Männistö, A. (1999). *Katuvihreä – opas suunnitteluun, rakentamiseen ja hoitoon*. SKTY & Viherympäristöliitto ry. Jyväskylä: Gummerus Kirjapaino Oy.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma; Masala, Bjönsinmäki. (2013). Kirkkonummen kunta; Kaavoitus ja liikennejärjestelmäpalvelut.

http://www.kirkkonummi.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/kirkkonummi/embeds/kirkkonummiwwwstructure/36871_Bjonsinmaki_OAS_suomi.pdf (noudettu 8.10.2014)

Panu, J. (1998). *Maisemarakenteen ja taajamaarakenteen yhteensovittaminen*. Suomen ympäristö; Ympäristöministeriö; Alueidenkäytön osasto. Vantaa: Sinari Oy. s. 10

Pohjakartta. (2014). Kirkkonummen kunta. Kjell Nordströmiltä, paikkatieto-osastolta, saatu pohjakartta Masalasta ja Luomasta. (DWG-tiedosto)

Rakennustieto Oy. (2006). *INFRARYL*. Rakennustietosäätiö RTS. Hämeenlinna: Karisto Oy.

Ratavallin asemakaava. (2011). Kirkkonummen kunta.

http://www.kirkkonummi.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/kirkkonummi/embeds/kirkkonummiwwwstructure/25446_3053_Ratavalli_KAAVA_1000_nettiin.pdf (noudettu 9.10.2014)

Sito Oy(Si). (2010). *Masalantien kehittämisselvitys 2010*.

http://www.kirkkonummi.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/kirkkonummi/embeds/kirkkonummiwwwstructure/23326_Masalantie_EMO_A3_23082010_teksti.pdf (noudettu 2.9.2014)

SKTY (2003) *Katu 2002; Katusuunnittelun ja –rakentamisen ohjeet*. SKTY: Suomen kuntateknikan yhdistys. Jyväskylä: Gummerus kirjapaino Oy.

Tapaninen, A., Kauppinen, T., Kivinen, K., Kotilainen, H., Kurenniemi, M. & Pajukoski, M. (2002). *Ympäristö ja hyvinvointi*. Porvoo: WSOY: Werner Söderströms Osakeyhtiö. s.75

Tielaitos. (1995). *Taajamien keskustateiden suunnittelu*. Tielaitos: Kehittämiskeskus. Helsinki: Painatuskeskus Oy.

Tinanpuiston luonnos. (2012). Kirkkonummen kunta.

http://www.kirkkonummi.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/kirkkonummi/embeds/kirkkonummiwwwstructure/32689_kaava_3088_Tinanpuisto.pdf (noudettu 9.10.2014)

Uudenmaan liitto (2009) *Maakuntakaava*. (ULM). Uudenmaan vahvistettujen maakuntakaavojen yhdistelmä (UVMY). Vahvistettu 2006.

<http://kartta.uudenmaanliitto.fi/maakuntakaavat/index.html> (noudettu 9.9.2014)

Uudenmaan liitto. (2009) *Maakuntakaavan kaavamerkinnot*. (ULK). Uudenmaan vahvistettujen maakuntakaavojen yhdistelmä (UVMY).

<http://kartta.uudenmaanliitto.fi/maakuntakaavat/index.html> (noudettu 9.9.2014)

Uudenmaan liitto. (2012). *Missä maat on mainiommat; Uudenmaan kulttuuriympäristöt*. Uudenmaan liiton julkaisuja E114 – 2012. Helsinki: Hansaprint Oy. s. 48, 47.

Uudenmaan liitto (2014) *Uudenmaan kokonaiskaava*. Aluesuunnittelu; uudenmaanliitto.fi

http://www.uudenmaanliitto.fi/aluesuunnittelu/hyvaksytyt_maakuntakaavat/uudenmaan_kokonaiskaava (noudettu 9.9.2014)

Viisiykkönen (VY) (2014). ”Kuka haluaa asua – täällä on rumaa”. *Viisiykkönen.fi*; uutiset. 27.03.2014.

<http://viisiykkonen.fi/uutiset/masalan-asukasilta-kuka-haluaa-asua-%E2%80%93-t%C3%A4%C3%A4ll%C3%A4-rumaa> (noudettu 18.8.2014)

Yleiskaava 2020(YK). (1999). Kirkkonummen kunta. Kaavoitus; yleiskaavat; yleiskaava sekä saaristo- ja rannikkoalueiden osayleiskaava.

http://www.kirkkonummi.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/kirkkonummi/embeds/kirkkonummiwwwstructure/22586_27-1-2010_markku_k.pdf (noudettu 2.9.2014)

Yleiskaavan kaavamerkinnot ja -määräykset. (1999). Kirkkonummen kunta. Kaavoitus; yleiskaavat; Yleiskaavan kaavamerkinnot ja -määräykset.

http://www.kirkkonummi.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/kirkkonummi/embeds/kirkkonummiwwwstructure/19637_YK2020merkit.pdf (noudettu 2.9.2014)

Ympäristöministeriö. (1990). *Viherrakentaminen liikenneympäristössä*. Ympäristöministeriö; Kaavoitus ja rakennusosasto. Helsinki: Valtion painatuskeskus.

Heikkilä, T. (2013). Suomen maisemamaakunnat. Ympäristöministeriö.

Kuvalähteet

Kuva 1. Masalan keskusta. (2014). Valokuvaaja: Alma Engberg.

Kuva 2. Bulevardin eri muodot. Piirtäjä Alma Engberg. Piirretty ohjelmalla Vectorworks 2013 Educational version. Kuvan tieto on peräisin kirjasta; Jacobs, A.B., MacDonald, E. & Rafé, Y. (2002). *The boulevard book; History and Design of Multiway Boulevards*. Massachusetts, USA: Massachusetts Institute of Technology.

Kuva 3. Tieto kirjasta; Jalkanen, R.; Kajaste, T., Kauppinen, T., Pakkala, P. & Rosengren, C. (2004). *Asuinaluesuunnittelu*. Rakennustieto Oy, Helsinki. Tampere: Tammer-Paino Oy. s. 198-201

Kuva 4. Viheralueiden tehtävät. Tieto kirjasta Panu, J. (1998). *Maisemarakenteen ja taajamaarakenteen yhteensovittaminen*. Suomen ympäristö; Ympäristöministeriö; Alueidenkäytön osasto. Vantaa: Sinari Oy. s. 10

Kuva 5. Piirtäjä Alma Engberg. Kartta perustuu karttaan joka löytyy painoksesta; Uudenmaan liitto. (2012). *Missä maat on mainiommat; Uudenmaan kulttuuriympäristöt*. Uudenmaan liiton julkaisuja E114 – 2012. Helsinki: Hansaprint Oy. s. 47.

Kuva. 6. Kartta ehdotuksen alueesta (alumerkintä on merkitty siihen jälkeenpäin). Karttapaikkaikkuna.fi (2014).

http://www.paikkatietoikkuna.fi/web/fi/kartta?p_p_id=Portti2Map_WAR_portti2mapportal_et&p_p_lifecycle=2&ver=1.17&zoomLevel=8&coord=364527.61223058_6672271.7028729&mapLayers=base_35+100+default&&showMarker=false&forceCache=false&noSavedState=false&action_route=GetPreview&pageSize=A4&pageTitle=Masalantie&pageLogo=true&pageScale=true&format=image/png (noudettu 15.11.2014)

Kuva 7. Masalantien kiertotie. Kuva otettu kunnan tilaustyöstä; Sito Oy (Si). (2010). *Masalantien kehittämisseelvitys 2010*.

http://www.kirkkonummi.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/kirkkonummi/embeds/kirkkonummiwwwstructure/23326_Masalantie_EMO_A3_23082010_teksti.pdf (noudettu 2.9.2014)

Kuva 8. SWOT-analyysi. Tiedot perustuu havaintoihin.

Kuva 9. Masalan keskusta (2014) Valokuvaaja: Alma Engberg

Kuva 10. Luoman tyypillinen kuva Masalantiestä. (2014). Valokuvaaja: Alma Engberg

LIITELUETTELO

ANALYYSIKARTAT

TILA-ANALYYSI (2 OSAA)	LIITE 1
NYKYARVO-ANALYYSI (2 OSAA)	LIITE 2
MNS NYKYINEN JA SUUNNITELTU JAKSOTTELU	LIITE 3

HAVAINNOLLISET IDEASUUNNITELMAT

YLEISSUUNNITELMA (2 OSAA)	LIITE 4
OSASUUNNITELMA SISÄÄNTULO MASALA	LIITE 5
OSASUUNNITELMA SISÄÄNTULO LUOMA	LIITE 6
OSASUUNNITELMA SUNDSBERGIN KIERTOLIITTYMÄ	LIITE 7
OSASUUNNITELMA MASALAN KESKUSTA	LIITE 8
YLEISSUUNNITELMAN LIITE YKSITYISKOHDAT	LIITE 9

HUOM! Suunnitelmat toimii ideasuunnitelmina tai luonnoksena ja kaikki mitat tulisi tarkistaa ja ratkaisut suunnitella tarkemmin. Myös alarakenteiden paikkojen kohdalla ei ole otettu muuta kun yleiset sijainnit huomioon. Suunnitelmat esittää istutuksen valinta, sen yleinen sijainti ja viherrakentamisen mahdollisuudet.

