

## YLEISARVOSTELU

Hyvinkään asemanseudun moniulotteisia haasteita voidaan pitää poikkeuksellisen haastavana kaupunkisuunnittelutehtävänä, johtuen suunnittelualueen suurista korkeuseroista sekä olemassa olevien ratalinjojen ja infrastruktuurin hallitsevasta asemasta. Lähtökohtien lisäksi kilpailun teeman "third space" mukaisesti alueesta tuli luoda uudenlainen kaupunkikehityksen toiminnallinen dynamo olemassa olevan kaupunkirakenteen sisälle täydentämään perinteisiä keskustatoimintoja. Haastava lähtötilanne saikin aikaan useita keskenään varsin erilaisia ja tasoltaan kirjavia ehdotuksia. Keskeiseksi kaupunkirakenteelliseksi tehtäväksi muodostui alueen kehittäminen tavalla, joka mahdollistaisi asemanseudun kytkeytymisen ratojen yli muuhun keskustarakenteeseen sekä Renton ja Kornitsoonin alueisiin. Huolimatta haastavasta ja laajaa osaamista vaativasta tehtävästä, kilpailu houkutteli kohtuullisen määrän tekijöitä pohtimaan alueen kaupunkirakenteellista eheyttämistä sekä sen muuntamista uudenaikaiseksi tuottavaksi osaksi kaupunkia. Vähäisestä ehdotusten määrästä huolimatta kärkitöiden taso osoittautui varsin korkeaksi.

Keskeiseen kysymykseen keskustan yhdistämisestä yli rata-alueiden, kilpailijat olivat kehittäneet kiitettävästi erilaisia lähestymistapoja ja strategioita. Onnistuneimpina ratkaisuuina pidettiin töitä, joissa kaupunkirakennetta pyrittiin yhdistämään joko olemassa olevia reittejä, katulinjauksia ja yhteyksiä jalostamalla tai strategisella täydennysrakentamisella. Resurssiviisasta keskustan yhdistämistä pidettiin arvossa arvioitaessa ehdotettuja interventioita. Laajat kansiratkaisut ja lukuisten uusien tunnelien tai siltojen rakentaminen nähtiin Hyvinkään mittakaavaan sopimattomina ja toisaalta myös kustannuksiltaan kohtuuttomina. Ehdotusten joukossa oli toisaalta myös laaja kokoelma yksittäisiä onnistuneita esimerkkejä niin alikulkujen kuin siltojenkin kehittämisestä viihtyisämpään suuntaan, mutta pelkkä reittien kytkeytyminen ilman sitä tukevaa kaupunkirakennetta ei osoittautunut riittäväksi kaupungin osien yhdistämiseen. Korkeuseroista johtuen kulkureittien esteettömyys sekä talvikunnossapito voivat osoittautua hankalasti toteutettavaksi. Parhaimmissa ratkaisuissa keskustan molemmat puolet nidottiin yhteen vahvalla tilallisella tai toiminnallisella konseptilla, joka mahdollisti fyysisten yhteyksien lisäksi myös uusien toimintojen ja identiteettien luontevan muodostumisen nyt tyhjiä oleville keskeisille alueille. Voidaankin sanoa, että onnistuneimmissa töissä toteutui myös siis niin kaupunkirakenteelliset kuin myös kilpailun teeman ("Third Space") mukaiset toiminnalliset tavoitteet. Monissa töissä juuri tämän eri ratojen väliin jäävän alueen ratkaiseminen oli jäänyt aktiivimatta tai sitä ei oltu osattu muuttaa toimivaksi mittakaavaltaan onnistuneeksi kaupunkitilaksi. Onnistuneimpina ratkaisuuina pidettiin töitä, joissa uudet rakennusmassat ja toiminnot muodostivat olemassa olevien rakennusten kanssa uudenaikaisia kerroksellisia kaupunki- ja katutiloja.

