

## Johdanto

Äänekosken keskustan kaava on kehittynyt kolmen merkittävän vaiheen kautta 1900-luvulla. Vuoden 1936 kaava noudatti ympyräkaupungin periaatteita pienen kylän mittakaavassa: keskiössä oli Viiskulman risteys, johon katuakselit vedettiin. Vuonna 1951 ympyräkaava muuntui funktionalistiseen suuntaan ja etelä-pohjoiskoordinaatistoon asetetut, rapatut ja mittasuhteiltaan huolitellut asuinrakennukset muodostivat kasvavan kaupungin keskustan. Nykyinen torikorttelien rakenne syrjäytti harmonisen funktiomiljöön elementtirakentamisen aikakautena, ja kaupungin vilkkainta keskustaa edustavat tänä päivänä matalat mutta laajat elementtirakennukset (nykytilanne ja 1950-luvun kaava sivulla 8).

**Uuden kehittämissuunnitelman** ensimmäiset luonnokset valmistuivat kesällä 2009. Ne olivat esillä kaupunginhallituksessa sekä mediassa syyskuussa 2009. Suunnitelma keskustan vaiheittaisesta rakentumisesta ja kokonaisuutena kehitettävän kaupungin ajatus herätti innostunutta keskustelua ja siitä vaihdettiin mielipiteitä mm. kaupungin kotisivuilla.

Työtä on jatkettu kaavoitusyksikössä Arkkitehtuuritoimisto Jussi Partasen konsultoimana. Pohjatyon tarkoituksena on herättää uudelleen vanhojen kaavojen hyvät ideat, yhdistää ne nykyaikaisen kaupunkisuunnittelun vahvuuksiin ja varautua tulevaisuuden mahdollisuuksiin.

Suunnitelma toimii kaavoituksen suuntaa antavana taustaehtona 2000-luvun alkupuoliskolla. Keskustan tulevat rakennuskohteet tarkastellaan sen läpi keskustan kokonaisuutta silmällä pitäen. Kaavatyössä suunnitelma otetaan huomioon pääpiirteittäin rakennusten ym. sijoittamisessa, yksityiskohtia tarkastellaan erikseen jatkosuunnittelussa.

## Sisältö:

- s. 2-3 Koko keskustan kehittämissuunnitelma
- s. 4 **Länsiportti:** uusi sisääntuloväylä Torikadulle
- s. 5 **Torikorttelit** ja uusi tori
- s. 6 **Viiskulma:** autoilijan ja kevyen liikenteen pääsisääntulot
- s. 7 Liikenteen ja pysäköinnin järjestäminen
- s. 8 1950-luvun kaava ja 2000-luvun tilanne



## Koko keskustan kehittämissuunnitelma

Äänekosken keskusta hahmottuu Kauppakadun, Torikadun ja Äänekoskentien alueelle. **Tämänhetkistä kaupunkikuvaa hallitsee yleinen mittakaavattomuus:** Kauppakadun varren funkisrakennukset ja pienkaupunkimainen mittakaava limittyvät litteisiin ja massiiviisiin elementtirakennuksiin. Katutila on suurelta osin tuhmaavan leveää, erityisesti Torikadulla. Nykyinen tori rajautuu kolmelta sivulta katuun ja yhdeltä sivulta puolitoistakerroksiseen kaupparakennukseen.

Keskustan liikennejärjestelyt ovat syntyneet autoilupainoitteiseksi, eikä keskustaa ole 1950-luvun jälkeen juurikaan kehitetty kevyen liikenteen käyttöön. Kevyen liikenteen luonne keskustapalveluiden käyttäjänä on viihtyvä ja kokeileva. Sen painottaminen tukisi pikku-kaupunkimaista kivijalkakauppaa enemmän kuin ostoskeskuksiin paremmin sopiva nopeatemppoinen autolla shoppailu.

Parannetaan kevyttä liikennettä, lisätään asumista, pristetään kaupankäyntiä

**Kevyen liikenteen kehittäminen** parantaa keskustan käytettävyyttä iltalukoiluun ja kivijalkakauppoihin. Luonteva kävelypainotteinen keskusta sijoittuu uuden S-marketin, tulevan Citymarketin, Kauppakadun, Torikadun sekä Työskintien alueelle. Kevyen liikenteen suunnitelmassa avataan uusi väylä rautatien kävelysillalta Keskusaukiolle ja Kauppakadulle. Toria siirretään kevyen liikenteen "silmukan" kannalta toimivampaan paikkaan, ja uusi tori rajautuu selkeämmin rakennuksiin vuoden 1951 kaavan hengessä. Katutilaa ja keskustan mittakaavaa parannetaan tehostamalla paikoitusta sekä ajoväyliä. Uusi nelikerroksinen rakentaminen suunnitellaan siten, että tulevaisuuden katutila noudattaa nykyisen Kauppakadun mittakaavaa.

