



TUUSULAN KUNTA
TUUSULAN KESKUSTAN YLEISSUUNNITELMA
RAPORTTI 25.1.2013

AAR ARKKITEHDIT
ANTTILA & RUSANEN OY

RAMBOLL

SISÄLLYSLUETTELO	2
1. SAATTEEKSI	3
2. LÄHTÖKOHDAT	4
2.1. Tarkastelualue ja sijainti kaupunkirakenteessa	4
2.2. Kaavoitustilanne	4
2.2.1 Tuusulan Yleiskaava 2040	4
2.2.2 Voimassa olevien asemakaavojen yhdistelmä	4
2.2.3 Rykmentinpuiston osayleiskaava ja asemakaava	4
2.2.4 Lahelan alueen suunnitelmat	4
2.3. Aluetta koskevat hankkeet ja selvitykset	5
2.3.1 Ajankohtaiset hankkeet ja kehitettäviksi esitetyt alueet	5
2.3.2 Keskustan yleissuunnitelma 2003	6
2.3.3 Tuusulan keskustan kaupallinen kehittäminen	7
2.4. Suunnittelualueen analyysi	8
3. ALUSTAVAT SUUNNITELMAT	11
3.1. Työlle asetetut yleiset tavoitteet	11
3.2. Alustavat rakennemallit	12
3.3. Lahelan orren vaihtoehdot	12
4. TÄSMENTYNEET SUUNNITELMAVAIHTOEHDOT	14
4.1. Täsmentyneet tavoitteet ja ratkaisut	14
4.2. Täsmentyneet rakennemallivaihtoehdot	14
4.3. Vaihtoehtojen liikenteelliset ominaisuudet	16
5. JOHTOPÄÄTÖSSUUNNITELMA	18
5.1. Keskeiset ratkaisut ja periaatteet	18
5.2. Liikenneverkko ja pysäköintiratkaisut	25
5.3. Rakentamisen vaiheistus ja mitoitus	28



Hyrylän nykykeskusta pohjoisesta kuvattuna. (Kuva: Tuusulan kunta.)

Yleissuunnitelma on laadittu herättämään keskustelua Tuusulan keskustaajaman kehittämisen suunnasta. Yleissuunnitelma ei ole kaava, vaan ideasuunnitelma, jonka avulla on pohdittu erilaisia vaihtoehtoja, joiden hyviä ja huonoja puolia on kartoitettu keskustelun avaukseksi ideoiden ja mielipiteiden keräämistä varten. Saatava palaute kootaan yhteen ja välitetään päättäjille ja suunnittelijoille.

Suunnittelutyön tarkoituksena on ollut laatia asemakaavoituksen pohjaksi yleispiirteinen suunnitelma Hyrylän keskustan alueelta. Voimassa oleva asemakaava ei mahdollista alueelle kohdistuvien, nykytilanteeseen nähden mittavien uudistustarpeiden toteuttamista. Merkittävä koko keskustan uudistamista vauhdittava tekijä on ollut Rykmentinpuiston entisen varuskunta-alueen muutos keskustaajamaa laajentavaksi, noin 15 000 asukkaan alueeksi. Alueen asemakaavoitus on käynnistynyt yhdessä keskustan yleissuunnitelmatyön kanssa.

Yleissuunnitelma on hankkeita ja kehitystarpeita kokoava ja yhteen sovittava viitesuunnitelma, jonka päätarkoituksena on eheän kokonaisuuden aikaansaaminen. Uudistusten hallittu toteuttamispolku edellyttää kokonaisvaltaista maankäytön ja liikenneverkon tarkastelua. Yksittäisiin hakkeisiin ja muutoksiin on pureuduttu työvaiheessa olevien tietojen perusteella. Suunnitelmat ja tilavaraukset täsmentyvät kohteittain asemakaavoitusvaiheessa. Kehittämistyö edellyttää kokonaisuuden jatkuvaa koordinoitua ja hankkeiden välistä yhteistyötä. Työssä esitetyn keskustavision toteutumisajaväli ulottuu usealle vuosikymmenelle.

Suunnittelun painopiste on ollut Hyrylän nykyisen liikekeskustan muuttamisessa vetovoimaiseksi ja monipuoliseksi palvelujen ja asumisen keskustamaiseksi kaupunkiympäristöksi. Keskustaytimen kaupunkitiloja on määrä kehittää kävelypainotteisina. Keskeistä palvelurakenteen ja elinvoiman kehittämiseksi on merkittävä kaupallisten palvelujen tarjonnan lisääminen, kaupan tarjonnassa on nykyisin huomattava vajaus. Lisäksi liikekeskustan ja Rykmentinpuiston alueelle on määrä rakentaa huomattava määrä uutta julkista palvelurakentamista sekä uudistaa ja laajentaa vanhaa.

Keskustaytimen kehittyessä kiinnitetään huomiota myös keskustan liittymiseen ympäröivään taajamarakenteeseen. Eheä keskustarakenne mahdollistaa ydinkeskustan liittymisen ympäröiviin asumisen ja virkistyksen alueisiin turvallisilla ja selkeillä jalankulun ja pyöräilyn väylillä. Rykmentinpuiston yhteyden lisäksi huomattavaa lyhyemmän ja pitemmän aikavälin kehittämispotentiaalia on keskustan liittymisessä Tuusulanjärveen ja ylipäätään koko länsireunan tiivistämisessä.

Alueen muutosten on voitava toteutua vaiheittain nykyisestä rakenteesta koituvien reunaehdoin. Yleissuunnitelman tavoitteena on ollut sovittaa liikekeskustan kaupan, palvelujen ja asumisen hankkeet yhteen siten, että riittävä määrä rakentamista löytyy tilaa ja syntyy eri toimintojen monimuotoinen ja tiivis keskustaydin. Suurin yksittäinen kohde on yleissuunnitelmassa esitetty kauppakeskuskortteli sekä sen rakenteellinen ja kaupunkikuvallinen liittyminen muuhun rakenteeseen. Tiivistyvä keskustarakenne edellyttää jatkossa uusia panostuksia myös pysäköinnin ja joukkoliikenteen ratkaisuihin.

2. LÄHTÖKOHDAT

2.1. TARKASTELUALUE JA SIJAINTI KAUPUNKIRAKENTEES- SA

Suunnittelualue käsittää Tuusulan keskustan, Hyrylän ja sen välittömän ympäristön. Hyrylä sijaitsee Etelä-Tuusulassa, Keravan (etäisyys n. 5 km) ja Järvenpään (etäisyys n.10 km) keskusten läheisyydessä. Nykyinen keskustamainen alue sijoittuu Tuusulanväylän varrelle Koskenmäetien ja Hämeentien väliselle osuudelle. Rykmentinpuiston tuleva keskustaa laajentava alue alkaa välittömästi Tuusulanväylän itäpuolelta. Keskustan länsireuna rajautuu Tuusulanjärven eteläpäästä alkavaan jokilaaksoon.

2.2 KAAVOITUSTILANNE

2.2.1 Tuusulan Yleiskaava 2040

Koko Tuusulan alueelle laaditaan parhaillaan oikeusvaikutteista yleiskaavaa. Yleiskaavatyö on käynnistynyt vuonna 2010. Työssä on laadittu vaihtoehtoisia rakennemalleja, joista luonnosvaiheen malliksi on esitetty rakennemallia A2 (kuva). Mallissa kasvu ohjataan tukemaan olevia taajamia palveluineen. Hyrylän kasvu painottuu itään Keravan suuntaan.

2.2.2 Voimassa olevien asemakaavojen yhdistelmä

Voimassa olevaa asemakaavaa on monin paikoin vanhentunut. Keskusta-alueella on käynnissä useita hankkeita, joiden toteuttaminen edellyttää kaavamuutosta.

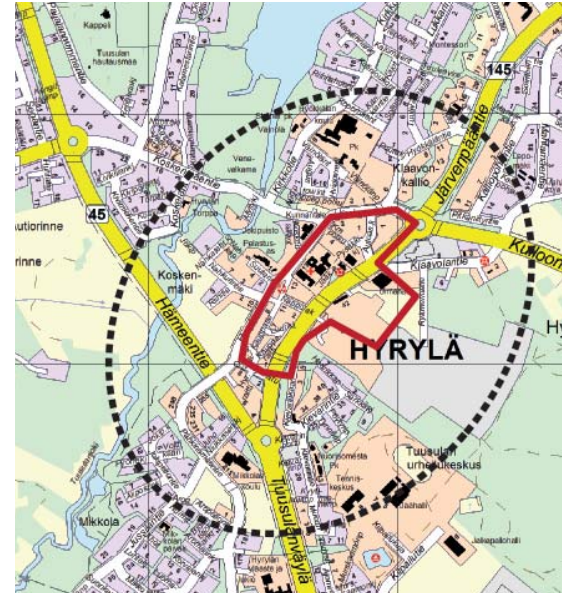
2.2.3 Rykmentinpuiston osayleiskaava ja asemakaava

Rykmentinpuiston alueen kehittämisen periaatteet on määritelty alueelle laaditussa osayleiskaavassa. Liikekeskustaan liittyvä alue on yleiskaavassa keskustatoimintojen aluetta ja se muodostaa yhtenäisen kaupunkikuvallisen ja toiminnallisen kokonaisuuden nykyisen liikekeskustan kanssa. Rykmentinpuisto on merkittävin Hyrylän keskustan laajentumissuunta. Yleiskaavassa alueelle on varattu asuntorakentamista n. 15 000 asukkaalle.

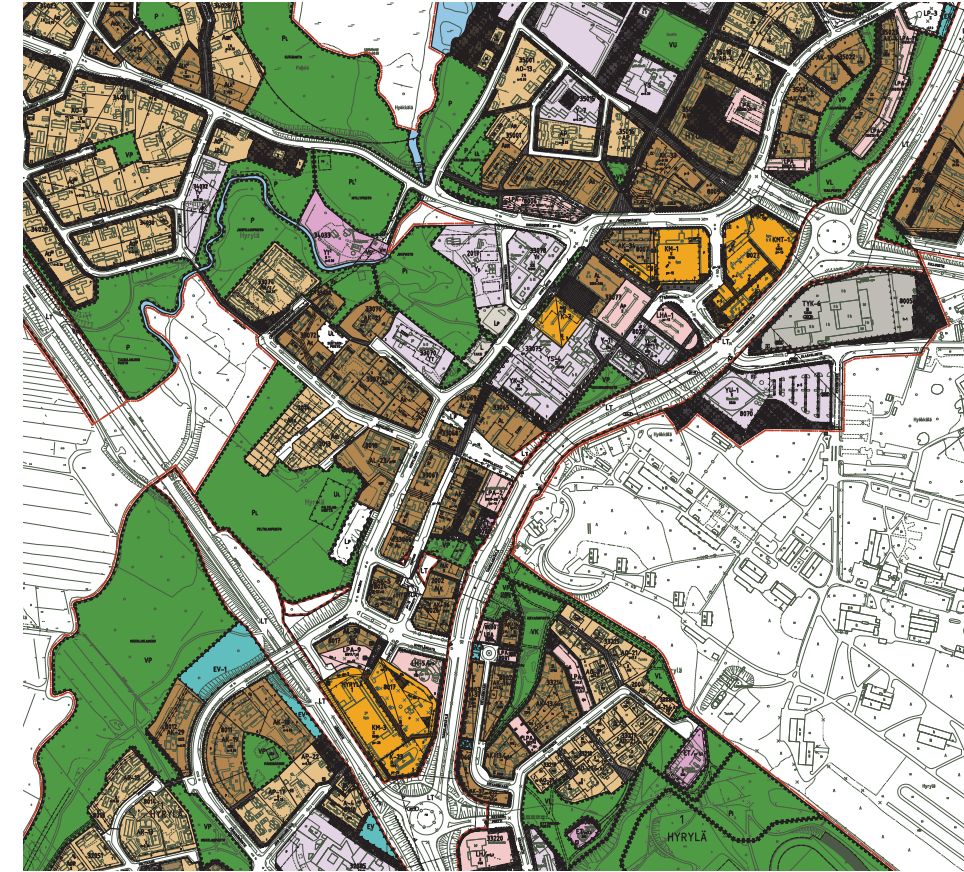
Rykmentinpuiston asemakaavatyö on käynnistynyt 2012 ja suunnittelua on tehty kiinteässä yhteistyössä keskustasuunnittelun kanssa. Asemakaavassa määritellään liikekeskustan ja Rykmentinpuiston toisiinsa liittävän Tuusulanväylän rajapinta. Asemakaavan vahvistuttua alueen toteutushankkeet voidaan käynnistää.

