



Hyvinkään Hangonsillan alueen ideakilpailu

Arvostelupöytäkirja 18.12.2012



Hyvinkään Hangonsillan alueen ideakilpailu

Arvostelupöytäkirja

HYVINKÄÄ 

© Hyvinkään kaupunki, Kaavoitus

Järjestäjä: Hyvinkään kaupunki

Taitto: Charlotta Tanner

Paino: Erweko Oy

Kartat: Hyvinkään kaupunki

Internet-sivut: www.hyvinkaa.fi/Hangonratapiha-uudistuu

Kansi: Perspektiivikuva voittajatyöstä nro 28 ”Suutarin lasten markka”

Takakansi: Aluejulkisivu voittajatyöstä nro 28 ”Suutarin lasten markka”

Sisällysluettelo

1	Kilpailun järjestäminen		
1.1	Kilpailun järjestäjä, luonne ja tarkoitus	6	
1.2	Osallistumisoikeus	6	
1.3	Palkintolautakunta	6	
1.4	Kilpailuaika	6	
1.5	Kilpailuohjelman valmistelu ja hyväksyminen	6	
1.6	Kilpailuseminaari	6	
1.7	Kilpailua koskevat kysymykset	7	
1.8	Kilpailuehdotukset	7	
1.9	Arvostelupöytäkirjan kirjoittaminen	7	
2	Kilpailutehtävä	8	
2.1	Kilpailutehtävän tausta	8	
2.2	Kilpailualue	8	
2.3	Kilpailun tavoitteet	8	
2.4	Kilpailuohjelmassa mainitut kilpailuehdotusten arvosteluperusteet	8	
3	Kilpailun yleisarvostelu	10	
3.1	Ehdotusten arviointikriteerit	10	
	Kokonaisrakenne	10	
	Kaupunkikuva	10	
	Liikenneverkko	10	
	Kilpailualueen toiminnallinen ja maisemallinen jäsentely	10	
	Asuminen	10	
	Lähiympäristön laatu	10	
	Mitoitus	11	
	Erityiskohteet	11	
3.2	Yleisarvostelu	11	
4	Kilpailun tulos		14
4.1	Kilpailun tulos		14
4.2	Suosituksat jatkotoimenpiteistä		14
4.3	Arvostelupöytäkirjan varmennus		14
4.4	Nimikuorten avaus		15
5	Ehdotuskohtainen arvostelu		16
5.1	Yläluokka		16
5.2	Keskiluokka		38
5.3	Alaluokka		46
	Liite: Yhteenveto yleisöpalautteesta		51
	Mapita Oy:n yhteenveto internetpalautteesta		51
	Arvioita yläluokkaan sijoitetuista töistä		51

1 Kilpailun järjestäminen

1.1 Kilpailun järjestäjä, luonne ja tarkoitus

Hyvinkään kaupunki järjesti Hangonsillan alueen maankäytön suunnittelusta yleisen ideakilpailun. Kaupungin lisäksi myös Rentto Oy osallistui kilpailun kustannuksiin.

Kilpailualue sijaitsee kaupungin keskustassa pääradan länsipuolella ja on suurimmaksi osaksi rakentamatonta, Hangon ja Karkkilan ratoja palvellutta ratapiha-aluetta.

Kilpailun tarkoituksena oli hahmottaa keskustamaisen asuinalueen perusratkaisuja erityisesti identiteetin, kaupunkikuvan, kestävän liikkumisen ja kaupunkimaisen kestävän elämäntavan kannalta. Kilpailun kautta haluttiin löytää uusia laadukkaita ja innovatiivisia asutuskorttelisuunnitelmia, jotka luovat suomalaiseseen keskisuureen kaupunkiin soveltuvaa urbaania miljöötä tulevaisuuden asumistarpeisiin. Kilpailun lähtökohtana olleen keskustajaman uuden osayleiskaavan mukaisesti kilpailualueelle tuli lisäksi sijoittaa koko Hyvinkäätä palveleva keskusluke sekä toimisto- ja liiketiloja vanhan kenkätehtaan ympäristöön ja Kalevankadun varrelle.

Kilpailua hyödynnetään alueen kaavarungon, asema-kaavoituksen sekä tulevan rakentamisen pohjaksi.

1.2 Osallistumisoikeus

Kilpailuun saattoivat osallistua henkilöt, jotka ovat oikeutettuja harjoittamaan arkkitehdin ammattia omassa maassaan.

1.3 Palkintolautakunta

Palkintolautakuntaan kuuluivat Hyvinkään kaupungin nimeäminä:

Jyrki Mattila, tekniikan ja ympäristön toimialajohtaja
Antti Rantalainen, kaupunginhallituksen puheenjohtaja

Jukka Salmi, kaupunginhallituksen jäsen
Riitta Miettinen, teknisen lautakunnan varapuheenjohtaja
Jouni Mattsson, tekninen johtaja
Anne Jarva, kaavoituspäällikkö, arkkitehti SAFA

sekä Suomen Arkkitehtiiliiton nimeäminä
Ari Hynynen, professori, arkkitehti SAFA
Riitta Jalkanen, arkkitehti SAFA

Asiantuntijoiksi nimettiin liikenneinsinööri Kimmo Kiuru ja kaupunginpuutarhuri Terhi Parkkali-Reskola Hyvinkään kaupungilta sekä toimialajohtaja Mika Nurminen Rentto Oy:stä. Lisäksi asiantuntijoina kuultiin professori Markku Hedmania (asumisen innovatiivisuus) sekä arkkitehti Henna Helanderia (rakentamisen toteuttamiskelpoisuus).

Palkintolautakunnan puheenjohtajana toimi Jyrki Mattila. Kilpailun sihteerinä toimivat kaava-arkkitehti Mika Ahonen ja kaavasuunnittelija Charlotta Tanner.

1.4 Kilpailuaika

Kilpailuaika alkoi 18.4.2012 ja päättyi 19.10.2012.

1.5 Kilpailuohjelman valmistelu ja hyväksyminen

Kilpailun nimi valittiin Hyvinkään alueella ilmestyvän Aamupostin kanssa järjestetyn nimikilpailun perusteella. Kilpailuohjelman valmistelun aikana kerättiin kaupunkilaisten näkemyksiä pehmoGIS –verkkokyselyllä, jonka toteutti ja analysoi Mapita Oy. Yhteenvedon tuloksista oli kilpailuohjelman liitteenä.

Järjestäjä, palkintolautakunta ja Suomen Arkkitehtiiliiton (SAFA) kilpailutoimikunta hyväksyivät kilpailuohjelman liitteineen ennen kilpailua.

Kilpailua koskevaa aineistoa ja vuorovaikutusta varten perustettiin verkkosivut:
www.hyvinkaa.fi/hangonratapiha-uudistus

1.6 Kilpailuseminaari

Kilpailuseminaari järjestettiin 29.5.2012 Hyvinkäällä Laurea-ammattikorkeakoulun Helene-auditoriossa.

Seminaarin muistio ja seminaarissa esiteltyjä aineistoja on ollut luettavissa ja ladattavissa kilpailun verkkosivuilla.

1.7 Kilpailua koskevat kysymykset

Kilpailijoilla oli oikeus pyytää ohjelmaa koskevia selvityksiä ja lisätietoja. Kysymykset oli tehtävä nimerkillä varustettuina ja lähetettävä kaupungin tekniikan ja ympäristön toimialan kirjaamoon 20.8.2012 mennessä. Kysymykset ja palkintolautakunnan vastaukset niihin julkaistiin kilpailun verkkosivuilla.

1.8 Kilpailuehdotukset

Kilpailuun saapui hyväksytysti 39 ehdotusta. Ehdotuksille annettiin kilpailunumero saapumispäivämäärään perustuvassa järjestyksessä.

Ehdotukset pantiin esille kilpailun Mapita Oy:n toteuttamaan nettigalleriaan, jonka kautta myös yleisö pääsi kommentoimaan ehdotuksia. Lisäksi ehdotuksista järjestettiin näyttely, jossa niin ikään saattoi jättää kommentteja. Yhteenveto yleisökommenteista sisältyy arvostelupöytäkirjaan.

1.9 Arvostelupöytäkirjan kirjoittaminen

Palkintolautakunnan sihteerit Mika Ahonen ja Charlotta Tanner ovat kirjoittaneet arvostelupöytäkirjan yleiset osat (luvut 1, 2 ja 4 lukuun ottamatta lukua

4.2). Luvut 3, 4.2 ja 5 ovat kirjoittaneet pääasiassa Ari Hynynen ja Riitta Jalkanen. Luvun 5.1. asuntosuunnittelun innovatiivisuutta ja asuinrakentamisen ja pysäköintijärjestelyjen toteutuskelpoisuutta koskevat osat perustuvat Markku Hedmanin ja Henna Helanderin lausuntoihin. Lausuntojen lyhennelmät on kirjoittanut Anne Jarva. Liitteenä oleva yhteenveto asukaskommenteista on pääosin Mapita Oy:ltä saatua tekstiä.

Kilpailuehdotukset

- 1 Niin kuin koivun lehtiä on lähellä
- 2 Futuretro
- 3 Veturi
- 4 Huvilat lammen rannalla
- 5 Keskuspuiston nurmella
- 6 Farfalle
- 7 Two for the Railroad
- 8 Helminauha
- 9 Ketjut
- 10 Puro
- 11 Saaristo
- 12 Malus siversi
- 13 Lenkille
- 14 Funk
- 15 Keskellä metsää
- 16 Ekspertti
- 17 Terri eri
- 18 Streetwise
- 19 Renton ruusu
- 20 Auris
- 21 Central Park
- 22 Urban Necklace
- 23 Omenatarha
- 24 Siltapuisto
- 25 Swing
- 26 Semafori
- 27 Terrilinna
- 28 Suutarin lasten markka
- 29 Piknik
- 30 Tänään kuljin kaartuvaa polkua
- 31 Sukkula
- 32 Rihmasto
- 33 Kesämaa
- 34 Inside Outside
- 35 Palmikko
- 36 Plantago major
- 37 Suplementti
- 38 Villiviinikehä
- 39 Maiselma

2 Kilpailutehtävä

2.1 Kilpailutehtävän tausta

Hangonsillan alue ydinkeskustan tuntumassa on 2020-luvun merkittävin kaupunkikehityskohde Hyvinkäällä. Alueen suunnittelu käynnistettiin ideakilpailulla. Kilpailun tuloksen perusteella on tarkoitus laatia kaavarunko ja käynnistää asemakaavoitus vuonna 2013. Alueen toteuttaminen on ohjelmoitu aloitettavaksi 2010-luvun lopulla.

Kilpailun lähtökohtana oli keskustajaman osayleiskaavaehdotus 2030, jonka kaupunginvaltuusto hyväksyi 16.4.2012. Osayleiskaavaehdotuksessa kilpailualue on esitetty keskeiseltä osaltaan asuinkerrostalojen uutena alueena (AK-1). Alueelle saa sijoittaa myös palveluja ja toimitiloja, joiden käyttö ei aiheuta häiriötä asuinympäristölle. Tonttitehokkuudeksi suositellaan $et = 0,4 - 1,0$. Kilpailualueen pohjoisosa (Rentto Oy:n entisen kenkätehtaan kiinteistö ja keskuslukiolle kaavailtu tontti) on esitetty keskustatoimintojen alueena (C), samoin osa Hangonradan ylittävän sillan (Siltakadun sillan) eteläpuolista rautatiealuetta (varaus kansirakenteelle). Kalevankadun varteen on osoitettu varaukset tilaa vaativaa kaupaa ja työpaikkoja varten (KM-5).

2.2 Kilpailualue

Kilpailualue sijaitsee Hyvinkään kaupungin keskustassa pääradan länsipuolella ja Hangonradan luoteispuolella. Varsinaisen kilpailualueen (kartassa alue A)

laajuus on noin 25 hehtaaria ja sitä ympäröivän tarkastelualueen (kartassa alue B) laajuus noin 67 hehtaaria.

Kilpailualueen erottaa nykyisestä ydinkeskustasta pääradalta lounaaseen haarautuva Hangonrata. Lännessä kilpailualue rajautuu Kalevankatuun, joka on samalla kaupungin pääsisääntuloväylä Hangonväylältä (vt 25). Luoteen suunnalla kilpailualueen rajaa Läntinen yhdystie, joka on tärkein sisääntuloväylä kaupunkiin Helsinki-Tampere –moottoritiltä (vt 3).

Kilpailualue on täytettyä suoaluetta, jolle on sijoitettu Hangonrataa sekä sittemmin purettuja Karkkilan ja Usmin ratoja palvelleita kuormausraiteita. Alueella on ollut myös teollisuuslaitoksia ja varastointia. Alueen reunoilla joudutaan kohtaamaan liikennemelun ja –tärinän aiheuttamia teknisiä haasteita sekä huomiomaan toteutuksessa heikko maaperä ja maaperän paikoittainen pilaantuneisuus. Kuormausraiteet on purettu ja kaupunki on hankkinut pääosan maa-alueesta omistukseensa.

2.3 Kilpailun tavoitteet

Hangonsillan alueen ideakilpailun tarkoituksena oli hahmottaa kaupungin keskustaan välittömästi liittyvän asuinalueen perusratkaisuja erityisesti kaupunkikuvan, kestävän liikkumisen ja kaupunkimaisen kestävän elämäntavan kannalta.

Kilpailun keskeisinä tavoitteina olivat:

- Hyödyntää keskeistä sijaintia: määritellä kaupungin keskustan uudet rajat ja kytkeä uusi kaupunginosa ympäristöönsä sekä yhdistää tehokkaan rakentamisen ja vihreän kaupunkikuvan vaatimukset
- Hahmottaa keskustamaisen asuinalueen perusratkaisuja erityisesti identiteetin, kaupunkikuvan, kestävän liikkumisen ja kaupunkimaisen kestävän elämäntavan kannalta
- Kehittää monipuolisia, laadukkaita ja innovatiivisia asuntokorttelisuunnitelmia sekä suomalaiseseen keskisuureen kaupunkiin soveltuvaa urbaania miljöötä tulevaisuuden asumistarpeisiin
- Tutkia keskuslukion sekä Renton kiinteistön, Siltakadun varren ja Kalevankadun ympäristön liike- ja työpaikkatoimintojen sijoittamista ja kaupunkikuvallisia mahdollisuuksia
- Suunnitella alueelle 60 000-90 000 k-m² asuntoja.

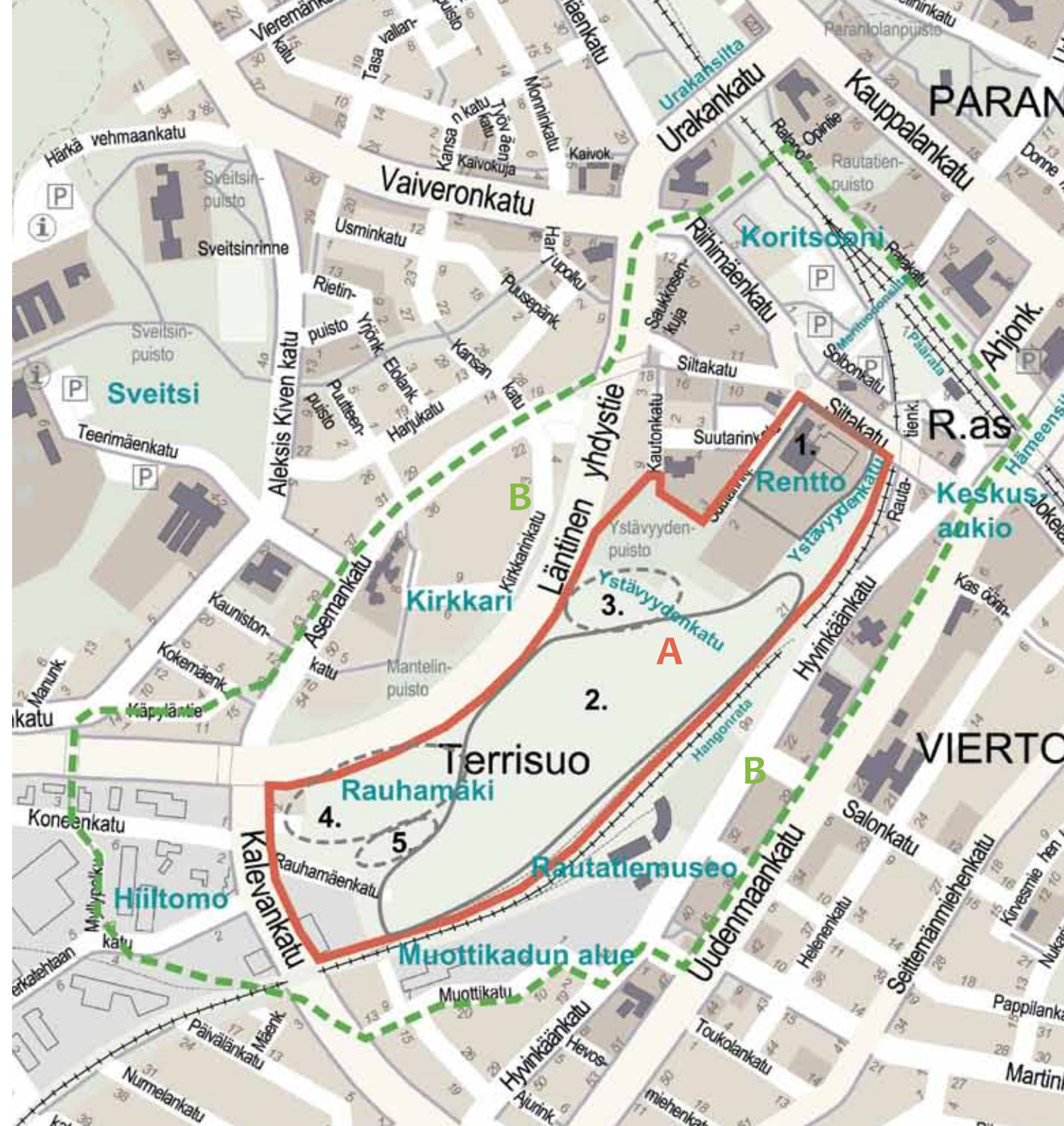
2.4 Kilpailuohjelmassa mainitut kilpailuehdotusten arvosteluperusteet

Kilpailuohjelman mukaan arvioinnissa kiinnitetään huomiota ehdotusten toiminnalliseen rakenteeseen ja niiden liittymiseen ympäröiviin alueisiin, kuten Hyvinkään aseman ympäristöön, Hangonradan yli keskustaan ja Viertolan kaupunginosaan, Kalevankadun yli Hiiltomon alueelle sekä Läntisen yhdystien yli

Sveitsinpuistoon ja Kirkkarin alueelle. Arvostelussa tutkitaan myös toimintojen sijoittelua ja integroimista suhteessa valittuun liikenne- ja viherverkostoratkaisuun. Ehdotusten merkittävät ansiot ovat tärkeämpiä kuin yksityiskohtien virheet.

Yhteenveto keskeisistä ehdotusten arvosteluperusteista:

- Ehdotuksen arkkitehtoninen kokonaisuus ja omaleimaisuus
- Keskustan rajojen täsmentyminen kaupunkikuvallisesti ja toiminnallisesti
- Uuden kaupunginosan liittyminen olemassa olevaan ympäristöön
- Kaupunkikuvallaan laadukkaan, tehokkaan ja vihreän kaupunkirakenteen luominen
- Liikenteellisten järjestelyjen selkeys ja sujuvuus (ajoneuvoliikenne, pyöräily ja kävely)
- Asuntokortteleiden ja asuintalotyyppien monipuolisuus, laadukkuus ja innovatiivisuus sekä tulevaisuuden asumistarpeiden ennakointi
- Renton kiinteistön luonteva täydennysrakentaminen kiinteistön kehittämisen ja kaupunkikuvan kannalta
- Keskuslukion toiminnallinen ja kaupunkikuvallinen yhteys ympäristöön
- Kalevankadun varren toiminnallinen ja kaupunkikuvallinen kehittäminen
- Erityisesti asuinrakentamisen ja pysäköintijärjestelyjen toteutuskelpoisuus



3 Kilpailun yleisarvostelu

3.1 Ehdotusten arviointikriteerit

Ensimmäinen arviointikierros osoitti, että kilpailuehdotusten yleistaso on vaihteleva. Mukana on ammattitaitoisia ja tasapainoisia töitä, jotka on pääosin hyvin tutkittu, mutta myös useita puutteellisesti tutkittuja töitä, jotka yrittävät ratkaista jonkin osan kilpailualueesta tai –tehtävästä, tai joiden kantavana voimana on vahva teoreettinen idea, joka on piirretty suunnitelmaksi saakka. Yksikään työ ei sovellu sellaisenaan toteutettavaksi. Tämä voi kertoa myös siitä, että tehtävä oli yllättävän vaikea ja piti sisällään monitasoisia ratkaistavia asioita. Kilpailuohjelmassa esitettyjen arviointiperusteiden pohjalta kilpailuehdotusten lopullisessa arvostelussa kiinnitettiin huomiota erityisesti seuraaviin seikkoihin:

Kokonaisrakenne

Tärkeimmäksi arviointikriteeriksi nousi ratkaisun kokonaisrakenne. Tuomaristo piti tärkeänä sitä, että uudelle alueelle muodostuu hyvin jäsentynyttä, riittävän kaupunkimaista rakennetta ja helposti saavutettavaa julkista kaupunkitilaa osana Hyvinkään liikekeskustaa.