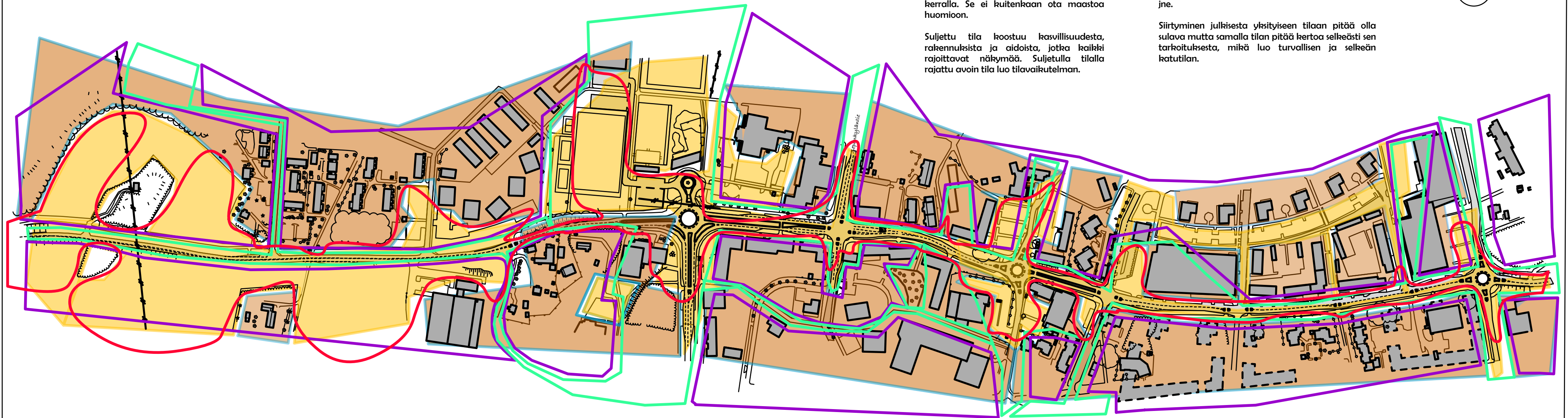
MASALANTIE

Analyysi I

Osa I/II

Tila analyysi

1 : 3500 17.1.2015



AVOIN TAI SULJETTU TILA

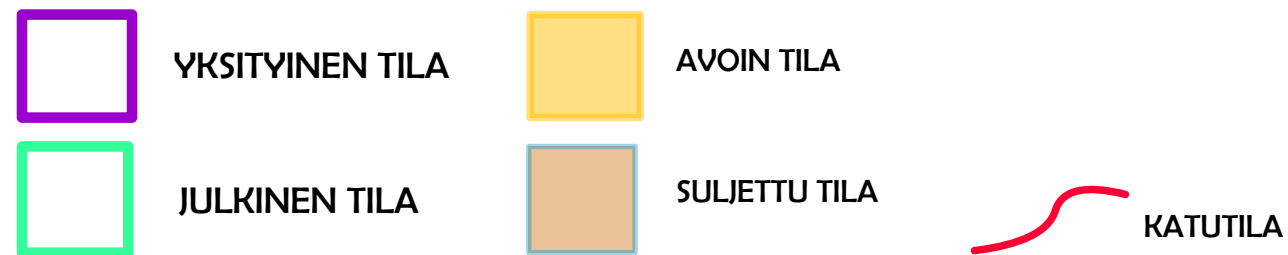
Avoin tila kertoo miten iso avoin tila on ja miten se asettuu tiehen verrattuna. Siitä saa kuvan, miten paljon silmä näkee herralla. Se ei kuitenkaan ota maastoa huomioon.

Suljettu tila koostuu kasvillisuudesta, rakennuksista ja aidoista, jotka kaikki rajoittavat näkymää. Suljetulla tilalla rajattu avoin tila luo tilavaikutelman.

JULKISTA JA YKSITYISTÄ TILAA

Julkinen tila koostuu kaduista, aukioista, puistoista, julkisista rakennuksista ja pihoista. Yksityistä tilaa ovat yksityiset tiet, asuinalueet, tontit, metsät, pellot jne.

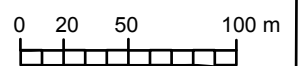
Siirtyminen julkisesta yksityiseen tilaan pitää olla sulava mutta samalla tilan pitää kertoa selkeästi sen tarkoituksesta, mikä luo turvallisen ja selkeän katutilan.



KATUTILA

Katutila on koko avoin alue katujen sivuilla rajalle asti. Kadun raja muodostaa katutilan seinän, joka voi olla esimerkiksi puurivi, metsä, puusto, pensasaita, muu aita, rakennus tai rakennelma.

Katutilan analyysi on hyvin lähellä avoimen ja suljetun tilan analyysiä, mutta siinä keskitytään tarkemmin itse katuun ja kadun seiniin.



"Masalantien katuympäristön ja kasvillisuuden kehittämissuunnitelma Masalan keskusta Luomaan"
Alma Engberg, Yrkeshögskolan Novia 2015

MASALANTIE

Analyysi I

Osa II/II

Tila analyysi

1 : 3500 17.1.2015

AVOIN TAI SULJETTU TILA

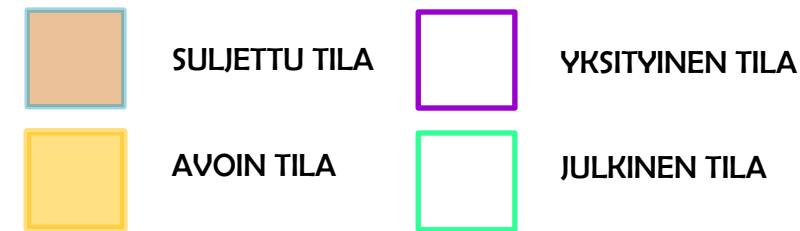
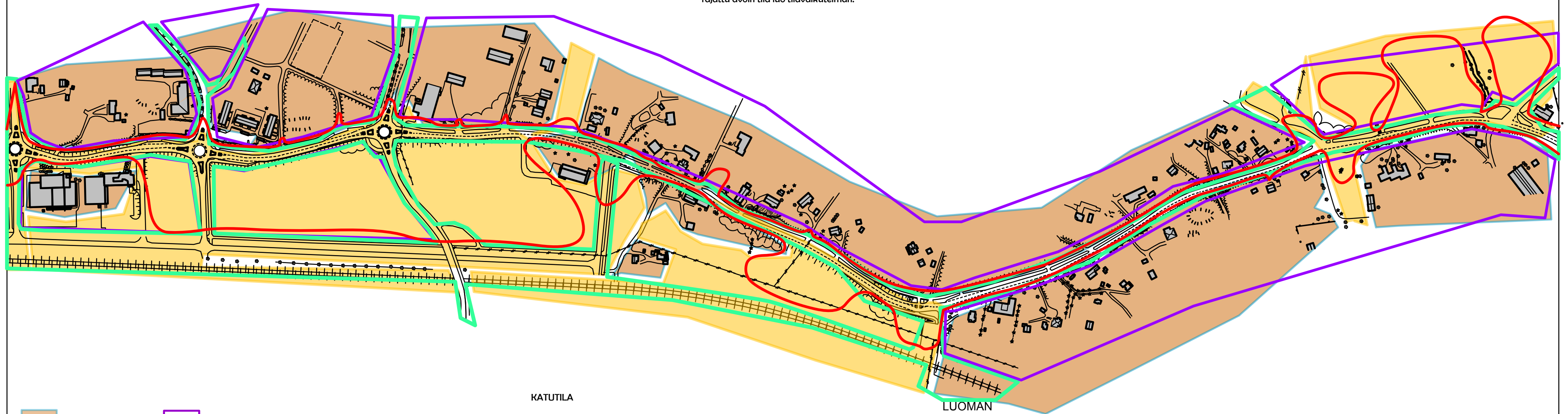
Avoin tila kertoo miten iso avoin tila on ja miten se asettuu tiehen verrattuna. Siitä saa kuvan, miten paljon silmä näkee kerralla. Se ei kuitenkaan ota maastoa huomioon.

Suljettu tila koostuu kasvillisuudesta, rakennuksista ja aidoista, jotka kaikki rajoittavat näkymää. Suljetulla tilalla rajattu avoin tila luo tilavaikutelman.

JULKISTA JA YKSITYISTÄ TILAA

Julkinen tila koostuu kaduista, aukioista, puistoista, julkisista rakennuksista ja pihosta. Yksityistä tilaa ovat yksityiset tiet, asuinalueet, tontit, metsät, pellot jne.

Siirtyminen julkisesta yksityiseen tilaan pitää olla sulava mutta samalla tilan pitää kertoa selkeästi sen tarkoituksesta, mikä luo turvallisen ja selkeän katutilan.



KATUTILA

Katutila on koko avoin alue katujen sivuilla rajalle asti. Kadun raja muodostaa katutilan seinän, joka voi olla esimerkiksi puurivi, metsä, puusto, pensasaita, muu aita, rakennus tai rakennelma.

Katutilan analyysi on hyvin lähellä avoimen ja suljetun tilan analyysiä, mutta siinä keskitytään tarkemmin itse katuun ja kadun seiniin.

LUOMAN ASEMA

0 20 50 100 m

Alma Engberg Yrkeshögskolan Novia 2015

"Masalantien katu ympäristön ja kasvillisuuden kehittämis ehdotus Masalan keskustasta Luomaan"

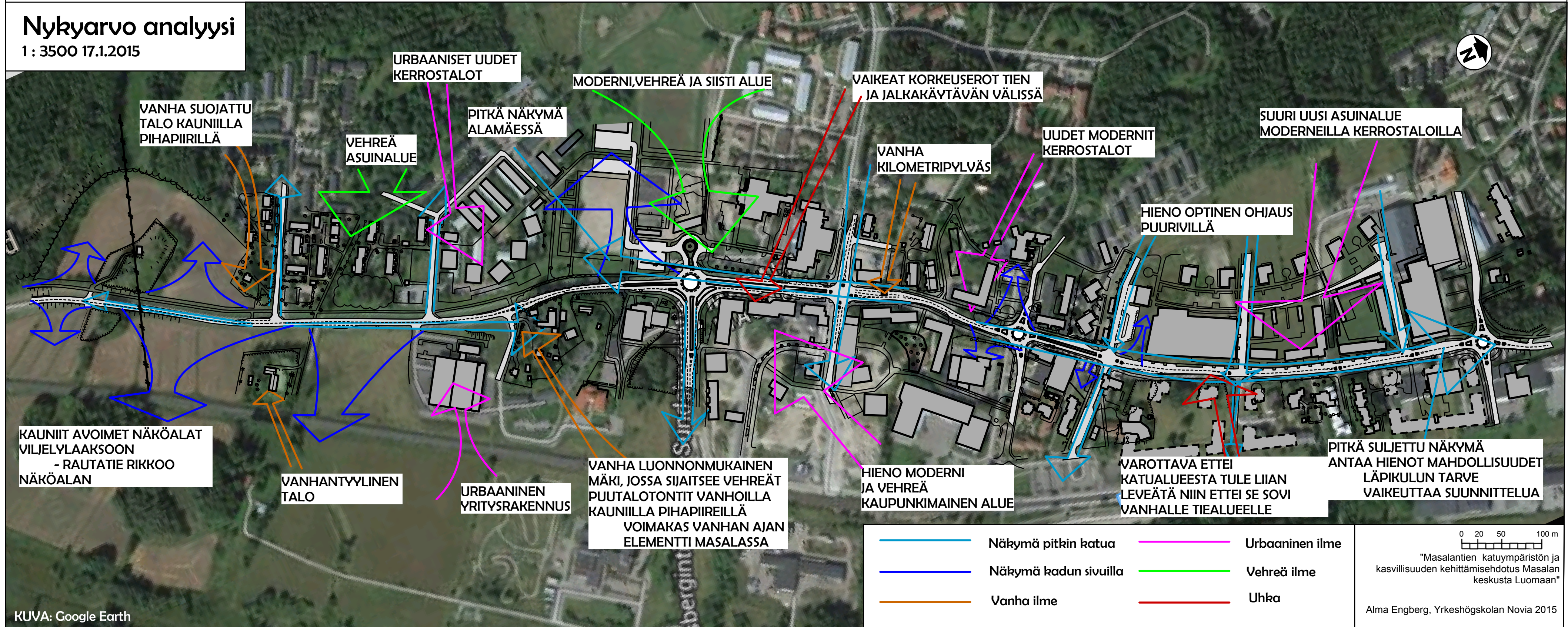
MASALANTIE

Analyysi II

Osa I/II

Nykyarvo analyysi

1 : 3500 17.1.2015



VANHA SUOJATTU TALO KAUNIILLA PIHAPIIRILLÄ

VEHREÄ ASUINALUE

URBAANISET UUDET KERROSTALOT

PITKÄ NÄKYMÄ ALAMÄESSÄ

MODERNI,VEHREÄ JA SIISTI ALUE

VAIKEAT KORKEUSEROT TIEN JA JALKAKÄYTÄVÄN VÄLISSÄ

VANHA KILOMETRIPYLVÄS

UUDET MODERNIT KERROSTALOT

SUURI UUSI ASUINALUE MODERNEILLA KERROSTALOILLA

HIENO OPTINEN OHJAUS PUURIVILLÄ

KAUNIIT AVOIMET NÄKÖALAT VILJELYLAAKSOON - RAUTATIE RIKKOO NÄKÖALAN

VANHANTYYLINEN TALO

URBAANINEN YRITYSRAKENNUS

VANHA LUONNONMUKAINEN MÄKI, JOSSA SIIJAITSEE VEHREÄT PUUTALOTONTIT VANHOILLA KAUNIILLA PIHAPIIREILLÄ VOIMAKAS VANHAN AJAN ELEMENTTI MASALASSA