2.2.4 Lahelan alueen suunnitelmat

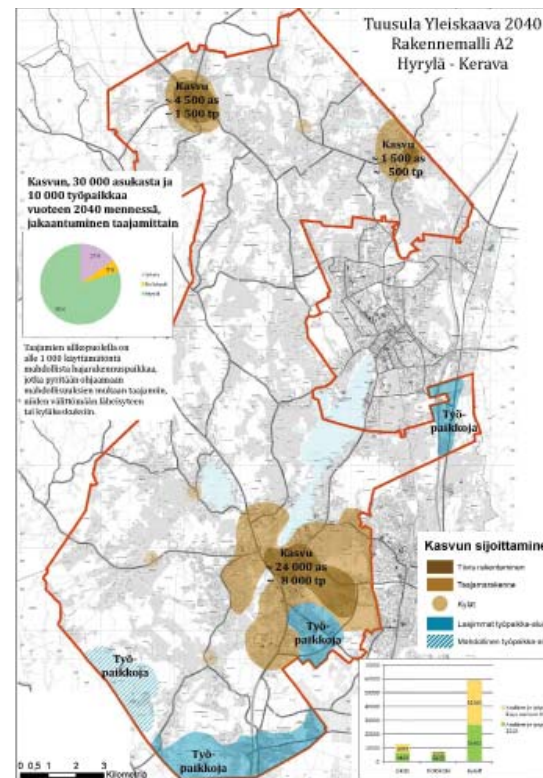
Lahelan uusi, keskustarakennetta laajentava asuinalue sijoittuu Hämeentien ja Tuusulanjoen länsipuolelle. Alue toteutuu pientalovaltaisena ja sinne sijoittuu yhteensä n. 2700 asukasta. Alue sijaitsee lähellä keskustaa, mutta sujuvan ja kustannusteknisesti toteutuskelpoisen katu-yhteyden rakentaminen on osoittautunut haasteelliseksi.



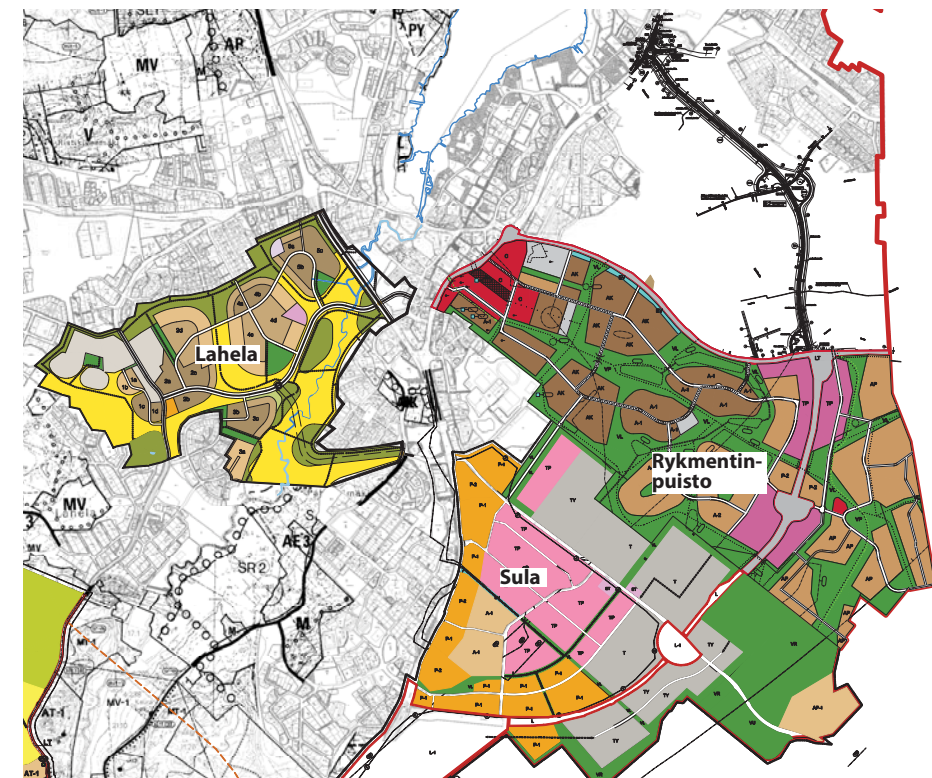
Työn alustava suunnittelualueen raja (musta katkoviiva) sekä keskusta-alueen likimääräinen muoto ja sijainti (punainen äärioviiva).



Voimassa olevien asemakaavojen yhdistelmä.



Tuusulan Yleiskaava 2040 - työn rakennemalli A2 on Hyrylän keskusta-alueen jatkosuunnittelun pohjana.



Hyrylän yleiskaavatasoisten kavasuunnitelmien yhdistelmä. Hyrylän keskustan läheisyyteen sijoittuu uusia merkittäviä asumiselle osoitettuja alueita, Rykmentinpuisto ja Lahela.



Suunnittelualueeseen liittyvät ajankohtaiset hankkeet.

2.3 ALUETTA KOSKEVAT HANKKEET JA SELVITYKSET

2.3.1 Ajankohtaiset hankkeet ja kehitettäväksi esitetyt alueet

Alueella on vireillä tai esille nostettuja, eri vaiheessa olevia hankkeita ja kehitystarpeita, jotka ovat olleet osa suunnittelutehtävää:

- Rykmentinpuiston asemakaavoitus ja alueen liittyminen Hyrylän keskusta.
- Hyryläntie-Hämeentie ympäristön suunnitelmat: Hypermarket-liikekeskus, täydennysrakentaminen ja uusi katuysteys keskusta.
- Terveyskeskuksen laajentaminen.
- Vanhan seurakuntatalon korvaaminen uudella.
- Osuuspankin korttelin täydennys asuin- ja liikerakentamisella.
- Kauppapientien täydennysrakentamisen hankkeet.
- Vanhan paloaseman alueen käyttötarkoituksen muutos.
- Linja-autoaseman mahdollinen siirto ja sitä myöten nykyisen aseman alueen tulevaisuus.
- Maamiesseuran talon ympäristö.
- Hyrylänrainin varren muutokset uuden liikekeskustan myötä.
- Kunnantalon taustan alue.

VIREILLÄ OLEVAT / OLLEET HANKKEET

1. Rykmentinpuisto - OYK hyväksytty / valitus, AK tulossa
2. Hyrylä-Hämeentie - vireillä, OAS
3. Terveyskeskus, tori, ostoskeskus - vireillä, OAS
4. K8067 SRK-keskus - vireillä, AK hyväksytty / valitus
5. K8021 - vireillä, ehdotusvaihe
6. Kauppatie II - vireillä, OAS
7. Kauppatie I - vireillä, ?
8. Suutarintie, vanhan paloaseman alue - tulossa
9. Sulan OYK - vireillä, luonnosvaihe
10. Lahelan yleissuunnitelma - hyväksytty 15.12.2008
11. Koillis-Hyrylä OYK - tulossa

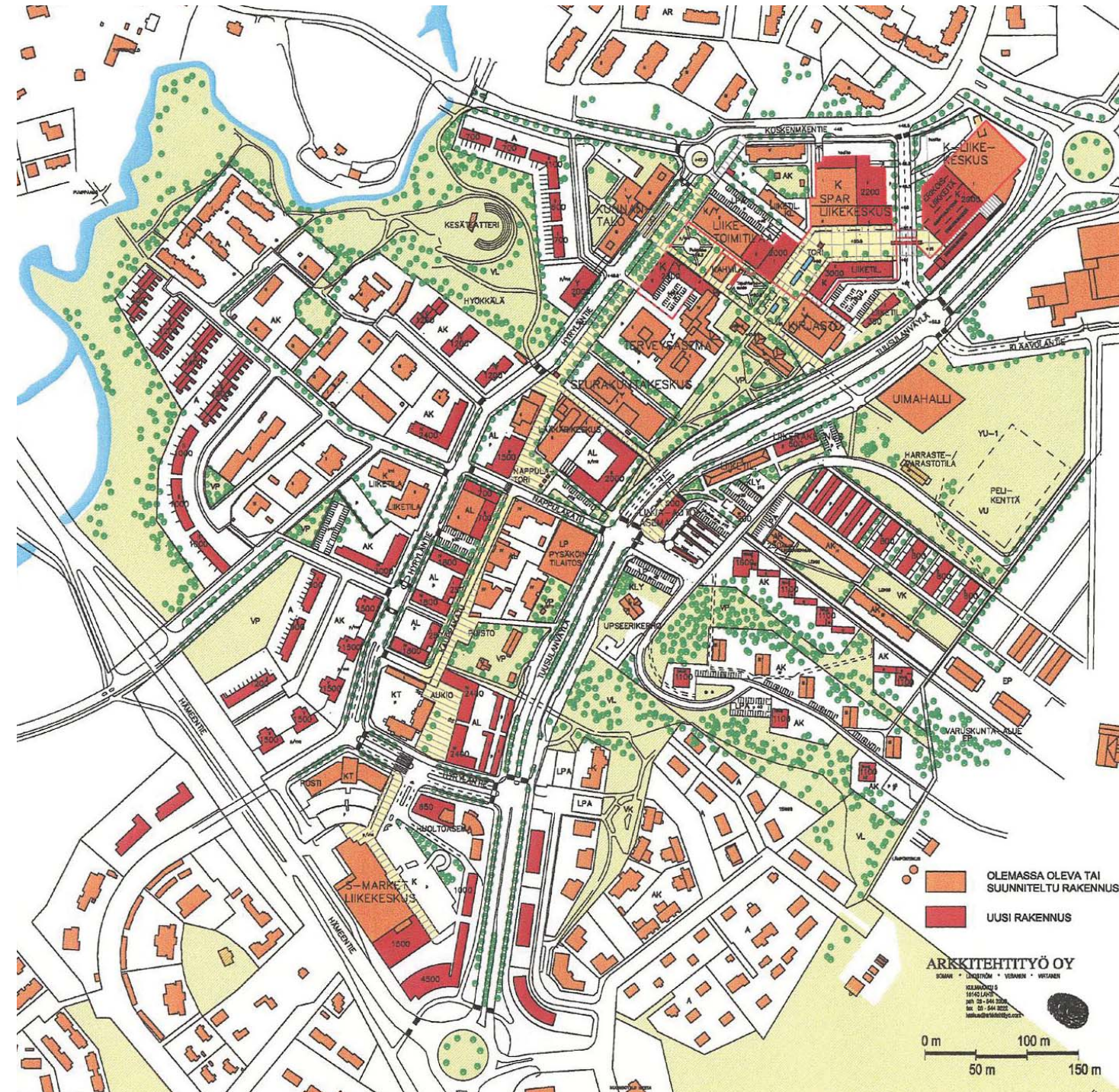
MUITA ESILLÄ OLLEITA HANKKEITA

12. Autoasemankatu, linja-autoasema ja liikerakennukset
13. Maamiesseurantalo ympäristöineen
14. Hyrylänraini, S-market ja Teboil
15. Koskensillantie, kunnantalontausta

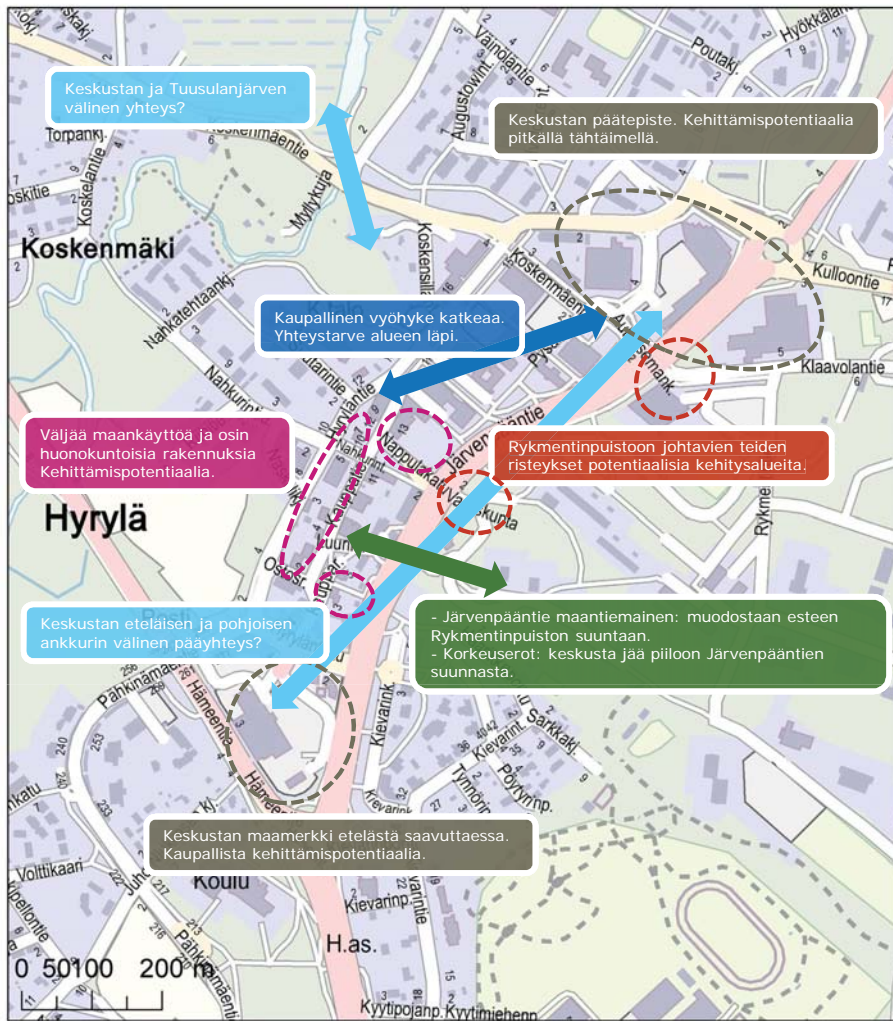
2.3.2 Keskustan yleissuunnitelma 2003

Tuusulan keskustasta on tehty kehittämissuunnitelma vuonna 2003. Suunnitelmaa laadittaessa ei vielä ollut tietoa varuskuntatoiminnan lopettamisesta Hyrylässä ja sitä seuranneesta Rykmentinpuiston alueen kehityksestä. Samoin kaupan suuryksiköiden sijoittuminen keskusta-alueelle ei ollut ajankohtaista. Suunnitelmassa esitettyjä keskeisiä kehityslinjauksia ovat:

