

KESKUSKADUSTA UUSI KÄVELYKATU HELSINGIN KESKUSTAAN

Reijo Järvinen, projektinjohtaja
HKR katu- ja puisto-osasto, Helsinki



aatesuunnitelma, jossa Keskuskatu määriteltiin kävelykaduksi. Kaupunginhallitus päätti vuonna 1999, että Keskuskatu muutetaan kävelykaduksi ja keskustan huoltoliikenne järjestetään maanalaista jatkamalla keskustan huoltotunnelia länteen. Vuonna 2005 rakennusviraston katu- ja puisto-osasto käynnisti Keskuskadun kävelykadun suunnittelun ja kadun rakentaminen käynnistettiin heinäkuussa 2009.

“OIKEA KÄVELYKATU”

Keskuskatu on toiminnallisesti yksi Helsingin ydinkeskustan merkittävimmistä katutiloista. Kävelykaduksi muutettuna Keskuskatu muodostaa kävelykeskustan rungon, joka yhdistää muita keskeisiä jalankulkualueita. Tavoitteena on muodostaa kadusta “oikea kävelykatu” jolta huoltoajo poistetaan kokonaan huoltotunnelijärjestelyillä. Kadulla nyt olevasta pysäköinti-/huoltotunneleiden kolmesta rampista jää toistaiseksi paikoilleen Kaivokadun puoleisen pään huoltoramppi, joka muutetaan kaksi-suuntaiseksi ja puretaan myöhemmin.

Keskuskadun muuttamiseen kävelykaduksi liittyy myös Pohjoisesplanadin jalkakäytävän ja Mannerheimintien risteysalueen muutokset. Kävelykatu liittyy kiinteästi myös kadun liikekiinteistöjen, kuten mm. Stockmannin ja Makkaratalon saneerauksiin.

Keskuskadun keskeisestä sijainnista ja merkittävydestä johtuen suunnittelulle asetettiin korkeat kaupunkikuvalliset, tekniset ja esteettiset tavoitteet. Katuympäristösuunnitelma määrittelee kadun kaupunkikuvalliset suunnitteluperiaatteet sekä kadun visuaaliseen ilmeeseen ja laatuun vaikuttavat päällystys-, kalustus-, valaistus ja muut periaatteet. Lähtökohta oli, että katu päällystetään luonnonkivellä ja kadulle rakennetaan sulanapitojärjestelmä.

MOSAIKKIKIVEYS KOLMESTA ERIMUOTOISESTA KIVESTÄ

Kaupunkisuunnittelulautakunta valitsi 1.6.2006 ehdotetuista vaihtoehtoista ns. avonaisen “mosaiikkikuvioisen” vaihtoehdon jatkosuunnittelun pohjaksi. Mosaiikkikiveys (ns. penrose-kuvio) koostuu kolmesta erimuotoisesta kivistä, jotka ovat vinoneliön ja kolmion muotoisia, värit tuovat lisää vaihtoehtoja. Kiveyksen ja laattojen testaamiseksi tehtiin koeladonta syksyllä 2006 ja sen perusteella suunnitelma todettiin toteuttamiskelpoiseksi, tosin suorittoiseksi.

Helsingin Keskuskadusta on tulossa uudenlainen kävelykatu; Reijo Järvinen kuvaa sitä artikkelissaan “oikeaksi kävelykaduksi”. Sitä ei rasita muilta kävelykaduilta valitettavan tuttu huoltoajo. Myös kadun ilme poikkeaa totutusta, kadun sijasta sitä voisikin kutsua aukioksi. Avaruutta tuo muun muassa valaistus, joka valaisinpylväiden sijasta hoidetaan perinteisillä ripustusvalaisimilla.

Keskuskatu, entinen Hakasalmenkatu välillä Kaivokatu-Aleksanterinkatu sisältyi jo vuonna 1836 C.W. Gyldeinin suunnitelmiin Kluuvilahden ympäristön kaavoittamiseksi. Nykyisessä muodossaan Keskuskatu syntyi osana mm. Julius Tallbergin ja Eliel Saarisen suurkaupunkivisioita 1910- ja 20-luvuilla. Maaliskuussa 1917 kaupunginvaltuusto hyväksyi Hakasalmenkadun avaamisen kortteleiden läpi Aleksanterinkadulta Pohjoisesplanadille ja työt aloitettiin. Hakasalmenkatu avattiin kokonaisuudessaan liikenteelle 2.11.1921. Nykyisen nimensä Keskuskatu katu sai vuonna 1928, muutos liittyi Stockmannin tavaratalon rakentamiseen.

Vuonna 1989 julkistettiin Kävelykeskustan peri-

1 Keskuskatu sijaitsee Helsingin ydinkeskustassa. Uudistuksen myötä kadun sijasta sitä voi kutsua aukioksi. Avaruutta tuo muun muassa valaistus, joka hoidetaan perinteisillä ripustusvalaisimilla.

2 Mosaiikkikiveyksen vaativa ladontakuvio on haastava työ ja vaatii tekijöiltään ammattitaidon lisäksi erityistä tarkkuutta ja huolellisuutta.

3 Mosaiikkikiveys (ns. penrose-kuvio) koostuu kolmesta erimuotoisesta kivistä, jotka ovat vinoneliön ja kolmion muotoisia. Värit tuovat lisää vaihtoehtoja kuvioon.

Yleisten töiden lautakunta hyväksyi Keskuskadun katusuunnitelman 24.5.2007. Hyväksymistä edelsi pitkä ja monivaiheinen lausunto- ja muistutuskierros. Keskustelua aiheutti erityisesti kadun päällysteratkaisu ja valaistus sekä Kaivokadun päähän suunnitellut puuistutukset. Rakennussuunnitelmat valmistuivat urakkakyselyä varten joulukuussa 2008.

URAKOITSIJAN VALINNASSA APUNA HANKINTAKLINIKKA

Urakoitsijan valinnassa käytettiin *Rakli ry:n* tarjoamaa palvelukonseptia; hankintaklinikka-palvelua. Menetelmää on käytetty menestyksekkäästi isoissa ja monimutkaisissa hankinnoissa muutaman vuoden ajan. Menetelmä on hankintalain mukainen kilpailullinen neuvottelumenettely, jossa neuvotteluvaihe hoidetaan hankintaklinikalla.

Hankintaklinikalla Rakli ry järjestää intressivaat puitteet, kehittää ja ohjaa työskentelyprosessin sekä dokumentoi ja julkistaa tulokset. Neuvotteluissa toimitaan hankintalain hengessä siten, ettei kukaan osallistujista saa ansiotonta etua tarjousvaiheessa. Klinikon rahoituksesta vastaa pääosin tilaaja.

Hankintailmoitus Keskuskadun kilpailullisen neuvottelumenettelyn käynnistämisestä julkaistiin EU-ilmoituksena. Ilmoittautumisissa, kuten niin usein ennenkin, oli nähtävissä urakoitsijoiden välillä pitämättömyys ja/tai huolimattomuus. Hankintailmoituksia ei lueta kunnolla tai niissä kerrotuista vaatimuksista ei välitetä. Tässä tapauksessa vain viisi urakoitsijaa yhdeksästä ilmoittautuneesta vastasi siihen, mitä kysyttiin ja antoi vaaditut selvitykset kelpoisuudestaan.