HIENO MODERNI JA VEHREÄ KAUPUNKIMAINEN ALUE

VAROTTAVA ETTEI KATUALUEESTA TULE LIIAN LEVEÄTÄ NIIN ETTEI SE SOVI VANHALLE TIEALUEELLE

PITKÄ SULJETTU NÄKYMÄ ANTAA HIENOT MAHDOLLISUUDET LÄPIKULUN TARVE VAIKEUTTAA SUUNNITTELUA

- | | | | |
|--|-----------------------|--|---------------|
| | Näkymä pitkin katua | | Urbainen ilme |
| | Näkymä kadun sivuilla | | Vehreä ilme |
| | Vanha ilme | | Uhka |

0 20 50 100 m

"Masalantien katu ympäristön ja kasvillisuuden kehittämissuunnitelma Masalan keskusta Luomaan"

Alma Engberg, Yrkeshögskolan Novia 2015

KUVA: Google Earth

MASALANTIE

Analyysi II

Osa II/II

Nykyarvo analyysi

1:3500 17.1.2015

TIEALUEEN REUNALLA NUORET ISTUTUKSET JOTKA SOPIVAT HYVIN VANHAAN YMPÄRISTÖÖN

KAUNIS LUONNOLLINEN KASVUSTO, JOSSA VANHAT PUUTARHAKASVIT SEASSA

URBAANIT YRITYSRAKENNUKSET

PALJON PIHAPIIRI-KASVILLISUUTTA

VÄHÄN TILAA TOTEUTTAA MITÄÄN KATUALUEELLA

PURO ON KAUNIS YKSITYISKOHTA JA ALUEEN LUONTEESEEN VAIKUTTAVA TEKIJÄ

KAUNIIT VANHAT RAKENNUKSET TUOVAT HISTORIAN ESIIN

METSÄNREUNA

OPTINEN OHJAUS PUURIVILLÄ

PUURIVI

VANHAN YMPÄRISTÖN JA UUSIEN RATKAISUJEN RISTIRIITA

MELKEIN KOKO LUOMAN ALUEELLA MASALANTIEN REUNOILLA KAUNIS METSÄREUNA JA KASVILLISUUTTA

AVOIN NÄKYMÄ

TIEN KAUNEUSARVOJA HISTORIA NÄKYY
- VANHA MITTAKAAVA
- PIHAPIIRIKASVILLISUUTTA
- TIEN SIVUILLA SIOITTUVA KAUNIIT VANHAT TALOT

VANHA KILOMETRIPYLVÄS

SUOJELTU ARVOKKAANA KULTTUURI-YMPÄRISTÖNÄ

URBAANIT YRITYSRAKENNUKSET

UUEMMAT YRITYSRAKENNUKSET TUOVAT URBAANIN YMPÄRISTÖ LUOMAAN

PITKÄ NÄKYMÄ ALAS MÄELTÄ AVOIMEEN NÄKYMÄÄN

AVOIN NÄKYMÄ

ISOT KORKEUSEROT TIEN JA KEVYEEN LIKENTEEN VÄYLÄN VÄLILLÄ

VANHAN TIEN KAUNEUSARVOT
- KIEMURTELEVA TIELINJA
- TIEN YLEISHAHMO
- PAIKOIN YMPÄRÖIVÄT KAUNIIT PUUSTOT
- TIEN SIVUILLA OLEVAT VANHAT TALOT, PIHAPIIRIT JA NIIDEN TONTTIKASVILLISUUTTA
- KULTTUURIARVOT
- HISTORIA NÄKYY

AVOIN NÄKYMÄ KEHÄ III: N JA RAUTATIE RIKKOMA NÄKYMÄ, JOTEN TÄYSIN AVOIMEN NÄKYMÄN VOISI VÄLTÄÄ MELUN TAKIA

NÄKYMÄ ALUEELLA OLEMASSA OLEVA KASVILLISUUS ON HIEMAN RISUINEN

	Näkymä pitkin katua		Urbaani ilme
	Näkymä kadun sivuilla		Vehreä ilme
	Vanha ilme		Uhka
	Yleinen kauneusarvo		

0 20 50 100 m

MASALANTIE

Analyysi III

Taajamajaksottelu analyysi

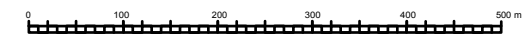
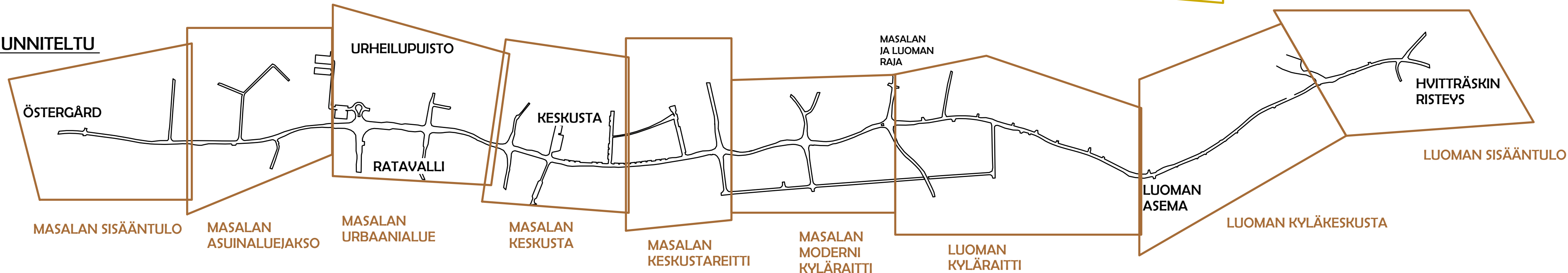
- nykytila ja suunniteltu jaksottelu

1 : 8000 17.1.2015

NYKYTILANNE



SUUNNITeltu



"Masalantien katu ympäristön ja kasvillisuuden
kehittämissuunnitelma Masalan keskusta Luomaan"

Alma Engberg, Yrkeshögskolan Novia 2014

MASALANTIE Yleissuunnitelma

Osa I/II

16.1.2015
MK 1 : 4000

MASALAN SISÄÄNTULO

- TEEMA:**
- Yksinkertaisuutta
 - Avointa tilaa kadun molemmin puolin

2 "PUUPORTTIA", NURMIKkoa JA PENSASISTUTUKSIA

MASALAN ASUINALUEJAKSO

- TEEMA:**
- Yksinkertaisuutta
 - Rauhallisuutta
 - Puistomaisuutta
 - Pientä mittakaavaa

KATUPUURIVEJÄ, NURMIKkoa JA PENSASISTUTUKSIA

MASALAN URBAANI ALUE

- TEEMA:**
- Kaupunkimaisuutta
 - Urbanisuutta
 - Modernisuutta
 - Arkkitehtonisuutta
 - Tiivis ja tehokas alue
 - Viihtyisä ja vihreä alue

KATUPUURIVEJÄ, KIVEYSTÄ, REUNAKIVIÄ JA PENSASISTUTUKSIA

MASALAN KESKUSTA

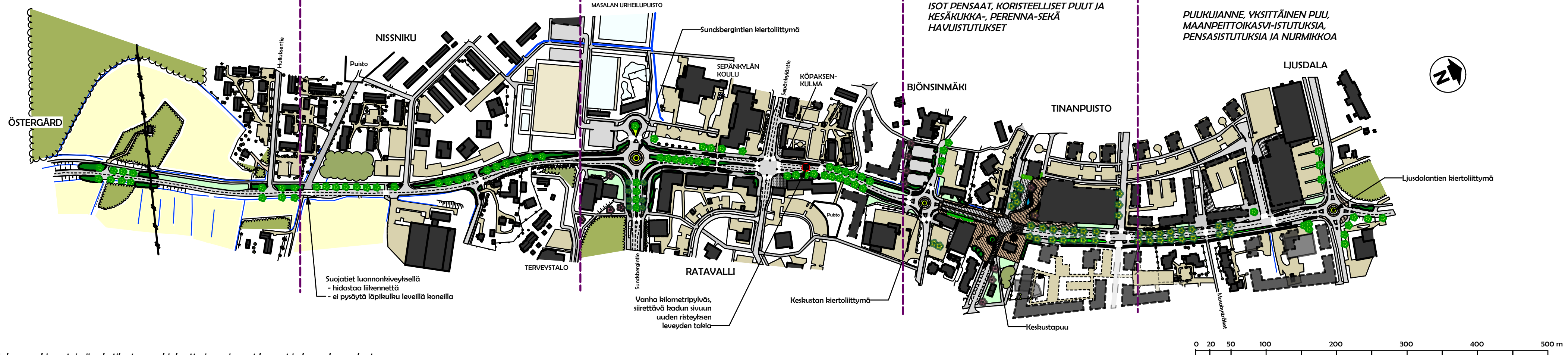
- TEEMA:**
- Matala ja tiivis alue
 - Viihtyisyyttä
 - Eloisuutta
 - Vihreyttä
 - Puistomaisuutta
 - Pienkaupunkimaisuutta
 - Suhteellisen värikäs
 - Hidas kulku
 - Oleskelu ja sosiaalinen kanssakäyminen

ISO YKSITTÄINEN "KESKUSTAPUU", PUUKUJANNE, KIVEYSTÄ, REUNAKIVET, KÖYNNÖS, MUUTAMAT ISOT PENSAAIT, KORISTEELLISET PUUT JA KESÄKUKKA-, PERENNA-SEKÄ HAVUISTUTUKSET

MASALAN KESKUSTAREITTI

- TEEMA:**
- Kaupunkimaisuutta
 - Eloisuutta
 - Sporttisuutta
 - Urbanisuutta
 - Yksinkertaisuutta
 - Tiivis ja tehokas alue
 - Suoraa katualuetta

PUUKUJANNE, YKSITTÄINEN PUU, MAANPEITTOIKASVI-ISTUTUKSIA, PENSASISTUTUKSIA JA NURMIKkoa



Suunnitelman pohjana toimii nykytilanteen pohjakartta ja uusimmat kaavat ja kaavaluonnokset.