Keskustan tehokkuutta lisätään merkittävästi täydennysrakentamisella Torikortteleiden, Viiskulman ja Länsiportin alueilla. Uutta toria reunustaa nelikerroksiset asuinkorttelit ja kivijalkaliikkeet. Viiskulman korttelit otetaan asuinkäyttöön. Asiakasohjan lisääminen pristaa kaupankäyntiä ja nopeuttaa keskustan kaupunkikulttuurin kehitystä. **Tavoitteena on luoda kysyntää erikoiskaupoille, säilyttää keskustan palvelut ja tarjota varteenotettava vaihtoehto illanvietolle läheisessä suurkaupungissa.**

Keskustan sisääntuloja selkeytetään kaupunkikuvallisesti muodostamalla kaksi sisääntuloväylää: Länsiportti ja Viiskulma. Länsiportti ohjaa saapujan keskustaan jatkettua Torikatua eli uudistettua Rautatienkatua pitkin. Viiskulmasta saavutaan keskustaan Kauppakadun eteläpään korttelien muodostaman portin läpi.

Kävelypainotteinen keskusta yhdistetään Rantapuistoon Keskusaukion ja Torikadun kautta. Eteläinen kevyen liikenteen sisääntulo keskitetään rautatien ylikulkuportin kautta. Tavoitteena on keskustan palvelujen saavuttaminen yhden pysähdyksen periaatteella. Liikennejärjestelyjä käsitellään sivulla 7.

**Uutta liikerakentamista** sijoitetaan keskustan alueelle pääsääntöisesti pääkatujen rakennusten pohjakerroksessa sijaitseviin kivijalkamyymälöihin. Yhteensä täydennysrakentamista on 65400 kerrosneliometriä. Keskimääräisellä 55m<sup>2</sup> - 65m<sup>2</sup> huoneistokoolla ja 50-60% pinta-alan huoneistokäytöllä tämä tarkoittaa 533-630 asuntoa ja vähintään 30 kivijalkamyymälää, riippuen liiketilöiden koosta ja kysynnästä. Rakennushankkeiden koko on pyritty muodostamaan Äänekoskella toteuttamiskelpoiseksi, noin 24-30 asuntoa per talo.



**YLLÄ:** Keskustan uudet pääreitit merkittynä vuoden 2000 ilmapäivitykseen. Oranssi kevyen liikenteen kaavio osoittaa kävelypainotteisen keskustan, joka liittyy entistä selkeämmin ympäröiviin virkistysreitteihin. Sinisellä merkitty Torikatu ja Kauppakatu muodostavat uuden, omaleimaisen pääkadun. Tuleva rakentaminen pääkadun varrella noudattaa mittakaavaltaan Kauppakadun kivijalkakauppojen miljöötä.

**ALLA:** Torikatu lännestä, uusi tori ja kauppakatu vuoden 2009 luonnosten mukaan.



Torikatu lännestä

Torikorttelit idästä

Kauppakatu





- Merkinnät
- Uusi rakennus
  - Olemassa oleva rakennus
  - Ajoväylä
  - Kevyen liikenteen väylä
  - IV Kerrosluuku



## Länsiportti: uusi sisäntuloväylä Torikadulle

### Tehokkuus

Länsiportin alueelle rakennetaan kolmen kuusikerroksisen pistetalon ryhmä. Liikerakentamiselle ja keskustan laajenemiselle jätetään varaa Hämeentien ja jatkettun Torikadun eteläkulmaan. Äänekoskentien varren huoltoasema voidaan tarpeen mukaan laajentaa.

Yhteensä uutta asuinrakentamista voidaan kuvan alueelle sijoittaa noin **9400 kerrosneliometriä (brutto)**.

Jos arvioidaan huoneistokooksi keskimäärin 55m<sup>2</sup> - 65m<sup>2</sup> ja yleistiloiksi sekä parvekkeiksi 40% pinta-alasta, tulee **uusia asuntoja noin 83-100 kpl**.