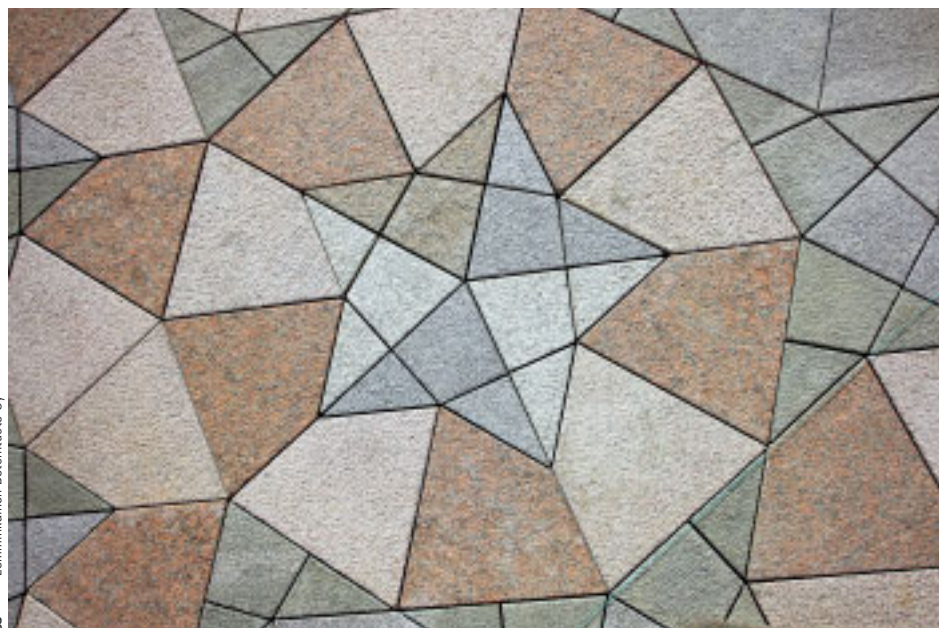
Hankintaklinikka käynnistyi syyskuussa. Hankintaklinikassa keskusteltiin mm. tilaajan tavoitteista ja esiteltiin suunnitelmat urakoitsijoille. Neuvotteluissa keskusteltiin myös kivihaannoista ja urakkaehdoista sekä sovittiin mm. indeksiehdon poisjättämisestä, vaikka urakka-aika on neljä vuotta. Klinikassa pidettiin viisi neuvottelutilaisuutta, joista viimeisin pidettiin tarjousaikana ja siinä käsiteltiin urakoitsijoiden tarjousaikana esittämät kysymykset.

Urakkatarjouksista valittiin halvimman tarjouksen tehnyt *Lemminkäinen Betonituote Oy*. Halvin urakkatarjous oli 6,8 milj.euroa (alv=0). Voittajan ja kolmanneksi tulleen tarjouksen ero oli vain 1,6 %. Tilaaja oli arvioinut urakkahinnaksi 6,9 milj.euroa. Tiukka hintakilpailu on pitkälti hankintaklinikan an-



Lemminkäinen Betonituote Oy

2



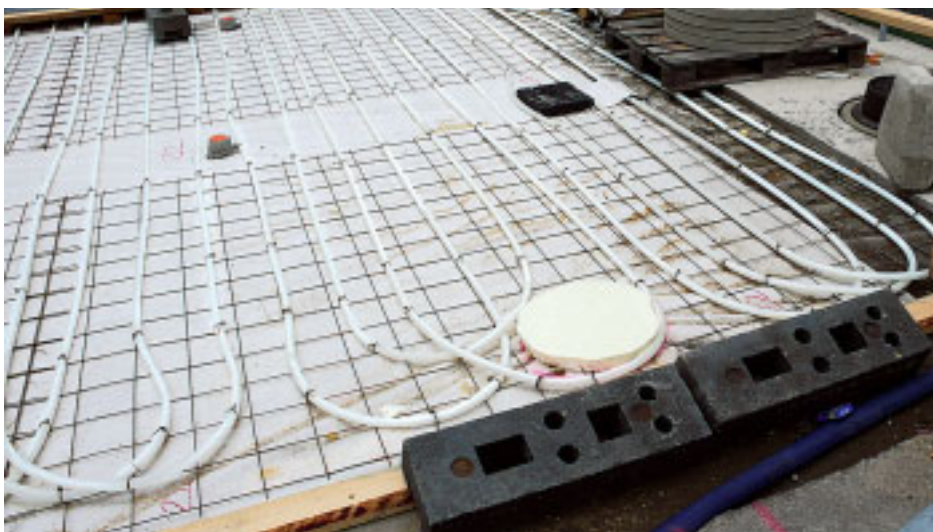
Lemminkäinen Betonituote Oy

3



4 Laattojen pinta on käsitelty ns. karkealla ristipähakkauksella ja laatat hakataan Kiinassa kaikki käsityönä. Päälystekiveys asennetaan maakostean betonin varaan.

5 Sulanapitojärjestelmä toimii kaukolämmön paluuviedellä ja lämmitysputket suojataan kuitubetonilla.



siota. Kaikki urakoitsijat tiesivät, mitä oli odotettavissa, eikä urakkahintaan tarvinnut liittää turhia risikivaroja.

Sulanapitojärjestelmän rakentamiskustannukset 134,- euroa/m² (alv=0) ja ylläpitokustannukset jaetaan kaupungin ja kiinteistöjen kesken siten, että kaupungin osuus on 34,33 % ja kiinteistöjen osuus 65,67 %. Kustannusjako perustuu kiinteistöjen osuuteen kadun talvikunnossapitovastuusta.

PÄÄLLYSTELAATAT KIINASTA

Rakentamisvaiheen suurimmaksi haasteeksi arvioitiin etukäteen päälystekivien hankintaa ja asennusta. Urakoitsijan tarjoamat kivet tulevat pääosin Kiinasta.

Päälystelaattojen laatu käytiin hyväksymässä Kiinassa toukokuussa. Kivien toimittajat olivat tehneet mallikivet sekä malliladonnan. Mittatarkkuus tarkastettiin urakoitsijan alumiinista tekemien sapluunoiden avulla. Kaikki esitellyt mallikivet eivät täyttäneet vaatimuksia, mutta puutteiden korjaamisesta sovittiin toimittajan kanssa.

Laattojen pinta on käsitelty ns. karkealla ristipähakkauksella ja laatat hakataan Kiinassa kaikki käsityönä. Laattojen yläreunojen käsittelyssä käytetään kevyttä ylihakkautta.

Keskuskatu välillä Aleksanterinkatu-Pohjoisesplanadi rakennetaan maanalaisten tilojen kannelle. Ainakaan pohjat eivät siis painu. Toisaalta tästä aiheutuu kuivatus- ja korkotaso-ongelmia, päälystekiville jää vain vähän tilaa ja osa laatoista joudutaan madaltamaan. Hulevesikaivot on suunniteltu erikseen tähän kohteeseen ja rakennettu osittain kannen sisään.