MERKKIEN SELITYS

- | | | |
|---|---|---|
| Pelto | Uusi graniittireunakivi, punainen | Istutettavat kasvit: |
| Tie tai katu | Uusi betonireunakivi, harmaa | Lehtipuu |
| Kevyt liikennereitti | Uusi metallisuoja-aita, koristeellinen | Lehtipuu, istutettu kantavan kasvualueen menetelmällä |
| Yksityspiha tai pieni tie | Rinnemerkintä | Pieni koristeellinen puu, 3-5 m korkea |
| Noppakiveys | Rautatie | Keskustapuu, iso lehtipuu |
| Betoni- tai luonnonkiveys, eri värejä | Voimajohto | Havupuu |
| Betonikiveys, punainen, maanmukainen "reunakiveys" sadevesikourulla (Lumitila + leveiden koneiden pääsyn helpottaminen) | Oja | Lehtipensasryhmä |
| | Leveäohrö vesistö | Iso lehtipensas |
| | Mahd. tuleva talo | |
| | Olemassa oleva talo ja uudet kaavoitetut talot (vuonna 2013-2015) | |

- | | | |
|---|---|--|
| Pensasaita | Lehtipuu | Olemassa oleva kasvillisuus: |
| Nummikko | Lehtipuu, istutettu kantavan kasvualueen menetelmällä | Lehtipuu |
| Maanpeittokasvit, pensaat | Pieni koristeellinen puu, 3-5 m korkea | Havupuu |
| Havuistutus | Keskustapuu, iso lehtipuu | Havu- ja lehtipensas |
| Perennaistutus | Havupuu | Pensasaita tai puurivi |
| Kesäkuukkastutus (tarkoitus että lähellä oleva toimitalan yrittäjä voi pitää niitä) | Lehtipensasryhmä | Pensasaita tai puurivi |
| Köynnös | Iso lehtipensas | Pensasaita tai puurivi |
| | | Olemassa oleva metsä tai isohko puusto |

YHTENÄINEN ILME MASALANTIELLE

- Viihtyisyys ja estetiikka
- Vihreys
- Selkeä ja jäsenetty katutila
- Alhaiset nopeudet ja pieni mittakaava
- Suhteellisen neutraali kokonaisuus tien vanhan luonteen takia
- Vanha tienlinja
- Hahmotettavuus ja paikallisen identiteetin korostaminen
- Vanhaan tyyliin suuntautuva kalustus

Taajamilla on omat taajamakuva jotka eroaa yhtenäiseltä teemalta ja osateemat tulee esiin taajamajaksottelussa joka näkyy suunnitelmassa Masalantien kadun varrella.

TAAJAMAKUVA

MASALA

- Urbaninen ja kaupunkimainen
- Eloa ja hieman väriä
- Tilaa oleskeluun
- Viihtyisyys & estetiikka tärkeitä
- Puistomaisuus
- Selkeä, järjestetty & jäsenetty
- Mukava liikkua keskustassa asioimassa
- Alennetut nopeudet keskustassa ja parantunut turvallisuus
- Luomaa lähestyttäessä neutraali vaikutelma alueen vanhan luonteen takia
- Vanhan Kuninkaantien muoto ja linja
- Toimiva ja turvallinen alue
 - o Helppo ylittää katu ja liikkua jalkaisin
 - o Katuhierarkian kehittäminen korostamalla tärkeitä kohtia ja keskustaa

MASALANTIE Yleissuunnitelma

Osa II/II

16.1.2015
MK 1 : 4000

MASALAN MODERNI KYLÄRAITTI

TEEMA:

- Välialue, siirtyminen vanhasta uuteen ja tiivistä hajanaiseen sekä toisiinpäin
- Vihreyttä
- Puistomaisuutta
- Hieman urbaanisuutta
- "Vanhaa modernilla järjestyksellä"

URBAANISESTIMUOTOILTU NURMIKKOALUE REUNUKSELLA, PIENIÄ KATUPUURIVEJÄ, NURMIKkoa JA PENSASISTUTUKSIA

LUOMAN KYLÄRAITTI

TEEMA:

- Kodikas/ pittoreski
- Vanhantyylinen, perinteinen
- Puutarhamainen
- Yksinkertainen ja neutraali

NURMIKKO, PUIDEN RYHMÄISTUTUKSIA, PIENI KATUPUURIVI, MAANPEITTOKASVI-ISTUTUS JA REUNAKIVEN KÄYTTÖ ASEMALLA

LUOMAN KYLÄKESKUSTA

TEEMA:

- Perinteistä, vanhantyylistä
- Puutarhamaisuutta
- Vihreyttä
- Kodikkuutta, pittoreskisuutta
- Kylämaisuuksia
- Yksinkertaisuutta
- Pieni mittakaava alueella

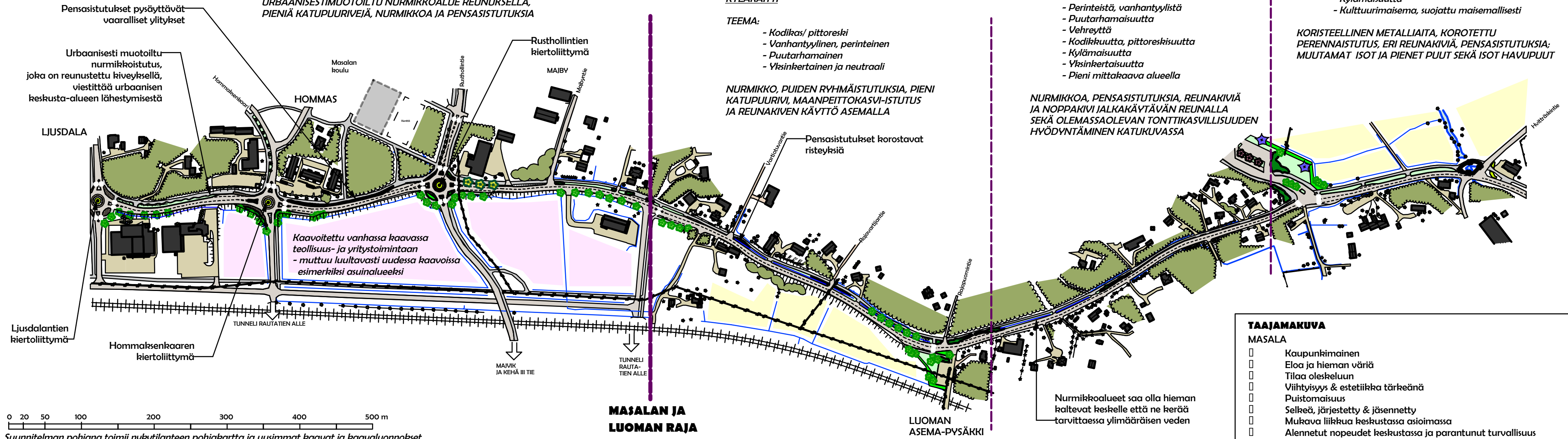
NURMIKKO, PENSASISTUTUKSIA, REUNAKIVIÄ JA NOPPAKIVI JALKAKÄYTTÄVÄN REUNALLA SEKÄ OLEMASSAOLEVAN TONTTIKASVILLISUUDEN HYÖDYNTÄMINEN KATUKUVASSA

LUOMAN SISÄÄNTULO

TEEMA:

- Avointa tilaa alueella
- Perinteistä, vanhantyylistä
- Rauhallisuutta
- Kodikkuutta, pittoreskisuutta
- Kylämaisuuksia
- Kulttuurimaisema, suojattu maisemallisesti

KORISTEELLINEN METALLIAITA, KOROTETTU PERENNAISTUTUS, ERI REUNAKIVIÄ, PENSASISTUTUKSIA; MUUTAMAT ISOT JA PIENET PUUT SEKÄ ISOT HAVUPUUT



0 20 50 100 200 300 400 500 m
Suunnitelman pohjana toimii nykytilanteen pohjakartta ja uusimmat kaavat ja kaavaluonnokset.

MERKKIEN SELITYS

- | | |
|---|---|
| Pelto | Uusi graniittireunakivi, punainen |
| Tie tai katu | Uusi betonireunakivi, harmaa |
| Kevyt liikennereitti | Uusi metallisuoja-aita, koristeellinen |
| Yksityispiha tai pieni tie | Rinnemerkintä |
| Noppakiveys | Rautatie |
| Betoni- tai luonnonkiveys, eri värejä | Voimajohto |
| Betonikiveys, punainen, maanmukainen "reunakiveys" sadevesikourulla (Lumitila + leveiden koneiden pääsyn helpottaminen) | Oja |
| Vanhentunut kaava-alue mitä ei ole toteutettu, ei rakennusta | Leveähkö vesistö |
| | Mahd. tuleva talo |
| | Olemassa oleva talo ja uudet kaavoitetut talot (vuonna 2013-2015) |

- #### Istutettavat kasvit:
- Lehtipuu
 - Lehtipuu, istutettu kantavan kasvualueen menetelmällä
 - Pieni koristeellinen puu, 3-5 m korkea
 - Kesäkasvi, iso lehtipuu
 - Havupuu
 - Lehtipensasryhmä
 - Iso lehtipensas

- #### Olemassa oleva kasvillisuus:
- Lehtipuu
 - Havupuu
 - Havu- ja lehtipensas
 - Pensasaita
 - Nurmikko
 - Maanpeittokasvit, pensaat
 - Havuistutus
 - Perennaistutus
 - Kesäkasvi (tarkoitus että lähellä oleva toimitalon yrittäjä voi pitää niitä)
 - Pensasaita tai puurivi
 - Käynnös

- #### Olemassa oleva kasvillisuus:
- Lehtipuu
 - Havupuu
 - Havu- ja lehtipensas
 - Pensasaita tai puurivi
 - Risuiset lehtipuukasvustot
 - Olemassa oleva metsä tai isohko puusto

YHTENÄINEN ILME MASALANTIELLE

- Viihtyisyys ja estetiikka
 - Vihreys
 - Selkeä ja jäsennetty katutila
 - Matalat nopeudet ja pieni mittakaava
 - Suhteellisen neutraali kokonaisuus vanhan luonteen takia
 - Vanha tienlinja
 - Hahmotettavuus ja paikallisen identiteetin korostaminen
 - Vanhaan tyyliin suuntautuva kalustus
- Taajamilla on omat taajamakuvansa, jotka eroavat yhtenäisestä teemasta. Osateemat tulevat esiin taajamajaksottelussa, mikä näkyy Masalantien kadunvarsien suunnitelmassa.