Ehdotuksissa oli rakentamisen määrän suhteen hyvin vaihtelevia ratkaisuja, joista ylisuuren tehokkuuden ratkaisut nähtiin paikkaan sopimattomiksi ja Hyvinkään mittakaavassa mahdottomina. Erityisesti Koritsooninmäen alueella nähtiin todella tehokkaita ja suuri mittakaavaisia ratkaisuja, jotka tuntuivat jo siirtävän koko kaupunkirakenteen painopistettä pois kaupungin nykyisestä ytimeästä. Volyymien sijasta tärkeämpänä Koritsooninmäen kehittämisessä pidettiin alueen urbaanin luonteen lisäksi myös sen kytkeytymistä muuhun kaupunkirakenteeseen. Toisaalta alueen irrallisuus muusta kaupunkirakenteesta mahdollisti sen tutkimisen myös suhteellisen itsenäisenä kokonaisuutena, mikä olikin innoittanut tekijöitä kehittämään mielenkiintoisiasumisen, työntekeytymisen ja energiatuotannon yhdistäviä rakennus- ja korttelimalleja. Mielenkiintoisista muutamista tutkielmista huolimatta, uudenaikaisia avauksia juuri Hyvinkään mittakaavaan sopivista työntekeytymistä, tuotantoa ja asumista yhdistäviä kehitysmalleja olisi saanut olla enemmänkin. Liian korkeat rakennusmassat eivät osoittautuneet Hyvinkään pikkukaupunkimaisuutta tukevaksi ratkaisuksi.

Korttelirakenteesta poikkeavat ja irralliset rakennusmassat eivät myöskään ole tuottaneet ennestään hajanaista kaupunkiympäristöä eheyttävää ratkaisua.

Itse asema-alueen toimintoihin otettiin töissä loppujen lopuksi varsin vähän kantaa. Muutamia asematutkelmia lukuunottamatta, isoissa osissa töitä aseman suunnittelun problematiikka pyöri lähinnä erilaisten liityntäpysäköintihybridien ympärillä. Ansioituneimmissa ratkaisuissa onnistuttiin yhdistämään asematoiminnot, eri liikkumisen muodot ja liityntäpysäköinti yhdeksi palvelukeskuskokonaisuudeksi. Erillään asemasta sijaitsevia ja kaupunkikuvallisesti dominoivia pysäköintirakennelmia pidettiin ongelmallisina ja alueelle sopimattomina. Liikenteellinen solmukohta oli inspiroinut tekijöitä mitä viltimpien pysäköintitalojen suunnitteluun, jotka sinänsä olivat mielenkiintoisia yksittäisinä tutkielmina, mutta niiden katsottiin ottavan kaupunkikuvallisesti liian suuren roolin katukuvassa. Parhaimmissa ehdotuksissa olemassa olevaa jo nyt leveähköä siltaa oli jalostettu aukiomaiseksi tilaksi, jossa yhdistyivät niin bussi- kuin junaliikenteenkin terminaalitoiminnot. Liikenteen vaihtopisteen keskittäminen sillalle mahdollistaa niin tasoerojen ja eri liikenne-  
muotojen kuin myös liityntäpysäköinnin saattamisen suhteellisen vaivattomasti yhteen. Ratkaisu on tosin kansirakenteen vuoksi kallis. Tällä ratkaisulla täydennysrakentamisen avulla on mahdollista myös luoda asema-alueelle tunnistettavuutta, vetovoimaisuutta sekä keskustan puolikkaita yhdistäviä tilallisia ja toiminnallisia elementtejä. Kilpailuehdotuksissa on usein myös esitetty keskustan liikennejärjestelyjä voimakkaasti muuttavia ratkaisuja, jotka vaatisivat kilpailualueen laajempaa tarkastelua.

Kaiken kaikkiaan parhaimmissa töissä oltiin osattu ymmärtää alueen keskeinen merkitys ja potentiaali koko kaupungille sekä ehdotettu resurssiviisaita ratkaisuja, joiden voima oli joko strategisessa ajattelussa tai akupunktiomaisessa (?) tehokkuudessa. Toisaalta on todettava, että ehkä johtuen poikkeuksellisen haastavasta tehtävänannosta, yksikään ehdotus ei suoraan ratkaissut kokonaisuutta, mutta parhaimmat ehdotukset tarjoavat erinomaisen lähtökohdan strategisen kehityssuunnitelman luomiselle koko asemanseudulle.