Sulanapitojärjestelmän runkoputki asennetaan tällä osuudella kiinteistön sisätiloihin.

Ensimmäisessä vaiheessa asennettiin pintaputket koko kadun leveydeltä heinäkuussa 2009. Pintaputkisto on asennettu kuitubetonikerrokseen, jonka päälle tulee maakosteasennusbetoni.

Katutöiden työnaikaiset liikennejärjestelyt ja varastoalueiden puute ovat aina ongelma, kun töitä tehdään jo rakennetussa ympäristössä ja varsinkin kaupungin keskustassa samanaikaisesti kiinteistöjen saneeraustöiden kanssa. Kaikkiin liikkeisiin täytyy päästä koko ajan. Päälysteen ladontakuvio ja sulanapitojärjestelmän asennustyöt vaativat tietyn suuruisen työmaa-alueen käyttöön.

Seuraavassa vaiheessa asennetaan päälystekiveys maakostean betonin varaan. Täysin toisenlaisen haaste on Pohjoisesplanadin ja Mannerheimin-

Lemminkäinen Betonituote Oy

4

Siro Oy / Ulla-Kristi Junttila

5

tien risteyksen ajoradan päällystäminen nupukiveyksellä. Tiedottamisen merkitystä ei voi näissä olosuhteissa korostaa liikaa.

Urakan ajoitus on riippuvainen viereisten kiinteistöjen saneeraustöiden etenemisestä. Laman myötä osa kiinteistöistä on venyttänyt omia urakka-aikojaan, kuten esimerkiksi City-Centerin (Makkaratalo) valmistuminen on siirtynyt ainakin vuodelle. Kadun urakka-aika on harvinaisen pitkä, katu valmistuu näillä näkymin vasta vuonna 2013. Erikoislaatuisen kiveyksen vuoksi koko katu haluttiin kuitenkin samaan urakkaan. Näin varmistetaan päällystekivien tasalaatuisuus koko katualueella. Mosaiikkikiveyksen vaativa ladontakuvio on haastava työ ja vaatii tekijöiltään ammattitaidon lisäksi erityistä tarkkuutta ja huolellisuutta. Kiveystyöt aloitettiin elokuun alussa.

Väli Aleksanterinkatu-Pohjoisesplanadi valmistuu vuonna 2010, mutta noin 1/3 osuudesta otetaan käyttöön jo ennen joulua 2009. Väli Aleksanterinkatu - Kaivokatu rakennetaan vasta vuosina 2012 - 2013.

Määrätietoja Keskuskatu-projektista

Mosaiikkikiveys	4.300 m ²
Graniittilaatoitus	3.500 m ²
Nupukiveys	1.500 m ²
Betonikiveys	400 m ²
Viemäri	200 m
Vesijohto	180 m
Sulanapitojärjestelmä	7.100 m ²
Lämmönjakokeskukset	2 kpl

Keskuskatu -projektin osapuolia

Projektin johto ja suunnittelun teettäminen:	HKR katu- ja puisto-osasto
Rakennuttaminen:	HKR-Rakennuttaja
Pääsuunnittelija:	Sito Oy
Arkkitehtisuunnittelu:	Arkkitehtityöhuone APRT
Rakennussuunnittelu:	Formacard Oy
Sulanapito:	LVI Insinööritoimisto Lindroos Oy
Rakentaminen:	Lemminkäinen Betonituote Oy

KESKUSKATU STREET BECOMES NEW PEDESTRIAN STREET IN HELSINKI CITY CENTRE

Keskuskatu Street in Helsinki is about to become a new type of a pedestrian street; a "real" pedestrian street without any maintenance traffic present on other pedestrian streets. The expression of the street is also different from what we are used to. Instead of a street, it could actually be called a square. Lighting implemented with traditional suspended luminaires instead of poles is one element that creates spaciousness.

Keskuskatu Street is functionally one of the most important street spaces in downtown Helsinki. When converted into a pedestrian street, it forms the frame of the pedestrian town centre and connects the other central pedestrian areas with each other.

Due to the central location and significance of Keskuskatu Street, high objectives were laid down for design in terms of townscape, technology and aesthetics. The street environment plan defines the design principles with respect to the townscape as well as principles for paving, fixtures, lighting and other factors, which influence the visual expression and quality of the street. The starting point was natural stone paving and the installation of an under-street heating system.

The mosaic paving of Keskuskatu Street is assembled of three stone types different in shape and colour. The stones are shaped as diamonds and triangles. The stones tendered by the contractor are mainly of Chinese origin. The slabs with a so-called rough bush-hammer finish are all produced in China by handwork.

Between Aleksanterinkatu and Pohjoisesplanadi streets Keskuskatu street is built on the deck of underground facilities. This results in draining and height problems, as there is only a limited space for paving stones and part of the slabs have to be made lower in height. Storm water drains have been designed especially for this project and built partly inside the deck.

The contract schedule depends on the progress of renovation work in the adjacent properties. The recession has made some companies prolong their own contract schedules and as a result, the schedule for the street contract is exceptionally long. According to current plans, the street will not be completed until 2013. The section between Aleksanterinkatu and Pohjoisesplanadi streets is expected to be ready in 2010, and about one third of that section can be opened already before Christmas 2009.

6

Stockmannin laajennusosa sijoittuu Keskuskadun alle niin, että Keskuskadun uudistuva eteläosa on rakennettu lähes kokonaan kansirakenteelle. Sulanapitojärjestelmän lämmityspotket suojataan kuitubetonilla, johon luonnonkivilaatat kiinnitetään maakostealla betonilla.



Sito Oy / Ulla-Kristi Junttila

6

Sirkka Saarinen, toimittaja



Arkkitehtityöhuone APRT

1

Keskuskadulla on jatkossa kaupunkitilallinen identiteetti. Tavoitetta haetaan voimistamalla tilan perusominaisuuksia: sen lattiaa, kattoa ja seinää.

2, 3

Kalevankadun jyrkkää itäpäättä hallitsi ennen sotkuinen tunnelma. Yrjönkadun nurkka oli puolestaan varsin valmis kaupunkitila intiimissä keskieuropalaisuudessaan. Kalevankatu on muutettu kävelypainotteiseksi ja sivuilla olevat terassialueet on porrastettu.

4

Keskuskatu vapautuu autoista, koska kaikki huoltoliikenne pystytään hoitamaan maan alta.

Keskuskadun työmaa, jota Reijo Järvinen artikkelissaan esittelee, on osa laajempaa muutosta, jossa Helsingin keskusta-alue muuttuu tehtyjen poliittisten periaatepäätösten mukaisesti kävelypainotteisemmaksi. Arkkitehtityöhuone APRT ja sieltä vastuhenkilönä arkkitehti Yrjö Rossi on ollut tässä suunnittelussa mukana syksystä 2005 lähtien. Silloin Kaupunkisuunnitteluviraston ja Rakennusviraston yhteistyöhankeena käynnistyi katuypärästön suunnittelu, jonka kaupunkikuvallisesta osuudesta APRT vastaa pääsuunnittelija SITOn konsulttina.