Kaupunkikuva

Myös syntyvää kaupunkikuvaa ja sen aikaansaamaa alueidentiteettiä pidettiin erittäin tärkeinä arviointiperusteina. Ehdotuksia arvioitiin sen perusteella,

kuinka hyvin ratkaisu rajautuu omaksi tunnistettavaksi alueekseen ja ottaa paikkansa osana Hyvinkään keskustaa. Katsottiin kuinka ratkaisu kykenee luomaan rajoja koko Hyvinkään keskustalle lähestyttäessä kilpailualueita eri suunnista: Läntiseltä yhdystieltä, rautateitse, tultaessa keskustan suunnasta; millaisia rajoja ja aluejulkisivuja muodostuu Läntiselle yhdystielle ja Hangon radan avoimeen maisematiilaan.

Liikenneverkko

Liikenneverkko on keskeinen osa alueen kokonaisrakennetta. Arvostelussa tarkasteltiin uuden kaupunginosan kytkeytymistä ympäröivän kaupungin liikkumisverkostoihin ja keskeisiin liikkumissuuntiin. Alueen sisäisiä liikkumisverkostoja arvioitaessa kiinnitettiin huomiota niiden loogisuuteen ja eri liikennemuotojen sekoittumiseen; millaista on kevyen liikenteen toimivuus ja houkuttelevuus, sekä kuinka toimiva ja ekonominen on ajoneuvoliikenteen verkko pysäköintijärjestelyt mukaan lukien. Yhtenä tarkastelun kohteena oli myös katujen ja kevyen liikenteen väylien kyky tuottaa julkista ja urbaania kaupunkitilaa ja –ympäristöä.

Kilpailualueen toiminnallinen ja maisemallinen jäsentely

Osa alueen kokonaisrakenteesta muodostuu myös asumisen ja muiden toimintojen sijoittumisesta kil-

pailualueen sisällä. Arvioinnin kohteena oli se, millaisia ovat näiden toimintojen keskinäiset yhteydet alueen sisällä ja ympäröivään kaupunkiin. Lisäksi arvioitiin rakennetun ja viheralueen keskinäistä suhdetta, viheralueiden yhtenäisyyttä, pirstoutuneisuutta tai säilyttämismahdollisuuksia, sekä viheralueiden käsittelyä ja luonnetta.

Asuminen

Rakennettava alue saa keskeisen teemallisen ja toiminnallisen sisältönsä asumisesta. Tuomaristo arvioi ehdotuksia sen perusteella, millaisia mahdollisuuksia ne tarjoavat viihtyisän, elämyksellisen ja kaupunkimaisen asuinympäristön syntymiseen. Arvioinnissa kiinnitettiin huomiota myös realistiseen korttelirakenteeseen ja mitoitukseen sekä taloudellisuuteen ja toteuttamiskelpoisuuteen, kuten myös erilaisten asuntotyyppien ja elämäntapojen mahdollisuuteen.

Lähiympäristön laatu

Muodostuvan lähiympäristön laatu oli yksi keskeisistä arviointiperusteista. Tuomaristo arvioi ehdotuksen kykyä synnyttää vaihtelevaa ja mielenkiintoista lähiympäristöä, jossa mittakaava, valoisuus, näkymät ja ylipäänsä laadukkaan arkkitehtuurin mahdollisuus on huomioitu.

Mitoitus

Ehdotuksia arvioitaessa mitoitukseen kiinnitettiin huomiota, vaikka kokonaisrakenne nostettiin arvioinnissa luonnollisesti etusijalle. Kilpailijoiden ilmoittamat kerrosalat ja autopaikkojen lukumäärät tarkistettiin yläluokan ehdotusten osalta.

Erityiskohteet

Edellä esitettyjen arviointiperusteiden lisäksi erityisinä tarkastelukohteina olivat Siltakadun sillan ja Renton alueen solmukohtan ratkaisu, lukiorakennus lähiympäristöineen ja Kalevankadun liikekorttelit. Sen lisäksi, että näillä kaikilla kohteilla on kaupunkikuvalista merkitystä, ne myös kytkevät koko Hangonsillan uutta kaupunginosaa Hyvinkään julkiseen kaupunkitilaan ja toimivat eräänlaisina portteina alueelle.

3.2 Yleisarvostelu

Kilpailualueen kokonaisrakenteen ratkaisu osoittautui yllättävän vaikeaksi pähkinäksi. Ehdotusten selkein jakolinja kulkee sen välillä, miten kilpailijat ovat ottaneet alueen rajat haltuun: onko ne rajattu selkeästi rakennuskortteleilla, vai onko rakentaminen keskitetty vihervyöhykkeiden keskelle. Ratkaisujen kirjosta löytyy myös kaikkea tältä väliltä. Tuomaristo arvosti jänteviä ehdotuksia, jotka muodostavat alueelle selviä rajoja ja aluejulkisivuja, ja joissa rakennet- ja viherrajaus rytmittyvät onnistuneesti.

Ehdotuksista löytyi jakolinjaa myös sen mukaan, olivatko ne painottaneet kokonaisrakenteellista ratkaisua vai paneutuneet enemmän lähiympäristön suunnitteluun. Tarkempi tutustuminen ehdotuksiin on vahvistanut kokonaisrakenteellisen ratkaisun merkitystä ja painoarvoa arvostelussa, jotta kilpailusta saataisiin eniten hyötyä alueen jatkosuunnittelua ajatellen. Näyttää myös siltä, että laadukkaita ehdotuksia on mahdollista hyödyntää joiltakin osiltaan parhaita ratkaisuja yhdistelemällä.

Ehdotuksia tarkasteltaessa tuomaristo kiinnitti huomiota siihen, että kovin monissa ehdotuksissa rakennuskorttelit oli jätetty turhan kauas Läntisestä yhdystiestä, vaikka jopa ehdotuksen oman perusajatuksen mukaista olisi ollut muodostaa selvä aluejulkisivu kyseisen katualueen suuntaan. Syyksi paljastui kilpailuohjelman aluerajaus, joka oli vedetty voimassa olevan asemakaavan kohtalaisen leveän katualueen mukaisesti, ja jota monet kilpailijat olivat tunnollisesti kunnioittaneet. Seikka huomioitiin ehdotuksia arvosteltaessa, ja lähes kaikissa tapauksissa ehdotukset ovat näiltä osin kehitettävissä.

Kokonaisrakenteen perusteella ehdotukset voi jakaa karkeasti neljään ratkaisutyyppeihin, jotka esiintyvät joko kohtalaisen puhtaina tyyppinä tai eri tyyppien yhdistelminä.

Tyypit voisi nimetä esimerkiksi näin:

- keskuspuistot
- saarekkeet
- keskusraitit
- lähiökorttelit

Näistä kaikista tyypeistä löytyi myös suhteellisen laadukkaita ehdotuksia, joista kilpailun yläluokkakin lopulta koostettiin. Saarekemaisia ratkaisuja arvostettiin sillä edellytyksellä, että ne rajaavat uutta kaupunginosaa ja muodostavat aluejulkisivua, tai että ne ovat helposti kehitettävissä tällaisiksi. Lähiökorttelin tyyppiset ratkaisut johtavat pääsääntöisesti apaattiseen ja mielenkiinnottomaan lähiympäristöön, eivätkä kuulu kaupunkikeskustaan, joten tästä tyyppistä nousi yläluokkaan ainoastaan selkeään kokonaisrakenteeseen tukeutuva kehityskelpoinen ratkaisu.

Monella kilpailijalla on ollut vaikeuksia luoda itselleen kuva siitä, mikä on kilpailualueen keskustamaisuuden aste ja luonne, sekä millaista urbaanisuutta ehdotuksessa tulisi tavoitella. Tyydyttävään ratkaisuun pääseminen on edellyttänyt, että tekijä on pystynyt visioimaan itselleen jollain tavalla koko Hyvinkään keskustan tulevaisuudenkuvan. Kyvyllä luoda tällainen visio on ollut aivan ratkaiseva merkitys ehdotuksen voimakkuudelle, selkeydelle ja integraatiolle ympäröiviin kaupunkirakenteisiin.

Toinen runsaasti päänvaivaa kilpailijoille tuottanut seikka on alueen sisäinen ajoneuvoliikenne. Monissa ehdotuksissa on päädytty pitkiin pussikatuihin tai alueen pitkittäissuuntaiseen läpiajoon keskeistä katua pitkin. Ehdotuksista, joissa läpiajo oli johdettu pääosin radan varressa kulkevalle kadulle, löytyy suhteellisen toimiviakin ratkaisuja. Eri liikennemuotojen hallittua sekoittumista pidettiin kohtalaisen hyvänä ratkaisumallina. Alueen tarjoamat edellytykset eivät tukeneet perinteisen keskustamaisia katuratkaisuja, ja vain harvoissa ehdotuksissa onnistuttiin kehittämään urbaania katutilaa annetuista lähtökohdista.

Tästä syystä hyvin monet kilpailijoista ovat päätyneet ratkaisuihin, joissa asuinalueiden julkinen kaupunkitila on saatu aikaan sommittelemalla kevyen liikenteen väyliä korttelialueiden väliin hyödyntäen näin rakennusryhmien tilaa rajaavia ominaisuuksia. Äärimmilleen vietynä on syntynyt alueen päästä päähän kulkevia kevyen liikenteen raitteja, joista jotkut ovat kehityskelpoisia, mutta monet mittakaavaltaan yliampuvia, mistä on seurannut kaupunkimaisen tilan tunnun puuttumista tai kalliita rakentamis- ja ylläpitokustannuksia.

Varsinaista asumisratkaisujen innovatiivisuutta ei ehdotuksista juurikaan ollut löydettävissä, mutta kilpailijoilta pyydetyt asiakirjat mittakaavavaatimuksineen rajoittivatkin tällaiset pyrkimykset kortteli- ja talotyyppitasolle. Toisaalta laadukkaat ehdotukset tarjoavat mahdollisuuksia monenlaisiin asumisjärjestelyihin ja elämäntapoihin. Ehdotusten joukosta löytyy myös epärealistisen pieniä tai hankalilla pysäköinti-ratkaisuilla pilattuja kortteleita, mutta myös suurpiir-

teisesti ja tylsästi ratkaistuja kortteleita, joista jotkin on tosin detaljisuunnittelulla mahdollista pelastaa.

Parhaissa ehdotuksissa on huomioitu ansiokkaasti viheralueiden tarjoamat mahdollisuudet. Tämä tapahtuu joko hyödyntäen ratapihan aukeaa ja kuivaa vyöhykettä tai luoteis-/pohjoislaidan metsäistä kukkulaa – tai jopa näitä molempia. Mutta löytyy myös liioiteltavia ehdotuksia, jotka onnistuakseen edellyttäisivät laajojen viheralueiden kallista puistomaista rakentamista ja ylläpitoa. Mukana on sellaisiakin ehdotuksia, jotka suhtautuvat välinpitämättömästi viheralueisiin pirstoen ne satunnaisesti tai jopa harkitusti.

Renton alue muodostaa keskeisen solmukohtan, jonka kautta koko alue kytkeytyy toiminnallisesti ja kaupunkikuvallisesti osaksi Hyvinkään liikekeskustaa. Monet kilpailijat eivät ole oivaltaneet tämän nivelkohdan tärkeyttä, tai energia ei ole riittänyt vaikea kohdan vakavaan ratkaisuyritykseen. Tyydyttäviä ratkaisuja tästä kohdasta on yllättävän vähän, joitakin kehityskelpoisia kylläkin. Parhaissa ratkaisuissa on mahdollisuuksia jopa julkisen kaupunkitilan muodostumiseen. Kaiken kaikkiaan kyseinen alue on erittäin vaikea ja kompleksinen suunniteltava, ja saattaisi vaatia oman suppeamman kutsukilpailunsa.

Lukion ratkaisussa on havaittavissa kahta päätyyppiä: toisessa koulu erottuu itsenäisenä maamerkinä ympärillään puistoa ja liikunta-alueita, toisessa tyyppissä lukio on integroitu voimakkaammin joko Renton alueen kortteleihin, tai joissakin tapauksissa asuinkortteleihin. Parhaimmillaan koulun kytkentä kevyen liikenteen verkostoihin, kaupunkikeskustan

ja kampuksen suuntaan, sekä osaksi keskustan julkista kaupunkitilaa, on ratkaistu varsin kehittämiskelpoisesti.

Myös Kalevankadun ympäristön suunnittelussa ovat monen kilpailijan voimat olleet vähissä. Löytyy paljon kaavamaisia ratkaisuja, jossa aluetta on vain täytetty rakennusmassoilla. Tutkituimmissa ehdotuksissa uusia rakenteita on hyödynnetty alueen kaupunkikuvallisessa rajaamisessa ja identiteetin luomisessa. Joissakin ehdotuksissa koko kilpailualueen perusratkaisu on poikunut myös Kalevankadulle muotokielen ja ratkaisuperiaatteen.

Kilpailuohjelman arvosteluperusteissa on myös maininta tulevaisuuden kestävästä elämäntavasta. Jokseenkin kaikki kilpailijat ovat ottaneet teksti-muotoisissa selostuksissaan tähän kantaa ideoiden kirjon ollessa varsin runsas. Tosin hyvin harvoissa ehdotuksissa nämä ideat ovat luettavissa piirustuksista – puhumattakaan, että ne olisivat syvälle perusratkaisuun juurtuneita. Mutta ehkei tämä ole tarkoituskaan, kun vallitsevan ajattelutavan mukaan ekologian ja kestäväen kehityksen vaatimukset ovat täytettävissä teknologisilla ratkaisuilla.

Mitoitukseltaan kaikki ehdotukset täyttävät kilpailuohjelman vaatimukset asuinrakentamisen kerrosalasta. Alimmillaan kerrosala jää 60 000 k-m²:iin ja maksimissaan saavutetaan yli 10 000 k-m². Vastavat kokonaiskerrosalat, joissa on mukana liike- ja toimistorakennukset sekä julkinen rakentaminen, ovat 87 700 k-m² ja 165 900 k-m². Huomattakoon, että

nämä luvut perustuvat kilpailijoiden itsensä esittämisiin lukuihin.

Kilpailijoilta toivottiin myös kilpailun tarkastelualueita – varsinaista kilpailualueita laajempaa aluetta – koskevia toiminnallisia ja kaupunkikuvallisia ideoita. Harvat esitetyt ideat koskivat lähinnä Kalevankadun länsipuolta ja Siltakadun sillan pieltä sekä yhteyksiä Sveitsin ja Rautatiemuseon länsipuolelle. Tarkastelualueita koskevat esitykset eivät sanottavasti vaikuttaneet kilpailun arvosteluun.

Kilpailun tulos

1. PALKINTO • 40 000 €
nro 28 ”SUUTARIN LASTEN MARKKA”

2. PALKINTO • 30 000 €
nro 3 ”VETURI”

3. PALKINTO • 20 000 €
nro 35 ”PALMIKKO”

LUNASTUS • 10 000 €
nro 1 ”NIIN KUIN KOIVUN LEHTIÄ ON LÄHELLÄ”

LUNASTUS • 10 000 €
nro 16 ”EKSPERTTI”

KUNNIAMAININTA ”Yleisön suosikki”
nro 6 ”FARFALLE”

KUNNIAMAININTA ”Ansiokkaasti tutkittu Renton alue”
nro 31 ”SUKKULA”

4 Kilpailun tulos

4.1 Kilpailun tulos

Kilpailuehdotuksiin tutustuttuaan palkintolautakunta päätti jakaa palkinnot seuraavasti:

- | | |
|-------------|--|
| 1. palkinto | nro 28 ”Suutarin lasten markka” |
| 2. palkinto | nro 3 ”Veturi” |
| 3. palkinto | nro 35 ”Palmikko” |
| Lunastus | nro 1 ”Niin kuin koivun lehtiä on lähellä” |
| Lunastus | nro 16 ”Ekspertti” |

Kunniamaininta: nro 6 ”Farfalle”

Kunniamaininta: nro 31 ”Sukkula”

4.2 Suositukset jatkotoimenpiteistä

Kilpailun voittajatyö tarjoaa palkintolautakunnan näkemyksen mukaan hyvän lähtökohdan alueen jatkosuunnittelulle. Ehdotuksen kehitystyössä tulisi kuitenkin huomioida seuraavat näkökohdat:

- Keskeistä raittiympäristöä tulisi tiivistää kaupunkimaisemmaksi ja suunnata sinne mahdollisuuksien mukaan erilaisia toimintoja
- Renton aluetta tulisi kehittää siten, että sen kautta kulkee kaupunkimainen kevyen liikenteen katu tai aukiosarja Siltakadulta koulun eteläpuolelle

- Katuverkkoa tulisi kehittää siten, että radan varren pysäköintialue muutetaan kaduksi
- Pientaloryhmät tulisi poistaa ja korvata puistoalueella
- Puistojen määrää tulisi lisätä esimerkiksi Rauhamäen alueella
- Rautatiemuseon lounaispuolelle tulisi harkita radan ylittävän kevyen liikenteen sillan rakentamista
- Mahdollisuuksien mukaan alueelta voisi avata parempia näkymiä Rautatiemuseon suuntaan

4.3 Arvostelupöytäkirjan varmennus

Palkintolautakunta hyväksyi arvostelupöytäkirjan Hyvinkäällä 18.12.2012.



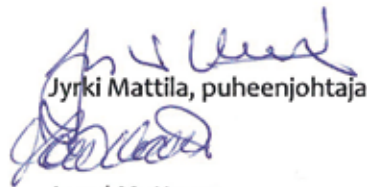
Ari Hynynen



Riitta Jalkanen



Anne Jarva



Jyrki Mattila, puheenjohtaja



Jouni Mattsson



Riitta Miettinen



Antti Rantalainen



Jukka Salmi



Mika Ahonen, sihteeri



Charlotta Tanner, sihteeri

4.4 Nimikuorten avaus

Nimikuorten avaus suoritettiin päätösten jälkeen palkintolautakunnan kokouksessa 18.12.2012. Palkituiksi todettiin oikealla esitetyt seuraavat tekijät.