## SUOSITUKSET

Tuomaristo suosittaa Hyvinkään asemanseudun alueen jatkosuunnittelun pohjaksi ehdotusta "Symbiotic Fabric", sen kokonaisvaltaisen ja strategisen lähestymistavan vuoksi. Ehdotus käyttää oivaltavasti hyödyksi olemassa olevia katulinjoja ja verkostoja sekä sitoo niiden avulla keskustan yhteen yhdeksi kokonaisuudeksi. Uusi kehämäinen bulevardi antaa selkeän lähestymistavan alueen kehittämiseksi sekä kestää voimakkaankin jatkokehittämisen ilman, että ehdotuksen keskeinen idea vaarantuu. Vaikka työ on vahvasti konseptuaalinen, on sen pohjalta kehitettävissä jatkosuunnittelussa strategisen suunnitelman lisäksi myös konkreettinen suunnitelma asemanseudun kehittämiseksi. Ehdotuksen yhtenä vahvuutena voidaan pitää sen pysyminen strategisen suunnitelman tasolla, jolloin seuraavissa vaiheissa paikalliset toimijat ja tarkemmat tavoitteet on helppo ottaa mukaan työn kehittämiseen jalostamaan ehdotuksen ajatusta tulevaisuuden keskustasta. Kehäratkaisun lisäksi työn ajatusta luonnon ja rakennetun ympäristön sekä ihmisen toiminnan positiiviselle liittymiselle voidaan pitää toimivana periaatteena koko keskustan kehittämiseksi. Kilpailuehdotus on alku-sysäys laajemmalle kehitysprosessille, jossa nyt esiteltyjä strategisia lähestymistapoja ja työkaluja voidaan jatkossa jalostaa eteenpäin.

Tämän lisäksi tuomaristo näkee, että olisi kaupungille ja asemanseudun kehittämisen kannalta kannattavaa tutkia tarkemmin myös ehdotuksen "Come together (2)" mukaista puurakenteisen (?) hybridirakennuksen sijoittumista aseman yhteyteen. Ehdotuksessa asemanseudun nykytilalle ominaiset monet lähestymissuunnat sekä vaikeat tasoerot on ratkaistu hienosti yhdellä moneen suuntaan tilaa muodostavalla rakennuksella. Työssä on tuotu esiin myös eri liikennemuodot yhdistävän rakennuksen tärkeys ja potentiaali koko Hyvinkään keskustalle. Edelleen kehitettynä ja toiminnallisesti jalostettuna rakennuksesta voisi tulla asemanseudun maamerkki sekä tärkeä osa koko keskustan palvelurakennetta. Rakennukseen olisi mahdollista sijoittaa

asematointojen ja kaupallisten tilojen lisäksi myös julkisia ja yksityisiä palveluita, jolloin ne olisivat niin keskustassa asuvien kaupunkilaisten kuin junien kanssa pendelöivien työmatkalaistenkin saavutettavissa.

## YLÄLUOKKA

### AJ611 - SYMBIOTIC FABRIC

Ehdotus lähestyy asemanseudun problematiikkaa strategisen kehätie-konseptin avulla. Tavoite on luoda Hyvinkäälle uusi urbaani identiteetti tämän mielenkiintoisia kiintopisteitä yhdistävän bulevardin avulla. Uusi ehdotettu kehä muodostuu keskustan ja asemanseudun olemassa olevien vahvuuksien ja yhteyksien varaan, ollen täten myös erittäin toteutuskelpoinen ja resursseja säästävä. Tekijät ovat pystyneet löytämään kaupunkirakenteesta oleelliset yhteydet sekä vahvistamaan niitä sijoittamalla mm. uudennaisia tuotantoa, työtä ja asumista yhdistäviä toimintoja niiden varrelle. Lopputulos ei ole niinkään tarkka yleissuunnitelma vaan strateginen lähestymistapa Hyvinkään infrastruktuurin dominoivan ytimen muuttamiseksi kaupunkimaiseksi elämän täyteen ympäristöksi. Työn erityinen vahvuus on sen pelkistetyssä ja kaaviomaisessa lähestymistavassa, joka jäsentää radan molemmat puolet selkeäksi yhtenäiseksi kokonaisuudeksi, mutta joka kestää myös jatkokehittämisen ilman että työn idean ydin katoaa. Esitetyt aksonometriset tarkastelut monipuolisista hybridikortteleista ovat uskottavia ja niistä on mahdollista kehittää uudennaisia korttelirakenteita. Bulevardi on esitetty havainnekuviissa alleviivatun korostettuna keltaisella pintamateriaalin värillä, mutta todellisuudessa esitetty kaupunkirakenteellinen ratkaisu tukee jatkuvan kaupunkitilan muodostumista ja sen havaitsemista myös ilman tehosteita. Esitetty modulaarinen jatkuva kolmiulotteinen kehikko ei ole ajatuksena uusi, ja vaikuttaa kaupunkikuvassa arkkitehtonisena elementtinä teennäiseltä ja vieraalta. Sitä tulisi kehittää enemmän toiminnallisuutta tukevaan rakenteelliseen muotoon kuin pelkkänä muotoaiheena. Esitetty linja-autoasema tuntuu mittakaavaltaan liian suurelta ja kaipaisi muutenkin rohkeampaa käsittelyä sekä monipuolisempia palveluja pelkkien liikkumiseen liittyvien toimintojen lisäksi. Lisäksi Rentton aluetta olisi voinut kehittää tehokkaammin, nyt alue jää potentiaalistaan huolimatta varsin vähälle käsittelylle. Muutoinkin täydennysrakentaminen voisi olla rohkeampaa. Ehdotuksen tarkoituksena on luoda uudennainen symbioottinen suhde kaupunkielämän ja luonnon välille tiivistämällä kaupunkirakennetta ja tuomalla aktiivisia viheralueita ympäri keskustaa sen kaikkiin kaupunkitiloihin. Manifestimaisessa työssä onkin bulevardin lisäksi kehitetty katalogimaisesti erillisiä operatiivisia toimenpiteitä, joilla kaupunkia saadaan muutettua kohti kestävämpää suuntaa. Esitetty liikenteellinen ratkaisu on selkeä ja rohkea, mutta sen todellinen toimivuus vaatisi tarkempaa analyysia etenkin keskustan olemassa olevien palvelujen saavutettavuuden osalta sekä sen tarkastelua myös koko liikenneverkon näkökulmasta. Työn graafinen esitystapa yhdessä yksinkertaisen, mutta visionäärin suunnitelman kanssa muodostavat strategisen kehityskuvan Hyvinkään keskustalle.