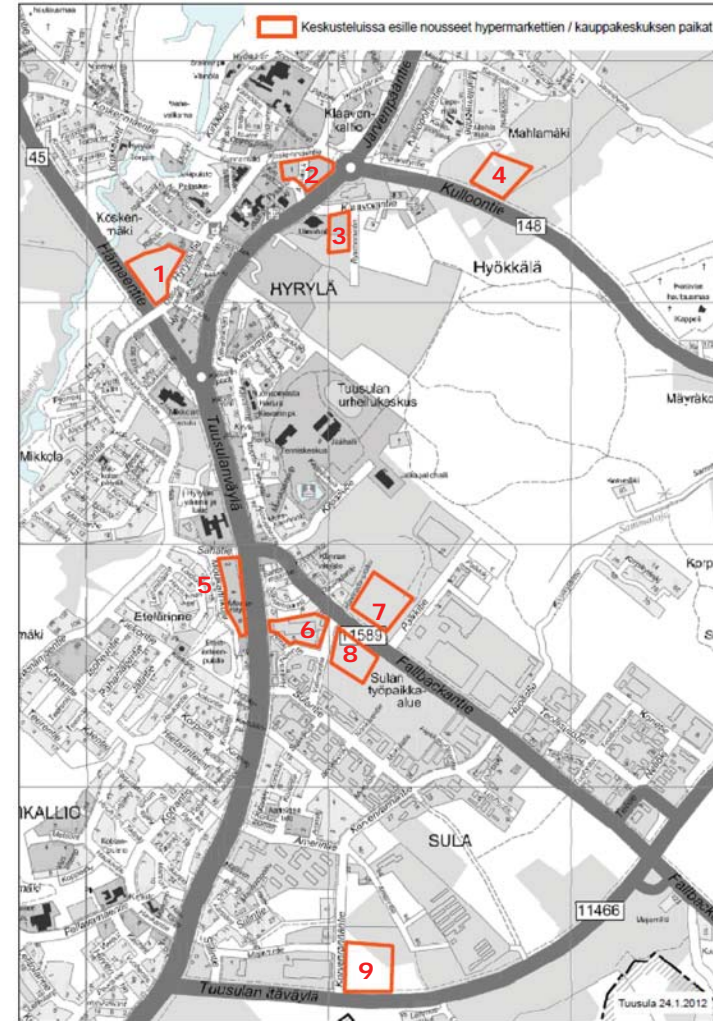
- keskustan pohjois- ja eteläosat yhdistävä kävelyakseli.
- Liikekustaa on kehitetty jalankulkupainotteiseksi ympäristöksi nykyiseen korttelirakenteeseen perustuen.
- Huomattavasti kehittyviä suuntia ovat Hyryläntien varsi sekä Lahelan alueelle esitetty Hämeentien alittava orsikatuyhteys.
- Keskustan ja Tuusulanjärven eteläpään yhteyttä on maankäytöllisesti tehostettu.



Hyrylän keskustan yleissuunnitelma 2003. (Kuva: Arkkitehtiyö Oy)



Hyrylän kaupallinen kehittämispotentiaali. (Kuva: Tuusulan keskustan kaupallinen kehittäminen -raportti)

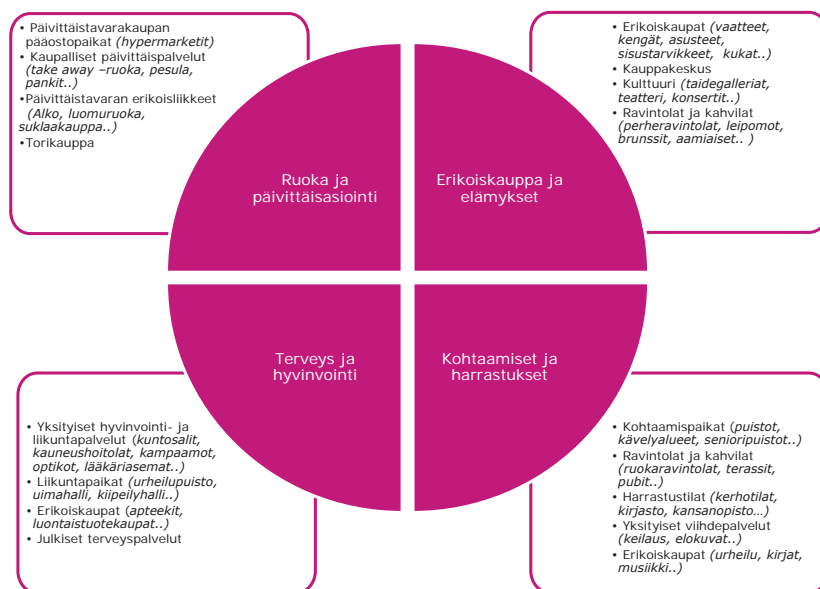


Kauppakeskukselle / hypermarket-tasoiselle kaupalle esitettyjä paikkoja Hyrylässä. (Kuva: Tuusulan keskustan kaupallinen kehittäminen -raportti)

2.3.3 Tuusulan keskustan kaupallinen kehittäminen

Keväällä 2012 laadittiin selvitys Tuusulan keskustan kaupallisista palveluista ja niiden kehittämistarpeista. Selvityksen perusteella keskustan kehittämisessä huomioitavia asioita ovat:

- Tuusulan keskustan kaupalliset palvelut keskittyvät nykyisellään pohjoisen ja eteläisen liikenneympyröiden tuntumaan, väliin jää kaupallisen vyöhykkeen katkaiseva julkisten palvelujen alue. Keskusta-alueen nykyisen kaupan ja palveluiden kokonaispinta-ala on n. 23 000 k-m².
- Tuusulan vähittäiskaupan ostovoiman ulosvirtauksen arvioidaan vuonna 2010 olleen noin 25 % ostovoimasta, erityisesti päivittäistavarakaupan ja keskustahakuisen erikoiskaupan tarjonta on niukkaa kysyntään verrattuna.
- Tuusulan keskustaan ei nykyisellään sijoitu yhtään hypermarket-tasoisia kauppaa, mutta kaupan keskusliikkeet ovat kiinnostuneita avaamaan hypermarketit Tuusulassa lähitulevaisuudessa. Kaupallisessa selvityksessä vertailtiin hypermarkettien mahdollisia sijoituspaikkoja. Keskustan kehittämisen kannalta suotuisin vaihtoehto on molempien hypermarkettien sijoittuminen keskustaan.
- Tuusulan keskusta palvelee tulevaisuudessakin pääsääntöisesti lähialueen asiakkaita Keravan ja Järvenpään läheisyydestä johtuen. Kaupallisen selvityksen perusteella keskustassa ja Rykmentinpuistossa voisi toteutua arviolta yhteensä 74 000 – 80 000 k-m² päivittäistavarakauppaa, keskustahakuista erikoistavarakauppaa sekä kaupallisia palveluita ja ravintoloita.
- Ydinkeskustan asemaa pyritään vahvistamaan päivittäistavarakaupan ja keskustahakuisen erikoiskaupan keskittymänä.



Hyrylän kaupallinen konsepti (Kuva: Tuusulan keskustan kaupallinen kehittäminen -raportti)

2.4 SUUNNITTELUALUEEN ANALYYSI

Alueella olevia palveluja ja toimintoja

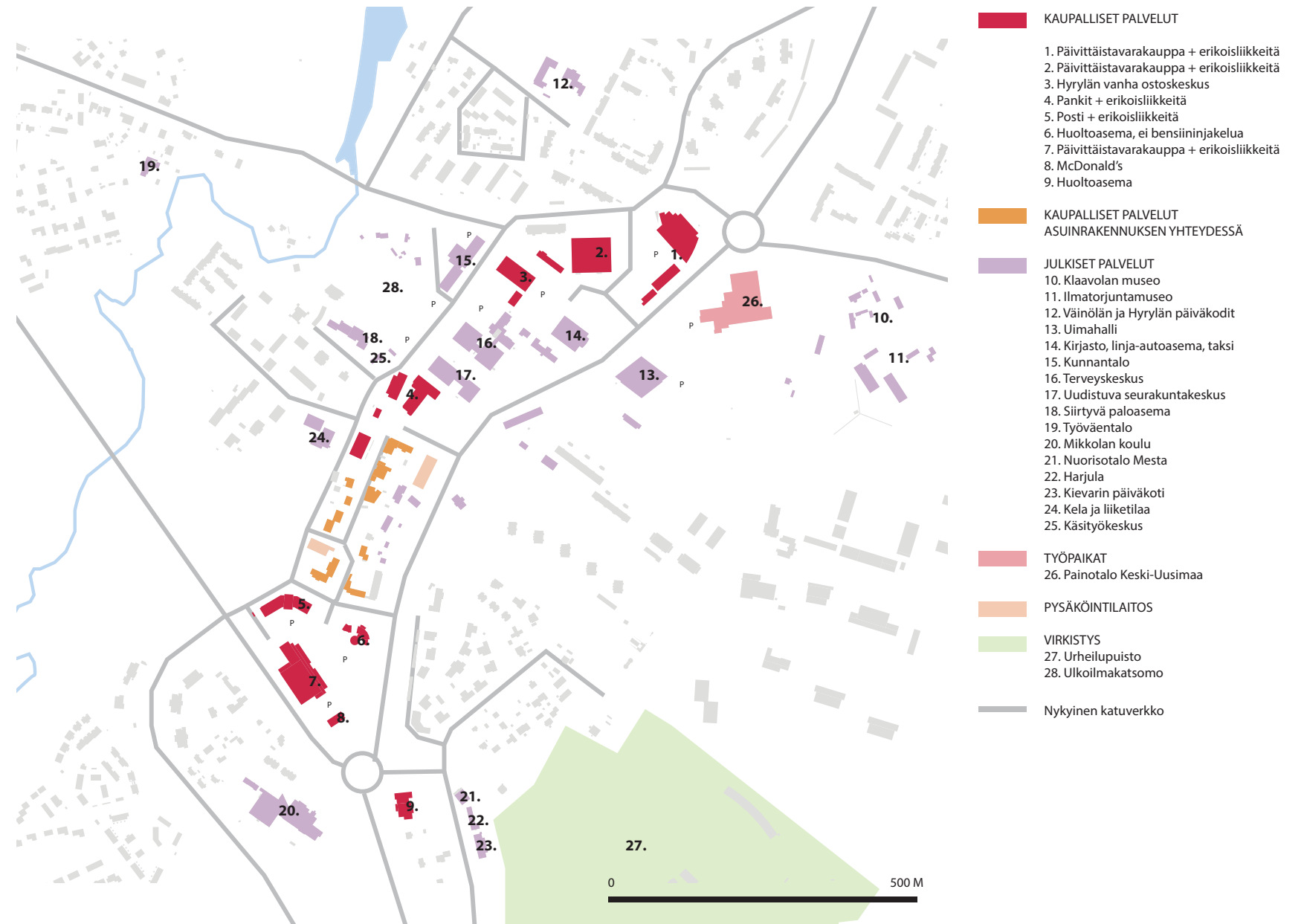
Keskusta-alueen palvelut ovat levittäytyneet laajalle, pitkänomaiselle alueelle. Kaupalliset palvelut keskittyvät pohjoisen ja etäläisen kiertoliittymän läheisyyteen. Alueen keskiosassa, Kauppap tien varrella on pieniä kivijalkaliiketiloija. Julkiset palvelut sijaitsevat keskitetysti ja-kaen kaupallista keskustaa kahteen osaan.