Nimikuorten avaus

1. PALKINTO • 40 000 € • nro 28 "SUUTARIN LASTEN MARKKA"

Tekijät: Arkkitehtitoimisto Petri Rouhiainen Oy:
Petri Rouhiainen, arkkitehti SAFA
Antti Mentula, arkkitehti SAFA
Pekka Vehniäinen, arkkitehti SAFA

Avustajat: Ibolya Lipcsei, arkkitehti, Lasse Olaste, maisema-arkkitehtiylioppilas,
Sirpa Törrönen, maisema-arkkitehti, Jaakko Utriainen, arkkitehtiylioppilas

2. PALKINTO • 30 000 € • nro 3 "VETURI"

Tekijät: Kangas & Vuorinen Arkkitehdit Oy:
Esa Kangas
Johanna Vuorinen

Avustaja: Petri Clusius

3. PALKINTO • 20 000 € • nro 35 "PALMIKKO"

Tekijät: Tiia Ettala
Anri Linden
Francesc Palomeras Estebanell
Ricard Palomeras Estebanell
Montserrat Sanchez Cirera

LUNASTUS • 10 000 € • nro 1 "NIIN KUIN KOIVUN LEHTIÄ ON LÄHELLÄ"

Tekijät: Arkkitehtuurstudio Lonka:
Jari Lonka, arkkitehti SAFA
Paula Lonka, maisema-arkkitehti MARK

LUNASTUS • 10 000 € • nro 16 "EKSPERTTI"

Tekijät: Arkkitehtitoimisto Ajak Oy:
Adalbert Aapola, arkkitehti
Jarkko Kettunen, arkkitehti

Avustajat: arkkitehtiylioppilaat: Elina Aho, Ida Fraser, Janni Heikkilä, Severi Helstén, Juuso Horelli, Aku Jokinen,
Olli Jokinen, Toni Lahti, Reko Laurilehto, Antti Nurmio, Timo Paananen, Laura Runolinna, Frans Saraste

Asiantuntija: Jouko Kettunen

KUNNIAMAININTA • nro 6 "FARFALLE"

Tekijät: arkkitehdit, Optiplan Oy:
Elli Maalismaa
Harri Mäkiäho
Jouni Mäkinen
Leena Paavilainen
Kari Selonen
Ilkka Tukiainen, pääsuunnittelija
Lasse Vahtera

Asiantuntijat: energia ja ympäristö: Teemu Salonen DI, Optiplan Oy
hulevedet: Pekka Pessi LVI ins. ja Niina Laaksonen DI, Optiplan Oy

KUNNIAMAININTA • nro 31 "SUKKULA"

Tekijät: Arkkitehdit Anttila ja Rusanen Oy:
Jesse Anttila, arkkitehti SAFA
Mikko Rusanen, arkkitehti SAFA
Sannamari Lankia, ark.yo
Jukka Timonen, ark.yo

5 Ehdotuskohtainen arvostelu

5.1 Yläluokka

1. PALKINTO

28 SUUTARIN LASTEN MARKKA

Ehdotuksessa Hangonsillan alue muodostaa yhte-näisen kaupunkimaisen kokonaisuuden, joka liittyy osaksi Hyvinkään kaupunkirakennetta. Alue rajautuu selkeästi Läntisen yhdystien ja radan suuntaan vaihtelevin ja onnistunein aluejulkisivuin. Asuinkorttelit ovat eläytyen ja taitavasti suunniteltuja ja ne muodostavat kaupunkimaista ja vehreää asuinympäristöä. Alue on pääosin rakennettu ja puistojen määrä on vähäinen. Puistoja on kuitenkin helppo lisätä rakenteen siitä kärsimättä. Ristiriitaista on, että muu-toin kaupunkimaisen alueen keskeiseksi julkiseksi tilaksi esitetään hyvin leveää ja väljästi rajattua esi-kaupunkimaista raittia. Raitista saisi tilallisesti ja toi-minnallisesti monipuolisemman ja kiinnostavamman tiiviimmällä mitoituksella ja voimakkaammilla rajauksilla sekä avaamalla raitille mahdollisuuksien mukaan erilaisia toimintoja. Osa raittiympäristöstä voisi olla puistomaista.

Ehdotus antaa hyvän lähtökohdan Hyvinkään kes-kustaan liittyvän kaupunkimaisen ja viihtyisän asuin-alueen suunnittelulle.

Alueen reunojen rakentamistapa Läntiselle yhdys-tielle ja radalle päin viestii saapumisesta kaupungin keskeisille alueille. Vaihteleva raja- ja sisääntulopihoi-neen ja avoimempine osineen on kiinnostava ja kut-suva.

Liikenneväyliä rajaavat ja keskeiselle raitille avautu-vat asuinkorttelit ovat mittakaavaltaan miellyttäviä ja muodostavat korkeatasoista asuinympäristöä. Asuinkorttelit sisältävät sopivassa suhteessa saman-kaltaisia ja toisistaan poikkeavia osia, rakennustyypp-epä ja tilaratkaisuja. Kokonaisuus on kiinteä ja vaihteleva. Radan varressa on luotu elävää aluejulkisivua avaamalla ja sulkemalla korttelirakennetta. Pysä-köinnin sijoittaminen radan varteen on vapauttanut pihat kansirakenteista vehreiksi maantasopihoiksi. Asuinkorttelit sisältävät monia oivaltaen suunnitel-tuja yksityiskohtia kuten esimerkiksi sisääntulopihat porttiaiheineen. Muutamien pientaloryhmien sijoit-taminen osaksi raittia tai kerrostalopihaa ei ole pe-

rusteltua pientalojen asuttavuuden eikä ympäristön-kään kannalta.

Renton aluetta on täydennetty uusilla toimistora-kennuksilla, jotka liittyvät alueen visuaalisesti radan toiselle puolelle. Koulu sijoittuu näkyvälle paikalle työpaikka- ja asuinkortteleiden saumaan. Koulun viereinen kääntöpaikka-puistikko-tila antaa hyvän lähtökohdan myös kaupunkimaisemman aukiokan suunnittelulle. Hiiltomon alueelle on suunniteltu tilaa vaativaa kauppaa ja yrityspuisto siten, että se liittyy luontevasti sekä Kalevankadun toisen puolen teollisuusalueeseen että Hangonsillan alueeseen.

Puistoalueita on alueen tarpeisiin vähän. Liikunta-puisto sopii hyvin lukion yhteyteen ja muodostaa lähtökohdan kaupunkimaiselle käyttöpuistolle ja kohtauspaikalle. Puistojen määrää voisi lisätä esi-merkiksi jättämällä Rauhamäen kukkulan ja sen lähi-ympäristön rakentamatta ja liittämällä raittiympäris-töön leikki- ja oleskelupuiston.

Katuverkko perustuu useihin pistokatuihin, joita yh-distää radan varressa pitkä pysäköintialue. Osa kort-







teleista jää ilman katuyhteyttä, jossa autoliikenne on sallittua. Pysäköintialue ei voi toimia kadun tapaan välittäen läpiajoliikennettä. Katuverkkoa tulisi kehittää muodostamalla radan varteen Kalevankadulta Siltakadulle johtava yhtenäinen katu. Katu vähentäisi liikennetarvetta raitin yli Läntiseltä yhdystieltä. Kadun voi myös katkaista keskeltä, jolloin mahdollinen läpiajo estyy. Pysäköinti maantasossa radan varrella on hyvä, halpa ja tehokas ratkaisu. Maantasopysäköintiä voi järjestää myös kadun yhteyteen.

Alueen kevyen liikenteen yhteydet ovat pääosin onnistuneita. Keskeinen raitti kokoaa kevyttä liikennettä ja siltä on suora yhteys myös asemalle Siltakadun alitse. Yhteys radan yli Hyvinkään keskustan suuntaan ei ole yhtä juoheva. Idästä on johdettu uusi kevyen liikenteen silta radan yli koulun eteläpuolelta ja jatkettu sitä edelleen Läntisen yhdystien yli.

Ehdotuksen rakennusoikeus: 138 500 k-m², josta asuimista 87 900 k-m².

Asumisen innovatiivisuus

Ehdotus on laadittu asumisen suhteen taitavasti ja eläytyen. Ratkaisu sisältää useita hyviä yksityiskoh-
tia ja ideoita, esimerkiksi koskien kortteleihin saapumista, niiden avautumista ja eri talotyyppien yhdistelyä. Ehdotus vastaa kohtuullisen hyvin kilpailun asumista koskeviin tavoitteisiin: talotypologia on monipuolinen ja korttelirakenne tilallisesti vaihteleva. Ongelmana on melko väljästi asuinrakennuksilla reunustettu ja leveä keskusraitti, joka tuskin riittää luomaan tähän aikaan soveltuvaa kaupunkimaista

tunnelmaa. Keskusraitin varteen sijoitetut paritalot ovat oudossa paikassa. Lähes koko kilpailualue on rakennettu, joten yhteistä puistoa tai viheraluetta on hyvin niukalti.

Asuinrakentamisen ja pysäköintijärjestelyjen toteutuskelpoisuus

Suurilinjaisista kerrostaloista voidaan helposti ja taloudellisesti kehittää toteuttamiskelpoista urbaania asuinympäristöä. Ratkaisu mahdollistaa toiston ja monipuolisen asuntojen kokojakauman, mikä on kustannustehokasta ja vähentää rakennuttamisen taloudellista riskiä. Tämä mahdollistaa suuremman investoinnin esimerkiksi laadukkaampiin julkisivuihin. Reunojen suurrakenteen asuinrakennussuunniteluun tulee jatkossa löytää haluttua kaupunkikuvaa tukevat ja sopivaan suuntaan avautuvat hätäpoistumisteinä toimivat parvekeratkaisut. Ehdotettu autokansi rajoittaa merkittävästi asunusuunnittelua, ellei pelastautuminen ole mahdollista myös kansipihan puolelta. Pysäköinnin sijoittaminen radanvarteen on onnistunut ratkaisu. Samalla se takaa asuinkortteleille aidosti vehreät pihat, kun kasvustoa ei rajoita kansirakentaminen. Läntisen yhdystien korttelien autokannet sijoittuvat kokonaisuudessaan asuinrakennusrunkojen ulkopuolelle, mikä on hyvä asia mm. kantavien rakenteiden kannalta. Autokansien toteuttaminen vehreinä puistopihoina ei ole realistista.





2. PALKINTO

3 VETURI

Ehdotuksella on erittäin voimakas karakteri kaarevan muotokielensä ansiosta. Toteutuksen onnistuminen tällä periaatteella riippuu kortteleiden kokonaismuodon läpiviemisestä ja osaratkaisujen sopeuttamisesta kokonaismuotoon. Silti ratkaisu on mahdollinen ja toteutuessaan synnyttäisi Hyvinkäälle vapaasta muotokielestään huolimatta uudenlaista urbaania kaupunkitilaa. Uusi kaupunginosa muodostaisi suoraa jatketta keskustalle, mutta erottuisi silti selvästi omana alueenaan.

Kaarevista muodoistaan huolimatta alue muodostaa itselleen hyvin selkeät rajat ja aluejulkisivut. Lisäksi se synnyttää Hyvinkään keskustalle selkeät rajat, joista tulija tunnistaa välittömästi tulleensa Hyvinkäälle. Siltakadun sillalle syntyy uutta ja uudenlaista julkista kaupunkitilaa kansirakenteelle, jonka kautta Hyvinkään keskusta jatkuu pääradan lounaispuolelle.

Alue kytkeytyy suhteellisen hyvin ympäröivään kevyen liikenteen verkostoon. Tästä pitävät huolen sillat ratapihan yli ja Siltakadun kansitori. Sveitsin suuntaan voisi olla paremmin löydettävä yhteys. Siltaka-

dun sillan tienoon uusi julkinen kaupunkitila kytkee alueen hienosti keskustaan. Asemalle on kevyen liikenteen yhteys ratavartta myötäillen Siltakadun ali.

Asuinkorttelit muodostavat väleihinsä mielenkiintoista urbaania kaupunkitilaa. Korttelit ovat selkeitä ja tehokkaita. Ratapihan avoimen maisematilan suuntaan muodostuu mielenkiintoinen ja välittömästi tunnistettava aluejulkisivu. Viheralueen päävyöhyke muodostuu ratapihan suuntaisesti, ja mahdollistaa alueen käytön virkistysalueena jatkossakin. Tosiasiassa viheralue jää kuitenkin melko kapeaksi, vaikka tekijä on havainnekuvassa yrittänyt hieman hämäävästi levittää viheraluetta kilpailualueen ulkopuolelle ratapihalle. Asia on silti korjattavissa pienentämällä melko suuria asuinkortteleita. Osasy kortteleiden ylimitoitukseen näyttäisi olevan suunnittelussa tapahtunut mittakaavavirhe, jonka korjaaminen ratkaisisi ehdotuksen monia ongelmakohtia.

Asuinkortteleiden ajoneuvoliikenne on järjestetty kahdella Y-muotoon haarautuvalla liittymällä Läntiseltä yhdystieltä. Pysäköinti on järjestetty suurkortteleihin pihakansien alle ja osittain katuvarsiin urbaania ilmettä korostaen. Monen kerrostalon yhteinen pysäköintikansi saattaa vaatia erillisen pysäköintiyhtiön perustamisen. Kevyen liikenteen pääväylät kul-



kevat ratavarren leveällä vihervyöhykkeellä ja kortteleiden läpi kulkevalla yhtenäisellä puolijulkisella väylällä. Liikenteellinen kokonaisratkaisu on johdonmukainen ja selkeä.

Kaikki asuminen alueella on keskitetty suurkortteleihin. Kaarevien asuinkortteleiden talotyyppi on yksiportainen kerrostalonoppa, joka alistuu suurkorttelin kaarevaan muotoon. Esitetty koko alueen läpimenevä punatiilijulkisivu on liian raskas ja monotoninen, joten alueen vaihteittain rakentaminen ja eri



suunnittelijoiden käyttäminen toisi kaivattua vaihtelua muotokieleeseen, materiaaleihin ja värimaailmaan. Suurkorttelit synnyttävät yhteisöllisyyttä, jota sulkeutuva muoto ja esitetyt korttelitalot vahvistavat. Muodostuva lähiympäristö on sympaattista ja sopivan pienipiirteistä. Kortteleiden ulkopuolella tila on julkista ja urbaania, sisäpuolella intimiä ja puolijulkista.

Renton alue on käsitelty voimakkaalla ja suurpiirteisellä otteella, mutta onnistuneesti. Alueelle syntyy selkeästi julkista kaupunkitilaa, johon myös lukio saumattomasti kytkeytyy. Toimistorakennusten nauhoihin voi sisällyttää myös asuin-kerrostaloja alueen elävöittämiseksi. Kiilamainen aukio muodostaa mielenkiintoisen sisään-tulon Hangonsillan uuteen kaupunginosaan sekä vaikuttavia näkymiä alueelle.

Kalevankadun varsi on toteutettu samalla kaarevalla periaatteella kuin asuinkorttelitkin, mutta tässäkin kohtaa muoto toimii luontevasti. Hyvällä rakennussuunnittelulla voi saada aikaan tunnistettavan aluejulkisivun ja uuden, omaleimaisen kaupunkipaikan alueen tähän laitaan.





Ehdotuksen asuinrakentaminen on kilpailun parasta antia ja on omaleimaisuudestaan huolimatta toteuttamiskelpoista. Pysäköintijärjestelyt ovat kaupunkimaisia ja katuvarsiparkkeeraus vahvistaa urbaania tuntua. Laitosparkit ovat toki hintavia, mutta mahdollisia, ja säilyttävät asuntojen lähiympäristön vapaana pysäköintikentistä pitäen lähiympäristön laadun korkeana.

Ehdotuksen rakennusoikeus: 116 500 k-m², josta asumista 69 700 k-m².

Asumisen innovatiivisuus

Asumisratkaisujen osalta ehdotus kuuluu kilpailun parhaimmiston ja vastaa yleisesti ottaen hyvin kilpailun asumista koskeviin tavoitteisiin: tavanomaisesta rakentamisesta poikkeavaa, vahvaa alueellista identiteettiä mahdollistavaa rakentamista, joka sisältää potentiaalia tulevaisuuden asumisratkaisuille (esim. yhteisöllisyys ja ekologisuus). Rengaskortteli muodostaa monitasoisen yksityisen ja julkisen tilan hierarkian. Kaikki asunnot on mahdollista avata hyvin ilmansuuntiin ja sen ohella myös sisäpihalle ja ulkopuoliseen puistoon. Niistä on myös suorat yhteydet ympäröiville kevyen liikenteen väylille ja virkistysalueille. Liikenne ja paikoitus ovat asumisen suhteen onnistuneesti ratkaistu. Ehdotus on esitetyssä muodossa raskaan oloinen, mutta rakenne mahdollistaa rakennuskorkeuden ja talotyyppien varioinnin.

Asuinrakentamisen ja pysäköintijärjestelyjen toteutuskelpoisuus

Runsas yhteistilat ovat hyvä tavoite. Yhteistilat kuitenkin lisäävät asumisen kustannuksia, koska niiden rakentamisen kustannukset jyvitetään myytäviin ja vuokrattaviin asuineliöihin. Asuinrakennuksista on kehitettävissä monipuolisia ja kiinnostavia asuintaloja, erityisesti jos asuntosuunnittelua rajoittava kansipysäköinti voidaan korvata toisella pysäköintiratkaisulla. Autokansipysäköinti on epätaloudellista esitetyssä laajuudessa. Monen kerrostalon yhteinen pysäköintikansi vaikeuttaa eri hallintamuotojen sekoittamista samaan kortteliin, ellei perusteta erillistä pysäköintiyhtiötä. Tämä yhtiö voisi toisaalta hoitaa myös yhteistilojen hallinnoinnin korttelitaloissa.

3. PALKINTO

35 PALMIKKO

Ehdotuksen perusrakenne koostuu kolmesta osaluueesta, joita voidaan kehittää vaiheittain, jopa toisistaan riippumatta. Ehdotus on voimakasotteinen ja kehityskelpoinen, ja siinä on selkeä kokonaisidea. Se jäsentää aluetta selkeästi rakennettuun ja rakentamattomaan. Esitetty julkisivujen punatiili-puu –yhdistelmä luo alueelle voimakasta identiteettiä. Ehdotus ei edellytä viheralueilta välttämättä kaikenkattavaa rakentamista tai kallista ylläpitoa, ja niitäkin voidaan toteuttaa vaiheittain.

Ehdotus painottaa alueen virkistysarvoja ja kevyttä liikennettä tarjoten samalla mahdollisuuden suhteellisen tehokkaaseen rakentamiseen. Yksi ehdotuksen johtoideoista on toiminnallinen sekoittaminen, muttei kuitenkaan kovin urbaanilla tavalla. Nämä tekijät yhdessä antavat työlle tiettyä kompromissiluonneta, joka ei kuitenkaan häiritse liaksi.

Ratkaisu on kaupunkikuvallisesti ja toiminnallisesti selkeä ja voimakas. Läntinen lähestyminen on hieman metsäinen, mutta keskiosan kortteleiden vetäminen lähemmäs Läntistä yhdystietä parantaa alueen julki-

sivua ja luo samalla lisää väljyyttä ratapuiston puolelle. Kahden asuinalueen nivelkohta jää esitetyssä muodossaan liian sattumanvaraiseksi ja passiiviseksi, mutta on helposti kehitettävissä uudeksi kaupunkipaikaksi, mahdollisesti esitettyä vesiaihettakin tehokkaammin hyödyntäen. Kalevankadun tienoo on ratkaistu hieman suurpiirteisesti, mutta ehdotetut korttelit rajaavat kuitenkin suhteellisen hyvin aluetta. Läntisen yhdystien nurkka kaipaisi lisää rakentamista, mikä onkin mahdollista toteuttaa kevyen liikenteen yhteys säilyttäen. Hangon radan suuntaan muodostuu selkeärajainen aluejulkisivu.

Kevyen liikenteen yhteydet kytkevät alueen hyvin kaupungin liikekeskustan suuntaan. Hangon radan yli on järjestetty hyvät yhteydet kevyen liikenteen silloilla. Sen sijaan Sveitsin suuntaan ei ole esitetty riittävän selkeitä yhteyksiä.

Keskustamainen julkinen tila keskittyy Siltakadun sillan tienoille. Asuinalueet rajaavat sisäänsä jonkin verran privaattimman, mutta silti miellyttävän urbaanin vyöhykkeen. Alueen muu julkinen tila on viheraluetta, joka kylläkin on hyödynnetty sen omista lähtökohdista luontevasti. Tässä mielessä ehdotus ei jatka varsinaista kaupunkikeskustaa kuin Siltakadun sillan alueelle.



Ehdotus on rakenteellisesti toimiva, ja se pyrkii yhdistämään monenlaisia elementtejä alkaen keskustamaisen urbaanista aina metsäiseen puistoon. Asuinalueiden nivelkohdan aukio huomioi hienosti näkymän Rautatiemuseolle muodostaen sillan kanssa hyvän kytken radan yli.

Ajoneuvoliikenne on järjestetty kahdella lenkkikadulla, jotka ovat käytännössä sekoitettua, ympäristöllään miellyttävää ja parhaimmillaan elävää katutilaa. Alueen pitkittäissuunnassa kulkevat kevyen liikenteen väylät, jotka eivät lainkaan risteidy ajoneuvoliikenteen kanssa. Tämä on yksi ehdotuksen kantavista



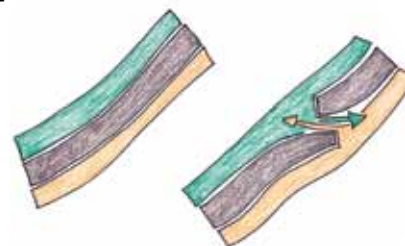


ideoista. Se korostaa alueen ulkoilukäyttöä, mutta ei näiltä osin luo keskustamaista urbaania julkista tilaa. Ehdotus pyrkii sekoitettuun toiminnallisuuteen tuomalla palvelu-, työ- ja liiketiloja asumisen keskelle. Kortteliratkaisut ovat monipuolisia ja niiden ideointi on lennokasta, mutta kovin viitteellistä. Ratkaisu synnyttää pienimittakaavaista ja tiivistä asuinympäristöä, paikoin jopa alimitoitettua ja ahdasta, mutta on toteutettavissa väljemminkin kokonaisratkaisun siitä kärsimättä.