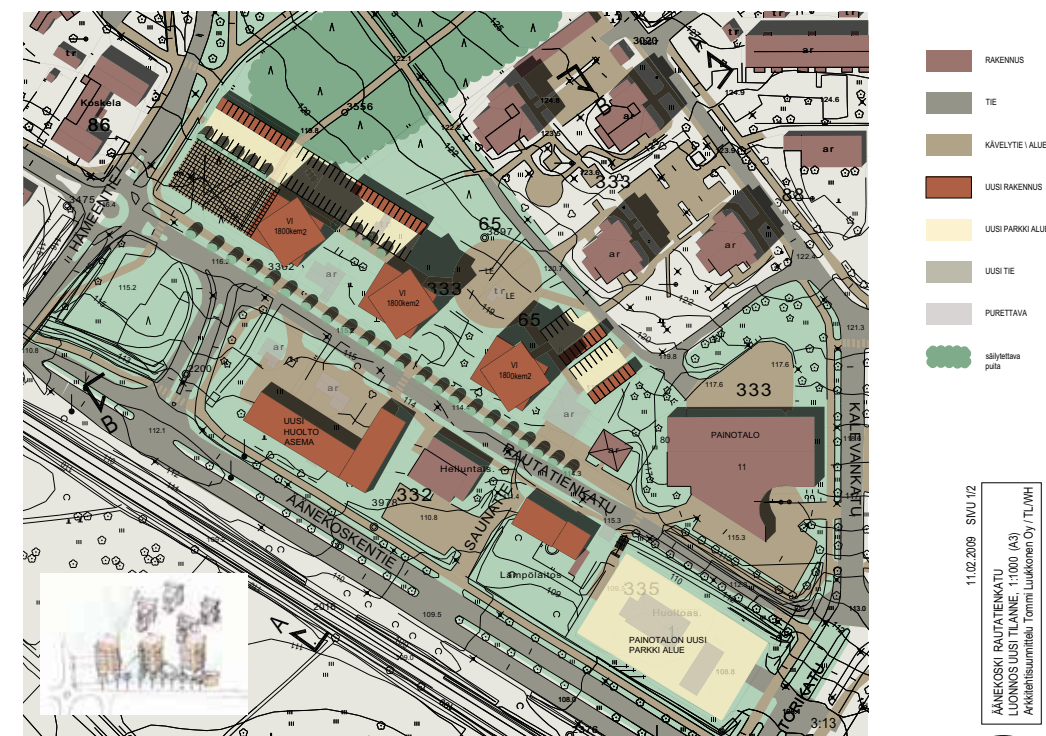
Vuoden 1951 funktionalistisessa suunnitelmassa läntinen saapuminen keskustaan tapahtui Kotakennäntieltä Hämeentielle ja keskustaan. Rautatiekatu oli ennen läntinen sisäntuloväylän Äänekoskentien rakentumiseen asti. Nykyinen Torikadun nousu Äänekoskentieltä on korkeussuhteiltaan hankala eikä keskustan raja ole kaupunkikuvallisesti selkeä.

Ryhmä pistetaloja uuden Torikadun alkupäähän

**Uusi sisäntuloväylä** keskustaan johtaa Koskelan kulmalle rakennettavasta kiertoliittymästä painotalon alapuolitse Torikadulle. Jyväskylän suunnasta tulijat ohjataan Kotakennäntieltä Hämeentietä pitkin kiertoliittymään ja Oulun suunnasta tulijat nousevat Torikadulle Hämeensillan itäpuolelle parannettavaa katuyhteyttä pitkin. Nykyinen Mercurian ja huoltoaseman välinen kulkuyhteys Torikadulle suljetaan.

Torikadun länsiosan varrelle sijoitetaan kuusikerroksisten asuinrakennusten ryhmä, joka yhdistyy hahmoltaan Kotakennäntien varren kerrostalojen päätyihin. Jatkettun Torikadun (nyk. Rautatiekatu) varteen voi tulevaisuudessa sijoittaa keskustatoimintojen alueen uudisrakentamista.

Länsiportin suunnitelman konsulttina toimii Jyväskyläläisen Tommi Luukkosen Arkkitehtipalvelu OY.





## Tehokkuus

Torin ympäristö rakennetaan itä- ja länsikortteleina. Liikerakentaminen sijoittuu Kauppakadun ja Torikadun varrelle ensimmäiseen kerrokseen. Liiketiloihin voidaan Torikadun varrelle sijoittaa noin 10-20, riippuen niiden koosta. Rakennukset voidaan toteuttaa yksittäisinä hankkeina.

Yhteensä uutta rakentamista voidaan kuvan alueelle sijoittaa noin 16200(länsikortteli) + 15300(itäkortteli) = 31500 kerrosneliometriä.

Jos arvioidaan huoneistokokoksi keskimäärin 55m<sup>2</sup> - 65m<sup>2</sup> ja yleistiloiksi, liiketiloiksi sekä parvekkeiksi 50% pinta-alasta, tulee uusia asuntoja noin 240-290 kpl.