Ongelmia

- heikosti jäsenyivät kaupunkitilat ja viihtyisän julkisen tilan puute
- heikosti hahmottuva, pitkänomainen keskusta-alue: epämääräiset keskustan reunat ja saapumispisteet sekä tunnistettavuuden puute
- keskustaa leimaavat laajat pysäköintialueet ja pysäköintikentille alisteinen jalankulkuym-päristö
- Tuusulanväylän estevaikutus kaupunkirakenteessa, Koskenmäentiestä on muodostunut epäviihtyisä keskustan 'selkäpuoli'
- puutteelliset yhteydet Tuusulanjärvelle
- tyhjät / vajaakäytössä olevat liiketilat
- väkimäärään nähden huomattava vajuus kaupallisten palvelujen volyymissä
- nykyiset kaupalliset palvelut ovat autoliikenteen näkökulmasta rakentuneita

Mahdollisuuksia

- maankäyttöpotentiaali: keskustassa on hyödynnettävissä, rakentamattomia ja vajaakäyt-töisiä korttelialueita ja tiloja, alueella on tilaa mm. nykyistä suuremmille kaupan yksiköille
- vanhentuneen rakennuskannan uusimispotentiaali
- vapaa-ajan- ja viheralueisiin sekä niiden väliin yhteyksiin panostaminen: Tuusulanjärvi, Rykmentinpuisto, urheilupuisto
- viihtyisille oleskelualueille on mahdollista muodostaa tiloja
- historialliset rakennukset osana identiteettiä
- keskustan länsireuna on asuntorakentamisen kannalta toistaiseksi hyödyntämätön vyö-hyke
- huomattava asukasmäärän kasvupotentiaali keskustan ja Rykmentinpuiston alueella mahdollistaa kauppoille ja palveluille suuren käyttäjämäärän sekä perustelee panostuksia liikenneverkkoon ja julkisiin kaupunkitiloihin



Nykyisten toimintojen sijainti Hyrylässä.



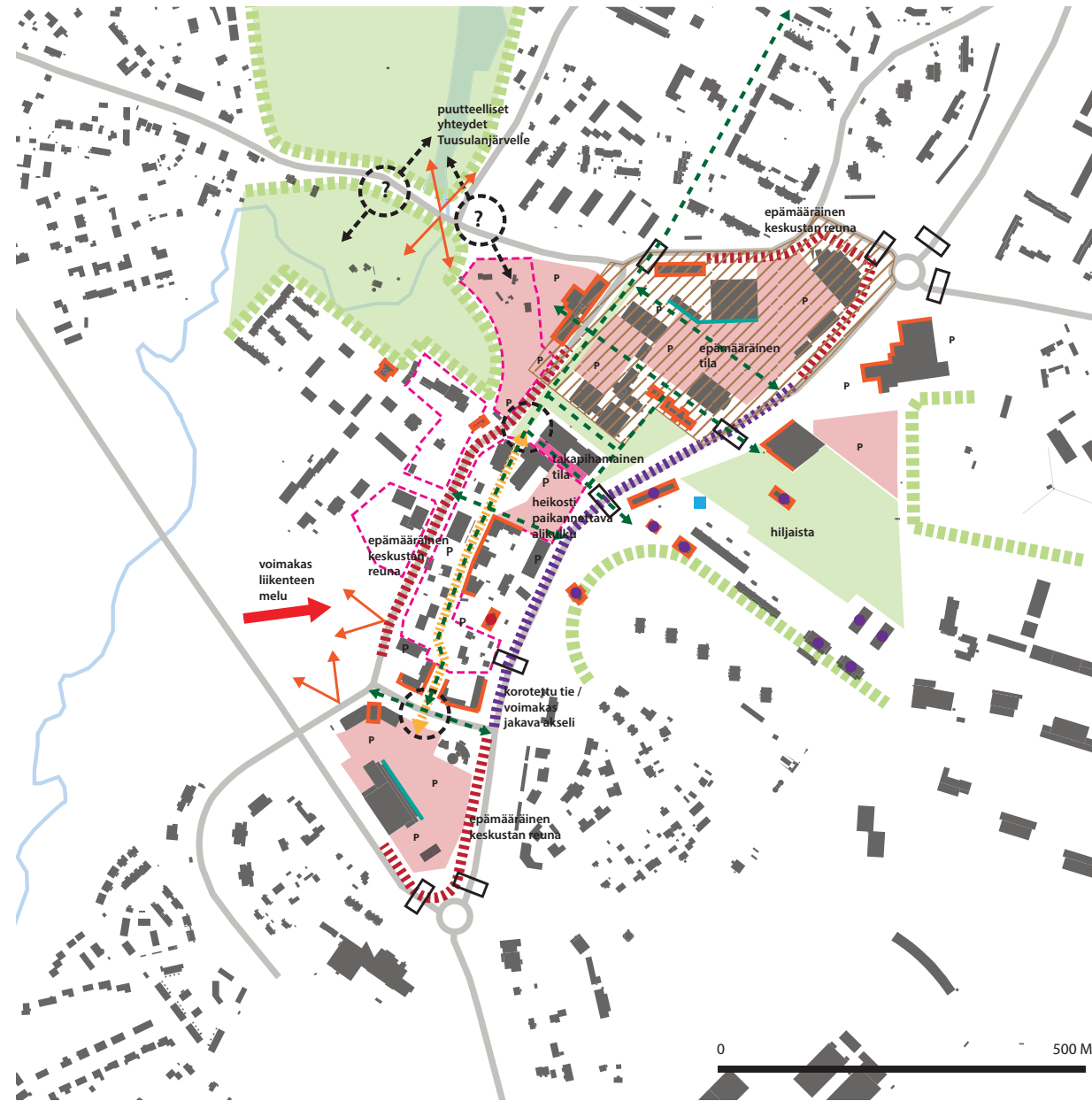
Vilkasliikenteinen Tuusulanväylä muodostaa kaupunkirakenteeseen ja -kuvaan huomattavan esteen. Korotettu tie erottaa Rykmentinpuistoa ja liikekustaa kaupunkikuvallisesti, tiealueen maisema on väljä eikä keskustaydin hahmotu selkeästi



Ydinkustaa tärkeät kadut ovat luonteeltaan keskustaa ympäristöstään erottavia. Vasemmalla Hyrylän-tie, oikealla Koskenmäentie.



Keskustan halki kulkevat poikittaiset jalankulun ja pyöräilyn reitit erottuvat heikosti katukuvasta.



Keskustan nykytilan kaupunkirakenteellinen ja -kuvallinen analyysi.



Linja-autoaseman ja kirjaston edustaa. Ydinkustan pinta-alasta huomattava määrä on jäsentymätöntä ja jalankulkijalle epäystävällistä.



Varuskunnan vanhimmista osista on säilynyt liikekustan puolella viehättävä puistomainen alue vanhoine tiilirakennuksineen.



Hyrylän keskustan ja Tuusulanjärven yhteys on jäänyt heikoksi. Ranta-alueet ovat keskustan kannalta otollinen vapaa-ajan ja virkistyksen potentiaali.

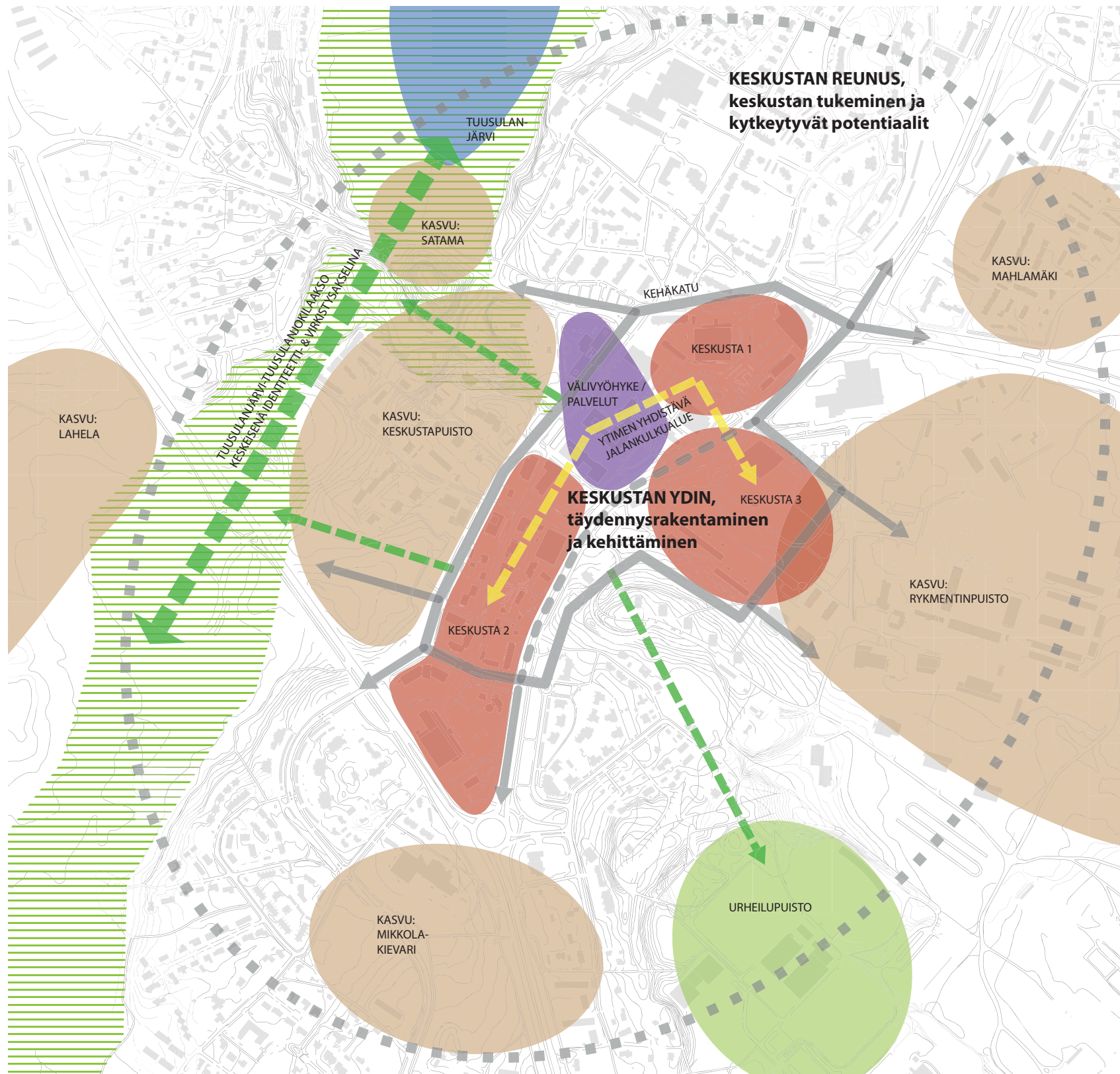
Nykyinen maankäyttö suhteessa asemakaavatilanteeseen

Hyrylän keskusta on asemakaavoitettu useassa vaiheessa. Ydinkeskustassa on useita kortteleita, joilla on muutos- ja täydennyspotentiaalia. Kuvassa on esitetty korttelit, jotka

- eivät ole toteutuneet voimassaolevan asemakaavan mukaisesti,
- vastaavat asemakaavaa, mutta joilla on muutospotentiaalia hyvillä perusteilla kuten tyhjät ja huonokuntoiset tai vajaakäytössä olevat liikekorttelit,
- vastaavat asemakaavaa, mutta joita voitaisiin täydennysrakentaa,
- vastaavat asemakaavaa eikä niillä ole muutospotentiaalia tämän työn aikavälillä,
- on kaavassa osoitettu puisto-, virkistys- tai pysäköintialueeksi.



Analyysi asemakaavallisesta tilanteesta.



Suunnittelutyön alustavat tavoitteet: keskustan kehittäminen, taajamakasvun suuntaaminen ja vetovoimatekijät. Kuva perustuu kaavarunkoanalyysiin (Tuusulan kunta 9.9.2011).

3.1 TYÖLLE ASETETUT YLEISET TAVOITTEET

- Kokonaisrakenteellinen tavoitetilä keskustan kehitykselle. Erityisesti huomiota kiinnitetään: nykykeskustan vahvistaminen ja kehittäminen, Rykmentinpuiston kytkeminen nykyiseen keskustaan, uusien potentiaalien ja maankäyttömahdollisuuksien esiin nostaminen.
- Vaiheittain toteutettavuus. Toteutusjärjestyksen esittäminen, joka huomioi keskustan toimivuuden säilymisen eri vaiheissa ja toteutuksen reunaehdot.
- Hankkeet. Vireillä olevien hankkeiden soveltuvuus ja mahdollinen kehittämistarve kokonaisuuden näkökulmasta.
- Työlle asetetut vyöhykekohtaiset tavoitteet:
 - Keskustan ydin. Liikekeskustan täydentäminen ja kehittäminen kävelypainotteisena. Keskusta-alueen toimivuuden ja elinvoiman turvaaminen. Keskustaytimen rajausta ja painopisteet.
 - Keskustan reunas. Taajaman kasvun suuntaaminen ja keskustaytimen tukeminen. Maankäyttöpotentiaalien hyödyntäminen ja niiden kytkeytyminen keskustaan.
 - Vetovoima- ja identiteettitekijät. Keskustan ympäristön ja maiseman arvokkaat piirteet ja niiden ottaminen paremmin osaksi keskustarakennetta

3.2 ALUSTAVAT RAKENNEMALLIT

Työn aluksi laadittiin viisi vaihtoehtoista alustavaa rakennemallia. Keskeisenä muuttujana vaihtoehtoissa oli kaupan suurentuvien yksiköiden sijainti keskustarakenteessa. Kaupan sijaintipaikat vaikuttavat pitkälti ydinkeskusta-alueen rajaamiseen ja keskustan elinvoiman ylläpitämiseen. Keskeisenä arviointikriteerinä oli, onko keskustarakenteella edellytyksiä venyä useampi-napaiseksi laajemmalle alueelle, vai onko tarjontaa syytä ja mahdollisuutta keskittää yhteen ytimeen. Mallit perustuvat oletukseen, että kaupan rakentaminen toteutuu nykyistä suurempina yksiköinä.