Renton alueen ratkaisu on mielenkiintoinen painottaessaan julkista kaupunkitilaa. Se ottaa selkeästi kantaa vaikean solmukohdan ratkaisuun. Siltatoriiin liittyvät sillat ja rampit luovat urbaania kaupunkitilaa ja keskustamaisia paikkoja, ja niiltä avautuu mielenkiintoisia näkymiä alueelle. Liikuntapaikka pysäköintitalon katolla on turhan urbaani, mutta tarkemman tutkimisen arvoinen ratkaisu. Kaiken kaikkiaan Renton alue muodostaa kehityskelpoisen ja hyvän kytkennän Hyvinkään keskusta. Tosin Renton kiinteistönomistajalle jää suhteellisen rajalliset mahdollisuudet kiinteistökehittämiseen, kun kyseen tulee lähinnä alueen myynti kaupungille. Alueen onnistunut toteuttaminen edellyttää yhtenäistä arkkitehtonista ratkaisua, joka rakennetaan kerralla valmiiksi. Esitetty viljelyblokki on trendikäs, mutta saattaa olla Hyvinkäälle liian idealistinen – kuka maksaa, kuka käyttää? Kyseinen kohta voidaan kuitenkin helposti korvata muunlaisella rakentamisella.

Ehdotuksessa lukio kytkeytyy tiiviisti osaksi kaupungin keskustaa, myös yhteydet kampuksen suuntaan ovat hyvät. Rakennus on hieman ahtaassa paikassa

pakottaen monikerrosratkaisuun. Myös Kalevankadulle tavoitellaan Siltakadun sillan ympäristön tapaan urbaania tihentymää, mikä tapahtuu osittain sekoittamalla liiketoimintoja, työpaikkoja ja asumista.



Asuinalueiden pysäköinti on järjestetty pääosin pihakansien alle ja osittain katujen varsille. Ratkaisu mahdollistaa tiiviin ja intensiivisen korttelirakenteen, mutta ei silti tuota kovin keskustamaista ja julkista kaupunkitilaa.

Ehdotuksen rakennusoikeus: 154 200 k-m² josta asumista 96 500 k-m².

Asumisen innovatiivisuus

Ehdotus on laadittu asumisen suhteen eläytyen ja kunnianhimoisesti. Se sisältää runsaasti erilaisia korttelimuotoja ja asumista rikastuttavia ideoita, jotka tarjoavat hyvän pohjan työn edelleen kehittelyyn tai ideoiden hyödyntämiseen jonkin toisen ehdotuksen edelleen kehittämisessä. Kevyen liikenteen yhteydet ovat hyviä sekä ”metsään” että ”puistoon”. Kokonaisuutena työ on kuitenkin keskeneräisen oloinen. Erilaiset kortteleita koskevat ideat ovat mu-

kaansatempaavia, mutta niitä ei ole kokonaisuudessaan ratkaistu. Korttelien mitoitus on kauttaaltaan liian tiivistä. Korttelirakenteen monimuotoisuus ja aiheiden moninaisuus on johtanut myös aavistuksen verran liiankin sekavaan rakenteeseen.

Asuinrakentamisen ja pysäköintijärjestelyjen toteutuskelpoisuus

Ehdotuksen perusrakenne antaa mahdollisuuksia asuntokortteleiden kehittämiseksi monimuotoisiksi, mutta samalla tarpeeksi toistoa sisältäviksi asuinrakennuskortteleiksi. Yhdenmukainen julkisivumateriaali, punatiili ja puu, luo hyvää, inhimillistä ja ”helposti myytävää” asuinympäristöä. Asuntokorttelit ja asuinrakennustyypit eivät kuitenkaan perustu tutkittuun asuntosuunnitteluun, vaan ovat kauttaaltaan alimitoitettuja ja epärealistisia. Lamellikerrostalot ovat pohjapinta-alaltaan pieniä ja niissä on niukasti asuinpinta-alaa suhteessa porrashuoneeseen. Kapeat rungot ovat kaupunkikuvallisesti kauniita, mutta taloudellisesti epäedullisia. Asuntokohtaiset katto-terassit ja voimakkaasti laskeutuvat talojen muodot sekä niistä johtuva huoneistokokojen vaihtelu eri kerroksissa aiheuttavat kustannuksia ja vaikeuttavat asuntojen suunnittelua sekä märkätilojen ja porrashuoneiden sijoittelua. Tämän tyyppisiä pienkerrostaloja voi rakentaa muutaman maisemallisesti hienolle paikalle, mutta yleisratkaisuna se on ylellinen ja kallis rakentaa. Pysäköinti on järjestetty monipuolisesti hyödyntäen erilaisia pysäköintityyppejä. Esitetty alueellinen pysäköintiyhtiö mahdollistaa joustavan pysäköinnin järjestämisen myös tulevien vuosikymmenten suhteen.

LUNASTUS

1 NIIN KUIN KOIVUN LEHTIÄ ON LÄHELLÄ

Ehdotuksessa esitetään selkeä ja johdonmukaisesti suunniteltu kokonaisrakenne, jossa asuinkorttelit rajaavat Läntistä yhdystietä ja radanvarsi on jätetty laajaksi puistoalueeksi. Renton työpaikka-alue on liitetty sekä nykyisen keskustan suuntaan, että uusiin asuinkortteleihin. Samanlaisina toistuvat asuinkorttelit, joita pysäköintikammat erottavat, tekevät rakenteesta jonkin verran lähiömäisen näin keskeiselle paikalle.

Alueen kaupunkikuvallinen suhde ympäristöön on harkittu. Läntisen yhdystien rajaaminen määrätietoisesti asuinrakennuksilla viestii saapumisesta kaupungin keskustaan. Asuinkorttelit rajautuvat myös kauniisti kaarevana muotona puistoon ja avoimen puistotilan taakse radan toiselle puolelle. Tiiviisti rakennettu Renton alue nousee esiin ympäristöstään. Koko alueen sisäinen ympäristö kortteleineen ja katuineen on sen sijaan jäänyt hieman kaaviomaiseksi. Julkisten tilojen osalta sekä Renton alueella että asuinalueella jää kaipaamaan kaupunkimaista erilaisen vaihtelevien tilojen verkostoa; aukioita, kävelyalueita, puistikkoita, mieleenpainuvia katuosuuksia. Läntisen yhdystien rinnakkaiskatu on samanlainen

koko pituudeltaan ja Renton alueen väylät leveitä ja suoria.

Lukion sijainti keskuksen ja puiston päätteellä näkyvällä paikalla on onnistunut. Aukion aiheuttaa lukion edessä olisi voinut kehittää pidemmälle. Viisikerroksinen pysäköintitalo on hallitsevasti näkyvällä paikalla.

Läntisen yhdystien varressa sijaitsevat asuinkorttelit sijoittuvat kahden puolen uutta rinnakkaiskatua. Pistetalojen siirtäminen aivan Läntisen yhdystien varteen (kilpailualueen ulkopuolelle) antaisi enemmän tilaa kahden kadun välisille kapeille tonteille. Puistonpuoleiset korttelit avautuvat hyvin etelään puistoalueelle. Asuinkorttelit ovat sympaattisen kokoisia. Ne käsittävät erilaisia talotyyppejä ja myös rakennusten korkeus vaihtelee. Asuinkorttelien perustyyppiä olisi mahdollista muunnella edelleen. Asuinkorttelit eivät kuitenkaan tuo erityisiä uusia ideoita kaupunkimaisten asuinkortteleiden suunnitteluun. Asuinkortteliviyöhykkeen liittäminen Renton alueeseen kolmikerroksisilla townhouse -korttelilla ei ole perusteltu ratkaisu. Keskustaa lähestyttäessä on tarkoituksenmukaista, että rakentamistehokkuudet ja rakennusten korkeudet kasvavat. Metsäisen Rauhamäen huomioiminen suunnitelmassa olisi ri-



kastanut ympäristöä ja tuonut vaihtelua toistuvaan korttelistoon.

Pitkä koko alueen läpi Kalevankadulta Siltakadun liikenneympyrään kulkeva katu ei ole liikenneturvallisuuden kannalta paras ratkaisu. Muuttamalla osa kortteleiden välisistä pysäköintialueista kaduiksi esim. päiväkodin kohdalla, kokonaisuudesta tulisi kaupunkimaisempi ja yhteydet puistoon paransivat. Kevyt liikenne puistoalueella on hyvin suunniteltu. Pyörätiet kortteleiden reunassa puistossa ja radan varressa sekä kevyen liikenteen yhteys asemalle







ovat toimiva. Poikittaisia yhteyksiä itään ja länteen on parannettu uusilla silloilla ja tunneleilla radan ja Läntisen yhdystien kohdalla.

Asuinkortteleiden pysäköinti on suunniteltu kustannustehokkaasti osittain maantasoon ja osittain pihakansien alle.

Keskuspuiston koko ja sen liittyminen radan toisella puolella sijaitsevaan Rautatiemuseon alueeseen muodostaa hyvän lähtökohdan Hangonsillan alueen ulkopuolisiakin alueita palveluvan puiston toteuttamiseen. Hulevesien käsittelystä puistossa on suunniteltu sekä ekologista että kaupunkikuvallista aihetta. Tämäntapaisia onnistuneita esimerkkejä löytyy mm. Keski-Euroopassa. Energiaratkaisut jäävät maininnalle.

Ehdotuksen rakennusoikeus: 143 350 k-m², josta asumista 88 100 k-m².

Asumisen innovatiivisuus

Ehdotuksen korttelirakenteessa on asumisen kannalta hyviä piirteitä. Korttelit avautuvat hyviin ilmansuuntiin ja vehreisiin näkymiin. Eri talotyyppien ja kerroskorkeuksien vaihtelu ja masojen rytmitys elävöittävät rakennetta. Kaikista asunnoista on suorat yhteydet ympäröiville kevyen liikenteen väylille ja virkistysalueille. Maanpäälliset paikoitusalueet on onnistuneesti sijoitettu korkeiden rakennusten koillispuolelle. Kokonaisuutena ehdotuksen korttelirakenne on kuitenkin kovin monotoninen ja yleisilme ”lähiömäinen”, eikä ehdotusta siten voi pitää asumisen suhteen innovatiivisena.

Asuinrakentamisen ja pysäköintijärjestelyjen toteutuskelpoisuus

Ehdotus perustuu porrastuvan korttelirakenteen muunneltuun toistoon keskuskadun varrella. Asuinrakennuksissa toistoa on kuitenkin vähän, mikä laskee alueen taloudellisuutta. Julkisivut ovat realistista tämän päivän asuinrakentamista. Seinien kallis mutkittelu ei tuo merkittävää lisäarvoa ulkoarkkitehtuuriin, suorakulmaisuus sen sijaan on asuntosuunnittelun kannalta hyvä asia. Kortteleiden väliset pysäköintikadut ovat hyviä ja toteuttamiskelpoisia. Kansipihuja on vähän ja nekin ovat korvattavissa toisen tyyppisillä pysäköintiratkaisuilla.



LUNASTUS

16 EKSPERTTI

Omaperäinen ehdotus, jonka vahvuudet ovat näppärässä ja iloisessa lähiympäristön suunnittelussa. Tähän osa-alueeseen panostaminen on kuitenkin vienyt voimia kokonaisrakenteen kehittelyltä. Ehdotuksen rakenteellisena lähtökohtana on alueen läpiajettavan ajoneuvoliikenteen linjaaminen radan varteen, jolloin myös raskain rakentaminen keskittyy sinne muodostaen selkeän ja voimakkaan aluejulkisivun. Sen sijaan Läntisen yhdystien suuntaan rajausta ei synny, vaan alueen rakenneosat ajelehtivat epämääräisesti. Tosin näiltä osin rakenne olisi kyllä jossakin määrin jäntevöitettävissä kehittämällä uusi korttelityyppi yhdystien reunaan.

Ehdotuksessa ei esitetä erityisiä ratkaisuja alueen liittämiseksi osaksi Hyvinkään liikekeskustaa. Kevyen liikenteen yhteyksiä on osoitettu radan yli kampukselle ja Rautatiemuseolle, muttei erikseen keskustan suuntaan. Sveitsin suuntaan yhteydet on esitetty, mutta ne voisivat olla juohevampiakin.

Ratkaisun heikointa antia on Läntisen yhdystien epäonnistunut rajaaminen ja kaupungin tärkeän sisääntulon merkitseminen. Vapaa- ja viheraluetta

alueelle on jätetty runsaasti, ja sitä on maisemoitu ja jäsenneilty toiminnallisesti monipuolisesti. Toisaalta ehdotus kärsisi oleellisesti, ellei laajoja viheralueita toimintoineen todella rakenneta ja ylläpidetä. Tässä suhteessa ehdotus on kallis toteuttaa.

Ajoneuvoliikenteen ratkaisu on omalla tavallaan selkeä jättäen paljon vapaa-aluetta ja mahdollistaen laajan häiriöttömän kevyen liikenteen verkoston, mutta johtaa toisaalta rakenteelliseen toispuolisuuteen ja kaupunkikuvan epämääräisyyteen. Kevyen liikenteen yhteys liikekeskustan suuntaan on toteutettu olemassa olevaa reittiä Siltakadun sillan kautta, sekä uuden kevyen liikenteen sillan yli Uudenmaankadun kampukselle ja siitä edelleen keskustaan.

Kaarevat asuinkorttelit ovat ehdotuksen parasta antia. Niissä esitettyjä pienkerrostalotyyppejä lähiympäristöineen on mahdollista kehittää realistisemmiksi ja taloudellisemmiksi sekä soveltaa aluetta toteutettaessa. Ongelmallista on kuitenkin se, että pääosa asumisesta sijoittuu radan varren melualueelle. Meluongelman ratkaisuksi on esitetty talojen viherparvekkeita. Kortteleiden pysäköinti on järjestetty niiden nivelkohtiin sijoittuvissa pysäköintitaloissa, mutta tässä olisi voinut hyödyntää myös radanvarren tärinäaluetta, jonne ei voi rakentaa



muutakaan. Myös Renton alueelle on osoitettu pysäköintitalo, mutta muualla autot parkkeerataan maan tasoon. Läntisen yhdystien puolella sijaitsevat asuinkorttelit ovat kaarista täysin poikkeavia neliömäisiä atriumkortteleita, jotka ajelehtivat epämääräisesti viheralueiden keskellä. Ratkaisulla ei muodostu selkeää kaupunkikuvaa eikä lähiympäristö ole samaa tasoa kuin kaarevissa kortteleissa.

Renton korttelin täydennysrakentaminen on ratkaistu niin ikään atriumtyyppisellä toimisto- ja liikekorttelilla, eikä Siltakadun siltaan ole kajottu. Suuri





atriumkortteli ei auta muodostamaan Hangonsillan alueelle julkista tilaa, eikä kytke-
mään aluetta tätä kautta kaupungin keskusta.

Lukio toteuttaa melko kaavamaisesti samaa atriumperiaatetta kuin liikekortteli, mutta
samalla sulkeutuu sisäänpäin, eikä erityisen hyvin kytkeydy ympäristöönsä kaupunki-
kuivallisesti. Kalevankadun aluetta vaivaa sama kaavamaisuus kuin Renton aluettakin.
Tekijän voimat ovat mitä ilmeisimmin huvonneet kaarevien asuinalueiden kehittelyyn.
Kalevankadun viisihaarainen kiertoiliittymä on liioiteltu.

Ehdotuksen rakennusoikeus: 145 920 k-m² josta asumista 71 340 k-m².

Asumisen innovatiivisuus

Ehdotus on asumisen yleisen ilmeen ja massoittelemalla osalta yksi kilpailun eloisimmista
ja raikkaimmista. Se vastaa hyvin asumista koskeviin tavoitteisiin tarjoamalla keski-
suureen kaupunkiin sopivaa kaupunkimaisuutta ja typologista vaihtelevuutta. Eriluontois-
ten piha- ja katualueiden ja vaihtelevien näkymien sekä huokoisen tilahierarkian takia
ehdotus on kaukana lähiömäisyydestä. Kaikista asunnoista on suorat yhteydet ympär-
öiville kevyen liikenteen väylille ja asumisen pohjoispuolelle sijoittuvaan puistoon.
Ratkaisun suurin heikkous on rakentamisen sijoittaminen kilpailualueen eteläiseen lai-
taan radanvarteen, jolloin pihoista muodostuu varjoisia ja näkymät suuntautuvat joko
pohjoiseen puistoon tai etelään rata-alueelle, jota vaivaavat äänin- ja meluongelmat.
Ratkaisu paransi merkittävästi peilaamalla asuminen Läntisen yhdystien varteen.

Asuinrakentamisen ja pysäköintiratkaisujen toteutuskelpoisuus

Ehdotuksen puiset julkisivut ovat taloudellisesti toteuttamiskelpoisia. Asuinrakenta-
minen on monipuolista, mutta esitetyt talotyyppit, esim. alle 1500 kerrosneliömetrin
nelikerroksiset rakennukset ovat nykymääräyksillä hyvin epäedullisia rakentaa (mm.
väestösuojavelvoite sekä hissi- ja porrashuonevaatimukset). Kerrostaloille on esitetty
myös useita vajaita kerroksia, mikä vähentää niiden toteuttamiskelpoisuutta. Esitet-
ty townhouse-rakentaminen kolmeen kerrokseen tuottaa alueelle runsaasti 150-250
m²:n kokoisia asuntoja. Pysäköintihalleihin tukeutuva paikoitusratkaisu on tutkimisen
arvoinen ja kansipysäköintiä huomattavasti parempi ratkaisu. Pysäköintihallijärjestel-
mä edellyttää yhteistä pysäköintiyhtiötä.



KUNNIAMAININTA

6 FARFALLE

Ehdotuksen parhaita puolia on eläytyvä kaupunkikuvan sekä vaihtelevan, tilallisesti kiinnostavan kaupunkiympäristön suunnittelu. Tämä näkyy erityisesti Renton alueella sekä Renton alueen liittämässä asuinkortteleihin. Kokonaisrakenteen ongelmana on liikenneratkaisu ja kapeiden puistovyöhykkeiden systemaattinen käyttäminen rakenteen eri osia erottavana tekijänä. Korttelit voisivat liittyä kiinteämmin toisiinsa ja suoraan Läntiseen yhdystiehen. Välittömästi Läntiseen yhdystiehen liitettynä toisistaan poikkeavissa koordinaatioissa olevat korttelit muodostaisivat vaihtelevan ja kaupunkimaisen aluejulkisivun. Läntisen yhdystien toiselle puolelle esitetyt erisuuntaiset pistetalot rajaavat onnistuneesti katutilaa.

Renton alueen suunnitelma muodostaa onnistuneen kokonaisuuden ja liittää Hangonsillan alueen hyvin nykyiseen kaupunkirakenteeseen. Korkeamat merkkirakennukset viestivät alueen ulkopuolelle Hangonsillan alueesta. Asuntojen sijoittaminen osaksi keskustaa lisää toiminnallista aktiviteettiä. Kaupunkitilat ovat mittakaavaltaan onnistuneita. Tilaraja, jossa laskeva kävelyakseli Siltakadulta päättyy lukiorakennuksen pohjoispuoleiselle aukiolle ja

edelleen kapeikon kautta uudelle asuinrakennusten rajaamalle aukiolle, josta avautuu näkymä puistoon, on taitavasti ja eläytyen suunniteltu. Myös lukio saa arvoisansa näkyvän paikan kaupunkikuvassa sekä jalankulkuakselin että puiston päätteensä.

Asuinkorttelien muunneltava perusratkaisu koostuu pääosin toisistaan irrallisista, mutta kattojen yhdistämistä nelikerroksisista rakennuksista, jotka rajaavat neliömäistä pihaa. Kaikki korttelit ovat yhteydessä sekä keskeiseen katuun että puistoihin. Kortteli- ja rakennustyypit sopivat keskisuuren suomalaisen kaupungin keskusta-asumiseen. Pysäköinnin sijoitus kauttaaltaan pihaille ja pihakansien nostaminen toisen kerroksen tasolle tuottaisi paljon pimeää tilaa asuinrakennusten ensimmäiseen kerrokseen ja vaikeuttaisi asuntosuunnittelua.

Puiston jakaminen useisiin kapeisiin vyöhykkeisiin ei ole virkistäytymisen, kasvillisuuden tai hoidon kannalta hyvä ratkaisu. Radanvarren suurimman puistoalueen suunnittelussa on oivaltaen käytetty hyväksi rautatiemiljöötä. Rautatiemuseo on otettu huomioon puistosuunnitelmassa ja sivuraiteen juna-auunuja ehdotetaan käytettäväksi puistoon liittyvinä asukkaiden vapaaehtoistoiminnan tiloina. Puisto heinikkoineen ja ruderaatteineen jatkaa alueen historiaa.