## Torikorttelit ja uusi tori

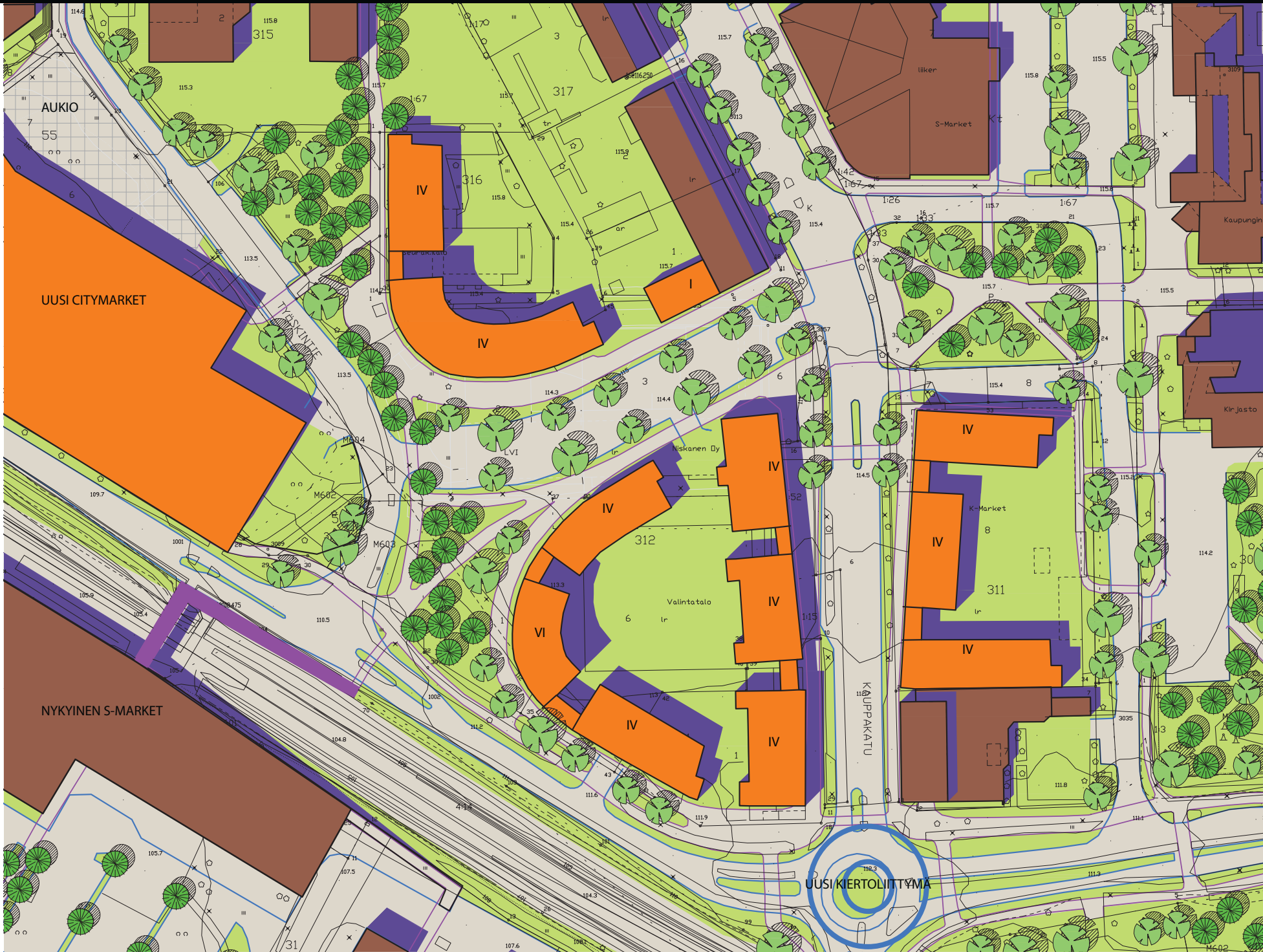
Torikorttelit on suunnitelmassa laadittu uudeksi kokonaisuudeksi. **Torin paikkaa siirretään** Työskintien pohjoispäättyyn keskelle torikortteleita. Näin toritila saadaan rajattua nelikerroksiseen korttelirakenteeseen. Tori sijoittuu suurten tavaratalojen kanssa etelä-pohjoisakselille, jolle tulee uuden kävelykeskustan reitti. Pohjoispuolelta tori rajautuu toiminnalliseen puistoaukioon.

Pikkukaupunkiin ja jalankulkuympäristöön soveltuvan mittakaavan luominen on merkittävä kehitys Äänekosken keskeisimmässä kaupunkitilassa. Suunnitelmassa Kauppakadun mittakaavaa on jatkettu Torikadulle siten, että uusi rakennusmassa rajaa katutilaa selkeästi. Uusi plaza avautuu tästä katutilasta ja rajautuu nurkiltaan vertikaaliseen rakennusmassaan. Nykyisen torin paikalle rakentuu nelikerroksinen asuinkortteli, joka täydentää Kauppakadun ja Torikadun kulman. Rakennusten korkeus sitoutuu kauttaaltaan Kauppakadun itäpuolen rakennuksiin nykyisen torin kohdalla. Torin rajausta on uusi tulkinta vuoden 1951 kaavasta, jossa tori sijaitsi nykyisen torin paikalla mutta rajautui kolmi- ja nelikerroksisiin rakennuksiin.