Keskustan kehittymisen keskeinen moottori on Rykmentinpuiston rakentaminen. Rykmentinpuiston keskustan puoleiset alueet toteutuvat keskustamaisena rakentamisena. Rykmentinpuistoon on mahdollista sijoittaa keskeisiä julkisia palveluja ja kauppaa, mikä voi tarjota suunnitteluvaraa liikekeskustan puolella.

Alustavissa malleissa viheryhteydet perustuivat ensisijaisesti asemakaavatilanteen mahdollistamiin yhteyksiin.

Lahelan orsikadun liittämiseksi tutkittiin useita vaihtoehtoja, joilla pyrittiin tunnistamaan keskustarakenteen kannalta suotuisin malli.

- VE1 – ”kaksi napaa”: keskustaan sijoittuu kaksi hypermarketyksikköä nykyisten kaupan ankkurien paikoille. Keskustarakenne on venynyt ja Rykmentinpuisto jää erilleen keskustarakenteesta.
- VE2A ja VE2B – ”kauppakeskus ytimessä + hypermarket Hämeentien varressa”: keskustaan sijoittuu kauppakeskus yhdellä hypermarket-tasoisella kaupalla. Keskustatoiminnot levittäytyvät laajalle alueelle, sillä Hämeentien varteen sijoittuu toinen, autoliikenneveitoisempi hypermarket. Rykmentinpuisto liittyy alueeseen luontevasti. Mallissa VE2A liikenneväylien läheisten asuinpaikkojen vetovoimaisuus on kyseenalaista. Toinen hyper-tasoinen kauppa sijoittuu keskusta-alueen ulkopuolelle.
- VE3 – ”kolme napaa”: keskustaan sijoittuu kauppakeskus ja kaksi hypermarkettia, joista toinen Rykmentinpuistoon. Eteläosan napa jää selvästi erilleen muusta keskustaytimestä.
- VE4 – ”yksi napa”: nykyiseen liikekeskustaan sijoittuu suuri kauppakeskus, jossa on kaksi hypermarkettia. Pohjoispäähän muodostuu vahva kävelykeskusta, eteläosa kehittyy pääosin asumispainotteisena alueena. Mallissa esitettiin Tuusulanväylän uudelleen linjausta liikekeskustan laajentamiseksi kehäkatumaisen silmukan sisäpuolella.

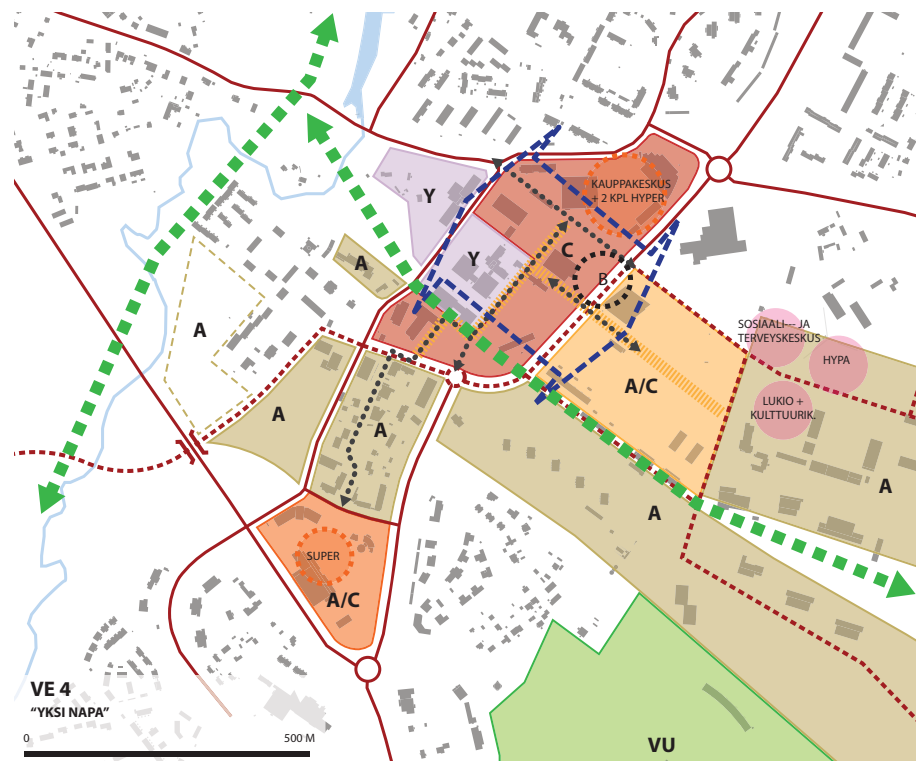
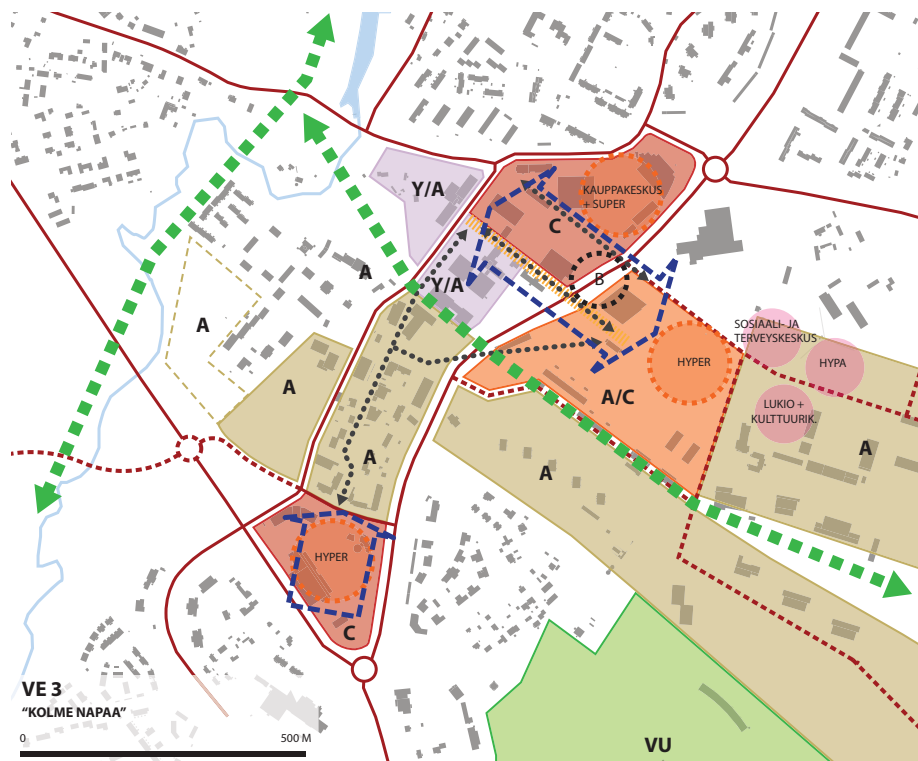
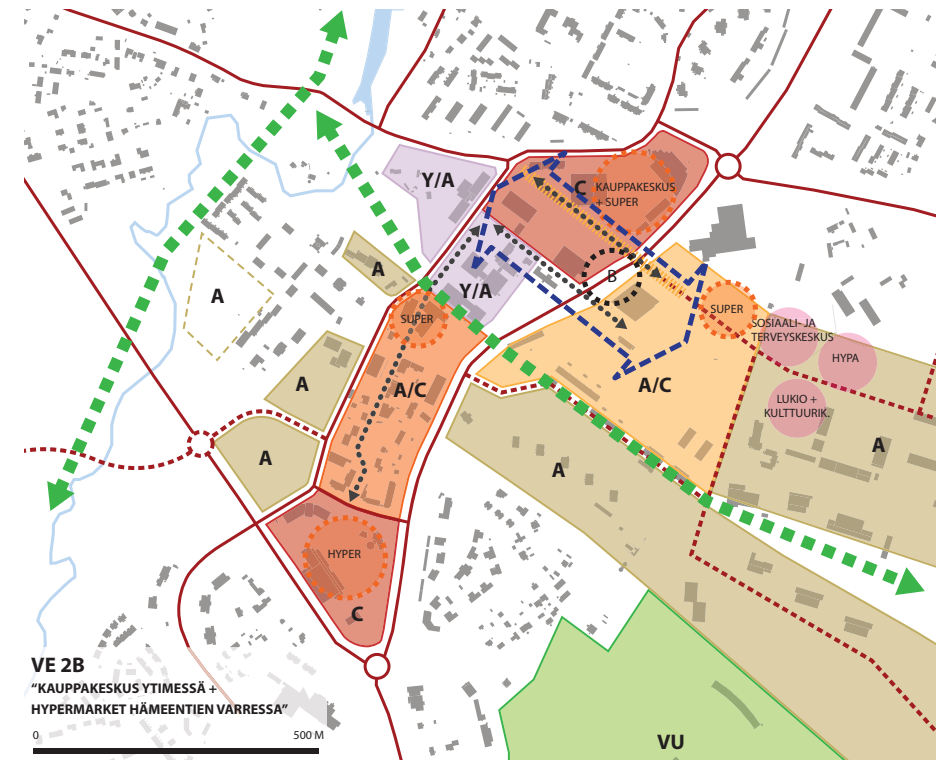
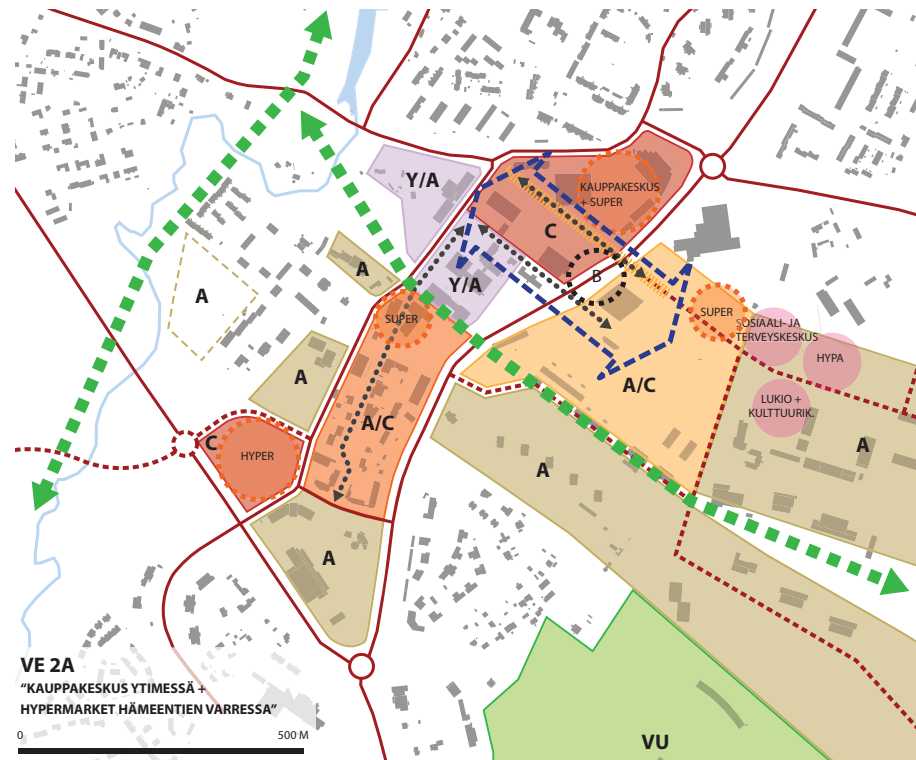
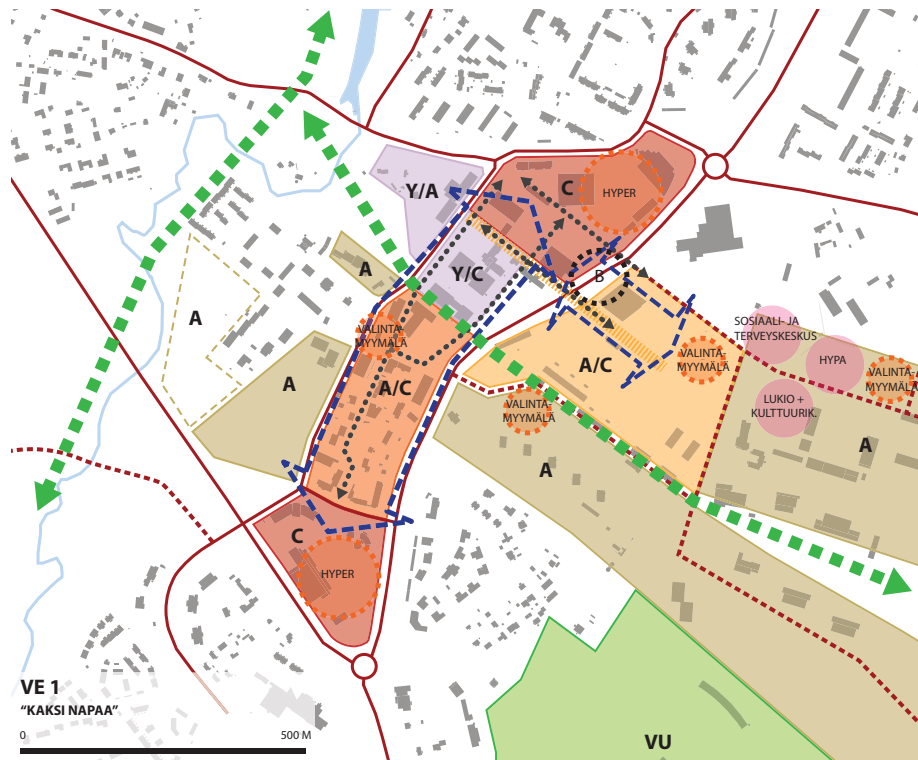
Alustavia rakennemalleja päätettiin kehittää vaihtoehtomalleiksi mallien VE1, VE2B ja VE4 pohjalta.