TAAJAMAKUVA

- ##### MASALA
- Kaupunkimainen
 - Eloa ja hieman väriä
 - Tilaa oleskeluun
 - Viihtyisyys & estetiikka tärkeänä
 - Puistomaisuus
 - Selkeä, järjestetty & jäsennetty
 - Mukava liikkua keskustassa asioidessa
 - Alennetut nopeudet keskustassa ja parantunut turvallisuus
 - Luoma lähestyttäessä neutraali vaikutelma alueen vanhan luonteen takia
 - Vanhan Kuninkaantien muoto ja linja
 - Toimiva ja turvallinen alue
 - o Helppo ylittää katu ja liikkua jalkaisin
 - o Katuhierarkian kehittäminen korostamalla tärkeitä kohtia ja keskustaa

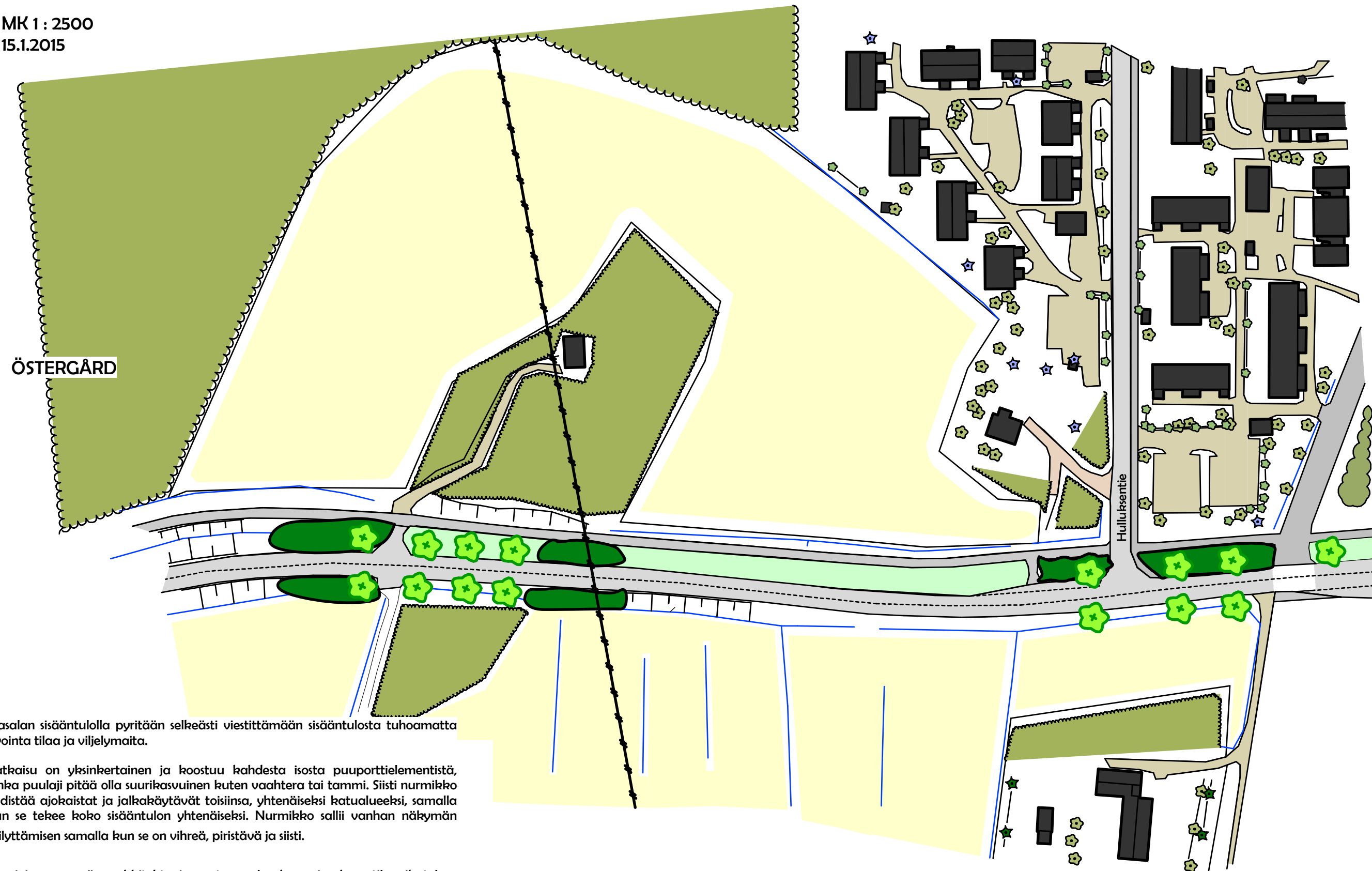
LUOMA

- Perinteinen
- Neutraalinen vanhan luonteen takia
 - o Ei häiritä olemassa olevaa ilmettä
- Historiallinen ilme ja vaihteleva kulttuuriympäristö ja liikennealue muistuttamaan Kuninkaantien yleisvaikutelmaa
- Esteettinen katualue ja istutukset
- Toimiva ja turvallinen alue
 - o Korostaa tärkeitä risteyskohtia
 - o Jäsentää ja erottaa jalkakäytävät selkeästi ajoväylistä
 - o Parantaa liikenneturvallisuutta ja pienentää nopeuksia ylitysalueilla



Masalantien osasuunnitelma
Sisääntulo Masala

MK 1 : 2500
 15.1.2015



MERKKIEN SELITYS

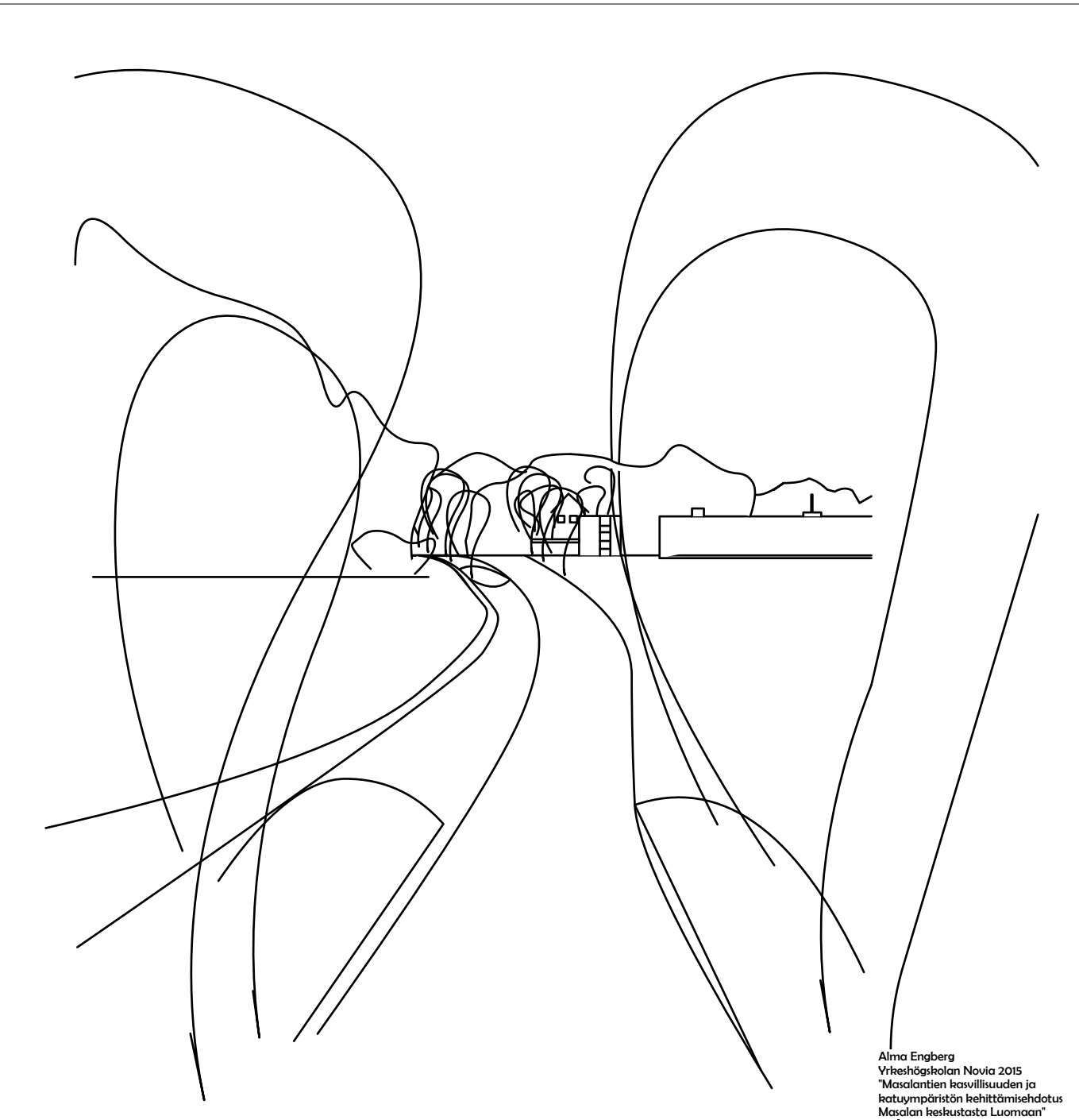
- | | | | | | |
|--|---|--|--|--|------------------|
| | Pelto | | Lehtipuu | | Lehtipuu |
| | Tie tai katu | | Havupuu | | Lehtipensasryhmä |
| | Kevyt liikennereitti | | Havu- ja lehtipensas | | Nurmikko |
| | Yksityispiha tai pieni tie | | Pensasaita tai puurivi | | |
| | Betoni- tai luonnonkiveys, eri väreissä | | Olemassa oleva metsä tai isohko puusto | | |
| | Olemassa oleva talo | | | | |
| | Rinnamerkintä | | | | |
| | Voimajohto | | | | |
| | Oja | | | | |

ÖSTERGÅRD

Masalán sisääntulolla pyritään selkeästi viestittämään sisääntulosta tuhoamatta avointa tilaa ja viljelymaita.

Ratkaisu on yksinkertainen ja koostuu kahdesta isosta puuporttielementistä, jonka puulaji pitää olla suurikasvuinen kuten vaahtera tai tammi. Siisti nurmikko yhdistää ajokaistat ja jalkakäytävät toisiinsa, yhtenäiseksi katualueeksi, samalla kun se tekee koko sisääntulon yhtenäiseksi. Nurmikko sallii vanhan näkymän säilyttämisen samalla kun se on vihreä, piristävä ja siisti.

Puurivi on myös arkkitehtoninen tapa luoda voimakas tilavaikutelma Masalantielle kehittämällä rajan tai seinän tunnetta ajoväylän sivuun. Jalkakäytävä on melkein koko matkan ensimmäisen puurivin kohdalla suljettu ja kiinnostava tila, josta kuitenkin näkyy ulos itään samalla kun puurivi suojaa kulkijaa sään armoilta.