”Yrjönkadun mutka Hotelli Tornin ympärillä, siitä Kalevankadun osuus Mannerheimintielle, Keskuskatu”, Yrjö Rossi rajaa suunnittelualuetta. Kesällä valmistuneen Kalevankadun Mannerheimintien päässä on myös uusi ajoramppi, joka johtaa Stockmannin laajennuksen yhteydessä rakennettuun pysäköintiluoastoon. Ajoramppi kaiteineen on puolestaan laajennuksen pääsuunnittelijan Arkkitehtitoimisto Laation suunnittelema.

Koko suunnittelualue sisältää kolme varsin eri-

laista kaupunkitilaa ja siten myös kolme erilaista haastetta suunnittelulle: ”Kalevankadun varsin jyrkkää itäpäättä hallitsi sotkuinen tunnelma, vaneriset terassiviritelmät ja läpiajoliikenne. Valitettavasti sitä ei nytkään saatu täysin rauhoitettua huoltoliikenteeltä. Yrjönkadun nurkka oli puolestaan varsin valmis kaupunkitila intiimissä keskieuropalaisuudessaan. Mutta ongelmiakin oli; ne liittyivät huoltoajoon ja myöhemminkin sallittavaan liikenteeseen hotellille sekä vesien johtamiseen jyrkästi viettävässä rinteessä. Keskuskatu puolestaan, kuten nimikin jo kertoo, on keskeinen osa helsinkiläistä identiteettiä ja siten erityisen haastava ja vaativa”, Rossi tiivistää.

Keskuskadun suunnittelulle antoi hänen mukaansa hyvät lähtökohdat se, että katu voitiin suunnitella ilman huoltoliikenteen rasitteita. Vain Aleksanterinkatu tulee kulkemaan poikittain nykyisenkaltaisena Keskuskadun poikki, muuten kaikki huoltoliikenne pystytään tulevaisuudessa hoitamaan maanalaisena.

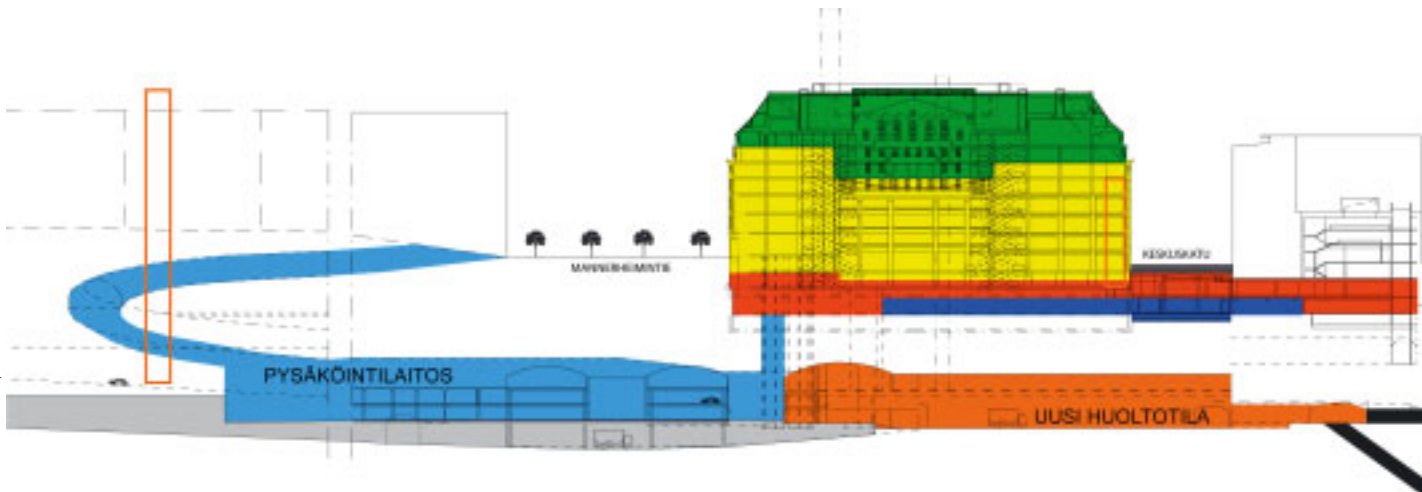
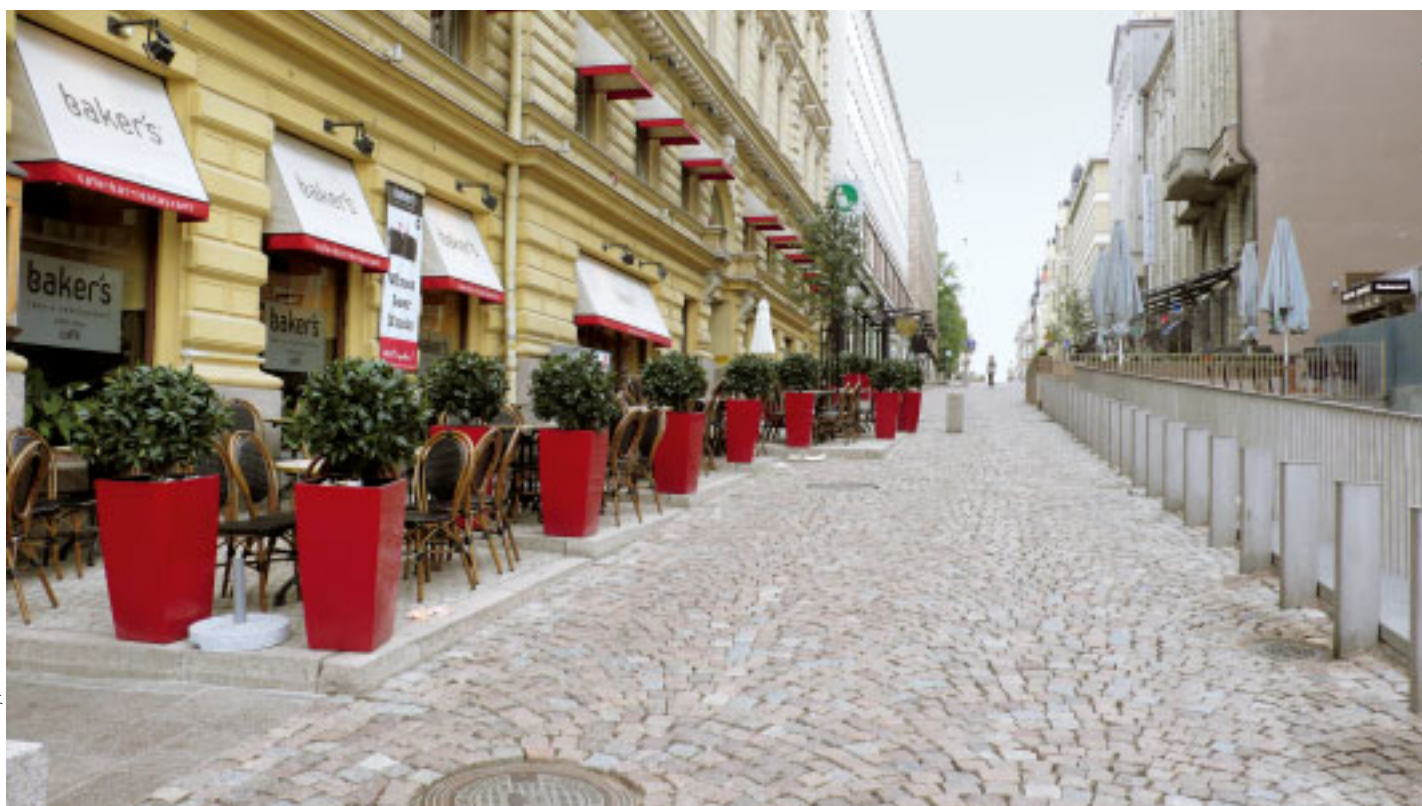
AKTIIVISTA KAUPUNKITILAA