Kaiken pysäköintiliikenteen johtaminen keskeisen, myös jalankulun kannalta tärkeän kadun kautta tuo kadulle verraten paljon autoliikennettä. Kadun jakaminen useaan osaan kieltämällä ajoneuvoliikenne kortteleiden välisten puistojen kohdalla edellyttäisi jäsentelyä, käänköpaikkoja jne. Pitkän yhtenäisen kadun katkaiseminen liikenteellisesti eriluonteisiin osiin on myös orientoitumisen kannalta ongelmallista.

Ehdotuksen rakennusoikeus: 132 055 k-m² josta asumista 88 100 k-m².

Asumisen innovatiivisuus

Ehdotus vastaa kohtuullisen hyvin kilpailun asumista koskeviin tavoitteisiin: uudenlaisen, keskisuureen kaupunkiin sopivan asumisen otetta. Suhde viheralueisiin on välitön kohtuullisen tiiviistä rakentamistavasta huolimatta. Kaikista asunnoista on suorat yhteydet ympäröiville kevyen liikenteen väylille ja virkistysalueille. Ajoyhteys pysäköintikellareihin on vain keskeisen pihakadun kautta, jolloin pihakadusta tuleekin ajotie. Pihakannet ovat kömpelöitä ja hyvin suuri osa ensimmäiseen kerrokseen tulevista asunnoista voi aueta vain yhteen suuntaan ja usein myös epäedulliseen ilmansuuntaan.



Asuinrakentamisen ja pysäköintijärjestelyjen toteuttamiskelpoisuus

Renton alueen hybridirakennuksissa liiketilojen, toimistotilojen ja asuntojen sijoittaminen päällekkäin (kukin toiminto omassa kerroksessaan) vaikeuttaa rakennusten suunnittelua ja nostaa kustannuksia. Tämä johtuu kantaviin rakenteisiin sekä porras- ja hissijärjestelyihin kohdistuvista erilaisista vaatimuksista. Eri toiminnot tulisivat sijoittaa vierekkäin, omien porrashuoneidensa ympärille. Asuinrakennukset ovat pääosin 3-4 -kerroksisia ja pienehköjä. Niitä rasittavat useat mm. pelastautumiseen, autokansiin ja asuntojen suuntaamiseen liittyvät suunnittelun rajoitteet. Kustannuksia lisäävät eniten pihan ja rakennusten rungon alaiset pysäköintitilat ja runsaat yhteistilat, joiden toteuttaminen, käyttö ja kunnossapito edellyttävät keskitettyä hallinnointia. Autokansien viheralueet eivät sovellu hulevesien keruuseen.



KUNNIAMAININTA

31 SUKKULA

Ehdotus on kokonaisuuteltaan yksi kilpailun parhaita, mutta suurpiirteisyytensä vuoksi jättää liian monia kysymysmerkkejä. Jossain mielessä se kuitenkin toteuttaa mielenkiintoisella tavalla ideakilpailun tavoitetta. Ehdotus panostaa erityisesti kaupunkikuvallisiin ja –rakenteellisiin ominaisuuksiin, mutta tämä tapahtuu valitettavasti alueen sisäisen kehittelyn kustannuksella. Ratkaisu jatkaa Hyvinkään liikekeskustaa pääradan yli urbaanilla otteella, ja alueen voi kokea keskustan suorana jatkeena. Ehdotus muodostaa uudelle alueelle selkeät rajat tihentyen ja väljentyen rytmikkäästi juuri oikeissa kohdissa. Rajaus toimii hyvin eri suunnista katsottaessa ja lähestyttäessä. Läntisen yhdystien käsittely on sopivan urbaania puurivistöineen ja kilpailualueen vastapuolelle ehdotettuine – ehkä hieman epärealistisine – täydennysrakentamisineen.

Uusi kaupunginosa integroituu hienosti ympäröivään kaupunkirakenteeseen. Osittain vaikutelma on saatu aikaan esitystekniikalla ja luonnosmaisella suurpiirteisyydellä. Ehdotus ottaa hyvin huomioon kevyen liikenteen kulkusuunnat, joiden diagonaalisuus muokkaa koko alueen rakennetta ja yleisilmettä. Lievästä formalistisuudesta huolimatta ratkaisu on silti luonteva.

Ehdotettu keskuspuistoratkaisu on urbaani ja mitta-kaavaltaan onnistunut. Ratkaisu edellyttää viheralueen rakentamista ja ylläpitoa Rauhamäen alueella sijaitsevaa kukkulaa lukuun ottamatta. Rakennetun ja viheralueen suhde on kaupunkimainen ja tuottaa keskustamaista ilmettä.

Kevyen liikenteen yhteys alueelta suoraan rautatieasemalle on esitettyssä muodossaan ongelmallinen, mutta olisi paremmin toteutettavissa radan vierestä pitkin Siltakadun sillan ali. Alueen läpi kulkeva liikekeskusta-Sveitsi –yhteys on erittäin ’imevä’, ja tällaisena kilpailuehdotusten paras. Monet yhteydet ratapihan yli Uudenmaankadun kampukselle ja Rautatiemuseolle kytkevät alueen tiiviiksi osaksi Hyvinkään keskustaa. Alueen sisäinen ajoneuvoliikenne ja pysäköinti on esitetty liian viitteellisesti, jotta ratkaisun toimivuutta voisi kunnolla arvioida. Kaikille asuinkortteleille ei ole esitetty ajoyhteyttä, ja ainoa pysäköintimahdollisuus saattaa sijaita pysäköintilaitoksessa, joka on liian etäällä asunnoista.

Myös asuinkortteleiden ratkaisut on esitetty liian viitteellisesti, eivätkä ne monin paikoin ole selvästi kukaan toimivia esitettyssä muodossaan. Monet korttelit ovat liian pieniä, tai melko tavanomaisia lähemmin tarkasteltuina. Pysäköinti on esitetty aivan liian epämääräisesti. Jatkokehittäminen edellyttäisi kortteleiden kokonaan uudelleen suunnittelua.

Renton alue ja Siltakadun sillan ympäristö on ratkaisu erittäin tehokkaasti ja urbaanisti. Tosin jatkokehittäminen edellyttäisi kortteleiden uudelleen suunnittelua liian tiukan mitoituksen johdosta. Yhteys uudelta alueelta asemalle pitäisi suunnitella eri kautta, eli Siltakadun sillan ali. Tämä tosin vaikuttaa koko ympäristön ratkaisuun, mutta on silti mahdollista toteuttaa. Lukion sijainti on hyvä alueen liikenteellisessä ja rakenteellisessa solmukohdassa. Kalevankatu on ratkaistu viitteellisesti ja tavanomaisesti, mutta kuitenkin kaupunkikuvallisesti toimivasti.

Ehdotuksen rakennusoikeus: 155 100 k-m² josta asuamista 93 500 k-m².

Asumisen innovatiivisuus

Ehdotus on asumisen suhteen kiinnostusta herättävä ja yleiseltä otteeltaan muista yläluokan töistä erottuva. Se on myös yleiseltä tunnelmaltaan urbaaneimpia ehdotuksia ja sinällään kilpailun tavoitteiden mukainen. Kaupunkimaisuus on aikaansaatu yhtenäisillä julkisivurivistöillä, aluetta halkovilla akseleilla ja bulevardeilla, ei niinkään vahvasti rakennettujen puistojen avulla. Kaupunkimainen tunnelma syntyy tosin osittain kortteleiden liian tiukan mitoituksen tuloksena. Lennokkaasta kaupunkirakenteestaan



huolimatta talotyyppistö on melko tavanomainen ja yksipuolinen sekä kokonaisuote formalistinen ja kaaviomainen.

Asuinrakentamisen ja pysäköintijärjestelyjen toteutuskelpoisuus

Asuinkorttelit ovat kooltaan alimitoitettuja eikä esitetyn kokosiin kortteleihin voida tehdä asuntoja. Sisäpihat ovat varjoisia kansipihoja. Rakennusten korkeudet ja muodot sen sijaan ovat yleispiirteiltään toteuttamiskelpoisia: rakennuksissa on suorat seinälinjat ja parvekkeet päällekkäin. Esitetty julkisivuarkkitehtuuri toimii hyvin myös ilman kustannuksia tuottavia vajaita kerroksia tai terasseja. Esitetyn laajuinen kansipysäköinti, joka sijoittuu osittain asuinrakennusrunkojen alle, on alueen pysäköintiratkaisuna epärealistinen. Kansipysäköinnistä tulee liian kallista mm. ara-vuokrataloille ja asumisoikeustaloille. Laitospysäköinti vuoropysäköintinä toimistojen kanssa on järkevää ja taloudellista. Nimeämättömällä vuorottaispysäköinnillä voidaan vähentää sekä autopaikkojen määrää että tehostaa niiden käyttöä. Tämä edellyttää sekä alueellista pysäköintiyhtiötä että tarpeeksi suuria pysäköintilaitoksia.



33 KESÄMAA

Ehdotuksen parhaita puolia on varmaotteinen ja eläytyvä asuinympäristön suunnittelu. Myös keskeisen raitin tilalliset ratkaisut ja raittimiljöö ovat onnistuneita. Alueen osat ja korttelit voisivat liittyä tiiviimmin toisiinsa, kortteleita erottavat monet kapeat poikittaiset puistot ovat tarpeettomia. Yhtenäisempi puistoalue tarjoaisi paremmat mahdollisuudet sekä monipuoliselle viherympäristölle että virkistysaktiviteeteille.

Korttelirakenne rajautuu voimakkaasti Läntiselle yhdystielle. Rakennusten siirtäminen (kilpailualueen ulkopuolelle) yhdystien varteen toisi alueen vielä paremmin esille keskustaan saavuttaessa. Puistovyöhyke ja siihen rajautuvat pientalokorttelit ovat liian hento aihe tuodakseen aluekokonaisuuden esiin radan toiselta puolelta katsottuna.

Asuinkortteleilla rajattu keskeinen polveileva raitti muodostaa tiivistä tilallisesti vaihtelevaa ympäristöä ja raitilta on avattu näkymiä myös puistoon. Raitin varteen on koottu korttelitaloja ja asukkaiden palvelutiloja. Korkein ja tehokkain rakentaminen on Läntisen yhdystien varressa ja rakentaminen madaltuu raitin eteläpuolella rataa lähestyttäessä. Näin on saatu mahdollisimman paljon valoa ja aurinkoa kort-

teleihin. Rakentamiskorkeuden vaihtelut ovat suuria Läntisen yhdystien varren kahdestatoista kerroksesta radanvarren kahteen kerrokseen. Kaksitoistakerroksiset asuinrakennukset ovat korkeahkoja Hyvinkään nykyiseen korkeusmittakaavaan suhteutettuna ja palomääräysten johdosta epätaloudellisia rakentaa. Pientalojen osuus kokonaisuudessa tuntuu liian suurelta näin keskeisellä paikalla. Kaupunkirakenteen jatkuvuutta ja hierarkiaa ajatellen Renton alueen yhdistäminen asuinalueeseen kaksikerroksisilla pientaloilla ei ole paras mahdollinen ratkaisu.

Kerrostalokorttelit, joissa rakennusten korkeus laskee terasseina puistoa kohti kortteleiden muuttuessa samalla avoimimmiksi, ovat onnistuneita. Korttelit sisältävät viitteen puolijulkisesta kävelyreitistä kortteleiden kautta. Suurkorttelit, jotka sisältävät townhouseja ja erillispientaloja ovat myös eläytyen suunniteltuja. Ne eivät kuitenkaan edusta keskustamaista asumista. Korttelityyppiä voisi kehittää siten, että se perustuisi pienkerrostaloihin ja townhouseihin.

Puistoa on alueella paljon, mutta puisto jakautuu moniin vaikeasti käytettäviin kapeisiin kortteleiden välisiin suikaleisiin, joiden kunnossapito olisi vaikeaa. Vesiaiheelle on jätetty liian vähän tilaa.

Toiminnallisesti monipuolinen Renton alue on hyvä tavoite. Hybridirakennuksen rajaama laskeva raitti johdattelee kulkijaa sujuvasti kohti asuinkortteleita. Koulurakennuksen tiiviimpi suhde raittiin ja raitin jatkaminen urbaanina raittina asuinalueelle olisi lisännyt kaupunkimaista vaikutelmaa.

Ajoneuvoliikenneverkko perustuu kahteen Läntiseltä yhdystieltä lähtevään moneen osaan haarautuvaan pistokatuun. Järjestely ei ole orientoituvuuden kannalta paras mahdollinen. Osa kortteleista on ilman toimivaa ajoyhteyttä. Alueella on kaksi pitkästä kevyen liikenteen yhteyttä, joista radan varren raitti palvelee pyöräilyä. Raitit johtavat keskustan suuntaan Siltakadulle. Sen sijaan tarpeellisia yhteyksiä asemalle tai Suutarinkadulle ei ole esitetty. Pysäköinnissä on myös ongelmia terassikortteleissa. Pysäköinnin sijoittaminen kahteen kerroksen pihakannen päälle vaikeuttaisi sekä rakennusten, että pihan käytettävyyttä.

Ehdotuksen rakennusoikeus: 141 940 k-m², josta asumista 93 550 k-m².

Asumisen innovatiivisuus

Ehdotus vastaa erittäin hyvin kilpailun asumista koskeisiin tavoitteisiin. Korttelirakenne ja massoittelu



on kilpailualueen ympäristön, näkymien ja valoisuuden suhteen oikein ratkaistu: korkein ja tehokkain rakentaminen on sijoitettu kilpailualueen pohjoisosaan, etelään tultaessa rakenne mataloituu ja kevenee. Keskeinen raitti on sijoitettu onnistuneesti pohjoisten kerrostalokortteleiden ja eteläisten ”matala ja tiivis” -kortteleiden väliin. Raitin varteen on sijoitettu korttelitaloja ja asukkaiden palvelutiloja. Vaihteleva talotypologia ja monipuolinen kaupunkirakenne luovat eloa. Lisäksi ehdotuksessa on ajatuksia seniorikorttelista, ateljeetiloista, kattoterasseista jne. Monipuolisuus toteutuu myös hyvin toimivissa liikennejärjestelyissä: autot ja paikoitus ovat syrjässä, kevyen liikenteen väylät saavutettavia ja niillä on erilaisia luonteita. Eteläosan pientalorakentaminen on turhan kevyttä, mutta helposti korjattavissa.

Asuinrakentamisen ja pysäköintijärjestelyjen toteutuskepoisuus

Koko alueen luonne perustuu voimakkaasti porrastuvaan korttelirakenteeseen. Esitetyllä tavalla terassoituvat rakennukset ovat nykymääräyksillä vaikeasti toteutettavia, mutta tasaisempi rakennusmassoittelu kadottaisi alueen identiteetistä huomattavan osan. Terassikorttelit ovat kerrosluvuiltaan epärealistisesti 4-10 kerrosta. Porrashuoneen sijoittaminen näin porrastuvaan ratkaisuun on hankalaa ja tarkoittaa helposti suuria alimpien kerrosten asuntoja tai pitkiä porraskäytäviä. Lisäksi asuntojen ilmanvaihto pitää ratkaista asuntokohtaisesti, koska vaakavedoista tulee muuten erittäin pitkiä ja pystyhormeista suuria. Suuret, yli 10 000 k-m²:n korttelit ovat alttiita työmaahäiriöille. Kaksikerroksinen kansipysäköinti on taloudellisesti ongelmallista, koska mm. kansien väliset rampit vaativat tilaa. Korkean rakennuksen rungon alle rakennettavat pysäköintitilat rajoittavat huomattavasti asuinrakennuksen kantavien seinien sijoittelua.



5.2 Keskiluokka

2 FUTURETRO



Ehdotuksessa on selkeä kaupunkirakenteellinen lähtökohta: rakennuskorttelit ovat radan varressa ja Läntisen yhdystien varsi on virkistysaluetta. Radan suuntaan on muodostettu vahva kaupunkikuvallinen rajausta korttelirivistöllä, myös Rautatiemuseo on otettu huomioon rajauksessa. Radanvarren asuinkorttelit sulkeutuvat etelään ja avautuvat pohjoiseen, mikä ei ole asuttavuuden kannalta hyvä ratkaisu.



Läntiseltä yhdystieltä Hyvinkään keskustaa lähestyttäessä alue jää metsän taakse näkymättömiin. Ystävydenkadun molemmin puolin sijaitsevien kortteleiden ja Kalevankadun varren liikerakennusten selkeämpi liittäminen Läntiseen yhdystiehen parantaisi tilannetta.

Renton alueen suunnitelma on jäsentymätön, myös liitos nykyisen keskustan suuntaan jää heikoksi.

Asuinkorttelien tiivis liittäminen Renton alueeseen luo jatkuvaa kiinteää kaupunkirakennetta. Keskeisen kadun rajaaminen rakennuksilla ja pyrkimys vaihteluun korttelityypeissä on hyvä tavoite, mutta kortteleiden suunnittelu on jäänyt kesken. Korttelit eivät muodosta johdonmukaista kokonaisuutta. Osa kortteleista on liian pieniä. Yhden perheen talot sopivat huonosti näin keskeiselle alueelle ja muodostavat hennon rajauksen virkistysalueelle.

Aluetta yhdistää keskeinen Ystävydenkatu, jonka varteen asuin- ja liikekorttelit sijoittuvat. Autoliikenteen pääsyn estäminen Ystävydenkadulta Kalevankadulle juuri ennen liittymää on liikenteellisesti epäselvä ja toiminnallisesti huono ratkaisu. Katu on liian pitkä pistokaduksi. Pitkittäiset kevyen liikenteen raitit kulkevat puistossa ja radanvarressa, radanvarresta on yhteys myös asemalle. Koulun eteläpuolelle suunniteltua kevyen liikenteen siltaa pitkin kulkevan reitin jatkuvuus Läntisen yhdystien toiselle puolelle ei ole sujuva.

Pysäköinti on taitamattomasti suunniteltu.

5 KESKUSPUISTON NURMELLA



Kaupunkirakenteen lähtökohtana on keskeinen toimintapuisto, joka jatkuu aukiona Renton alueelle. Rakennuskorttelit liittyvät Läntiseen yhdystiehen ja rataan ja reunustavat puistoa. Tätä lähtökohtaa on

noudatettu johdonmukaisesti. Keskuspuisto on kapeahko, mutta Läntisen yhdystien varren kortteleiden siirtäminen tien varteen korjaisi tilanteen. Metsäinen Rauhamäki liittyy luontevasti osaksi puistoa. Puisto on jaoteltu erilaisiin toiminnallisiin osiin ja siinä on potentiaalia muodostua alueen keskeiseksi julkiseksi tilaksi.



Asuinkorttelit muodostavat kaupunkimaisen aluejulkisivun radan ja Läntisen yhdystien suuntaan. Keskuspuiston rajausta ei ole yhtä onnistunut. Pohjoispuolella avoin puistotila on rajattu pääosin rakennusten ja pysäköintilaitosten päädyillä. Kolmikerroksiset toistuvat pysäköintitalot ovat muutoinkin liian hallitsevasti esillä kaupunkikuvassa ja kortteleissa. Asuinkorttelit eivät tuo uutta näkökulmaa keskustamaisten asuinkortteleiden suunnitteluun. Lähes kaikkia kortteleita yhdeltä pitkältä sivulta rajaavat pysäköintitalot ovat ongelmallisia pihaympäristön ja asunnoista avautuvien näkymien kannalta.

Renton alueen rakenne on hajanainen ja aukiotilat ovat ylimitoitettuja. Lukion sisältämää toiminnallista ja kaupunkikuvallista potentiaalia ei ole hyödynnetty antamalla sille näkyvää asemaa kaupunkikuvassa. Lukio on sijoitettu osaksi asuinkorttelirivistöä.

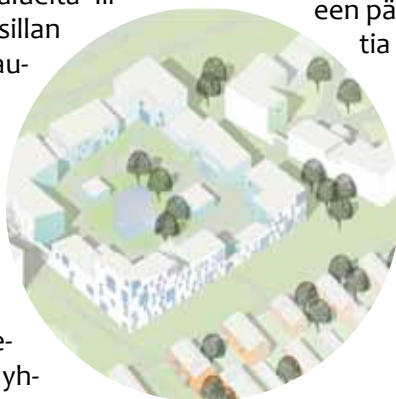
Liikenneverkko on vaillinainen. Katuverkko ei ulotu koko alueelle, mm. päiväkotit ja lukio jäävät ilman katu-yhteyttä. Radanvarren katu on liian pitkä pistokaduksi. Renton aluetta palvelevan radanvarressa sijaitsevan pysäköintilaitoksen liikenteen johtaminen aukion ali Suutarinkadulta on kallis ratkaisu.