0 10 30 50 75 100 m

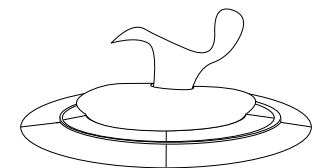
Masalantien osasuunnitelma

Sundsbergintien kiertoliittymä

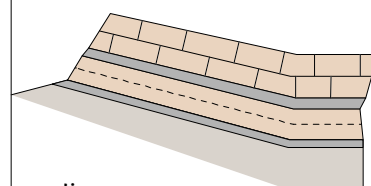
1 : 2000 15.1.2015

Kiertoliittymille oma taideteos

Jokaisella kiertoliittymällä Masalantiellä pitäisi olla oma kestävä taideteos, joka jollain tavalla liittyy alueeseen. Taideteoksien pitäisi liittyä samaan teemaan, mahdollisesti eri teemoja voitaisiin käyttää Masalassa ja Luomassa, jotta luodaan selkeä ero taajamien välille. Taideteokset olisi hyvä valaista esimerkiksi värillisillä tehostevaloilla.



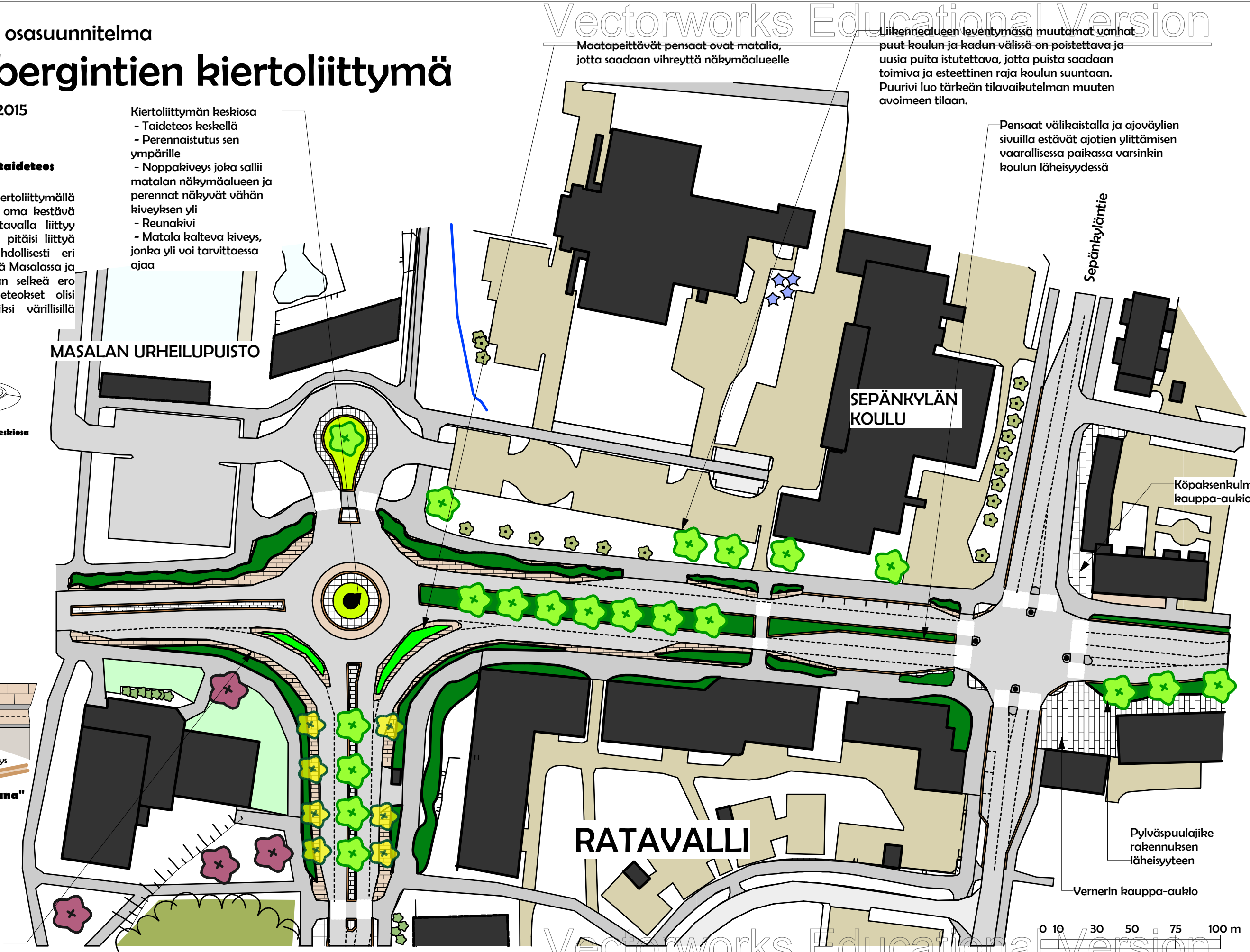
Esimerkki: Kiertoliittymän keskiosa



Esimerkki "Kiveysreuna"

Kalteva punainen kiveys reunakivien sijaan
 - Helpottamaan isojen kuljetuksien kulkua kiertoliittymässä
 - Esteettinen elementti luomaan vaihtelua ja muotoa
 - Antamaan tilaa lumelle

Kiertoliittymän keskiosa
 - Taideteos keskellä
 - Perennaistutus sen ympärille
 - Noppakiveys joka sallii matalan näkymäalueen ja perennat näkyvät vähän kiveyksen yli
 - Reunakivi
 - Matala kalteva kiveys, jonka yli voi tarvittaessa ajaa



Liikennealueen leventymässä muutamat vanhat puut koulun ja kadun välissä on poistettava ja uusia puita istutettava, jotta puista saadaan toimiva ja esteettinen raja koulun suuntaan. Puurivi luo tärkeän tilavaikutelman muuten avoimeen tilaan.

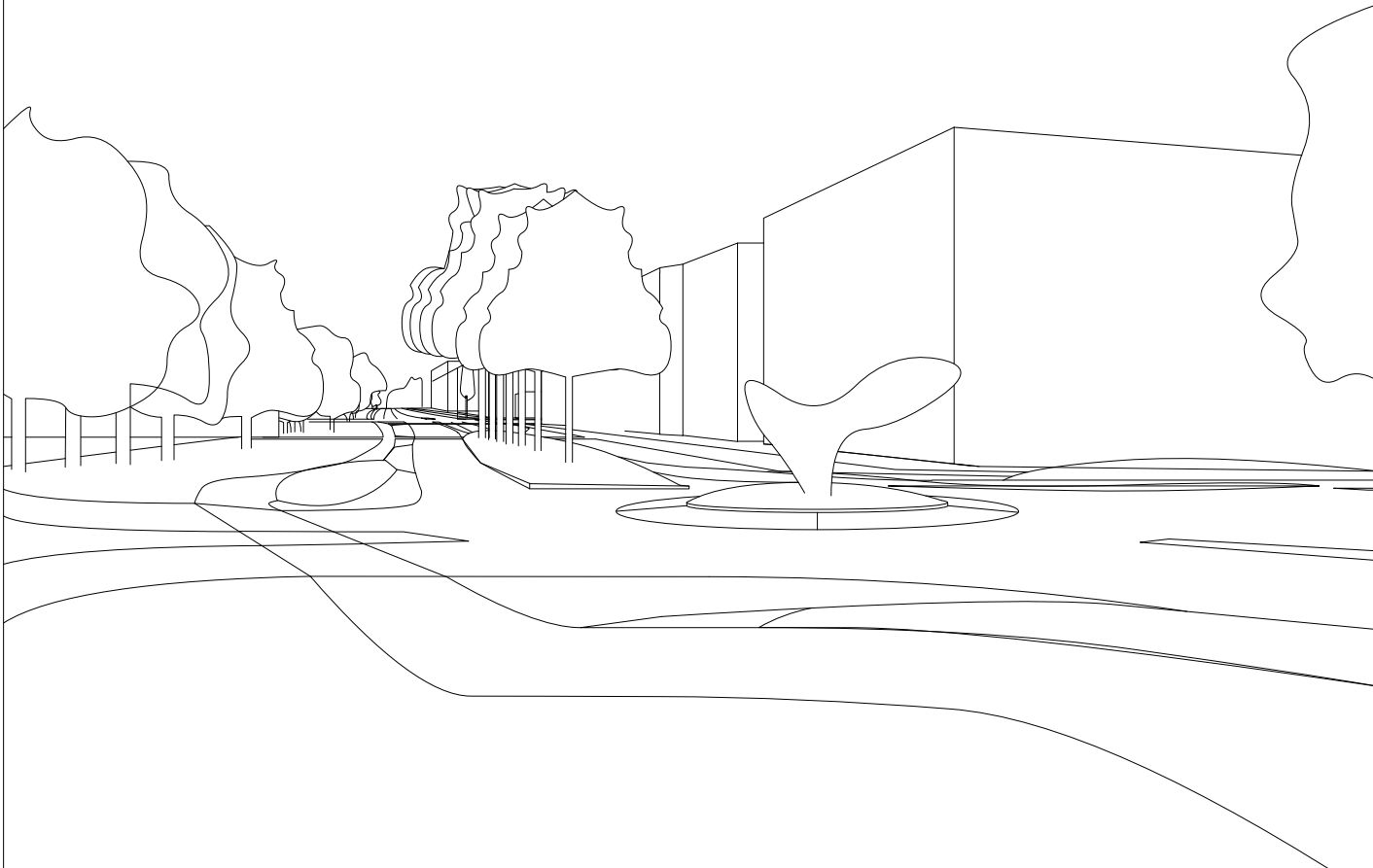
Pensaat välikaistalla ja ajoväylien sivuilla estävät ajotien ylittämisen vaarallisissa paikoissa varsinkin koulun läheisyydessä

Maatapeittävät pensaat ovat matalia, jotta saadaan vihreyttä näkymäalueelle

0 10 30 50 75 100 m

MERKKIEN SELITYS

- | | | |
|---|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> Tie tai katu Kevyt liikennereitti Yksityspiha tai pieni tie Noppakiveys Betoni- tai luonnonkiveys, eri värejä Betonikiveys, punainen, maanmukainen "reunakiveys" sadevesikourulla (Lumitila + leveiden koneiden pääsyn helpottaminen) Olemassa oleva talo ja uudet kaavoitetut talot (vuonna 2013-2015) Graniittireunakivi, punainen | <p>Istutettavat kasvit:</p> <ul style="list-style-type: none"> Lehtipuu Lehtipuu, istutettu kantavan kasvualueen menetelmällä Pieni koristeellinen puu, 3-5 m korkea Keskustapuu, iso lehtipuu Havupuu Lehtipensasryhmä Iso lehtipensas Pensasaita Perennaistutus Nurmikko Maanpeittokasvit, pensaat | <p>Olemassa oleva kasvuilisuus:</p> <ul style="list-style-type: none"> Lehtipuu Havupuu Havu- ja lehtipensas Pensasaita tai puurivi Olemassa oleva metsä tai isohko puusto |
|---|---|---|