3.3 LAHELAN ORREN VAIHTOEHDOT

Alustavassa luonnosvaiheessa liikenneverkollinen tutkimus kohdentui Lahelan orren eri linjausmahdollisuuksien kartoittamiseen, Lahelan liittymiselle keskustaan esitettiin neljä vaihtoehtoista linjausta, tavoitteena oli löytää maankäytöllisesti ja taloudellisesti paras ratkaisu. Lisäksi tutkittiin Lahelan orren vaihtoehtoisia risteämissä Hämeentien kanssa. Lahelan liittymistä mahdollisimman sujuvalla katuyhteydellä keskustaan pidettiin tärkeänä.

Lahelan orren alikukuratkaisusta (VE3) sekä liittymisestä Hyryläntie-Kauppakatu akselille (VE1, VE2) aiheutuu jyrkkiä nousuja sekä syviä leikkauksia ja täyttöjä ja siten lisäkustannuksia. VE2-linjaus asettaa myös maankäytölle haasteita. Liittyminen Pähkinämäentielle (VE4) on sekä maankäytöllisesti että maastollisesti muita ratkaisuja hankalampi, jyrkkä nousu vaatisi suuria pengerryksiä tai vaihtoehtoisesti kalliita silta-ratkaisuja.

Alustavia Lahelan orren linjauksia päätettiin hyödyntää jatkosuunnittelussa linjausten VE1 ja VE3 pohjalta siten, että Hämeentielle osoitetaan molemmissa vaihtoehtoissa kiertoliittymä. Liittymällä Hämeentielle parannetaan kehittyvän keskustan saavutettavuutta ja jaetaan liikennettä tehokkaammin eri reiteille.



Lahelan orren mahdolliset liittymisvaihtoehdot keskusta.

- | | | | | |
|---|------------------------------------|--|-------------------------|---------------------------|
| C Keskusta / kaupallisten toimintojen alue | A Asuintoimintojen alue | Keskustatoimintojen kehittämisen painopistevyöhyke | Suunniteltuja hankkeita | Kävelykatu |
| A/C Keskusta / kaupallisten ja asuintoimintojen alue | Y Yleisten toimintojen alue | Kaupan yksikkö | Pääkatuverkko | Kävely- / pyöräyhteys |
| A/C Keskusta / palveluiden ja asuintoimintojen alue | VU Urheilutoimintojen alue | | Uusi katuyhteys | Viheryhteystarve |
| | | | | Bussiterminaalin sijainti |

4. TÄSMENTYNEET SUUNNITELMAVAIHTOEHDOT

4.1 TÄSMENTYNEET TAVOITTEET JA RATKAISUT

Keskustan rakenne ja kaupunkikuva

- keskustarakenteessa vahva yhteys Tuusulanjärvelle: suoraviivainen kaupunkirakenteellinen akseli Rykmentinpuisto-keskusta-Tuusulanjärvi, pohjois-eteläsuuntainen viheryhteys Tuusulanjärveltä etelään + uusi vetovoimapaikka Tuusulanjärven eteläpään
- Tuusulanväylän estevaikutuksen pienentäminen keskustan ja Rykmentinpuiston väliltä, bulevardimainen väylä keskustan jaksolla
- nykyliikekeskustan kehitys kävelypainotteiseksi kokonaisuudeksi Rykmentinpuiston kanssa, keskeisen julkisen ja viihtyisän kaupunkitilan muodostaminen
- keskustan asukasmäärä kaksinkertaistuu, määritellään keskustaan sopivia korttelityyppejä ja korkealle rakentamiselle mahdollista sijaintia
- rakenteellinen ja keskitetty pysäköinti edellytyksenä keskustaytimen tiivistymiselle ja rakentamisen määrän kasvulle
- keskustan länsireuna tiivistyy ja laajenee tehokkaalla asuntorakentamisella
- historiallisesti arvokkaiden rakennusten ja ympäristöjen säilyminen osana keskustaydintä

Kauppa ja palvelut

- kaupan suuryksiköt eivät karkaa keskustasta, ne sijottuvat keskustamaisesti toimintoja yhdistäviin kortteleihin
- Julkisille palveluille sopivimmat paikat ja keskinäinen suhde liikekeskustassa ja Rykmentinpuistossa: sosiaali- ja terveysasema (Sote) laajentuu ensisijaisesti nykyisellä paikallaan, hyvinvointipalvelujen keskus (Hypa) Rykmentinpuistossa, kirjastolle uusi tila, lukio ja kulttuurikeskus Rykmentinpuiston puolella, uusi seurakuntakeskus nykyisellä paikallaan

Liikenne

- kaupan ja asumisen kasvun aiheuttaman liikennemäärän hallinta, liikenneverkon muutostarpeet ja liikenteen toimivuuden varmistaminen
- kävelypainotteisen vyöhykkeen laajuuden täsmentäminen ja kevyen liikenteen hyvät yhteydet keskustan reunoille ja ulkopuolelle, arkiliikkumisen vaivattomuus asumisen työn ja palvelujen välillä
- Lahelan orsi liittyy keskustaan, risteys Hämeentiehen kiertoliittymänä
- Nappulakatu yhdistää Tuusulanväylän ja Hyrylätien
- jos nykyinen bussiasema poistuu, uuden bussiterminaalin sopivin sijainti

4.2 TÄSMENTYNEET RAKENEMALLIVAIHTOEHDOT

Valtaosa johtopäätösmallin tavoiteltavista ominaisuuksista täsmentyi alustavan vaihtoehvaiheen tuloksena ja vertailua yhä vaativat ominaisuudet voitiin tiivistää kahteen vaihtoehtoon. Keskustan kehityksen kannalta keskeisin ratkaistava asia oli, halutaanko kaupan ja palvelujen toteutuvan keskittyneenä yksinapaisena mallina nykyistä liikekeskusta ja Rykmentinpuistoa painottaen tai keskustaydintä kahden kaupallisen navan välille venyttävänä mallina. Päätöksenteon edellytyksenä oli myös vaihtoehtojen liikenneverkon toiminnallinen arviointi.

Lahelan orren linjausvaihtoehtoja kehitettiin siirtämällä tasoliittymää Hämeentiellä hieman pohjoiseen. Siirto mahdollistaa linjan kulkemisen sulavasti maaston topografian mukaisesti antaen lisäksi tilaa Hämeentielle mahdollisesti tarvittaville lisäkaistoille Pähkinämäentien sil- lan pohjoispuolelle.

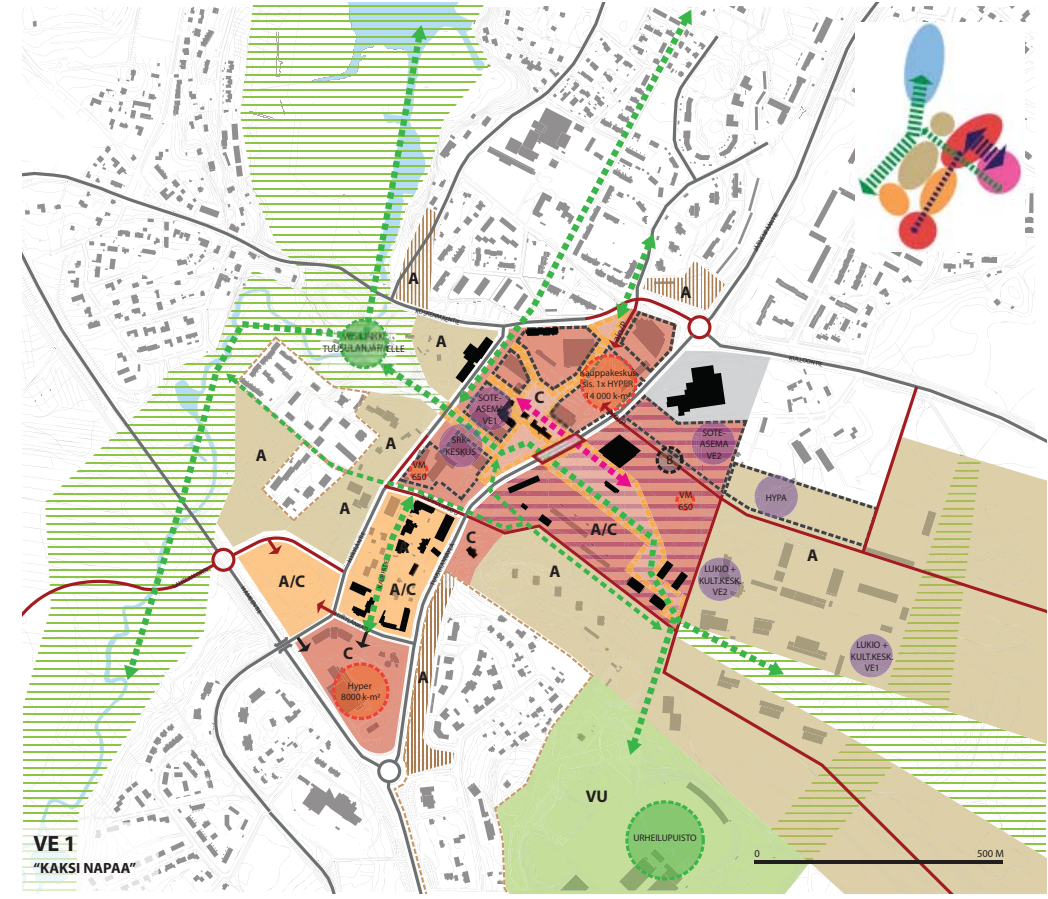
VE1 "Kaksi napaa"

- kauppa laajentuu keskustan etelä- ja pohjoispäässä nykyisillä paikoillaan: yhden hypermarketin kauppakeskus liikekeskustassa, etelässä autoliikennepainotteisempi hypermarket
- kaksinapaisuus ylläpitää Kauppatietä liikekatuna
- lukio ja kulttuurikeskus sijaitsevat Rykmentinpuiston osayleiskaavan mukaisesti viherakselin varrella etäämmällä liikekeskustasta
- Lahelan orsi liittyy Hyrylätiehen
- linja-autoasema Rykmentinpuiston puolella

VE2 "Yksi napa"

- Kauppa liittyy liikekeskustaan: kahden hyperin kauppakeskus liikekeskustassa, eteläosassa kauppapaikka säilyy, mutta sitä ei laajenneta ja alueelle rakennetaan lisää asuntoja
- yksinapainen malli keskittää palveluja erityisesti Rykmentinpuiston asukkaiden saavutettaville, mikä korostaa kaupan tukeutumista keskusta-alueen asukkaisiin
- Nappulankadun eteläpuoleinen keskustavyöhyke korostuu asuntorakentamisen alueena
- lukio ja kulttuurikeskus sijaitsee uuden kävelyakselin varrella, osana keskustapalveluja
- Lahelan orsi liittyy Nappulakatuun
- linja-autoasema Tuusulanväylällä

- C** Keskusta / kaupallisten toimintojen alue
- A/C** Keskusta / painopiste kaupallisissa palveluissa ja asumisessa
- A/C** Keskusta / painopiste palveluissa ja asumisessa
- A** Keskustamaisen asuntorakentamisen alue
- VU** Urheilutoimintojen alue
- Päivikistysalue
- Täydentävä asumisen alue
- Kaupan yksikkö
- Hyper = hypermarket
- Super = supermarket
- VM = valintamyymälä
- Suunniteltu hanke
- Kävelypainotteinen keskusta-alue
- Torialue
- Uusi keskustakortteli
- Keskusta-alueella säilytettävä / uuteen korttelirakenteseen sovitettava rakennus
- Pääkatuverkko, oleva
- Uusi katuyhteys / siirretty katulinja
- Siltamaisiksi muuttuva katuosuus
- Tärkeä kävelykeskustan akseli
- Tärkeä viheryhteystarve / jalankuluyhteys
- Bussiterminaalien sijainti / yhteys liityntäpysäköintiin
- Säilytettävä liittymä
- Uusi liittymä



4.3 VAIHTOEHTOJEN LIIKENTEELLISET OMINAISUUDET

Kävely ja pyöräily

- Vaihtoehtoisissa ei ole vertailun kannalta merkittävää eroa. Kävelykeskusta muodostuu selkeämmäksi ja kompaktimmaksi. Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteet ovat järjestettävissä laadukkaasti. Vilkkaimpien pääväylien Tuusulanväylän ja Hämeentien ylityksiä ja alituksia on riittävän tiheästi. Rykmentinpuiston alue liittyy liikekeskustaan eheästi, tosin linja-autoaseman sijainti Tuusulanväylällä aiheuttaa haasteita pyöräreittien sovittamiselle.