9 KETJUT



Ehdotus sisältää onnistuneita yksityiskohtaisia ratkaisuja, miellyttäviä tiloja ja asumisympäristöä. Ehdotus ei kuitenkaan kokonaisuutena vastaa kilpailun tavoitteeseen hyödyntää Hangonsillan keskeistä sijaintia ja hahmottaa keskustamaisen asuinympäristön perusratkaisuja. Alue on jaettu kahteen puiston toisistaan erottamaan, luonteeltaan erilaiseen osaan. Puistoa on käytetty johdonmukaisesti kaapeina kaistoina erottamaan korttelialueita liikenneväylistä ja toisistaan. Hangonsillan alueesta ei muodostu yhtenäistä kaupunkimaista kokonaisuutta.

Läntisen yhdystien varren vaihteleviin koordinaatistoihin suunnitellut asuinkorttelit muodostavat dynaamisia rajauksia puiston ja Läntisen yhdystien suuntaan, kortteleiden väleihin jää kiinnostavia tiloja. Korttelien siirtäminen lähemmäksi Läntistä yhdystietä vahvistaisi kaupunkimaista rajausta



ja toisi alueen paremmin esille Läntiselle yhdystielle päin. Kerrostalokorttelit luovat mittakaavaltaan miellyttävää asumisympäristöä. Kokonaan rajattu, kulumistaan umpinainen korttelityyppi on vähän vieras Hyvinkäälle. Kortteleille on esitetty myös erilaisia ekologisia teemoja. Tilahierarkiaa rikastuttaa puolijulkinen kortteleiden kautta kulkeva kevyen liikenteen yhteys. Pienet pysäköintilaitokset kortteleiden kulmissa on mahdollista suunnitella niin, että ne eivät nouse esiin ympäristöstään, mutta ne ovat pieninä yksikköinä aika epätaloudellisia. Radanvarren puutalokorttelit perustuvat liikaa toistoon. Tiivistä rakennetta olisi voinut jaotella osiin ja suunnitella kuhunkin osaan puolijulkinen asukkaita yhdistävä tila, piha tai aukio.

Renton alueelle on sijoitettu toimisto-, asunto- ja liiketiloja. Visuaalinen liittäminen Hyvinkään keskustan suuntaan perustuu korkeaan rakentamiseen. Rakentamisen olisi voinut ulottaa lähemmäksi rataa. Radanvarren puisto Renton alueella on turha. Alueen pääaukio yhdistää hyvin koulua, päiväkotia ja asuinkortteleita.

Puisto jakautuu moniin kapeisiin suojaviheralueiksi osiin eikä muodosta laajempaa keskuspuistomaista tilaa. Liikenneverkko koostuu lyhyistä pistokaduista niin, että osa-alueiden liikenne on erotettu toisistaan.

10 PURO



Alueen kokonaisrakenne on selkeä ja johdonmukainen. Korttelit sijoittuvat Läntisen yhdystien ja radan varteen. Liikenneverkko muodostaa harvan, aluetta hyvin palvelevan kaupunkimaisen katuruudun. Kortteleita yhdistää kapea puisto/ kevyen liikenteen raitti. Hangonsillan alueesta muodostuu yhtenäinen kokonaisuus. Asuinkortteleiden yhteys Renton alueeseen voisi kuitenkin olla kiinteämpi.

Rakenteen ansioista huolimatta ehdotus jää yksityiskohdissaan köyhäksi. Asuinkorttelit toistuvat lähes samanlaisena koko alueella. Korttelityyppi on sinänsä toimiva. Vaihtelua kortteleihin tuovat erilaiset rakennukset kerrostaloista pientaloihin ja rakennuskorkeuden muutokset. Keskeisen julkisen tilan suunnittelussa on ansioita. Rakennukset rajaavat ja muodostavat tilaa, joka laajenee ja supistuu raitista aukioksi tai puistoksi. Lukio asettuu kauniisti näkymäpäänteeksi.



Renton alueen suunnitelma on köyhä. Alue ei sisällä Suutarinkujan ohella muita julkisia tiloja. Pysäköintitalon asema on kaupunkikuvassa keskeinen.

Katuverkko on toimiva. Se yhdistää alueen osat toisiinsa ja alueen ympäristöönsä. Pysäköinti on sijoitettu kokonaan asuinkortteleihin pihakannen alle. Radan varren katuun liittyvä maantasopysäköinti keventäisi kustannuksia ja soisi mahdollisuuden osittaisten maantasopihojen suunnittelulle.

12 MALUS SIVERSI



Ehdotuksen laatija ei perustele mitenkään lähes koko alueen rakenteen sitomista tiukasti kaupunkirakenteessa varsin merkityksättömän Suutarikadun koordinaatistoon. Ehdotuksessa esitetty tiukka ruutukaava ei ota yhteyksiä eikä suuntia ympäristöstä ja rajatut korttelit muodostavat voimakkaan kontrastin ympäristön avoimeen rakentamistapaan. Koordinaatiston noudattaminen aiheuttaa kaupunkikuvallisia ja toiminnallisia ongelmia. Rakennuksilla joka puolelta rajatut korttelit porrastuvat systemaattisesti suhteessa ympäröiviin katuihin ja alueisiin ja puisto jakautuu



useihin liikenneväyliin liittyviin kolmiomaisiin osiin. Asuinalueen sisäinen rakenne on hyvin tiivis, mutta omista lähtökohdistaan johdonmukainen ja ammattitaitoisesti muodostettu. Alueelta löytyy intiimejä katutiloja ja kiinnostavia tilasarjoja. Tiiviin rakenteen sisällä sijaitsevista asunnoista ei juurikaan avautuisi näkymiä laajemmin alueelle. Asuinkortteleiden kautta kulkeva vapaasti kiemurteleva jalankulkureitti on hyvä. Se jää kuitenkin ainoaksi asuinalueiden osia yhdistäväksi tekijäksi.

Renton alue on rakennettu liian niukasti. Se ei yhdisty Hyvinkään keskustaan eikä Hangonsillan asuinkortteleihin.

Katuverkko perustuu esikaupunkimaisiin pistokatuihin. Kevyt liikenne kulkee pääosin puistossa. Juohevat poikittaisyhteydet puuttuvat.

15 KESKELLÄ METSÄÄ



Renton alue liike- ja toimitiloineen ja julkisine rakennuksineen sekä Kalevankadun varren liikekorttelit on suunniteltu kaupunkimaisina tilallisesti vaihtelevina korttelirakenteina, jotka antavat hyvän lähtökohdan keskustamaisten työpaikkakortteleiden rakentamiselle Hangonsillan alueelle. Sen sijaan asuinalueen suunnittelu ei toteuta keskustan uudisrakentamiselle asetettavia odotuksia, vaan lähtee pikemminkin

lähiösuunnittelun ihan-teista. Korttelirivistöt tukeutuvat ulkosyötöiseen liikenneverkkoon ja avautuvat keskeiseen puistoon. Puistosta ei kuitenkaan ole muodostettu keskeistä rakennetta sitovaa tilaa.

Metsäpuisto ei yhdistä vaan erottaa asuinkorttelit toisistaan. Puistoa ei ole myöskään liitetty osaksi Renton alueelta lähtevää tilasarjaa, jolloin pohjoinen osa puistoa olisi saatu liitetyksi osaksi keskustan julkisia tiloja.

Renton alueen suunnittelussa on monia hyviä ratkaisuperiaatteita. Liikekorttelit on liitetty määrätietoisesti keskustan suuntaan laajentamalla radan ylittävää siltää ja rakentamalla radan päälle. Näin kallis ratkaisu edellyttäisi kylläkin tehokkaampaa rakentamista. Keskustassa on monipuolisia toimintoja ja ansiokas urbaani, etelään laskeutuva pienimittakaavainen aukiosarja, jonka päätteessä on uusi keskuslukio.

Asuinkorttelit muodostavat selkeät rajaukset Läntiselle yhdystielle, radalle ja puistoon. Asuinkorttelit ovat kooltaan pienehköjä, myös niiden välisten pysäköintialueiden mitoitus on niukka. Kortteleiden perusratkaisu ja korkeusmittakaava toistuvat monotonisesti lähes samanlaisina koko alueella. Vaihtelua olisi kuitenkin mahdollista luoda erilaisilla talotyypeillä ja vaihtelevalla kattokerroksella.



Ehdotuksen nimen mukaisesti keskeinen puisto, johon liittyy Rauhamäki, on pääosin metsää. Avoimet näkymäakselit ja aktiivialueet olisivat auttaneet liittämään reunojen korttelirivejä toisiinsa. Pelikenttä ja leikkipuistokin näyttäisivät sijaitsevan metsän ympäröimänä.

Ulkosyöttöinen liikenneverkko on periaatteessa toimiva, mutta tuottaa rinnakkaiskadun Läntisen yhdystien varteen. Puiston sisäiset kevyen liikenteen yhteydet ovat hyvät. Kevyen liikenteen yhteys asemalle kulkee ikävästi koko matkan radan ja kadun välissä, luontevaa liittymää puistoraittiin ei ole esitetty. Poikittaisia yhteyksiä on osoitettu vain yksi. Pysäköinti näyttää mahtuvan vaikeasti liian ahtaille maantasoaueille ja pihakansien alle. Radanvarren suomaa mahdollisuutta maantasopysäköintiin ei ole hyödynnetty.

17 TERRI ERI



Ehdotuksen parasta antia on keskeisen asuinkorttelivyöhykkeen suunnittelu. Kokonaisrakenne on sen sijaan hajanainen eikä aluetta ole onnistuttu yhdistämään luontevaksi osaksi Hyvinkäätä. Rakennuskortteleita ei ole liitetty Läntiseen yhdystiehen eikä radan suuntaan vaan korttelit jäävät irralliseksi puistojen ympäröimäksi saarekkeeksi. Asuinkortteleiden erottamista Renton alueesta on vaikea perustella.



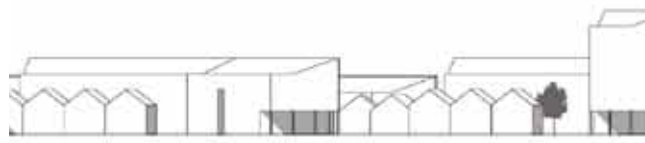
Kaupungissa erilaiset toiminnot sijaitsevat yleensä toisiinsa liittyen jopa lomittuen. Renton alue on jäänyt vähälle suunnittelulle. Sen toimintaperiaatteita on vaikea hahmottaa.

Alueen rakenne perustuu keskeiseen katuun, jonka molemmin puolin asuinkorttelit sijoituvat. Muodoltaan epäsäännölliset, viistokattoiset asuinkorttelit luovat omaleimaista ja miellyttävää asuinympäristöä. Keskeinen aukio on sympaattinen, mutta katu olisi ollut parempi sijoittaa aukion varjoisalle reunalle. Kortteleiden väliset kadut ovat liian kapeita ajatellen näkymiä asuntoihin ja asunnoista.

Keskeisen kadun ongelmaksi saattaisi muodostua asumista haittaava läpiajoliikenne. Pysäköinnin sijoitus jää epäselväksi, kuvat ja selostus ovat ristiriitaisia.

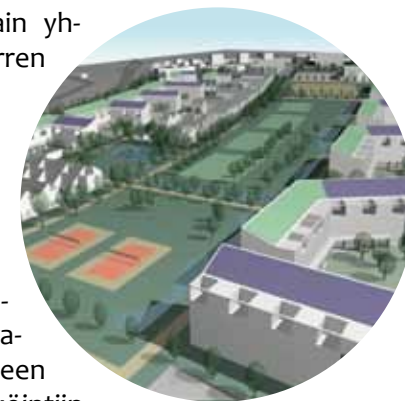
Puistoa on paljon, mutta se jakautuu useihin kapeisiin vyöhykkeisiin, jotka ovat ongelmallisia sekä käytön, kasvillisuuden että hoidon kannalta.

20 AURIS



Alueen rakenne perustuu keskeiseen puistoon, jota Läntisen yhdystien ja radan varteen sijoitetut korttelit reunustavat. Alue näkyy hyvin sekä Läntiselle yhdystielle että radan suuntaan. Radan varteen muodostuu vaihteleva ja kiinnostava aluejulkisivu, jonka kahdesta neljään kerrosta korkeita kortteleita rytmittävät seitsemänkerroksiset tornimaiset osat. Läntisen yhdystien varren pientalokorttelit muodostavat myös ehjän rakennusrintaman. Avoimesta puistotilasta syntyy sitä reunustavia asuinkortteleita yhdistävä keskeinen julkinen tila. Puiston päättää lännessä päiväkotitila. Idässä avointa tilaa on jatkettu Renton nykyiselle kiinteistölle ja toiminnallinen puisto-osuus päättyy ikävästi laajaan pysäköintikenttään. Parempi tulos olisi saavutettu, jos koulu olisi idässä puiston päätteessä. Ehdotuksessa koulu asettuu vain yhdeksi ruuduksi radan varren korttelistoon.

Renton alue jää irralliseksi ja sinne on esitetty vähän lisärakentamista. Itse asiassa suuri osa Hangonsillan keskeisestä alueesta on jätetty rakentamatta. Laajan alueen käyttö maantasopysäköintiin näin keskeisellä alueella ei ole taroituksenmukaista. Radanvarren asuinkorttelit ovat aurinkoisia, miellyttäviä ja toteutuskelpoisia. Radalle suuntautuvien rivitalojen asema ei ole paras mahdollinen etenkin silloin, jos radanvarteen esitetty katu kulkisi maantasossa. Pientalokorttelit ovat tavan-



omaisia ja pysäköinnin keskittäminen katujen ympäristöön luo ikävän näköistä sisääntulomiljöötä.

Rakentamisen ekologisiin ratkaisuihin, etenkin energian säästötoimenpiteisiin ja hulevesien käsittelyyn, on paneuduttu ehdotuksessa.

Radan varren liikenneratkaisut ovat kalliita ja sisältävät tarpeettomia kansirakenteita. Kannenalainen katu asuinkortteleiden ainoana liikenneyhteytenä on miljööltään ikävä, kallis ja Hyvinkään oloihin vieras ratkaisu. Radan varressa sekä kadun että pysäköinnin sijoittamiselle maantasoon ei ole estettä. Siellä ne sijoittuisivat osaksi nykyistä liikenneympäristöä.

21 CENTRAL PARK



Ehdotuksen asuin- ja puisto- ympäristön suunnittelu on eläytyvää ja korkeatasoista. Sen sijaan kokonaisrakenteessa on ongelmia. Rakentamisen painopisteen sijoittaminen alueen eteläosaan ja välittömästi Hyvinkään keskustaan liittyvän alueen jättäminen hyvin vähälle rakentamiselle on toimivan ja loogisen kaupunkirakenteen lähtökohdista virheellinen. Työpaikka- ja asuinkortteleita olisi pitänyt keskittää enemmän alueen pohjoisosaan, jossa ne ovat lähellä asemaa ja josta kaikki keskustan palvelut ovat jalkakulkuetäisyydellä.



Kalevankadun läheisyyteen keskitetyt asuinkorttelit ja niiden väliset asuinkadut ja aukiot muodostavat vaihtelevaa ja mittakaavaltaan miellyttävää asuin- ympäristöä. Rakentamistapa, jossa toisistaan erilliset rakennukset rajaavat kortteleita, sopii Hyvinkään rakentamistapaan. Ehdotuksessa on myös pohdittu ansiokkaasti pihajärjestelyjä. Korttelipihojen periaate, jossa rakennusten vierustat ovat yksityisempiä puutarhavyöhykkeitä ja kaikkien käytössä olevat yhteistoiminnot on sijoitettu keskeisen korttelitalon ympäristöön, tukee kortteleiden sosiaalista elämää. Hieno perspektiivikuva näyttää, miltä ympäristö voisi parhaimmillaan näyttää.

Renton rakennettu alue on jäänyt erilleen radasta, kovin vähälle rakentamiselle ja hajanaisiksi. Alue ei yhdisty kaupunkikuvallisesti radan toisen puolen rakenteeseen. Lukio on sijoitettu puistoon. Lukio ympäristöineen antaisi lähtökohdan toiminnallisesti aktiivisen alueen muodostumiselle. Lukion läheisyyteen ei ole kuitenkaan suunniteltu mitään kokoavaa kaupunkitilaa, johon liittyisi myös muita toimintoja kuten asumista, työpaikkoja ja kaupallisia palveluita. Lukioon saavutaan pysäköintialueen kautta.

Puisto vie suuren osan alueesta ja on liian suuri ottaen huomioon alueen rakentamiseen kohdistuvat tavoitteet ja keskeisen sijainnin. Suunnitteluperiaa-

te, jossa puiston avoimia nurmipintoja jaottelevat metsäsaarekkeet ja Terrilammet saavat keskeisen roolin, muodostaa hienoa puisto- ympäristöä. Kokonaan viherrakentamiseen perustuva laaja puisto olisi kuitenkin kallis rakentaa ja ylläpitää.

Pysäköinnin suunnittelu on jäänyt maininnalle.

22 URBAN NECKLACE



Ehdotuksen perustana on alueen läpi pitkittäis- suunnassa kulkeva kevyen liikenteen raitti 'rambla', joka sitoo yhteen saarekemaisesti ryhmitetyt korttelit. Tämä on sinänsä tavanomainen ratkaisutyyppi tässä kilpailussa, mutta ehdotuksen erikoisuus on perspektiivikuvista ilmenevä monimuotoisuus, joka syntyy vaihtelevista rakennuskorkeuksista ja kattomuodoista sekä lähiympäristön elävästä käsittelystä. Esitettyssä muodossaan rambla on kuitenkin liian suoraviivainen, ja lähiympäristön monimuotoisuuskin jää liiaksi toteutukseen lopulta valikoituvan talotyyppin varaan. Asuinalueet ajalehtivät hieman epämääräisesti viheralueen keskellä, mutta korttelirivistöä on mahdollisuus vetää lähemmäs läntistä yhdystietä, jolloin syntyy tyydyttävä aluerajaus ja -julkisivu.

Ratkaisu edellyttäisi ramblan huolellista suunnittelua julkisena kaupunkitilana. Esitettyssä muodossaan se on kuitenkin liian suoraviivainen ja massiivinen Hy-

vinkään kokoiseen kaupunkiin. Viheralue muodostaa kosteikkoineen yhtenäisen verkoston, joka limittyi juohevasti ramblaan ja asuinkortteleihin.

Ajoneuvoliikenne tuodaan alueelle Läntisen yhdystien puolelta. Osa pysäköinnistä tuodaan jopa radanvarren puistovyöhykkeelle saakka, jossa autokatokset muodostavat viherkumpuja, joiden pitäisi toimia melusuojana radan suuntaan, mutta noin kaukana radasta ne toimivat lähinnä lasten mäenlaskupaikkoina. Ramblan kautta ja yli johdetaan myös jonkin verran ajoneuvoliikennettä.



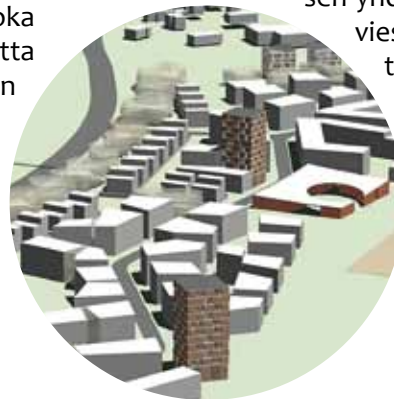
Asuinkorttelit on hahmoteltu kevyellä kädellä, ja ne ovat sinänsä melko tavanomaisia katoille rakennettavia kasvihuoneita lukuun ottamatta.

Renton alueen kohdalla rambla levenee muodostaen julkista kaupunkitilaa, joka soljuu kaavaillun rakennusryppään keskelle, mutta tilallinen kytkentä Siltakadun sillalle ja keskustan suuntaan tapahtuu kiertoteitse Renton pohjoispuolelta. Lukio on sijoitettu hieman ahtaasti osaksi Renton rakennusryppästä. Kalevankadun suuntaan ei muodostu kunnollista aluejulkisivua. Viherkatoista huolimatta esitetyt rakennusmasat ovat kömpelöitä.

23 OMENATARHA



Sijoittamalla korkein ja tehokkain rakentaminen keskeisen kadun varteen on saavutettu kaupunkimainen katu ympäristö. Kadun varren korttelit polveilevat muodostaen hauskan sommitelman sekä vaihtelevaa katutilaa ja näkymiä, joita korkeat tornitalot rytmittävät. Alueen laidat Läntistä yhdystietä ja rataa vasten ovat turhan hennosti rajattuja 2-3-kerroksisilla rakennuksilla. Radan varressa puisto ja pysäköintivyöhyke siirtävät rakentamisen reunan kauaksi radan toiselta puolelta katsottuna. Renton alueella radan varren puiston jatkaminen Siltakadulle asti erottaa Renton rakennuskorttelit radan toisen puolen korttelista sekä rajoittaa rakentamismahdollisuuksia. Asuinkortteleiden suunnitteluun ei ole paneuduttu tarkemmin.