### OC435 - COME TOGETHER (2)

Ehdotuksen perustana on nimensä mukaisesti mahdollisimman monien kohtaamisten mahdollistaminen kaupungin keskustassa. Työssä on ymmärretty hyvin Hyvinkään keskustan olemassa oleva mittakaava sekä asemanseutua dominoivien ratalinjojen ja korkeuserojen haasteet. Toisin kuin useat muut ehdotukset, työssä on lähestytty keskustan yhdistämistä lähes kirurgisella tarkkuudella. Luomalla uusi selkeä keskusaukio asemalaiturien päälle olemassa olevalle sillalle, saa keskusta uuden urbaanin tilan, joka on lähellä kaikkea ja yhdistää asema-alueen nokkelasti keskustan katutilaan ja joukkoliikenteen terminaaliin. Pelkkä aukio ei tosin riitä yhdistymiseen vaan sen tekee eri tasoerot hienosti selättävä puurakenteinen hybridirakennus, jonka ansiosta aukio suojautuu rataliikenteen melulta pohjoisen suunnalta sekä avautuu ilmansuunnallisesti hyvin etelän suuntaan. Ehdotuksen kaupunkirakenteellinen suunnittelu on kauttaaltaan toimivaa, mutta sen suurimmat ansiot ovat ehdottomasti juuri asemanseudun käsittelyssä. Vaikka tekijä esittääkin perusteeksi visuaalisen yhteneväisyyden luomisen Siltakadun sillan purkamiselle, tuntuu toimenpide ylimitoitetulta ja vaikka Hangonradan jakamat alueet sen johdosta visuaalisesti yhdistyvätkin, poistuu samalla tärkeä kaupunkirakenteellinen yhteys. Siltakadun sillan poistaminen on johtanut myös paikoin hankaliin katujärjestelyihin. Rentton

ja Koritsooninmäen alueiden käsittely on varmaa ja toimivan oloista, joskin kaupunkitilallisesti yllätyksetöntä. Sen onnistunut mittakaava ja toiminnallisesti monipuolinen tarjonta luovat uskottavan kuvan mahdollisesta uudesta kaupungin vilkkaimmasta kohtaamispaikasta. Muuten erittäin kehityskelpoisen ja arkkitehtuuriltaan onnistuneen hybridirakennuksen haasteet ovat sen suhteessa olemassa oleviin historiallisiin asemarakennuksiin. Lisäksi materiaalista ei käy täysin selville miten uusi kansirakenne ja olemassa olevat rakennukset suhtautuvat toisiinsa. Päättämällä rakennus aikaisemmin tai muokkaamalla sen reuna-alueita olisi mahdollista kehittää paremmin myös historiallisiin rakennuksiin suhtautuva ratkaisu. Keskustan itäosaan ei ole esitetty lainkaan täydennysrakentamista.