Keskuskadun suunnittelu perustuu Suomessa varsin uudenaikaiseen ajatukseen: ”Lähtökohdaksi oli kaupunkitila helsinkiläisen kaupunkielämän katallysaattorina”. Ei siis lähdetty käsityksestä, jonka mukaan kaupunkitilat ja -paikat ovat pelkästään toiminnan neutraaleja, väistäviä tausta-asioita. Sen sijaan ne voivat olla sellaisia, joita ulkomailla käydessä ihastelemme: paikkoja joilla on identiteetti. Kaupunki-infraa, joka kiinnittää huomiota ja on aktiivinen kaupunkikokemuksessa”, Rossi kuvaa lähtötilannetta.

Keskuskatu poikkeaa luonteeltaan esimerkiksi Mikonkadusta tai Kluuvikadusta, jotka myös ovat kävelykatuja. ”Keskuskatu on leveämpi ja siihen rajautuvat kiinteistöt ovat varsin komeita ja isomittakaavaisia. Stockmann, Rautatalo, Makkaratalo on rakennettu eri aikoina ja ne ovat hyvin erityyppisiä. Niissä kaikissa on kuitenkin liikepalatsimaisuutta, jonka tuottama komea kaupunkitila ei nykytilassa ole päässyt hahmottamaan. Syynä on muun muassa Keskuskadun ahdistavan voimakas läpiajoliikenne.”

KATTO, SEINÄT JA LATTIA

Keskuskadun katuypärästön suunnittelussa lähettiin hakemaan voimakasluonteista ratkaisua, joka korostaa mahdollisimman paljon katutilaa. ”Tavoitetta haetaan voimistamalla tilan perusominaisuuksia: sen lattiaa, kattoa ja seinää.”





Sito Oy / Ulla-Kirsti Junttila

ja värikäs. Todellinen näköhavainto riippuu kuitenkin katselukulmasta. Sadesäällä ylhäältä päin katsottuna kiveyksen kuviot ovat hyvin voimakkait, mutta kadulla kävelijälle vaikutelma on huomattavasti rauhallisempi.

HELSINKI CREATES SPACE FOR PEDESTRIANS

The Keskuskatu Street construction project is designed to convert the town centre of Helsinki according to political decisions-in-principle into a more pedestrian-intense area. The design of Keskuskatu Street is based on an idea that is quite novel in Finland. The starting point was to create town spaces characterised by different atmospheres.

The objective of the Keskuskatu Street environment was to find a solution of powerful nature to emphasise the street space as much as possible. The basic elements of the space are strengthened to achieve this objective: the floor, the roof and the walls.

The roofing consists of traditional suspension lighting typical of Helsinki, with more luminaires installed into a concise network. The walls of the space, on the other hand, are produced by the handsome commercial buildings standing along the street, each to be provided with an individual façade lighting system.

The floor of Keskuskatu Street space is the street itself. The granite paving in multiple colours is a continuation, at the level of thought, of the prestigious floor surfaces of the surrounding buildings. The street gets a square-like expression further emphasised by the lack of any street fixtures.

But the intention is not to create a desolate, bare space. On the contrary; the properties along the street are encouraged to introduce their own functions and also fixtures to the street space. Light in character in comparison with the sturdy granite surface.

The aim is to use simple means and basic material to create the atmosphere of the space. Time will then layer the space with diversity and versatile functions, a smartness produced by the people and functions of each time period.

Keskuskadun katon muodostaa perinteikäs helsinkiläinen ripustusvalaistus, jota lisättiin ja tiivistettiin verkkomaiseksi. Se määrittää hienovaraisesti ja väistävasti tilan ylöspäin. Tilan seinät ovat puolestaan katuun rajautuvat komeat liiketalo, joista jokainen saa omanlaisensa julkisivuväläistuksen.

Keskuskatu -tilan lattia on tietysti itse katu. Monivärinen graniittikiveys on ikään kuin ympäröivien sisätilojen lattiapintojen ajatuksellinen jatke.

Valmiin kadun tietokoneella tehdyssä havainnekuvassa juuri kiveyksen kuviot ja värit ovat ne, joihin huomio kiinnittyy. Rossi vahvistaa, että idea olikin saada kiveyksestä voimakaskuviainen

MYÖS STOCKMANN VIE AUTOT MAAN ALLE

Sirkka Saarinen, toimittaja

Stockmannin Helsingin tavaratalon loppusuoralla olevalla Kasvu-projektilla on ollut ratkaiseva merkitys toteutumassa olevalle Helsingin kävelypai-notteiselle keskustalle. Ratkaiseva sikäli, että sen yhteydessä syntyi ajatus keskustan huoltotunneli Kehusta. Kehun ansiosta myös Keskuskatu vapau-tuu oikeasti autoista, koska kaikki huoltoliikenne pystytään hoitamaan maan alta.

Rakennusprojektina Stockmannin Kasvu-projekti kuuluu Suomen kaikkien aikojen suurimpiin: hank-keessa rakennetaan uutta ja kunnostetaan vanhaa tavarataloa yhteensä 130 000 m² :n alalta. Uusia maanalaisia huolto- ja pysäköintitiloja varten on louhittu kalliota yli 200 000 m³. Projekti käynnistyi alkuvuodesta 2006 ja valmistuu vaiheittain vuoden 2010 loppuun mennessä.