Ehdotuksen liikenneverkossa on ongelmia. Läntisen yhdystien esitetty uusi linjaus viestii, että keskustan lähestymiskatu ei ole Läntinen yhdystie vaan Hangonsillan keskeinen katu. Näin johdetaan läpiajoliikenne asuntojen rajaamalle polveilevalle puistokadulle, mikä ei ole asuttavuuden kannal-

ta hyvä ratkaisu. Ajoneuvoliikenne toimisi sisäsyöttöisesti eikä ulkosyöttöisesti niin kuin selostuksessa kerrotaan. Läntisen yhdystien varren rivitaloille ei ole katuyhteyttä. Pysäköinnin sijoittaminen radanpuoleisten kortteleiden eteläpuolelle siten, että ne erottavat asuinkorttelit kauttaaltaan puistosta, on huono ratkaisu.

Alueen puistot kiertävät asuinkortteleita ja jakautuvat pääosin kapeiksi suojaviheralueiden luonteisiksi puistosuikaleiksi.

26 SEMAFORI



Semafori on villi ja futuristinen ehdotus, joka on vienyt saareketyypin perusratkaisun ääri rajoilleen. Esitys on kuitenkin liian skemaattinen ja jättää monia asioita arvailun varaan. Alue muodostaisi Hyvinkään keskustaan erittäin omaleimaisen alueen, jota tulisi kauempaakin katsomaan. Ratkaisu perustuu täysin epätotunnaisiin elementteihin, eikä symbolitasolla kytkeydy lainkaan hyvinkääläiseen urbanismiin.

Solumaiset saarekkeet muodostavat mielenkiintoista kaupunkitilaa, mutta suuri kysymysmerkki jää solujen väliin syntyvästä julkisesta kävelyalueesta. Ehdotuksessa ei esitetä tarkemmin miten tuo laaja alue käsitellään. Kokonaan jalankulkualueeksi jätettynä se on aivan liian suuri ja rakentamis- ja hoitokus-



tannukset muodostuvat todennäköisesti tähtiteelliseksi. Joka tapauksessa alueen jokainen neliometri tulisi tavalla tai toisella rakennettavaksi, sillä ehdotettu ratkaisu pakottaisi avaamaan koko alueen maanpinnan ja kortteleiden ja pysäköintirakennusten laajan levittäytymisen vuoksi.

Liikennejärjestelyt on esitetty yhtä viitteellisesti kuin koko muukin ehdotus. Pysäköinti on keskitetty vapaamuotoisiin 2-tasoihin soluihin, joihin ajetaan joko Läntisen yhdystien kahdesta liittymästä tai radanvarren pitkältä pussikadulta.

Asuinkorttelit ovat esitettyssä muodossaan liian umpinaisia ja ahdistavia, mutta hyvällä arkkitehtisuunnittelulla niistä voisi saada mielenkiintoisia ja yhteöllisiä asuinpaikkoja.

Renton alue poikkeaa täysin alueen muusta ratkaisumallista ja muotokielestä. Suorakulmaisella käsittelyllä alue on haluttu integroida kaupunkikeskustaan. Tornirakennukset merkkavat aluetta näkyvästi pääradalle ja keskustaan. Uusien rakennusten väliin muodostuu terassoituja aukioiden kautta kulku keskustan suuntaan tapahtuu. Lukio asettuu suorakulmaisen ja vapaamuotoisen rakenteen nivelkohtaan ja yhdistää näitä molempia muotokieliä.

32 RIHMASTO



Ratkaisu perustuu alueen pitkittäissuuntaiseen kevyen liikenteen raittiin, jonka varrelle hyvin lähiömäiset asuinkorttelit asettuvat. Muodostuva ympäristö lamellitaloineen ja pysäköintikenttineen on tutun oloista menneiltä vuosikymmeniltä. Ratkaisu voi olla sinänsä toimiva, mutta ei synnytä tavoitteena ollutta kaupunkimaista keskusta-aluetta. Alueelle muodostuu selvät rajat, mutta ilmeeltään lähiömäisenä uusi kaupunginosa ei muodosta rajaa Hyvinkään keskustalle, vaan alue hahmottuu omana sisäänlämpiävänä lähionään.

Alue kytkeytyy kohtuullisen hyvin ympäröiviin kevyen liikenteen reitteihin. Kevyen liikenteen yhteys keskustaan on johdettu Suutarinkadun ja Siltakadun sillan sekä uusien liikerakennusten väliin jäävän portaiden kautta.



Vaikka syntyvä ympäristö on monotonisen lähiömäistä, se on toisaalta kyllä toimivaa lukuun ottamatta radanvarren pitkää pysäköintikatua, joka on aivan liian pitkä pussikaduksi. Viheralueet on privatisoitu lähes kokonaan kerrostalopihoihin lukuun

ottamatta Rauhamäen kukkulaa. Kaiken kaikkiaan asuinrakentaminen on liiankin tuttua ja turvallista, eikä vastaa kilpailun tavoitteita. Lähiömäinen asuinkortteliratkaisu ei tarjoa otollista lähtökohtaa uusille, tulevaisuuteen tähtääville asumisinnovaatioille. Ajoneuvoliikenne on ulkosyöttöistä lähiöliikennettä. Laajat avoimet pysäköintikentät laskevat lähiympäristön laatutasoa.

Renton alueen lisärakentaminen on ratkaistu konservatiivisen kaavamaisesti kahdella liikerakennuksen laajennuspalikalla sekä pysäköintitalolla. Lukion julkinen rakentaminen on kuivan hengetöntä, mutta kylläkin rationaalista. Myös Kalevankadun tienoo on ratkaistu kaavamaisen toimivasti.

34 INSIDE OUTSIDE



Ehdotuksessa yhdistetään saareketyypin ratkaisu keskusraitityyppiin. Keskusraitti on shared space -tyyppinen väylä, joka nivoo yhteen neljä erillistä 'kylämäistä' saarekettä, kuten tekijä ilmoittaa. Väylä on osoitettu kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen bussireitin käyttöön. Ajoneuvoliikennettä syötetään saarekkeisiin pistoina Läntiseltä yhdystieltä ja Kalevankadulta. Asukaspysäköinti on järjestetty pääasiassa pihakansien alle. Renton alueelle on osoitettu rakennettavaksi pysäköintitalo, joka palvelee alueen työpaikkatoimintoja ja lukiota.



Esitetty alueen läpi kulkeva väylä on kuitenkin kovin kaavamainen ja monotoninen, eikä muodosta elävää ja kiinnostavaa kaupunkiympäristöä. Asuinkortteleiden suorakulmaisuuutta ja lähiomaisuutta on pyritty rikkomaan koordinaatio-oppoikkeamilla ja vaihtelevilla kerroskorkeuksilla, mutta syntyvä lähiympäristö on silti melko latteaa ja aneemista.

Sama 'verettömyys' ja varovaisuus vaivaa koko ehdotusta. Tekijä on keskittynyt ideoimaan aluetta enemmän tekstimuodossa sen sijaan, että olisi antanut ideoilleen mielenkiintoisen muodon itse arkkitehtonisena suunnitelmana. Esimerkiksi Renton aluetta ei juurikaan ole suunniteltu, vaikka uusi kaupunginosa kytkeytyy Hyvinkään keskusta juuri kyseisen solmukohdan kautta. Samoin Kalevankadun ympäristö on jätetty kovin viitteelliseksi.

Tekijä on kuitenkin pyrkinyt huomioimaan monipuolisesti kilpailun tavoitteita. Aluejulkisivuihin ja muodostuvaan kaupunkimaisemaan on kiinnitetty huomiota. Esimerkiksi siellä täällä avoimessa maisematilassa kohoavat tornimaiset rakennusosat merkaavat aluekokonaisuutta mielenkiintoisella tavalla.

37 SUPLEMENTTI



Voimakasotteinen ehdotus, jonka peruselementtinä on monikulmainen korttelisolun, joita ryhmitellään suuremmiksi saarekkeiksi. Rakenteen tiivistäminen saarekkeisiin esitetyllä tavalla on mahdollistanut runsaan viheralueen. Alueen keskellä ajelehtivat saarekkeet eivät kuitenkaan rajaa uutta kaupunginosaa, eivätkä muodosta Hyvinkään keskustalle selkeää rajaa Siltakadun sillan ympäristöä lukuun ottamatta. Sinänsä saarekkeiden sisään muodostuva kaupunkitila on intensiivistä, mielenkiintoista, vaihtelevaa ja urbaania, mutta saarekkeet ovat sisänlämpiviä, eivätkä integroidu ympäröivään kaupunkirakenteseen. Keskimäinen korttelisaareke on liian pieni ja jää orvoksi keskelle viheraluetta.

Alueen ajoneuvoliikenne on järjestetty kahden läpiajettavan katulenkkin kautta, mikä on sinänsä toimiva ja ekonomisen ratkaisu. Alueen lounaisosan kaksi saarekettä voisi hyvin rakentaa yhteen, jolloin katu saataisiin tehokkaampaan käyttöön ja samalla ratkaistaisiin yksinäisen saarekkeen ongelma. Viheraluetta jäisi silti tarpeeksi.

Voimakasmuotoinen ja tiukasti mitoitettu korttelityyppi rajoittaa asuntosuunnittelua jonkin verran,

mutta onnistuessaan loisi intiimiä ja samalla urbaania asuinympäristöä. Osa korttelipihoista saattaa osoittautua detaljisuunnittelussa liian ahtaiksi. Asuinrakentamisen onnistuminen riippuu paljolti laadukkaasta arkkitehtisuunnittelusta, jonka ohjaamiseen olisi kiinnitettävä erityistä huomiota. Pysäköinti on järjestetty pääasiassa kortteleiden pihakansien alle, Renton alueen pysäköintilaitokseen ja osittain maan tasoon.

Perusratkaisu on viety johdonmukaisesti läpi myös Renton alueella. Monikulmaiset korttelit ja koulu istuvat melko luontevasti alueelle, ja niiden väliin muodostuu julkista kaupunkitilaa, jonka kautta alue kytkeytyy Hyvinkään keskusta. Lukio nivoutuu saumattomaksi osaksi Hangonsillan muuta korttelirakennetta ja kytkeytyy toiminnallisesti hyvin eri suuntiin johtaviin liikkumisverkostoihin. Kulmikas muotokieli on viety Kalevankadulle saakka, jossa korttelirakennetta olisi hyvin voinut jatkaa lähemmäs Lätisen yhdystien risteystä.



5.3 Alaluokka

4 HUVILAT LAMMEN RANNALLA



Suunnitelmassa esitetty esikaupunkimaisen harva ja avoin rakentamistapa puistossa ei ole omiaan Hyvinkään keskustan laajenemisalueelle. Sillä ei ole yhtymäkohtia olevaan rakennettuun ympäristöön.

Omasta lähtökohdastaan suunnitelma on kuitenkin johdonmukaisesti laadittu. Asuinkorttelit liittyvät osaksi puistomaisemaa. Katuverkko perustuu esikaupunkimaisiin pistokatuihin ja pysäköinti pääosin maantasopysäköintiin. Puistomaisen ympäristön luonnetta korostaa keskeinen lampi, joka jäsentää rakennetta.

Asuinrakennukset ovat pääosin yhtä tyyppiä, pistetaloja. Käyttämällä useampia talotyypppejä voisi luoda vaihtelevampaa ja rikkaampaa ympäristöä ja tarjota monenlaisia asuntoja. Maantasopysäköinnin keskittäminen kadun varteen luo ikävää katu-ympäristöä.

Renton alueen suunnitelma on vaatimaton. Pääosa alueesta on jätetty rakentamatta. Alue ei yhdisty Hyvinkään nykyiseen rakenteeseen eikä asuinkortteleihin. Koululle ei ole katu-yhteyttä.

7 TWO FOR THE RAILROAD



Hangonsillan alueen suunnittelutavoitteena on mm. hyödyntää alueen keskeistä sijaintia ja hahmottaa keskustamaisen asumisen perusratkaisuja. Näiden tavoitteiden valossa ehdotuksessa on esitetty alueelle rakentamista kovin vähän ja sekin on esikaupunkimaista. Kortteleiden sijoittelussa ja suunnittelussa on nähtävillä positiivinen pyrkimys muodostaa keskuspuisto, johon korttelit avautuvat ja korttelipihat liittyvät. Radanvarren kapea puisto on käyttöominaisuuksiltaan huono. Parempi ratkaisu, ehdotuksen lähtökohdista arvioiden, olisi ollut suunnitella korttelit lähemmäksi rataa.

Läntisen yhdystien varren kortteleissa on positiivista pyrkimystä kadun rajaukseen ja Rauhamäen säilyttämiseen. Renton alueen suunnitteleminen pääosin puistoksi ei vastaa kilpailun tavoitteita.

Radanvarren katu on liian pitkä pistokaduksi. Pysäköintiä olisi voinut keskittää enemmän radan varteen, jolloin olisi säästyty kannenalaiselta pysäköinniltä viereisissä kortteleissa

8 HELMINAUHA



Ehdotuksen selostuksessa esitettyjä monia hyviä tavoitteita ei ole onnistuttu toteuttamaan suunnitelmatasolla.

Kaupunkirakenteen jatkaminen edellyttää sekä toiminnallisten että visuaalisten kytkentöjen luomista olevan ja uuden alueen välille. Reunustamalla Hangonsillan uudet korttelit sekä radan että Läntisen yhdystien puolelta puistoilla, on erotettu Hangonsillan alue omaksi kokonaisuudekseen ja samalla on jaettu virkistysalueet käytettävyyden kannalta ongelmalliseksi puistosuikaleiksi.

Sekä Renton alueen että keskeisen kadun molemmin puolin sijoittuvien asuinkortteleiden suunnitelmat jäävät vaatimattomiksi. Elävän katutilan luominen edellyttäisi tilallista suunnittelua; näkymien, rajausten ja tilojen hallittua vaihtelua.

Ehdotus on yksi harvoista ehdotuksista, joissa on otettu Rautatiemuseo huomioon radan Hangonsillan puolen suunnittelussa.

11 SAARISTO



Keskeisen kadun varaan suunniteltu rakenne on kovin hajanainen. Korttelit sijaitsevat toisistaan erillään ja monet erilaiset massoitteiluperaatteet vielä lisäävät hajanaisuuden vaikutelmaa. Alerajaus sekä

Läntisen yhdystien puolella että radan puolella on sekava.

Renton alueen suunnitelmassa on pyrkimystä kaupunkimaisiin tilasarjoihin ja inhimilliseen mittakaavaan. Lukion, päiväkodin, asuinkortteleiden ja kentän yhdistelmä ja paikka on harkittu. Puistoa on paljon, mutta se jakautuu kapeiksi suikaleiksi eikä muodosta yhtenäistä toiminnallista ja tilallista kokonaisuutta. Liikenneverkko palvelee hyvin koko aluetta, mutta johtaa läpikulkuliikenteeseen.

13 LENKILLE



Alueelle esitetty muotokieli, joka perustuu pyöreisiin muotoihin, tuottaa ympäristöä, joka poikkeaa huomattavasti Hyvinkään nykyisestä kaupunkiympäristöstä. Hyvin poikkeuksellinen muotokieli asuinkortteleissa voisi perustua esim. maaston muotoihin tai korttelityyppiin ja sen variaatioihin. Tässä tapauksessa on vaikea löytää perusteluja muotokielelle. Se ei edistä asuttavuutta eikä luo hyvää kaupunkikuvaa.

Alueen rakenne on verraten toimiva, jatkuva ja kaupunkimainen. Työpaikka-alueet ja asuinkorttelit liittyvät hyvin toisiinsa. Lukion ja päiväkodin paikka on sopiva. Puistojen määrä on vähäinen eikä niiden

jakaminen kortteleita erottaviksi suikaleiksi ole hyvä ratkaisu.

Ajoneuvoliikenteen verkko on niukka, mutta palvelee koko aluetta. Keskeisen kadun ongelmaksi muodostuu usein liiallinen asumista häiritsevä läpikäyminen. Kevyen liikenteen verkko on kattava ja jatkuva, myös poikittaiset yhteydet on suunniteltu. Pysäköinnin suunnittelu on jäänyt perusratkaisun tasolle.

14 FUNK



Ehdotus ei vastaa alueen suunnittelulle asetettuihin tavoitteisiin. Alue on ilmeeltään ja ratkaisuperiaatteiltaan lähiömäinen. Suuri osa alueesta on jätetty puistoksi. Renton alueen vähäinen ja jäsentymätön rakentaminen ei liitä aluetta Hyvinkään keskustan suuntaan. Radan itäpuolelta tarkasteltuna alue näyttää lähes rakentamattomalta.

Läntisen yhdystien varren kortteleissa ja kadun rajauksessa on pyrkimystä keskustaan liittyvän asuinalueen ilmeeseen. Läntisen yhdystien ja Kalevankadun kulmaukseen Rauhamäen länsipuolelle sijoitettu kortteli jää suotta yksin irti muusta rakenteesta, samoin sen eteläpuolinen työpaikkakortteli. Kerrostalokorttelit ja rivitalokorttelit toistuvat samanlaisina koko alueella. Erityisesti rivitalonauha kaipaisi jäsen-

telyä, rivitalot sijaitsivat myös liian kaukana raitista osallistukseen raitin rajaamiseen. Kerrostalokortteleiden perusratkaisu on hyvä. Rakennukset ovat toteutuskelpoisia. Pihat ovat aurinkoisia ja sopivan kokoisia. Asuintoimintaa tukevat palvelu- ja liikkerakennukset raitin äärellä ovat hyvä idea, mutta toimintoja saattaisi olla vaikea saada alueelle riittävästi. Pohjakerroksen varaaminen pysäköinnille ja vastaville tiloille tuottaa ikävää umpinaista sokkelimuuria. Rakennuskorkeuden madaltaminen ja kattojen viistäminen systemaattisesti kohti puistoa antaa hyvän lähtökohdan alueen identiteetin muodostumiselle.

Alueen liikennettä kokoavan kadun sijoittaminen asuinkortteleiden ja keskuspuiston väliin katkaisee ikävästi yhteydet asuinalueelta puistoon. Osa kerrostalokortteleista on ilman katuyhteyttä.

18 STREETWISE



Space Syntax -malli on tuottanut tässä tapauksessa paljon katuja, mutta verraten vähän niiden käyttäjiä. Kaupunkielämää ei voi synnyttää katuverkkoon ilman monipuolisia toimintoja ja niitä käyttäviä asukkaita.

Alueen rakentaminen on esikaupunkimaista, hajanaista ja puistojen ympäröimää. Tiukoissa koordinaatioissa pysyminen ja saman korttelityyppin tois-

taminen ei tuota kiinnostavaa kaupunkiympäristöä. Sinänsä lähtökohta, jossa keskeinen puisto ulottuu alueen keskellä radalta Läntiselle yhdystielle, on kiinnostava ja ottaa hyvin huomioon Rautatiemuseon. Keskeinen suora ja helposti ajettava Hangonkatu houkuttelisi todennäköisesti paljon läpiajoliikennettä alueelle.

Careater-kortteli toimii vain matalalla rakentamisella ja silloinkin huonosti. Asuntosuunnittelu vaikeutuu, kun pohjakerroksessa asunnot aukeavat systemaattisesti vain toiseen suuntaan esim. pohjoiseen.

19 RENTON RUUSU



Ehdotus ei vastaa kilpailuohjelman tavoitteeseen hahmottaa keskustamaisen asuinalueen perusratkaisuja. Alueen jakaminen kolmeen toisistaan irralliseen osa-alueeseen, joita yhdistävät ainoastaan puistoraitit, ei edesauta keskustamaisen rakenteen muodostumista. Osia ei sido yhteen myöskään mikään yhteinen suunnitteluperiaate tai kaupunkivallinen tekijä, vaan niiden suunnittelu näyttää lähteneen kukin omista lähtökohdistaan.

Osa-alueita yhdistävät liikenteellisesti ainoastaan jalankulku- ja pyörätiet. Osa-alueiden kautta kulkevan kevyen liikenteen yhteyden hahmottumiseen ja

asemaan kokonaisrakenteessa olisi pitänyt kiinnittää enemmän huomiota

Asuinkortteleiden liittäminen työpaikkakortteleihin, kouluun ja kenttäalueisiin alueen pohjoisosassa antaa lähtökohтия toiminnallisesti monipuoliselle ympäristölle. Pohjoisosan asuinkorttelit ovat kuitenkin tavanomaisia eivätkä luo identiteettiä alueelle. Hienon berliiniläisen Britzin Siedlungin kopioiminen keskeiselle asuinalueelle ihmetyttää. Suunnitelmat tulisi laatia kunkin kulttuurin, paikan ja ajan lähtökohdista.