Sijoittamalla asuinrakentamista torin ympärille lisätään tarvetta palveluille koko keskustan alueella. Tarvittava liiketila sijaitsee Kauppakadun tavoin kivijalkakauppoina. Torikorttelien asuinrakennukset voidaan suunnitella siten, että niihin voi sijoittaa mm. palveluasumisen ja vanhustenhuollon yrityksiä, jotka vuokraavat kerroksia rakennuksista. Näin saadaan torin viereen ne asukkaat, joiden kulku torille olisi muuten vaikeinta.

Uusi tori on osa paranneltua kevyen liikenteen verkkoa. Torikadun reunaan sijoittuu uudessa kävelykeskustassa kivijalkakauppaa, erikoisliikkeitä ja palveluita. Yhteys virkistysreitteihin, erityisesti Rantapuistoon otetaan huomioon jatkosuunnittelussa. Suuri puute nykyisessä Äänekosken torissa on, että lähellä sijaitsevaan Äänejärveen ei ole näkymää tai tilallista yhteyttä. Tätä yhteyttä parannetaan jatkossa tutkimalla kevyen liikenteen väylää, maamerkkejä ja katutilaa Torikadun itäpäänteessä. Samaa näkymien tutkimista sovelletaan myös Kirjaston ja Kaupungintalon välisen kevyen liikenteen reitin kehittämisessä.





## Viiskulma: autoilijan ja kevyen liikenteen pääsisääntulot

Keskustan pääsisäänkäynti on Viiskulman risteys. Nykyinen väylä on sijainniltaan luonteva mutta rakenteeltaan viimeistelemätön. Liikerakennusten matala massa antaa lähiön kaltaisen ensivaikutelman Äänekosken keskustasta, ja katutila on epämääräinen pysäköintialueiden kohdalla.