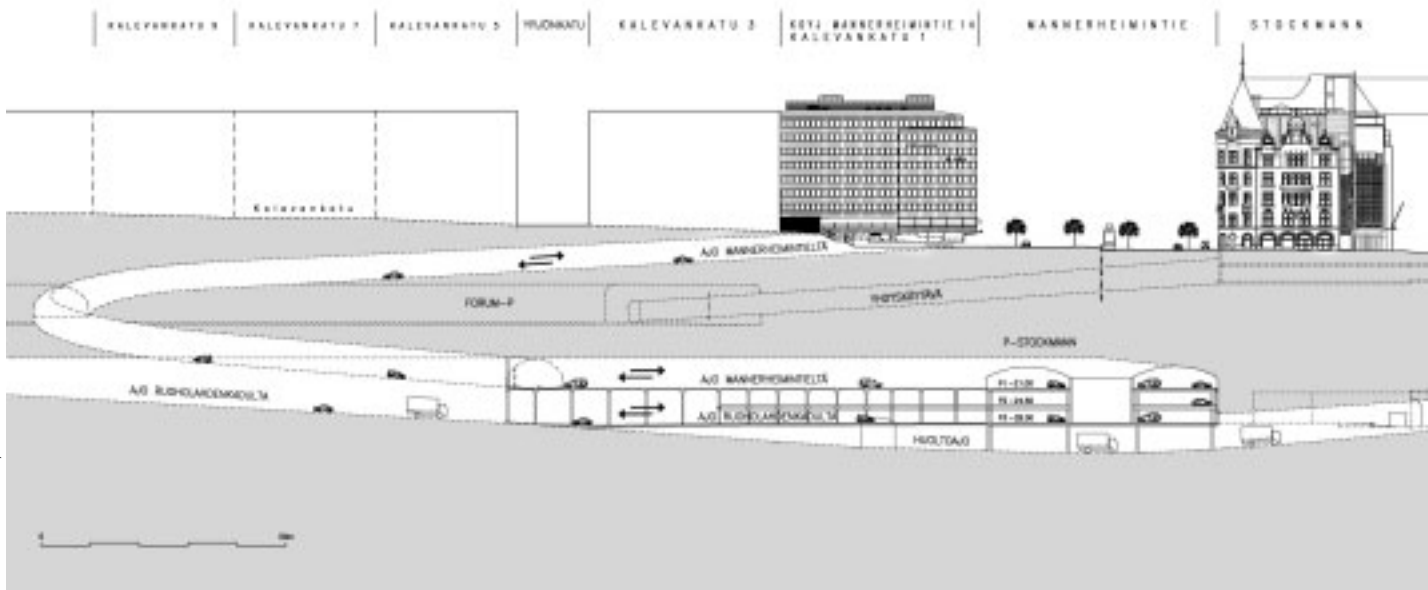
Kasvu-projektin pääsuunnittelija on Arkkitehti-toimisto Laatio Oy. Arkkitehti Pekka Laatio taustoit-taa hanketta kertomalla, että Stockmann-projektin tavoitteena on pysäyttää Helsingin ydinkeskustan kaupan volyymin valuminen peltomarketeille.

”Stockmann keskustan merkittävimpanä kaupal-lisena toimijana päätti ottaa aloitteen käsiinsä. Syntyi Kasvu-hanke, joka sopi hyvin yhteen kaupun-gin jo aikaisemmin tekemän päätöksen kanssa muuttaa Keskuskatu kävelykaduksi”, hän toteaa.



6 Valmistuttuaan kahden kilometrin mittainen huoltotunneli on Helsingin kaupungin ja tunneliin liittyvien kiinteistöjen yhteinen hanke.

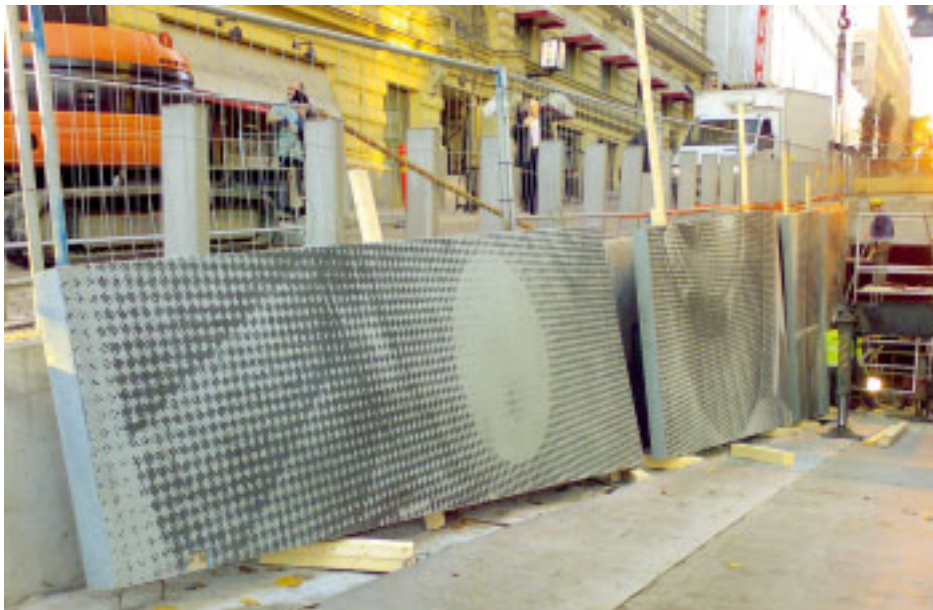
7 Huoltotunneli valmistuu vaiheittain. Tunnelin läntinen osa Ruoholahdesta pysäköintilaitokseen ja Stockmannin uu-teen huoltopaikkaan avattiin toukokuussa 2009.





Graphic Concrete / Jutta Teivuo
8

8
Ruoholahdesta tullessa voi välttää keskustan ruuhkat ajamalla Lastenlehdon puistosta tunnelia pitkin pysäköintilaitokseen ja sieltä pois. Lastenlehdon tunnelin seinät on kuvioitu myös graafisen betonin menetelmällä.



Graphic Concrete / Jutta Teivuo
9

9
Stockmann rakensi Kalevankadun päässä nousevan ajorampin kaiteineen. Ajorampin seinät toteutettiin graafisesta betonista, jonka pinnan taideteoksen suunnitteli Samuli Naamanka.

10
Nousukierre -taideteos asennettiin Stockmannin pysäköintilaitoksen Kalevankadun ajorampin seiniin keväällä 2009.



Graphic Concrete / Jutta Teivuo
10

HUOLTOTUNNELI ON YHTEISHANKE

Vaikka ajatus keskustan huoltotunnelista oli alun perin "stockmannilainen", se on hankkeena monen osapuolen yhteistyötä. Valmistuttuaan kahden kilometrin mittainen huoltotunneli on Helsingin kaupungin ja tunneliin liittyvien kiinteistöjen yhteinen hanke, joka käynnistyi 2006 alussa.

Miksi huoltotunneli keskustaan? "Sen ansiosta keskusta-alueen liikenne vähenee huomattavasti, kun arviolta 500 yritysten tavarantoimituksia ja huoltoajoa hoitavaa kuorma- ja pakettiautoa poistuu keskustan kaduilta. Myös Keskuskadun lukuisat huoltorampit, muutkin kuin Stockmannin, voidaan tunnelin ansiosta poistaa. Huoltotunneli luo edellytykset myös tulevalle: jo nyt on louhittu valmiiksi yhteys Hotelli Marskin alle. Myös lähtöjä keskustan muihin kortteleihin on jo valmiina", Laatio tiivistää.