Joukkoliikenne

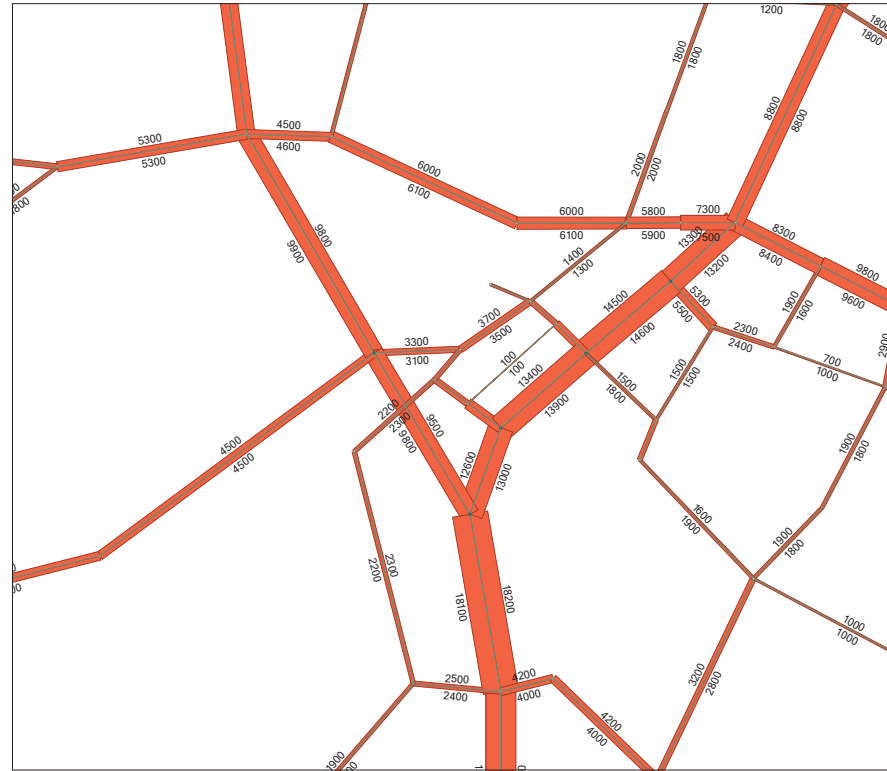
- Vaikka joukkoliikenteen verkko (vakiovuorot, palvelulinjat ja liityntäyhteydet Keravan suuntaan) on toteutettavissa samoilla periaatteilla rakennemallivaihtoehtoisissa, tarjoavat yhden navan malli ja siihen sovitettu uusi linja-autoasema keskitetymmän mahdollisuuden matkaketjujen tehokkaaseen hoitoon. Tällöin vaihdot ja liityntäpysäköinti (autot ja kaksipyöräiset) ovat käyttäjille helppoja.
- Mahdollinen tuleva lentorata voisi tukea aseman sijoittamisesta Rykmentinpuiston puolelle, mutta ratainvestointi tulee olemaan niin suuri, että sen yhteydessä myös bussijärjestelyt joudutaan joka tapauksessa suunnittelemaan kokonaan uusiksi. Rykmentinpuistossa linja-autoasemaa palvelevia toimintoja, kuten bussien pysäköintialue, voidaan sijoittaa vapaammin.
- Liityntäpysäköintiä voidaan sijoittaa eri tavoin. Tilantarpeen kannalta pysäköinnin yhdistäminen eteläisen kiertoliittymän kaupan keskittymän yhteyteen (vaihtoehtoon 1 mahdollisuus) lienee yksinkertaisempaa järjestää, tällöin kiertoliittymän kaikille haaroille tarvitaisiin myös bussipysäkit.

Autoliikenne

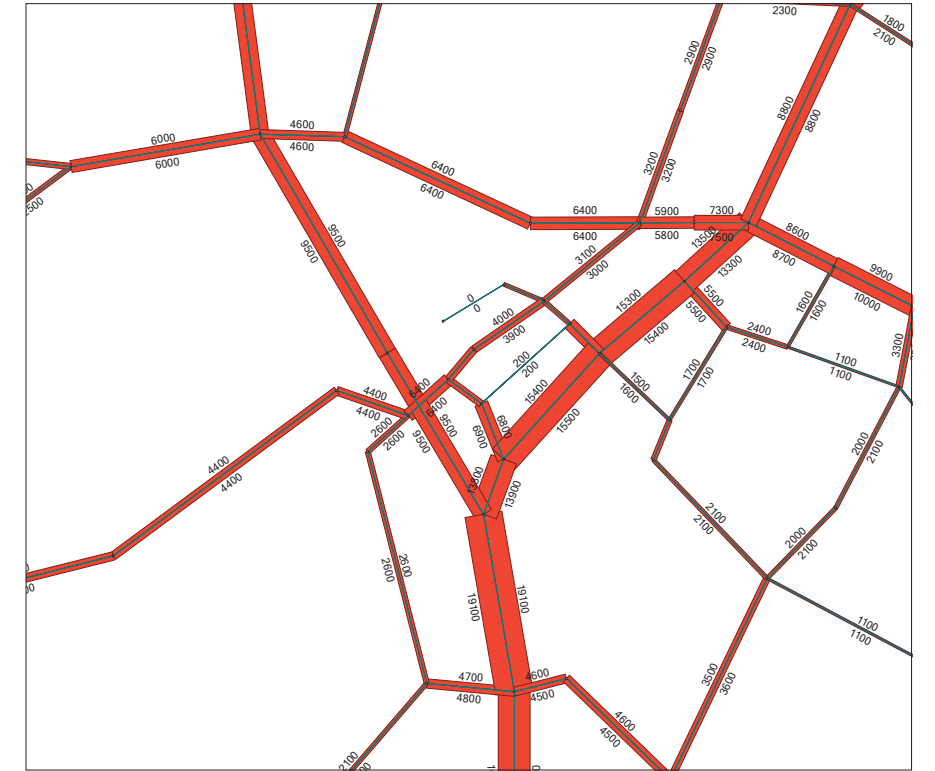
- Hyrylän sisäisen kehityksen lisäksi liikennemääriä tarkastelualueella kasvattaa maanteiden ohi- ja läpikulkevan liikenteen ennustettu voimakas kasvu. Autoliikenteen ennusteet ovat osoittaneet Hyvinkään, Helsingin, Keravan ja Järvenpään suuntien autoliikenteelle yli 50 % kasvua. Rykmentinpuiston ja Hyrylän keskustan uudet maankäyttösuunnitelmat kuormittavat pääväyliä ja niiden liittymiä entisestään.
- Yhden navan malli kuormittaa Koskenmäentien liittymiä ja Järvenpääntien pohjoista kiertoliittymää hieman enemmän kuin kahden navan malli. Toimivuuserot eivät kuitenkaan ole suuria. Hyrylän sisäisen katuverkon kuormitus pysyy vaihtoehtoisissa kohtuullisena.
- Hyrylän suuret kiertoliittymät eivät käytännössä kestä aamu- ja iltahuipputuntien liikennemäärien kasvua, vaan niiden kaistajärjestelyjä on kehitettävä riippumatta valitusta rakennemallista. Järvenpääntien (Mt 145) liikennevaloliittymissä tulee esiintymään jonoja, vaikka mahdolliset lisäkaistat toteutettaisiin. Ehdotettujen liittymäväliden on oltava riittävän pitkiä sekä liikennevaloliittymien että kiertoliittymien ympäristössä. Tämä koskee myös vilkkaita kaupallisten palveluiden pysäköintilaitosten ja -alueiden liittymiä.
- Suunniteltu maankäytön tehostaminen kiirehtii entisestään itäisen ohikulkutien pohjoisen osan toteuttamistarvetta. Ohikulkutiestä on laadittu yleissuunnitelma. Suunnitelman etenemisestä tiesuunnitelmavaiheeseen ei ole tällä hetkellä tietoa. Ohikulkutien mahdollinen toteuttaminen helpottaa pohjoisen kiertoliittymän tilannetta, muttei juurikaan muita.
- Lahelan uuden alueen yhdistäminen Hyrylän keskustaan on järjestettävissä samoilla periaatteilla vaihtoehdosta riippumatta. Orren liittäminen Hämeentiehen (kt 45) muuttaa kantatien luonnetta ja vaatii huolellisesti suunnitellut ratkaisut. Liittyminen kantatielle tukee alueen maankäyttöä ja vähentää hieman keskustan liikenneverkon kuormitusta. Kiertoliittymän pitäisi toimivuuden varmistamiseksi olla turbomallinen. Ratkaisuna voisivat olla lyhyet lisäkaistat kt 45:lle, mutta niiden mahdollisuus tulisi varmistaa tarkemmassa suunnittelussa. Rajoitteena on se, että Pähkinämäentien alle ei mahdu lisää kaistoja.

Pysäköinti

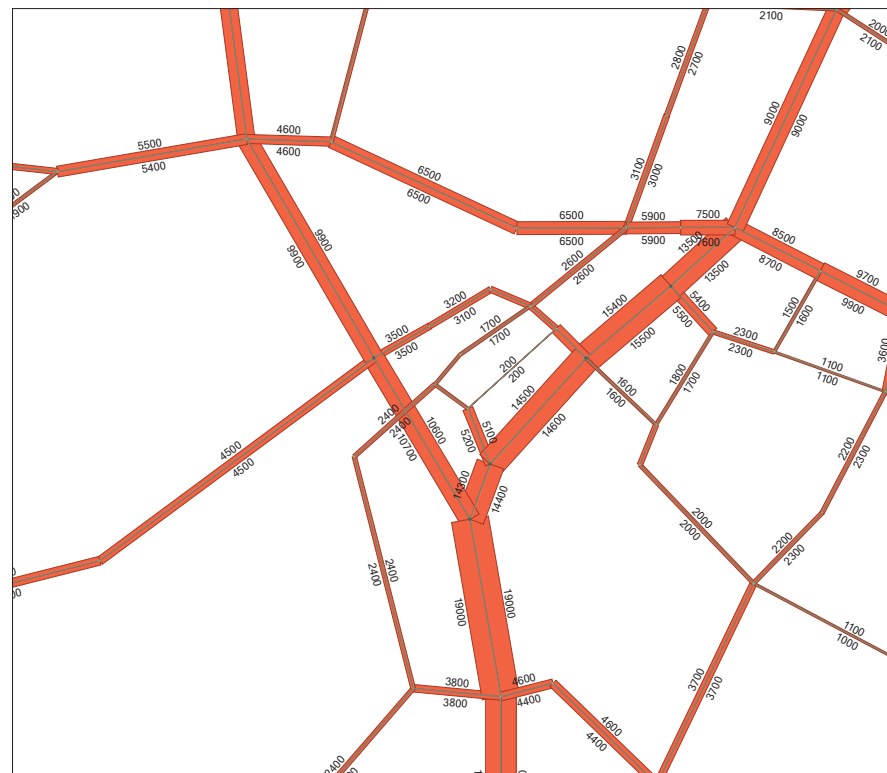
- Alueen pohjoispään kauppakeskityksessä tarvitaan vaihtoehdossa 1 noin 800 ja vaihtoehdossa 2 noin 1000 autopaikan verran kapasiteettia. Eteläinen napa vaatii vähintään 500 paikkaa keskitettynä. Muiden korttelialueiden autopaikat vaihtoehtoisista riippumattomasti sijoittuvat korttelikohtaisesti laitoksiin. Lyhytaikaista pysäköintiä tulee myös katujen varsille.
- Kaupallisten ja julkisten palveluiden polkupyöräpysäköintipaikkojen tarve on samaa suuruusluokkaa kuin autopaikkojen tarve.