### Uudistunut ensivaikutelma

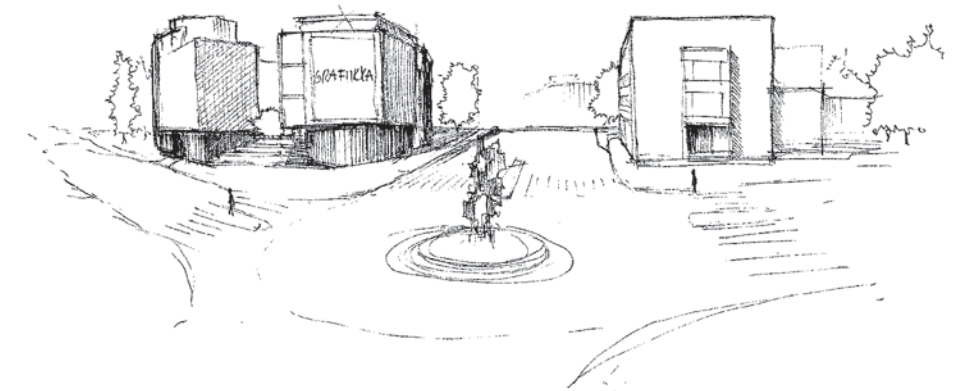
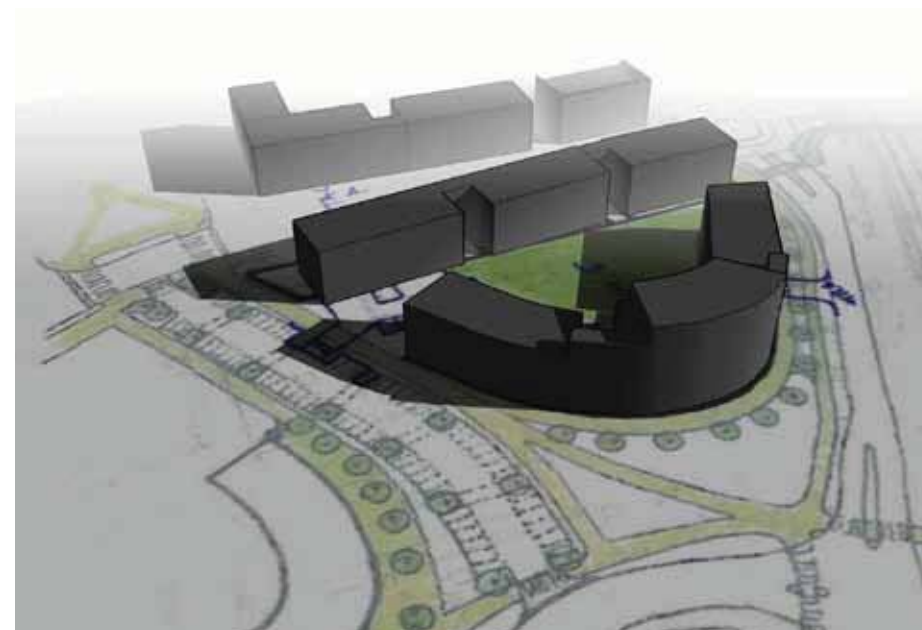
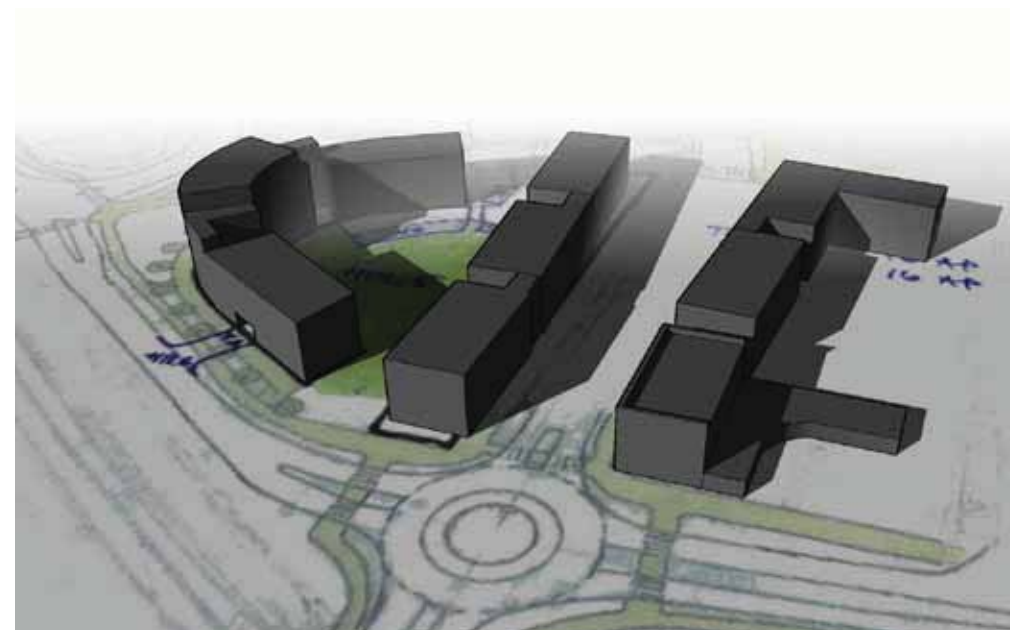
Keskusaukion ja rautatien ylikulakuputken välille tehdään kevyelle liikenteelle **avaus**. Näin saadaan etelästä saapua suora näkyminen kaupungintalon ja kirjaston välistä Rantapuistoon asti. Keskusaukio aktivoituu ja Kauppakadun yhteys kevyen liikenteen reitteihin parane. Ylikulakuputken päästä muodostuu keskustan eteläportti, josta on kevyen liikenteen yhteydet uudelle torille, hypermarketeihin ja rantapuistoon. Näillä järjestelyillä voidaan erottaa kevyt liikenne autoilusta suurelta osin ja siten rauhoittaa keskustan sisäänkäynti molempien kannalta.

Viiskulman portti viimeistellään nelikerroksisella asuinkorttelilla, joka suhteutuu korkeudeltaan entiseen pankkitaloon. Saapuja johdetaan Kauppakadulle pääkadun leveyden avautuvan suppilomaisen katutilan kautta. Perspektiivi portilta Keskusaukiolle antaa miellyttävän ensivaikutelman keskustasta.

### Tehokkuus

Kauppakadun eteläpäähän ei sijoiteta kivijalkamyymälöitä, vaan liikerakentaminen keskitetään uuden kevyen liikenteen reitin varrelle, citymarketista keskusaukiolle. Yhteensä uutta rakentamista voidaan kuvan alueelle sijoittaa noin **24500 kerrosneliometriä**.

Jos arvioidaan huoneistokooksi keskimäärin 55m<sup>2</sup> - 65m<sup>2</sup> ja yleistiloiksi, liiketiloiksi sekä parvekkeiksi 45% pinta-alasta, tulee **uusia asuntoja noin 210-240 kpl**.