Huoltotunneli valmistuu vaiheittain. Tunnelin läntinen osa Ruoholahdesta pysäköintilaitokseen ja Stockmannin uuteen huoltopihaan avattiin toukokuussa 2009. Syksyllä 2009 valmistuva huoltotunnelin itäinen osa Mannerheimintien alta Kluuviin tulee olemaan vain huolto liikenteen käytössä.

Stockmannin pysäköintitaloon voi nyt ajaa kahta kautta: lännestä, Ruoholahdesta tullessa voi välttää keskustan ruuhkat ajamalla Lastenlehdon puistosta tunnelia pitkin pysäköintilaitokseen ja sieltä pois. Toinen sisään- ja ulosajoreitti on Mannerheimintien ja Kalevankadun kulmauksen ajorampista.

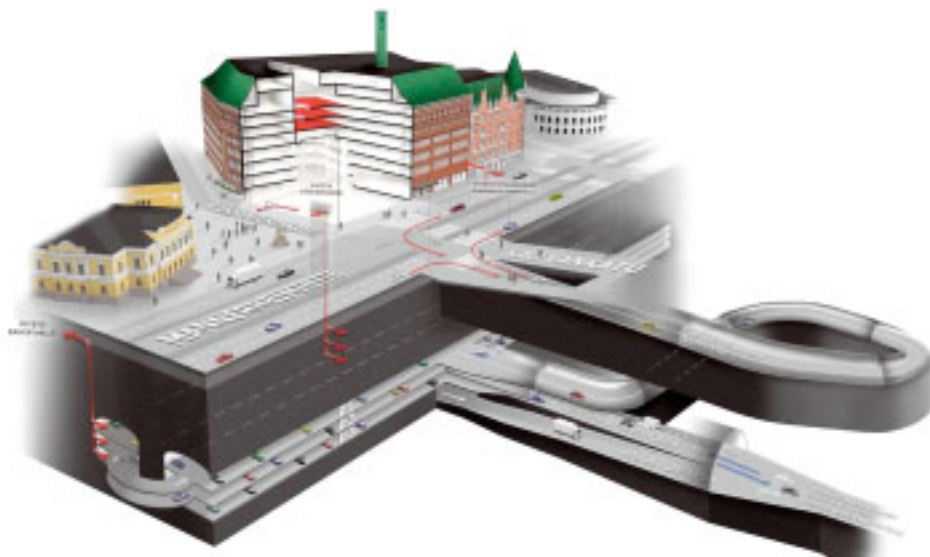
LISÄNELIÖITÄ KAUPALLE

Toinen merkittävä syy maanalaiselle rakentamiselle oli Laation mukaan kaupalliseen toimintaan saadut lisäneliöt. Kun autopaikkavelvoitteet voidaan täyttää maan alla, saadaan kaupalle lisäkerroksia sekä maanpinnan ylä- että alapuolisissa kerroksissa.

Maanalaisissa tiloissa on ihmisten helppo liikua huonollakin säällä. Laatio korostaa kuitenkin, ettei kaupan tarkoituksena ole maanalaisten tilojen avulla vähentää kadulla kulkemista. Päävastoin: korkeatasoisesti rakennetun, sulanapitojärjestelmällä varustetun Keskuskadun uskotaan jatkossa houkuttelevan lisää asiakkaita myös kadun varren liikkeisiin.

GRAAFISTA BETONIA AJORAMPISSA

Uusi, toukokuussa avattu *Stockmann Q-Park* sijaitsee kolmessa tasossa Mannerheimintien alla. Pysäköintipaikkoja siellä on 600 autolle. Stockmann rakensi myös Kalevankadun päässä nousevan ajorampin kaiteineen.



”Paikka on näkyvä, niinpä ajorampista käytiin lukuisia neuvotteluja kaupunkisuunnitteluviraston ja kaupunkikuvaneuvottelukunnan kanssa sekä rampin yksi- tai kaksisuuntaisuudesta että käytetyistä materiaaleista. Minulle itsellenikin kohde oli erittäin tärkeä. Alkuperäisessä kustannusarviossa rampin pinnoitteeksi oli esitetty graniittia. Saimme vaihdettua sen tilalle graafisesta betonista toteutetun taideteoksen ja sen suunnittelijaksi *Samuli Naamangan*”, Laatio kertoo erittäin tyytyväisenä toteutuneeseen ratkaisuun.

Tyytyväinen on myös haastavaa tehtävää, *”Nousukierre”* nimen saanutta teosta kuvaileva Naamanka. Teos perustuu 30-luvulla otettuun musta-valkoiseen valokuvaan tavaratalon kierreportaista: ”Graafinen betoni on tähän paikkaan sopiva ja kestävä materiaali. Lukuisten luonnosvaiheiden jälkeen päädyin esittävän ja abstraktin välimaastoon. Teoksen pitää olla jotakin, joka samanaikaisesti sekä sulautuu kaupunkikuvaan että tuo miellelyhtymän Stockmanniin. Sen tulee myös kestää ajan kulumista esteettisyytensä säilyttäen. Pyrin teoksessani meheviin graafisiin pintoihin, jotka peilaavat Stockmannin kaunista ja toiminnallista sisäarkkitehtuuria, monumentaalisen rakennuksen ehkä sen kauneinta ja herkintä sisäosaa: kierreportaita.”

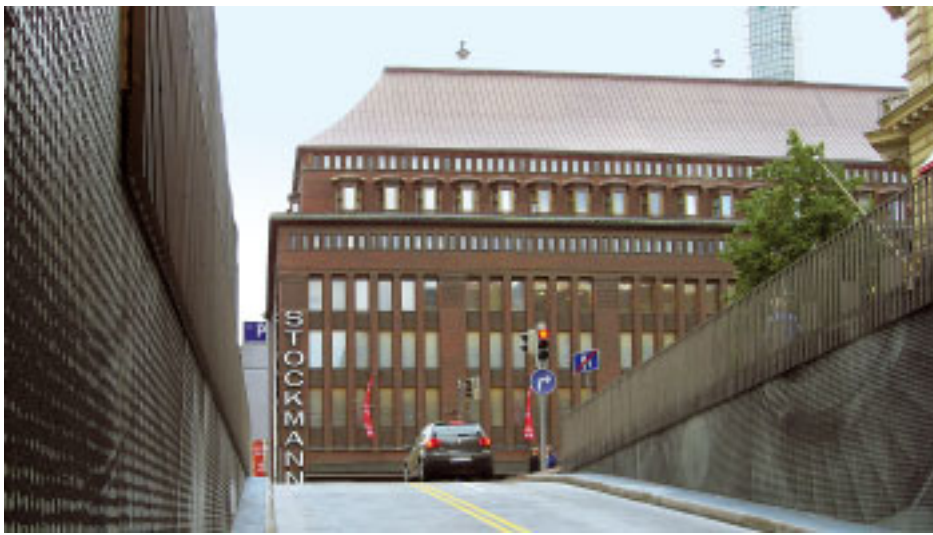
Nousukierre - Stockmannin ajoramppi. ”Joudun erittäin haastavaan tehtävään, kun arkkitehti *Pekka Laatio* kutsui minut suunnittelemaan taideteoksen Kalevankadun Stockmannin pysäköintilaitoksen sisäänkäynnin ajorampiin”, kertoo *Samuli Naamanka*.