24 SILTAPUISTO



Ehdotuksen keskeinen aihe on hieman formalistisella ja juhlallisella muotokielellä rajattu keskuspuisto. Keskuspuisto ulottuu koko alueen pituudelta Siltakadulta Kalevankadulle ja luo odotuksia puiston jatkumiselle myös alueen ulkopuolella. Puiston olisi voinut päättää Renton osuudella esimerkiksi aukioon. Tämä olisi tuonut myös vaihtelua liikerakennusten ympäristöön ja julkisten tilojen luonteeseen.

Asuinkorttelit sijaitsevat alueen reunoilla. Korttelit ovat taitamattomasti suunniteltuja. Rakennukset ovat kauttaaltaan 2-3-kerroksisia ja kortteleissa on paljon pieniä neliömäisiä, nähtävästi yhden perheen taloja, joiden asema kerrostalokortteleiden osina on

epäselvä. On myös lähtökohtaisesti outoa rajata laajoja formalistisia puistoaukioita pientaloilla. Julkisia tiloja muodostaessa ja rajatessa kannatta ottaa huomion tilan asema ja merkitys. Myös rajaavien rakennusten korkeus ja massa kannattaa suhteuttaa tilan mittoihin.

Keskeispuistomalli sisältää yleensä ulkosityöittöisen katuverkon. Ehdotuksessa on myös pyritty ulkosityöittöiseen katuverkkoon. Radan varren pitkä pistokatu on toiminnallisesti huono. Se olisi pitänyt yhdistää Renton alueen uuteen katuun. Läntisen yhdystien varren korttelit eivät toimi kahdella liittymällä, jotka johtavat korttelista toiseen jatkuvaan kannenalaisten pysäköintitilojen ketjuun. Huolto-, vierailu- ja pelastusliikennettä ei ole osoitettu.

25 SWING



Ehdotuksen perustana on alueen pitkäsuuntainen katu, joka toimii saarekemaisen aluerakenteen selkärankana. Alueen keskiosassa sijaitseva saareke on rakennettu huomattavasti kevyemmin pientalotyyppisesti ja tämä ratkaisu heikentää vielä lisää uusien rakenteiden kykyä rajata uutta kaupunginosaa tai Hyvinkään keskustaa. Tekijä on pyrkinyt ratkaisullaan asuntotarjonnan monipuolisuuteen, mutta näin pientalomainen asumismuoto ei sovi Hyvinkään kokoisen kaupungin keskusta-alueelle. Alueelle ei

synny julkista kaupunkitilaa, sillä läpiajettava katu on aivan liian suoraviivainen, vauhdikas ja monotoninen oleskeluun ja kevyelle liikenteelle. Kerrostalomaiset saarekkeet ovat myös kaavamaisen monotonisia, ja erotessaan keskiosan kevyestä rakenteesta ne luovat vahvan tunteen koko alueen hajanaisuudesta. Myös laajat viheralueet olisivat kaivanneet huomattavasti jäntevämpää jäsentelyä. Tekijä on tavoitellut puutarhakaupunkimaista ratkaisua, muttei ole jaksanut kehittää ideaa alkumetrejä pidemmälle.

27 TERRILINNA



Ehdotuksessa Hangonsillan alue hahmottuu ulospäin linnakemaisena. Etenkin radan varsi on systemaattisesti rajattu erilaisia toimintoja käsittävällä pitkällä rakennuksella. Rajaus Läntisen yhdystien suuntaan ei ole yhtä täydellinen. Pitkiä muurimaisia rakennuksia tai rakennusketjuja käytetään yleensä silloin, kun halutaan estää, esim. moottoritien varressa, melun leviäminen asuinkortteleihin. Radan tai Läntisen yhdystien aiheuttama meluhaitta ei edellytä tämääntäisiä rakenteita. Satojen metrien pituiset jo toteutetut rakennusmassat eivät muutamia poikkeuksia lukuun ottamatta ole muodostaneet viihtyisää asuinympäristöä. Niihin yhdistyy monenlaisia esim. orientoituvuuteen, yksilöllisyyden ja vaihtelun puutteeseen sekä mittakaavaan liittyviä ongelmia. Ehdotuksessa muuria ja sen viereistä asuntopihavyyö-

hykettä onkin pyritty jaottelemaan osiin nopeammissa rakennuksilla.

Yhteys keskustan suuntaan on ratkaistu leveällä luki- on eteläpuolelle sijoittuvalla maisemasillalla. Juhlallinen sisääntulo olisi kaivannut selkeämpää julkista tilaa, joka ottaisi vastaan jalankulkijat ja pyöräilijät ja johdattelisi liikenteen edelleen etelään puistoon sekä pohjoiseen lukiolle ja Renton alueelle. Rakennemallin kannalta järjestely, jossa ajoneuvoliikenne ja pysäköinti ovat linnakkeen ulkopuolella, on looginen. Täydellisen ulkosityöttöisen koko alueen kiertävän kadun muodostaminen on kuitenkin liikenteellisesti turhaa.

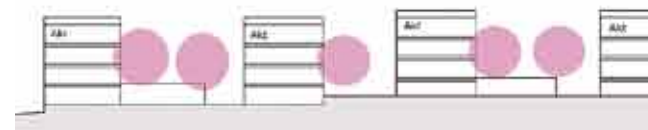
29 PIKNIK



Ehdotus liioittelee alueen merkitystä viheralueena. Koko alue on rakennettu puistoksi, jonka keskelle on aseteltu nauhamaisesti väljiä asuinkortteleita. Näin kevyt rakentaminen ei kykene rajaamaan aluetta puhumattakaan että se jatkaisi Hyvinkään keskustaa Siltakadun sillan lounaispuolella. Vaikka viheraluetta on paljon ja se joudutaan tässä muodossa rakentamaan ja ylläpitämään kalliisti, se on silti tuhlailevan passiivista ja kaipaasi toiminnallista sisältöä ja jäsentelyä. Edes Siltakadun sillan ympäristöön ei synny

kaupunkimaista ympäristöä, vaikka alueelle on sijoitettu toimistorakentamista.

30 TÄNÄÄN KULJIN KAARTUVAA POLKUA



Ehdotuksessa pohjoinen lähinnä keskustatoiminnoille omistettu alue on erotettu puistovyöhykkeellä asuinkortteleista ja Kalevankadun varren liikekortteleista. Asuinkortteleista puisto on saavutettavissa kapean puistovyöhykkeen välityksellä. Ratkaisu on periaatteessa mahdollinen.

Sekä keskustatoiminnoille varatun alueen että asuinalueen suunnitelmat kertovat kokemattomuudesta rakennussuunnittelun lähtökohdista.

Pohjoisosan työpaikkavaltaisen alueen suunnitelma muodostaa ahdistavan tiivistä ympäristöä, jossa ei ole otettu huomioon katujen vaatimaa tilaa, toimistorakennusten runkosyvyyyksiä tai asuntojen valoisuutta.

Asuinkorttelit koostuvat kiemurtelevista välillä toisensa ylittävistä/alittavista rakennusnauhoista. Suunnitelma näyttää perustuvan puhtaasti valittuun muotokieleen. Muotokielen sopivuus asuinkorttelien ja asuinrakennusten suunnitteluun on jäänyt pohtimatta.

36 PLANTAGO MAJOR



Voimakas ja ennakkoluuloton ehdotus, joka luo alueelle selkeän ja omintakeisen rakenteen sekä hyvin rajaavat aluejulkisivut. Rakentaminen luo alueelle pitkiä nauhamaisia suurmuotoja, jotka lopulta muodostavat alueelle kokonaan uuden maiseman. Samalla ne luovat kuitenkin yliampuvaa mittakaavaa ja monotonista toistoa, joka tuntuu vieraalle Hyvinkään kokoisessa kaupungissa. Ratkaisu edellyttää myös koko viheralueen kallista puistomaista rakentamista ja ylläpitoa. Pysäköinnin keskittäminen näin voimakkaasti on Hyvinkäälle liian idealistinen ratkaisumalli. Siltakadun sillan ympäristön ratkaisu on esitetty kovin viitteellisesti, vaikka juuri tuossa kohtaa pitäisi osoittaa miten uusi kaupunginosa integroituu osaksi Hyvinkään keskustaa. Esitetty tapahtumapaikka ratapihan laidassa huomioi hyvin Rautatiemuseon.

38 VILLIVIINIKEHÄ



Ehdotuksessa esitetään eräänlainen ihannekaupungin malli. Rakentaminen on keskitetty lähes kokonaan aluetta reunustaviin ”kaupunginmuureihin” ja

jätetty muu alue lähes kokonaan laajaksi puistoksi. Puistossa on kaikkea maanläheistä ja mukavaa; viherjulkisivuisia pyramidien muotoisia rakennuksia, viherkatteita ja köynnöksiä. Aurinkoenergiaa käytetään ja ajetaan polkupyörällä. Asukkaat harrastavat palstaviljelyä ja osallistuvat ympäristön hoitoon.

Satojen metrien pituiset kerrostalomuurit eivät sovi erityisen hyvin esitettyyn maanläheiseen elämäntapaan. Ylisuuret rakennukset ja tilahierarkian puuttuminen tuovat yleensä mukanaan orientoitumisongelmia, vaikeuksia hahmottaa omaa sijaintia kokonaisuudessa ja piittaamattomuutta ympäristöstä. Tästä on kokemuksia 1970-luvun asuinalueilta monista maista.

Sisäosien leikkisä miljöö olisi houkutteleva etenkin jos viheralue toteutettaisiin korkeatasoisena puistona. Tilahierarkiaa on saatu aikaan rajaamalla reunan asuntomuureille ja puiston asuntosaarekkeille pieni- muotoisilla rakenteilla omat reviirinsä.

39 MAISELMA



Ehdotus ylikorostaa alueen merkitystä ja asemaa viheralueena osana Hyvinkään keskustaa. Toisistaan irrallaan sijaitsevat rakennusmassat eivät muodosta kaupunkimaista tilaa ja ympäristöä mihinkään suuntaan. Näin ei synny myöskään suojaisia kortte-

leita, jotka jäsentäisivät tilaa yksityiseen ja julkiseen. Alue ei liity ympäröivään kaupunkirakenteeseen, vaan jää oudoksi ja epämääräiseksi puistoksi, jonka luonne häilyy julkisen ja puolijulkisen välimaastossa. Hajanainen rakenne on johtanut myös tuhlailevaan maankäyttöön sekä raskaaseen ja jäykkäpiirteiseen väylästöön, jota vielä korostetaan puuriveillä, jotka ovat ristiriidassa muuten vapaamuotoisen massoitelun kanssa. Tehoton ja epärealistinen ehdotus.

Liite: Yhteenvedo yleisöpalautteesta

Yleisöllä oli mahdollisuus tutustua ehdotuksiin internetissä ja kommentoida niitä 9.11.-30.11.2012 välisenä aikana. Lisäksi kilpailutöistä koottiin näyttely, joka oli avoinna kahtena lauantaina ja kolmena arki-iltana. Näyttelytilassa oli mahdollista täyttää palautelomake yhdestä tai useammasta työstä. Näyttelyssä jätettiin yhteensä 18 palautelomaketta.

Mapita Oy:n yhteenvedo internetpalautteesta

Hangonsillan alueen ideakilpailuun tulleet ehdotukset koottiin verkkosivulle, jossa kävijät saattoivat arvioida ja kommentoida niitä. Sivustolla vierailtiin 1500 kertaa ja ehdotuksia katsottiin yhteensä 21 000 kertaa. Töille annettiin arvosanoja liukukytkimillä kolmen kriteerin mukaan: esteettisyys, käytännöllisyys ja tunnelmallisuus. Arvosanoja kertyi yhteensä 486 kappaletta kustakin kriteeristä, minkä lisäksi vapaamuotoisia kommentteja annettiin 121 kappaletta.

Korkeimmat arvosanat saivat ehdotukset Farfalle (numero 6), Villiviinikehä (38), Central Park (21), Huvilat lammen rannalla (4), Futuro (2) ja Urban necklace (22), laskevassa järjestyksessä. Eniten kommentoitiin kaupunkimaisuutta, viheralueita ja liikenne- ja ratkaisuja. Kahdesta ensimmäisestä kommentoijat olivat yksimielisempiä kuin viimeisestä. Kommenteissa kaivattiin alueelle aitoa kaupunkia: tiiviitä ja monipuolisia asumisratkaisuja. Lähiömäisyys tai urbaanisuuden puute keräsivät paljon negatiivista palautetta.

Toisaalta myös pelkkään kerrostalorakentamiseen nojautuvia suunnitelmia kritisoitiin voimakkaasti. Useimpia yleisön suosikkeja yhdistää iso, yhtenäinen viheralue. Muutaman työn selkeä ja kookas vesiaihe sai monet kommentoijat innostumaan. On tosin huomattava, että kaikkein korkeimman yleisarvosanan saanut ehdotus - Farfalle - eroaa juuri näiltä osin muista pidetyistä ehdotuksista: siinä ei ole isoa viheraluetta ja rakentaminen on lähes yksinomaan kerrostaloja. Pysäköintiratkaisuja moitittiin usein joko rumiksi tai kalliiksi. Kommenteissa peräänkuulutettiin autojen meluhaittojen huomioimista ja kevyen liikenteen väylien tärkeyttä. Toisaalta myös henkilöautoliikenteen sujuvuus oli muutamien kommentoijien huolenaihe.

Arvioita yläluokkaan sijoitetuista töistä

Alle on koottu yläluokan töistä saadut kommentit, joita on jätetty sekä internetkyselyn kautta että palautelomakkeella näyttelyn yhteydessä.

1 NIIN KUIN KOIVUN LEHTIÄ ON LÄHELLÄ

- Yksinkertainen, toimiva ja hieno kokonaisuus.
- Viheralueet huippulaadukkaita, monipuolisia.
- Hieno radan varsi.
- Kaunis kokonaisuus ja ilmastollisesti (aurinko, tuulet) hyvin mietityt partsien ja pihojen suunnat. Upea viheralue, jonka päätteenä hieno koulu, hyvin mietityt näkymät.

- Raittiin perustuva kaupunkikuva monotoninen, lähiömäinen, eloton.
- Ei muodosta urbaaneita osakesukuksia.
- Pohjoispää liian rakennettu.
- Yksitoikkoinen.
- Ahdistava, liian lähiömäinen ja täyteen ahdattu alue. Ei luo mitään uutta ja positiivista mielikuvaa kaupungille.
- Aika monotoninen liikekeskusta etelässä, tosin eipä tainnut kuulua suunnittelualaaseenkaan. Viheralueen ulottaminen tännekin taas kuitenkin fiksu veto.

3 VETURI

- Hieno! Tässä ehdotuksessa on omaperäinen alueeseen sidoksissa oleva idea (veturitallit). Olin oikeastaan sitä mieltä, että avoin näkymä Hangonsillalta uudelle alueelle pitäisi säilyttää, mutta tämän ehdotuksen idea laajasta torimaisesta kannesta on loistava. Pysäköintiratkaisut vaikuttavat toteuttamiskelpoisilta.
- Hyvät pysäköintiratkaisut. Rakennukset ovat riittävän etäällä sekä radasta että sisääntulotiestä.
- Liikennejärjestelyt eivät toimi.
- Renton alueen julkisten ulkotilojen mittakaava täysin ylimitoitettu.
- Kaupunkirakenteen monumentaalisuus sopii suurempaan kaupunkiin, ei Hyvinkäälle.
- Periaatteen tasolla kiva idea ”veturitallimaisuudesta”, mutta käytännössä suunnitelma miis-

tuttaa lähinnä halpaa opiskelija-asuntolakorttelia, ei toimi Hyvinkäällä.

6 FARFALLE

- Selkeät korttelit, joissa hyvä yksityisyys ja pienyhteisöllisyys. Kaupungin keskustan pää ja luki ovat hienoja.
- Kaikki pihat kannella.
- Alueen läpi johdettu katu aiheuttaa ongelmia eikä toimi pihakatuna tekijän esittämällä tavalla. Liikennettähän siihen tulee melkoisesti. Ahdistavan pienet kaavamaiset korttelit eivät riittävästi avaudu puistoon. Pysäköinti korttelipihojen alla vielä pahentaa asiaa ja tulee kalliiksi.
- Alue ei ole lainkaan viihtyisä tai lämmin. Korttelit ovat turhan ahtaita Hyvinkäälle ja luovat aivan liiaksi lähiövaikutelmaa. Suunnitelma ei myöskään tuo mitään lisää Hyvinkään ilmeeseen/ houkuttelevuuteen kaupunkina.
- Kevytliikenteen ja ajoneuvoliikenteen sekoittaminen näyttää aika vaaralliselta.

16 EKSPERTTI

- Tunnelmallinen, elämyksellinen, yllätyksellinen.
- Monipuolisia toimintoja.
- Kävelypainotteisuus perusteltua.
- Kortteleissa pirteä iloinen ilme.
- Alueelle ominainen radan varsi hävitetty.
- Renton alue voisi olla urbaanimpi.
- Kokonaisuus pirstoutunut, sirpalemainen. Kokonaisuidea ei hahmotu.

- Ei mitään linkkejä ympäristöön. Täysin omissa oloissaan oleva satumaailma.
- Korttelimuotoja muodon vuoksi, ei luontevaa yleisotetta.
- Onko kokonaisuus sekava?

28 SUUTARIN LASTEN MARKKA

- Koulu, urheilukentät, silta ja lähikorttelit muodostavat hienon kokonaisuuden.
- Tasapainoiset, miellyttävät asuinkorttelit. Suojaavat radalta ja yhdystieltä.
- Suojaisa alue, jolle muodostuu yhteisön tuntua.
- Ei julkisia puistoja. Ei viheraluehierarkiaa tai tilallista jaksottumista.
- Saapumiset alueelle rujoja. Kalevankadun rakennukset tavanomaisia.
- Renton alue olisi voinut olla urbaanimpi.
- Liian täyteen ahdettu taloja. Mahdottoman pitkä pysäköintikenttä radan varressa toimii mutta karmean ankea. Kerrostalot tunkeutuvat Läntisen yhdystien melualueelle.
- Kokonaisuus? Hajanainen lopputulos, puistoaluetta ei juuri jää.

31 SUKKULA

- Tämä on suunnitelmista ainoa, jonka toteuttaminen on taloudellisesti mahdollista. Muut suunnitelmat ovat liian väljiä, kyseessä on kuitenkin maaperältään saastunut alue, jonka saneeraaminen tulee maksamaan huomattavasti ja tämän kustannuksen kattamiseksi tarvitaan riittävä rakennusoikeus, joka on jaettu toteuttamiskelpoisen kokoisiin ja muotoisiin yksiköihin. Kaavoitusvaiheessa ratkaistaan asumisen

hintaa, joten erityistä huomiota olisi kiinnitettävä parkkiratkaisuihin. Tunnettu tosiasia on, että halutuim ja kustannuksiltaan järkevä ratkaisu olisi maanpäällinen katospysäköinti. Pysäköintikatokset sopivat rajaamaan aluetta sisääntulotien sekä Hangonradan suuntaan.

- Monipuolinen, hierarkkinen kaupunkirakenne.
- Hieno tilallinen rytmitys viheralueiden ja kortteleiden välillä.
- Liittymä H-siltaan tutkittu, keskusta huomioitu. Hyvää: keskusliikuntapuisto, keskuspuisto.
- On tietysti kaunis ajatus, että alue rakentuisi kevyen liikenteen varaan, mutta väestö vanhenee ja autojen käyttö ei vähene. Katuyhteys alueelta keskustan suuntaan pitäisi avata Suutarinkadulta.
- Ahtaat pihat.
- Monimutkaista suunnitteluproblematiikkaa ratkottu ylimalkaisesti viivoittimen vedoilla. Ehdotuksen tematiikka ei perustu ympäristön asettamiin reunaehtoihin, ei eläytymistä suunnittelualueeseen.

33 KESÄMAA

- Viheralueita ja puistoalueita monipuolisesti keventää kokonaisuutta ja tekee alueesta viihtyisän. Samoin rakennusten monimuotoisuus: rakennusten koko ja muoto vaihtelevat mukavasti.
- Kaavamaisten kortteleiden pihakannen alaiset kaksikerroksiset pysäköintilaitokset nostavat arveluttavasti pihatasoa hankaloittaen talosuunnittelua. Aika kallis ratkaisu. Puisto jää

epämääräiseksi joutomaaksi melualueelle liikenneväylien ja kortteleiden väliin.

- Liikennekaavio ei näytä kaikkia tarvittavia katuja, joita tulee yllättävän paljon.

35 PALMIKKO

- ei sanallisia arvioita







HYVINKÄÄ *h*