#### FF815 COME TOGETHER (1)

Ehdotus täydentää monipuolisesti ja varsin tasapainoisesti kaikkia alueita ja toimintoja radan molemmin puolin – ja jopa kilpailualueen ulkopuolelle. Vaikka rakentaminen on tehokasta, sen mittakaava ja arkkitehtuuri soveltuvat olevaan rakentamiseen ja luovat persoonallisen lisän keskustarakentamiseen. Ne myös tekevät aseman ympäristöstä sopivan urbaanin. Koritsooninmäelle esitetty rakentaminen on maankäytöllisesti tehokasta ja muodostaa suojaisia piha-alueita. Diagonaaliin kulkevat kulkureitit ovat paikoin väkinäisiä, eikä kortteliratkaisu niitä kaikkia kaipaa. Katutasoa ja kulkureittejä on kuitenkin ansiokkaasti ideoitu ja aktivoitu. Asemalaituria on täydennetty pienimuotoisella rakentamisella, joihin sijoittuu erilaisia palveluita ja ne monipuolistavat alueen toimintoja. Asemaa lähinnä olevien korttelien alle sijoittuu laaja keskitetty pysäköintilaitos. Rentton tehtaan alueelle on esitetty tehokasta toimisto- ja asuinrakentamista, ja paikka soveltuu myös korkealle rakentamiselle. Sen kytkeminen asema-alueelle Siltakadun sillan ali parantaa alueen saavutettavuutta. Myös Uudenmaankadun ja Hyvinkäänkadun täydennysrakentaminen on onnistunut. Hämeensilta on muutettu bussiterminaaliksi, mikä edellyttää koko keskustan liikenneverkon tarkastelemista, mikäli pääkatu katkaistaan autoliikenteeltä. Terminaalia on esitetty osittain myös radan päälle, mikä on saavutettavuudeltaan hyvä ja keskeinen, mutta vastaavasti kallis ratkaisu.

#### OB134 - THE GREEN RING

Ehdotus on positiivinen poikkeus muista ehdotuksista onnistuneen makrotarkastelunsa ansiosta. Työn ajatuksena on hyödyntää Hyvinkään keskustaa ympäröivää luontoa paremmin, luoda keskustaan vihreä kehä ja linkittää tämä koko Hyvinkäätä halkovaan ulkoilukäytävään. Ehdotus toimiikin parhaiten juuri koko kaupungin mittakaavassa tarkasteltuna. Itse keskustaan ehdotettu viherkehä toimii paikoittain hyvin olemassa olevien puistojen ja viheralueiden kohdalla, mutta esimerkiksi pohjoisessa, jossa rata on ehdotettu katettavan suurella vihersillalla, tuntuu valittu strategia pakotetulta. Muutenkin voimakkaasti viherrakentamiseen perustuvat kaupunkirakenteelliset ratkaisut tulisi tutkia Suomessa myös talviolosuhteissa, jolloin niiden luonne julkisena tilana on täysin toisenlainen. Esitetyt umpikorttelirakenteet ovat toimivia, joskin niiden keskellä jääviä yhteisiä viljelyalueita lukuun ottamatta ne tuntuvat muuhun ehdotukseen nähden irrallisilta. Ehdotuksessa on kuitenkin monia erittäin onnistuneita kaupunkitilallisia ratkaisuja ja esimerkkejä, joiden ansiosta työstä välittyy elävä ja kilpailun tavoitteisiin osuva maailma. Tästä parhaana esimerkkinä on radan kylkeen sijoitettu suuri paviljonkimainen kasvihuone, jota voidaan käyttää kaupunkiviljelyn lisäksi myös palveluihin, tapahtumiin ja työskentelyyn. Ratkaisu soveltuu äärimmäisen hyvin paikkaansa ja on yksi kilpailun parhaimpia esimerkkejä toteutuskelpoisesta uudeltaisesta toimintoja sekoittavasta hybridirakennuksen mallista. Rakennuksen omaperäinen muoto täyttää kaupunkirakenteellisesti haastavan paikan hienosti sekä luo eteensä mittakaavaltaan toimivan kaupunkitilan yhdessä olemassa olevien historiallisten asemarakennusten kanssa. Jalankulkualueet ovat paikoin ylimitoitettuja ja Hämeensillan katkaiseminen autoliikenteeltä vaatii keskustan liikenteen uudelleenjärjestelyä. Kävelyvyöhykkeen laajentaminen ehdotetulla tavalla Hangonradan yli ei ole liikenneturvallisuuden ja radan toimivuuden vuoksi mahdollista.