”Ensimmäisenä mielenyhtymänä tuli tuttu lausahdus: ”tavataan Stockkan kellon alla. Ajatus siitä, että tulevaisuudessa Stockmannin parkkihalliin ajetaan taideteoksen läpi tuntui hienolta. Mistä kohtaan sinne ajetaan ja käännetään Mannerheimintieltä - aja sen taideteoksen läpi”, muistelee Naamanka.

Graafinen betoni tekniikkana oli sopiva ja kestävä tähän paikkaan. Lukuisten luonnosvaiheiden jälkeen päädyn esittävän ja abstraktin välimaaston. Jotakin piti olla, joka samaan aikaan sulautuu kaupunkikuvaan ja tuo mielenyhtymän Stockmanniin. Teoksen tulee kestää ajan esteettistä kulumista. Pyrin meheviin graafisiin pintoihin, jotka peilaavat Stockmannin kaunista ja toiminnallista sisäarkkitehtuuria, monumentaalisen rakennuksen ehkä sen kauneinta ja herkintä sisäosaa: kierreportaita.



Stockmannin pysäköintitaloon voi nyt ajaa kahta kautta: lännestä, Ruoholahdesta tultaessa voi ajaa Lastenlehdon puistosta tunnelia pitkin pysäköintilaitokseen ja sieltä pois. Toinen sisään- ja ulosajoreitti on Mannerheimintien ja Kalevankadun kulmauksen ajorampista.



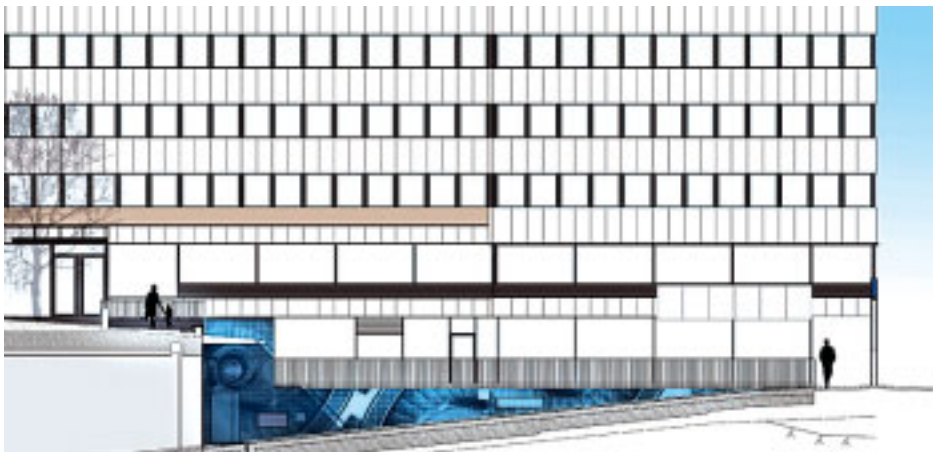
Graphic Concrete / Jutta Teivuo

13



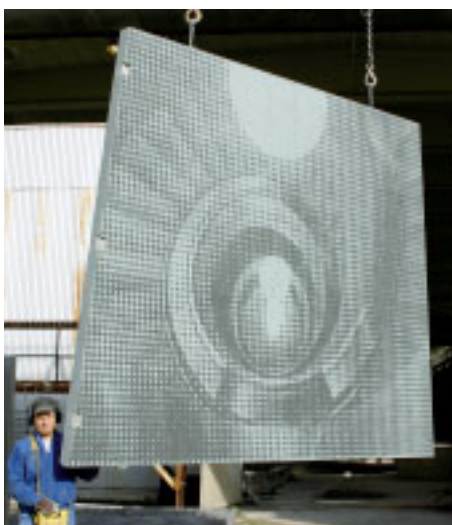
Samuli Naamanka

14



Samuli Naamanka

15



Graphic Concrete / Jutta Teivuo

16

Nousukierre - Stockmann ramps

I have a very challenging task, when the architect Pekka Laatio invited me to design artwork Kalevankatu Street Stockmann parking hall entrance into the ramps. Stockmann is main marketplace in the city of Helsinki.

The idea that the future of Stockmann parking hall running through the work of art seemed fine. From there to run, and turn Mannerheimin road - drive it through the work of art!

Graphic concrete technology was an appropriate and sustainable in this location. Numerous draft stages after head and submit an abstract intermediate terrain. Something had to be at the same time, merging with the city and bring the mind within the group Stockmann. The work will take a period of aesthetic wear. Graphic surfaces, which reflects the Stockmann's beautiful and functional interior architecture, perhaps the most beautiful and most sensitive inner parts - the spiral stairs. More information: Samuli Naamanka, Reseptori Oy, gsm, +358 41 5282698, mail@samulinaamanka.com

STOCKMANN TAKES ALSO CARS UNDERGROUND

The growth project of Stockmann Helsinki department store, now nearing completion, has played a crucial role in the development of the pedestrian intense town centre of Helsinki. Crucial in the sense that the idea of a maintenance tunnel in the centre came from the Stockmann project. The tunnel will really eliminate cars from Keskuskatu Street, as all maintenance traffic can take place underground.

Stockmann's Growth project is one the largest construction projects ever implemented in Finland: the project will produce a total of 130000 m² of new or renovated department store space. More than 200000 m³ of rock has been excavated for new underground maintenance and parking facilities. The project started at the beginning of 2006 and is scheduled to be completed in phases by the end of 2010.

The objective of the project is to stop the trade volumes from slipping from downtown Helsinki to out-of-town supermarkets. As the most significant commercial operator in the town centre, Stockmann decided to take the initiative. The launching of the Growth project was well in line with the earlier decision of the City to convert Keskuskatu Street into a pedestrian street.

Another significant reason for underground construction was to obtain additional square-metres for commercial activities. When parking space requirements can be fulfilled under the ground, more floors can be reserved for trading both above and under the ground level.

The maintenance tunnel will reduce traffic volumes considerably in the centre area. It has been estimated that 500 trucks and vans used for deliveries and maintenance purposes will be eliminated from the streets. The several maintenance ramps can also be removed from Keskuskatu Street thanks to the new tunnel. Future needs have also been taken into account; a connection has already been excavated from the tunnel to under Hotel Marski. Reservations have also been made for branching the tunnel into other town centre blocks.

The new parking garage of Stockmann was opened in May under Mannerheimintie Road. It consists of three levels and provides parking space for 600 cars. The access ramp to the parking facility at the end of Kalevankatu Street features a work of art designed by Samuli Naamanka and implemented on the wall of the ramp in graphic concrete.

13 - 16

Nousukierre -taideteos samanaikaisesti sekä sulautuu kaupunkikuvaan että tuo miellelyhtymän Stockmanniin. Graafisen betonin menetelmällä toteutetut betonielementit kestävät kulutusta sekä sopeutuvat ympäristöönsä.