Masalantien osasuunnitelma
Masalan keskusta

15.1.2015
MK 1 : 2500

Vectorworks Educational Version
TINANPUISTO



BJÖNSINMÄKI

KIRKKO

Matalat pensasistutukset eivät häiritse avointa tilaa ja näköalaa kirkolta keskusta

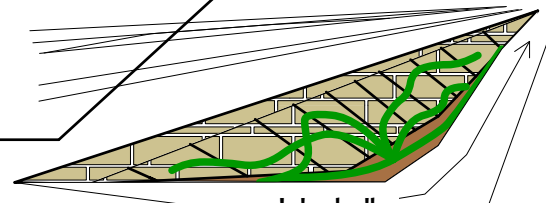
Puiden tehtävänä on optinen ohjaus ja pienen mittakaavan luominen

Pensaiden eteen on jätetty lumitila

Keskustan kiertoliittymä

Kalteva tukimuri (sementtimuuri päällysteellä)

-Muurille asennetaan verkko, jotta viiniköynnös pystyy kiipeilemään muurin sivulle



Esimerkkikuva: Tukimuri

Korotettu kesäkukkien istutusallas muurilla - tarkoitus on että läheisen rakennuksen toimitilojen yrittäjät voivat istuttaa tähän kesäkukkia ja kehittää itselleen houkuttelevan terrassialueen samalla kun istutusallas luo selkeän rajan terassille

MASALAN ASEMA

Vaihtelevalla kiveyksen värillä on tarkoitus saada ajaja hidastamaan vauhtiaan

Isot kukkivat pensaat: esimerkiksi syreenit

Puukujanteen tarkoitus on rajata katutilaa, kehittää pieni mittakaava ja pienentävä tilavaikutelma, mikä saa ajonopeudet pysymään alhaisina ja lisäämään vihreyttä käyttäjien viihtyisyyden ja hyvinvointitunteen parantamiseksi

Katupuut istutettava kantava kasvualue menetelmällä

Puiden alla tulee olla maata peittäviä kasveja

Kerrostalojen tontit tulisi rajata pensasaidalla

Korotettu istutusallas muurilla tarkoitettu perennoille tai kesäkukille. Kahdessa kerroksessa



Esimerkki: Istutusallas
Kukat tulevat kasvamaan reunoilta alas ja ulkonäkö muuttuu rennommaksi

Keskustapuu, iso lehtipuu esim. tammi

Keskustassa vältetään korkeita reunakiviä helpottamaan jalankulkijoiden liikkumista, myös kulkua lastenvaunujen kanssa. Reunakivien sijasta käytetään punaista, hieman kaltevaa kiveystä, joka viestittää reunasta

MERKKIEN SELITYS

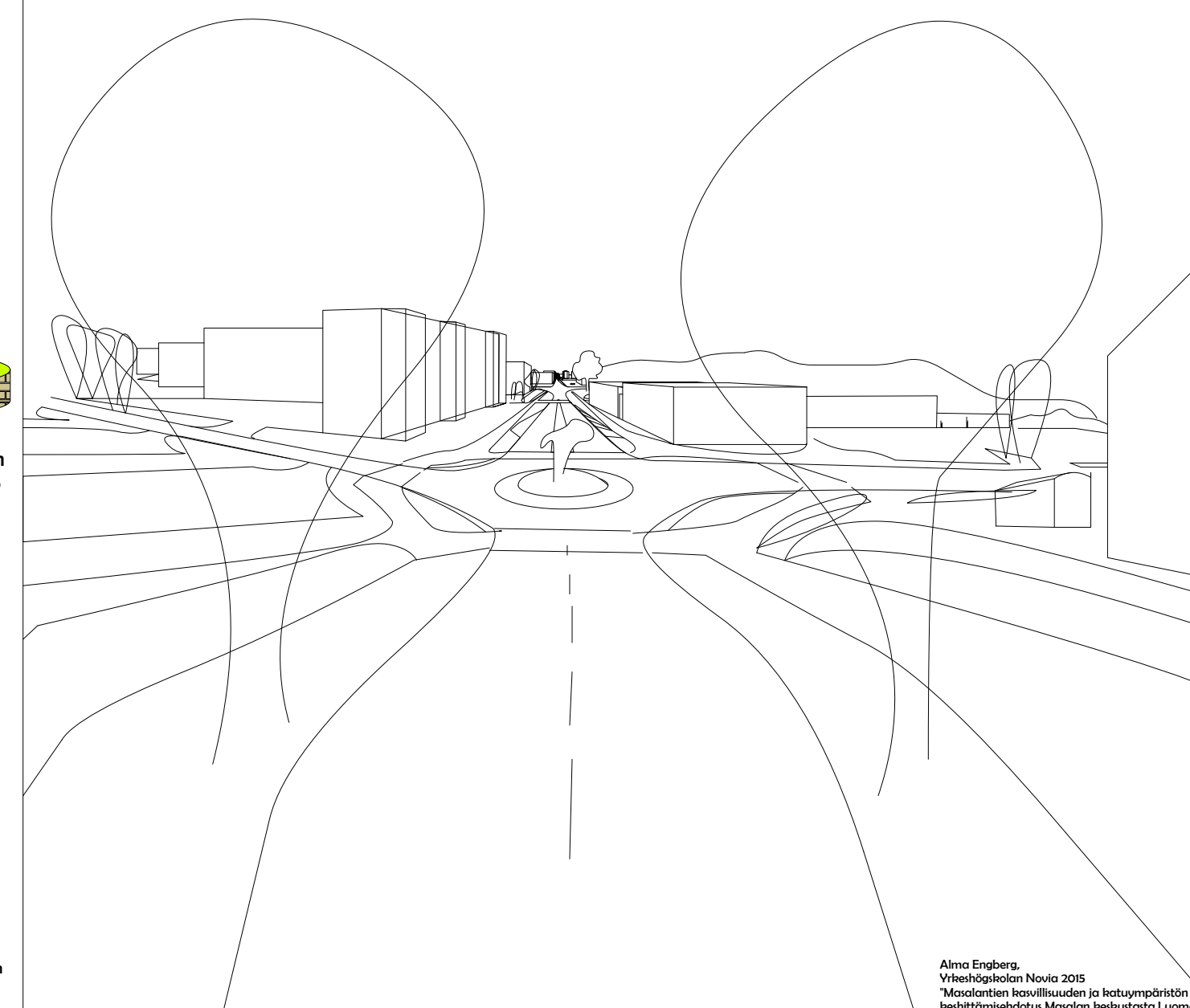
- Tie tai katu
- Kevyt liikennereitti
- Yksityispiha tai pieni tie
- Noppakiveys
- Betoni- tai luonnonkiveys, eri värejä
- Betonikiveys, punainen, maanmukainen "reunakiveys" sadevesikourulla (Lumitila + leveiden koneiden pääsyn helpottaminen)
- Mahd. tuleva talo
- Olemassa oleva talo ja uudet kaavoitetut talot (vuonna 2013-2015)
- Graniittireunakivi, punainen
- Muurikivi, betoni

Istutettavat kasvit:

- Lehtipuu
- Lehtipuu, istutettu kantava kasvualue menetelmällä
- Pieni koristeellinen puu, 3-5 m korkea
- Keskustapuu, iso lehtipuu
- Havupuu
- Lehtipensasryhmä
- Iso lehtipensas
- Pensasaita
- Nurmikko
- Maanpeittokasvit, pensaat

Havustutus

- Perennastutus
- Kesäkukkaistutus (tarkoitus että lähellä oleva toimitilan yrittäjä voi pitää näitä)
- Köynnös
- Olemassa oleva kasvillisuus:**
- Lehtipuu
- Havupuu
- Havu- ja lehtipensas
- Pensasaita tai puurivi

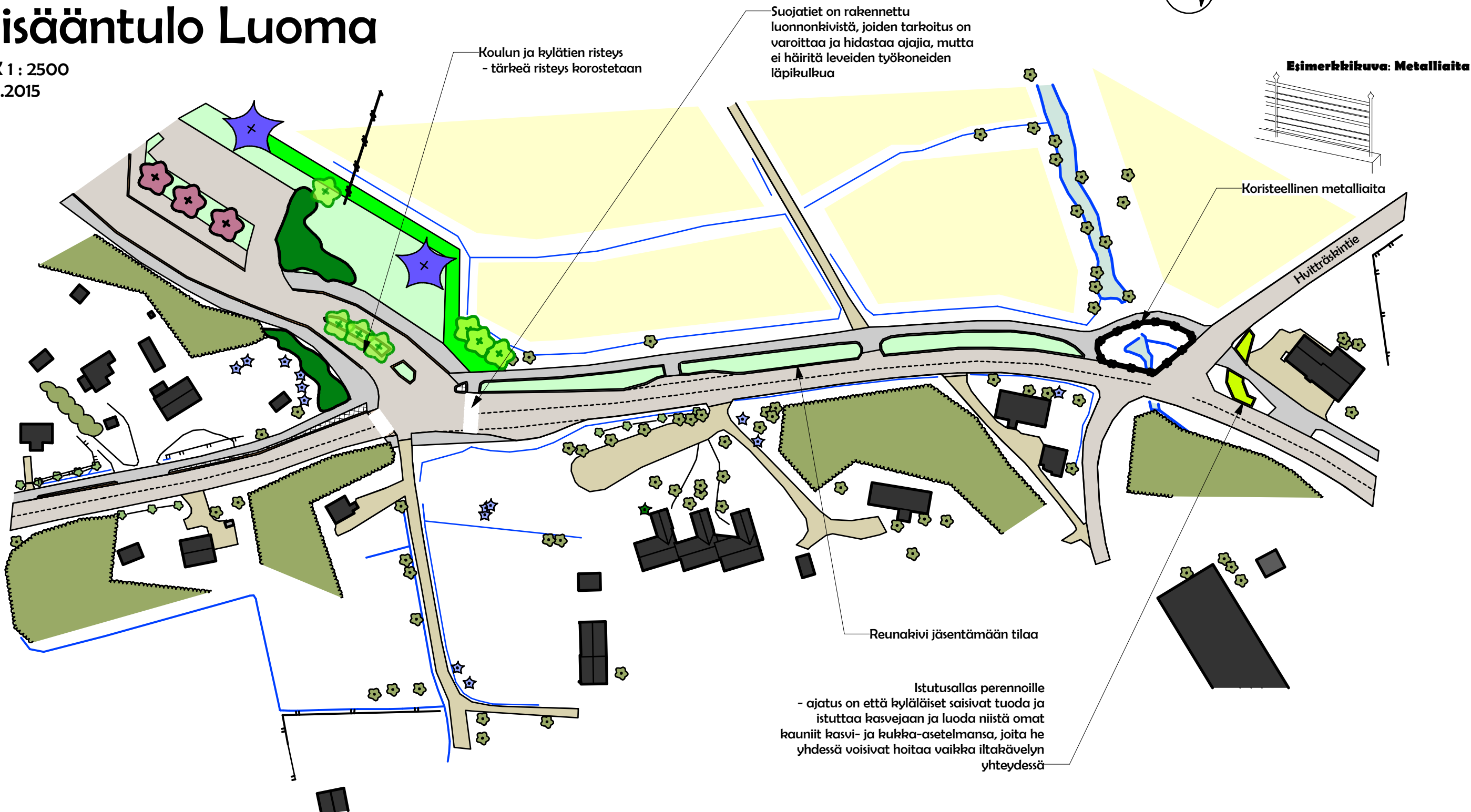


0 10 30 50 75 100 m

Vectorworks Educational Version

Sisääntulo Luoma

MK 1 : 2500
15.1.2015



Koulun ja kylätien risteys
- tärkeä risteys korostetaan

Suojatiet on rakennettu
luonnonkivistä, joiden tarkoitus on
varoittaa ja hidastaa ajajia, mutta
ei häiritä leveiden työkoneiden
läpikulkua