## Liikenteen ja pysäköinnin järjestäminen

### Liikenne tällä hetkellä

Nykyisin keskeinen sisääntuloväylä Jyväskylän suunnasta on Kotakennäntieltä Viiskulmaan. Sitä käyttää keskustan liikenteen lisäksi huomattava määrä metsäteollisuuden raskasta liikennettä. Oulun suunnan pääväylä on valtion ylläpitämä maantie (Äänekoskentie), josta on yhteys kaupungin katuverkkoon Torikadun liittymästä ja Viiskulmasta.

Viiskulman liikennevalo-ohjattu risteys aiheuttaa pysähtymistarpeita ja on jossain määrin haasteellinen metsäteollisuuden raskaalle liikenteelle. Nousu Äänekoskentieltä Torikadulle on erittäin jyrkkä ja mitoitukseltaan neljän kaistan levyinen. Torikadun mitoitus on yllälevä sekä kevyen liikenteen että autoliikenteen järjestämisen osalta.

### Uudet liikennejärjestelyt

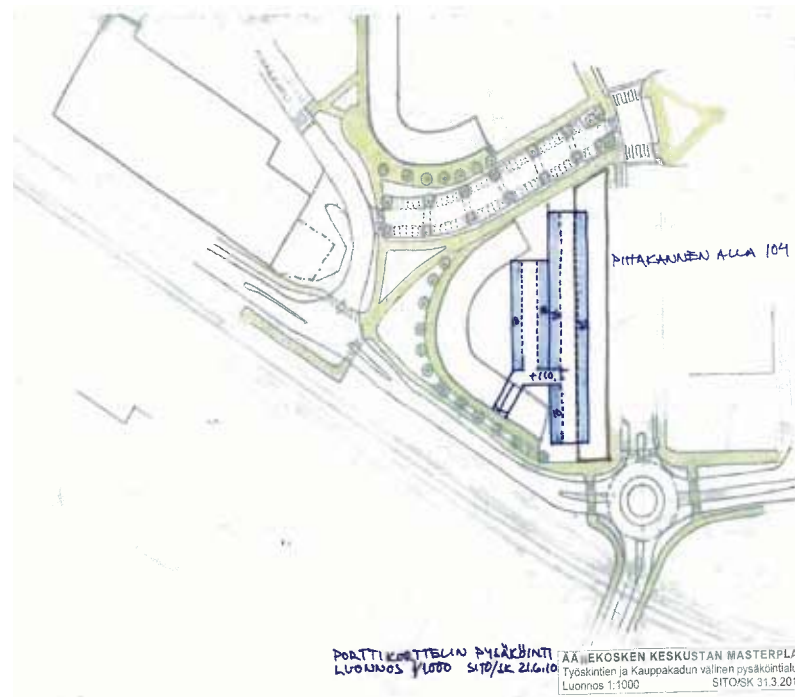
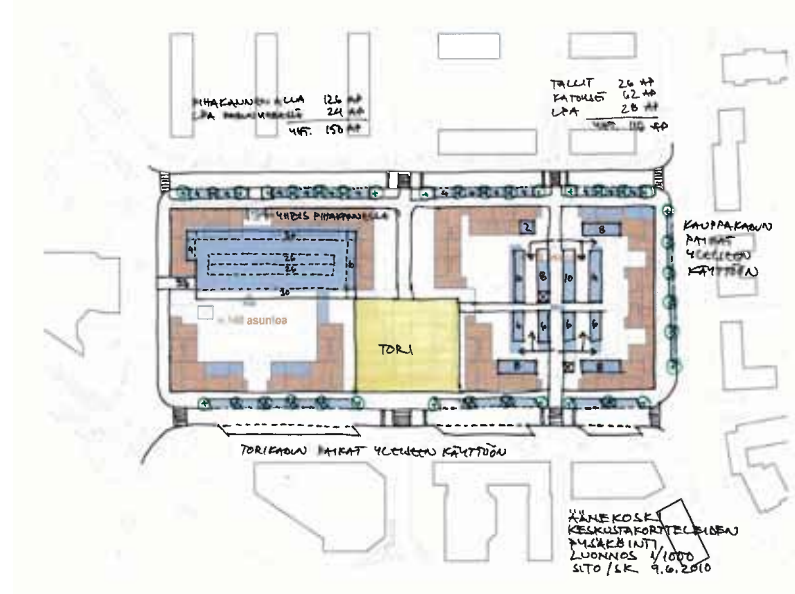
Liikennejärjestelyt perustuu pitkälti nykyisen katuverkon muodostamaan runkoon: ainoa uusi merkittävä katuyhteys on läntinen sisääntuloväylä, joka jatkaa nykyistä Torikatua Painotalon alapuolitse Koskelan kulmaukseen rakennettavaan kiertoliittymään. Nykyinen kulkuyhteys Äänekoskentieltä Torikadulle huoltoaseman ja Mercurian välistä joudutaan sulkemaan Torikadun tasauksen nostosta johtuen.