Esimerkkikuva: Metalliaita

Koristeellinen metalliaita

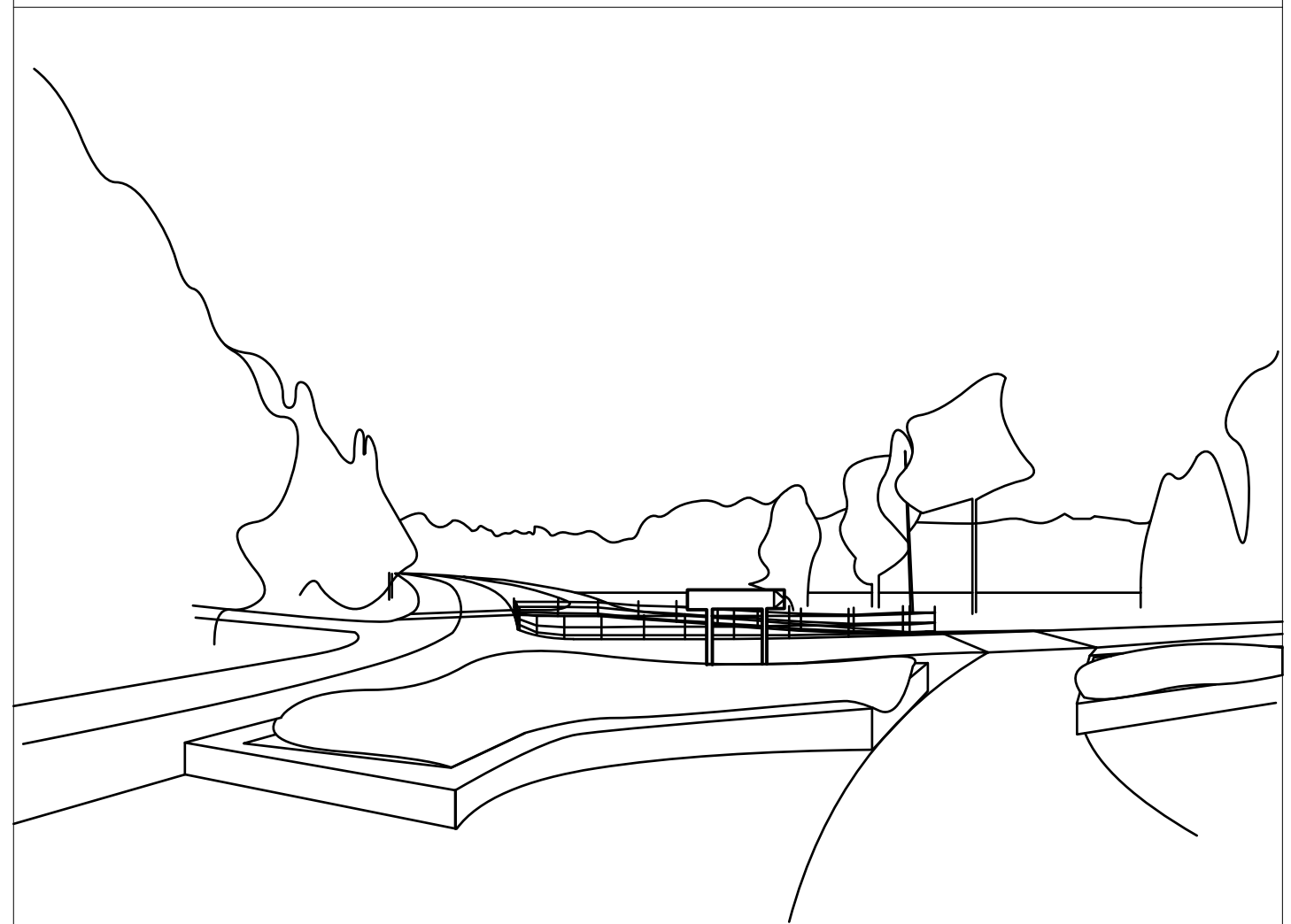
Hvitträskintie

Reunakivi jäsentämään tilaa

Istutusallas perennoille
- ajatus on että kyläläiset saisivat tuoda ja
istuttaa kasvejaan ja luoda niistä omat
kauniit kasvi- ja kukka-asetelmansa, joita he
yhdessä voisivat hoitaa vaikka iltakävelyn
yhteydessä

MERKKIEN SELITYS

- | | | | | | |
|--|---|--|--|--|--|
| | Pelto | | Lehtipuu | | Lehtipuu |
| | Tie tai katu | | Havupuu | | Pieni koristeellinen puu
3-5 m korkea |
| | Kevyt liikennereitti | | Havu- ja lehtipensas | | Havupuu |
| | Yksityspiha tai pieni tie | | Pensasaita
tai puurivi | | Lehtipensasryhmä |
| | Betoni- tai luonnonkiveys,
eri värejä | | Olemassa oleva
metsä tai isohko
puusto | | Nurmikko |
| | Noppakiveys | | Risuiset
lehtipuukasvustot | | Maanpeittokasvit,
pensaat |
| | Uusi betonireunakivi,
harmaa | | | | Perennaistutus |
| | Olemassa oleva talo | | | | |
| | Rinnemerkintä | | | | |
| | Voimajohto | | | | |
| | Oja | | | | |
| | Leveämpi vesistö | | | | |
| | Uusi metallisuoja-aita,
koristeellinen | | | | |



Luoman tiemaisema on kaunis sinällään ja tarvitsee vain hieman kehittämistä ja viimeistelyä muutettaessa tie kaduksi. Luoman sisääntulossa pitää myös selkeästi viestittää kyläalueen lähestymisestä ja ajonopeuksien hidastamisen tarpeesta.

Luoman uudelle katualueelle saavutaan vanhan vpk-talon kohdalta. Rakennuksen eteen rakennetaan istutusallas kukkaistutuksille. Täten luodaan näyttävä sisääntulo alueen tärkeään risteykseen sekä saadaan pehmeä, esteettinen ja siisti katu ympäristö.

Vanha puro kulkee tien ali Hvitträskintien risteuksen kohdalla, jossa on pudotus tien ja jalkakäytävän välissä. Alue siistitään ja paikan ympärille asennetaan turvallisuuden ja estetiikan vuoksi koristeellinen vanhantyylinen metalliaita.

0 10 30 50 75 100 m

Kasvit

Kasvien on oltava katuympäristöön sopivia, kestäviä lajikkeita. Kasvien pitää koostua ensisijaisesti vanhanaikaisista pihapiirien perinnekasveista. Myös uudisrakennusalueella tulisi käyttää perinteisiä kasveja korostamaan paikan historiaa. Kasvit ovat ainoat yksityiskohdat, joiden tulee olla vanhan tyyliä koko Masalantien matkalla, sekä Masalassa että Luomassa, Vanhan Kuninkaantien historiaa kunnioittaen.

Isot puut voisivat olla esimerkiksi tammeja, vaahteroita ja koivuja. Pienemmät puut olisivat esimerkiksi pihlajia, koristekirsikoita ja koristeomenapuita, jotka sopivat vanhaan ympäristöön ja katualueelle. Pensaita sopivat esimerkiksi juhannusruusut ja angervolajikkeet kuten siperianvirpiangervo, ruusuangervo ja taikinamarja. Isompiin pensaitiin kuten pensasaitoihin sopii hyvin esimerkiksi syreeni, jos paikka ei ole keskellä katualueella. Maanpeittopensaat voisivat olla esimerkiksi lamoherukkaa ja lamohietakirsikkaa. Hyvä köynnöskasvi on esimerkiksi perinteinen villiviini. Perennat saisivat olla maata peittäviä, helppoja ja kestäviä, jollaisia ovat esimerkiksi poimulehti, japaninhanhikki ja rönsyleimu. Havukasvien tulee olla neutraaleja eikä liian moderneja.

Päällysteet

Päällysteiden pitää olla neutraalin värisiä esimerkiksi harmaita ja graniittikiven punaisia. Kuvioiden on hyvä olla perinteisen vanhoja tai neutraaleja.

Kalusteet

Masalassa kalusteet voivat olla modernin tyyliä, mutta neutraalin värisiä.

Luomassa kalusteiden pitää henkiä vanhan tyylin tunnetta, mutta niiden ei tarvitse olla aidosti vanhan mallin mukaisia. Ne voivat poikkeustapauksissa olla myös uuden tyylin mukaan tehtyjä kunhan ne ovat neutraaleja eivätkä vaikuta kokonaistunnelmaan.

Valaistus ja valaisimet

Valaistuksella korostetaan tärkeitä risteyksiä, rakennuksia ja oleskelualueita, sekä kauniita elementtejä ja turvattomia alueita. Kiertoliittymät, Masalan kauppa-aukio, yritykset, puurivit, suljetut ja kapeat alueet, asema-alueet ja risteykset valaistaan. Kauneusarvoja korostetaan erivärisellä valaistuksella ja muita kohteita neutraalilla valaistuksella. Myös liikenneväylät tarvitsevat valaisemista.

Tiealueen valaisimien pitää olla neutraaleja, tyylikkäitä ja hiukan vanhantyyliä. Kävelyteiden ja oleskelualueiden valaisimien tulee olla matalia ja koristeellisia. Luoman ja Masalan valaisimissa pitää olla selkeä ero, mutta niiden on oltava kuitenkin samaa tyyliä edustavia. Luomassa valaisimien tulisi olla selkeästi vanhan tyyliä, vaikka niiden ei tarvitse olla vanhan ajan valaisimien mukaisia kunhan ne viestittävät yleisesti vanhasta tyylistä. Masalan alueen valaisimet voivat olla myös tyyliltään moderneja.