**Kevyen liikenteen yhteyksiä parannetaan olennaisesti** keskustan länsipuolisen alueen ja ydinkeskustan välillä. Kävelypainoitteisen keskustan suunnitelma (kaavio sivulla 2) mahdollistaa esteettömän pääsyn rautatien kävelysillalta keskustan palveluihin.

Myös Viiskulmassa varaudutaan kiertoliittymän rakentamiseen: Äänekoskentie toimii jatkossa entistä merkittävämpänä metsäteollisuuden ja seudullisen liikenteen käyttämänä liikenneväylänä. Maantienä toimiva Äänekoskentie on jatkossakin kaupungin merkittävin läpikulkuväylä, joka saa ydinkeskustan alueella katumaisia piirteitä.

**Keskustan katuverkkoa saneerataan** etenkin Torikadun osalta. Tavoitteena on katutilan viihtyisyyden kehittäminen, kevyen liikenteen nykyistä turvallisemmat järjestelyt sekä ajoneuvoliikenteen ja pysäköinnin optimaaliset järjestelyt. Kadunvarsipaikkojen käyttöä lyhytaikaiseen pysäköintiin tehostetaan.

Julkisen liikenteen **uusi matkakeskus** sijoittuu keskeiselle paikalle rautatien ylikulputken eteläpäähen. Suunnitelmassa varaudutaan rautatien henkilöliikenteen uudelleen avaamiseen ennen suunnitelman tavoitevuotta 2050. Rautatieasema sijaitsee silloin uuden matkakeskuksen yhteydessä.



### Yleiset pysäköintialueet ja kadunvarsipaikat

Tavoitteena on keskustapalvelujen noutaminen yhden pysäköinnin periaatteella. Uudet pysäköintialueet sijoitetaan niin keskeisille paikoille, että auton siirtäminen keskustan sisäisesti voi tulevaisuuden ostosreissulla olla tarpeetonta. Hypermarketien pysäköintialueet sijaitsevat keskustan sisääntuloreittien läheisyydessä. Ydinkeskustaan Kauppakadun ja Työskintien väliin tulee uusi yleinen pysäköintialue noin 65 autolle, ja viiskulman alueen lyhytaikaista asiakaspysäköintiä varten 30 kadunvarsipaikkaa. Mercurian alapuolista pysäköintialuetta voidaan laajentaa nykyisen Äänekoskentie ja Torikadun liittymän uudelleen järjestelyn myötä.

**Kadunvarsipaikkojen käyttöä tehostetaan** erityisesti Torikadulla käyttäen viistopysäköintiä, joka voidaan toteuttaa kadun eteläreunassa riippumatta Torikorttelien toteutus-aikataulusta. Torikadun katutilan uudelleenjärjestelyllä ja Kauppakadun välikaistojen istutusten kohentamisella voidaan parantaa keskustan viihtyisyyttä jo lähitulevaisuudessa. Kadunvarsipaikoilla suositellaan aikarajoitteista pysäköintiä, joka tehostaa niiden käyttöä.

### Asukaspysäköinti

Uusien asunto- ja liikekorteileiden osalta on tutkittu yksityiskohtaisesti pysäköinnin järjestämisen periaatteet Torikorttelissa ja Viiskulmassa (oheiset luonnokset) sekä Länsiportissa (sivulla 4). Samoja periaatteita voidaan soveltaa Keskusaukion eteläpuolisissa korttelissa ja nykyisen seurakuntatalon paikalla.

Länsiportin ja Itäisen torikorttelin pysäköinti pystytään järjestämään maantasoratkaisuna autopaikkanormilla 1 ap/asunto. Läntisessä torikorttelissa ja Viiskulmassa osa autopaikoista sijoittuu pihakannen alle. **Suhteellisen tehokkaasta rakentamisesta huolimatta asukkaille pystytään näin järjestämään avarat ja tyylikkää pihaj-alueet.**

Sammonkadun varrella sijaitsevilla nykyisillä asuinkerrostaloilla on mahdollisuus autopaikkojen rakentamiseen. Se mahdollistaa autopaikkojen myymisen myös naapuriyhtiöiden asukkaille ja katoksilla on huomattava kaupunkikuvallinen merkitys katutilan rajaajana.

Liikenteen ja pysäköinnin tutkimisessa konsulttina on toiminut Seppo Karppinen SITO:sta.





2000

Matalat liikerakennukset ja mittakaavan väljyys hallitsevat Äänekosken keskustan huippua eli torikortteleita. Vanhempi, 1950-luvun kaavan mukainen miljöö on läsnä nykyisen torin itälaidalla ja Kauppakadulla.

1951