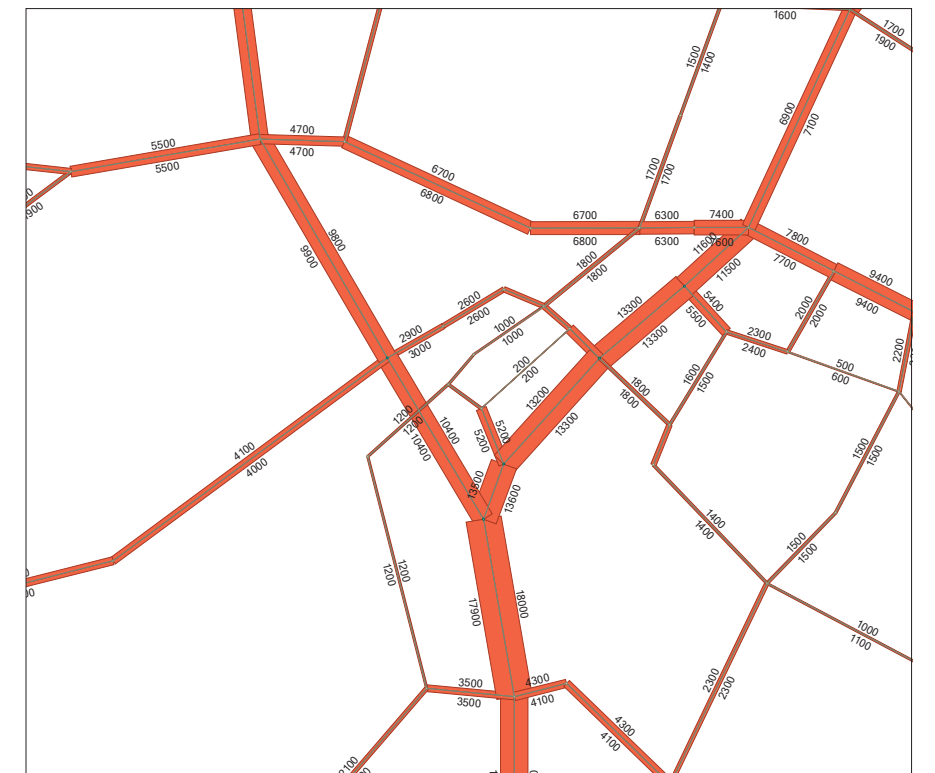
VE1 "Kaksi napaa" tilanteessa, jossa itäinen ohikulkutie ei ole toteutunut. Lahelan orsi liittyy Hyryläntiehen Kauppap tien kohdalla. Liikennemäärät Tuusulanväylällä ja keskustan pääkatuverkolla eivät eroa merkittävästi yksinapaiseen malliin nähden.



VE2 "Yksi napa" tilanteessa, jossa itäinen ohikulkutie ei ole toteutunut ja Lahelan orsi on käännetty Pähkinämäentielle. Hyryläntiellä ja Tuusulanväylän eteläpäässä kasvanut liikennemäärä.



VE2 "Yksi napa" tilanteessa, jossa itäinen ohikulkutie ei ole toteutunut. Tuusulanväylällä on keskustaytimen kohdalla n. 27 000 ajoneuvoa/vrk huippupunttina. Lahelan orren liittäminen Nappulakatuun on keventänyt Hyryläntien liikennettä.



VE2 "Yksi napa" Itäisen ohikulkutien toteuduttua. Pohjoisen kiertoliittymän kohdalla kuormitus helpottuu. Keskustaytimen kohdalla Tuusulanväylällä liikennemäärä kevenee n. 4000 ajoneuvoa/vrk.

5. JOHTOPÄÄTÖSSUUNNITELMA

5.1 KESKEISET RATKAISUT JA PERIAATTEET

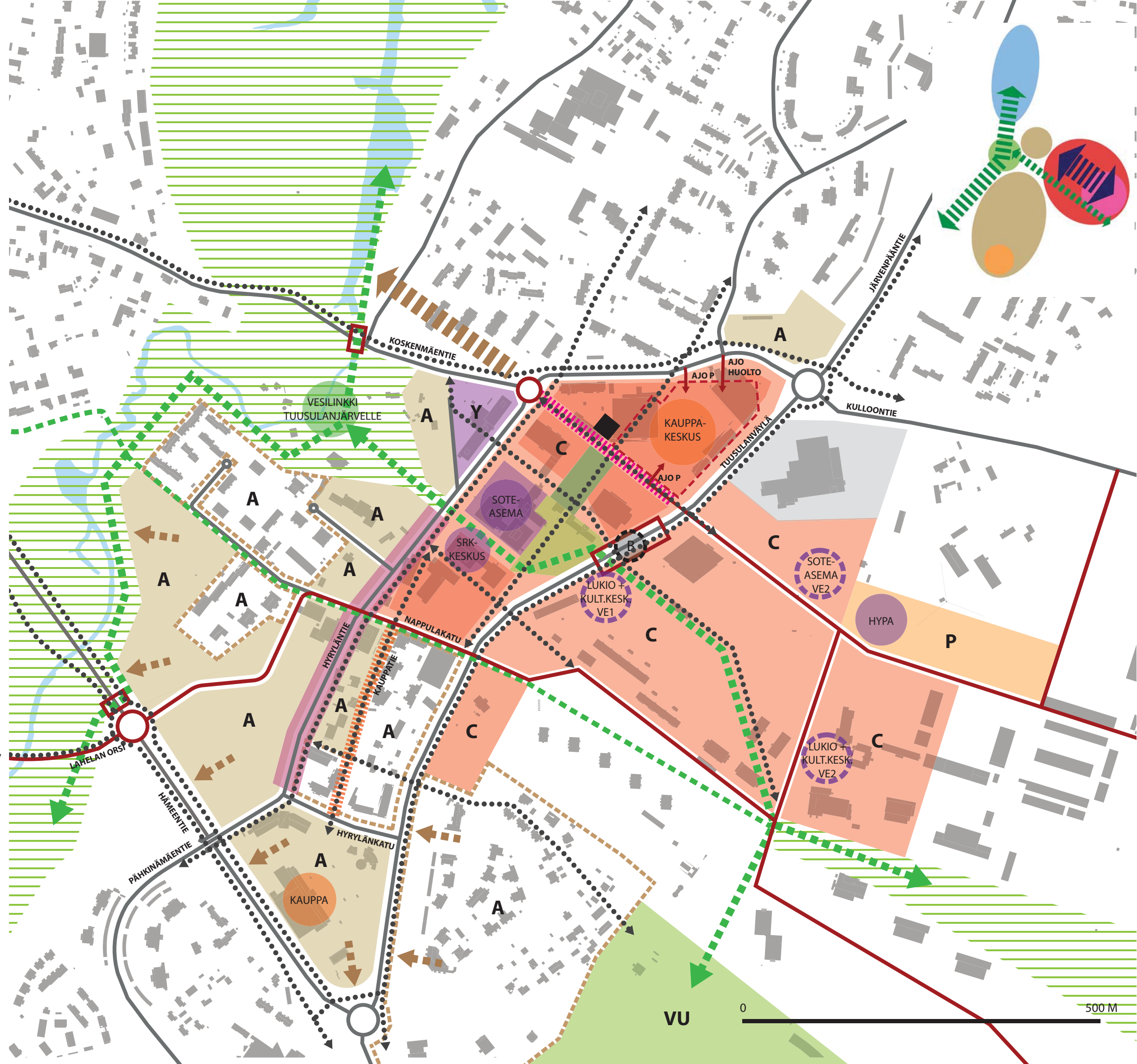
Kaupan ja palvelujen keskustaydin

- Liikekeskustaa kehitetään voimakkaasti kävelypainotteiseksi kokonaisuudeksi yhdessä Rykmentipuiston kanssa. Kävelykeskustan ydinalue ulottuu Nappulakadulle.
- Keskustassa on yksi selkeä kaupallinen napa. Keskustan ankkurina toimii kauppakeskus, jonne keskitetään hypermarket-tasoiset päivittäistavara-kaupat. Kauppakeskus toteutuu keskustamaisena korttelina, johon sijoittuu asumista ja palveluja, mm. kirjasto.
- Keskustan ytimessä on julkinen toritila oleskelua ja tapahtumia varten. Kauppakeskuksen ja torin kohtaamispaikassa on korkeammalle rakentamiselle sovelias potentiaali. Julkiset kaupunkitilat ovat maavaraisia, mikä mahdollistaa puuston ja vehreyden ylläpitämisen.
- Tuusulanväylän kohdalle rakennetaan korkeatasoinen, leveä ja viihtyisä alikulku liittämään yhteen kävelykeskustaa ja Rykmentipuistoa. Alikulun kohdalle sijoittuu korkean palvelutason bussilaituri.
- Kauppakeskuksen suurkortteli ei muodosta keskustarakenteeseen ja kulkureiteille massiivista estettä. Kauppakeskuskortteliin voidaan järjestää liittymiä eri suunnista katuverkkoa.
- Pysäköinti toteutetaan keskitettynä laitoksena kauppakeskuksen alle, ja se toimii myös liityntäpysäköintinä osittaisella vuorotteluperiaatteella. Pienemmät korttelikohtaiset pysäköintilaitokset tukevat mallia.
- Tuusulanjärvi, keskusta ja Rykmentipuisto yhdistyvät toisiinsa selkeällä kävely- ja viherakselilla. Akselin Tuusulanjärven päätä kehitetään uutena keskustan vapaa-ajan atraktiopaikkana. Viherakselin varrella säilytetään nykyinen historiallinen puisto rakennuksineen.
- Julkisten palvelujen keskittymää ylläpidetään ydinkeskustassa. Uusi seurakuntakeskus ja laajentuva sosiaali- ja terveysasema sijoittuvat nykyisille paikoilleen. Kirjasto sijoittuu kauppakeskuskortteliin. Rykmentipuistoon sijoittuu hyvinvointi- ja palvelukeskus. Lukio- ja kulttuurikeskuksen sijoitusmahdollisuus Rykmentipuistoon Tuusulanväylän varteen täydentää keskustan palvelukokonaisuutta.

Laajempi keskusta-alue

- Keskustan länsireuna eheytyy ja tiivistyy uudella asuntorakentamisella Hämeentietä ja jokilaaksoa vasten. Keskusta-alueelle ei sijoiteta uutta autovetoista kaupan rakentamista.
- Asuinrakentaminen liittyy Tuusulanjärven eteläpäätä ja keskustaa yhteen. Pitemmällä aikavälillä Koskenmäentien ja Tuusulanjärven välistä osuutta pyritään hyödyntämään tehokkaammin asuntorakentamiseen.
- Pitkänomaista keskusta-aluetta jäsentävät poikittaiset, laadukkaat katutilat ja kulkureitit.
- Keskustan eteläpää tiivistyy. Alueelle rakennetaan keskustamaisia asuinkortteleita ja varataan jatkossakin kaupalle tilaa.
- Hyryläntie kehittyy tiivistyvänä asumisen ja kivitakaliiketilöiden katujaksona. Kauppatien varsi tiivistyy uusilla asuntorakennuksilla ja sitä kehitetään luonteeltaan jaetun tilan katuna. Eri kulkumuotoja ei alhaisen ajonopeuden vuoksi tarvitse erotella toisistaan perinteiseen tapaan omille väylilleen vaan eri liikkumistavat muodostavat yhtenäisen kokonaisuuden.
- Lahelan alue liitetään katuyhteydellä Nappulakadun jatkeeksi. Katuyhteys tukee keskustan länsireunan tiivistymistä ja kaupunkirakenteen jatkuvuutta. Linjaus noudattaa koko matkallaan maaston topografiaa, eikä siten aiheuta merkittäviä pengerryksiä tai leikkauksia, eikä siinä ole jyrkkiä mäkiä.
- Yhteydet urheilupuistoon paranevat.

- C** Keskusta / kaupallisten toimintojen alue
- A** Uusi keskustamaisen asuntorakentamisen alue
- A** Tiivistävä asumisen alue
- P** Palvelujen alue
- Y** Yleisten toimintojen alue
- VU** Urheilupuisto
- Seudullinen päävirkistysalue
- Keskustan puistomainen aukio, tapahtumatori
- Keskustan puistoalue
- Uusi keskustakortteli
- Kaupun yksikkö
- Suunniteltu hanke
- Uusi maamerkkirakennus
- Kaupallisilla palveluilla kehittyvä vyöhyke
- Pääkävelyraitti
- Shared space - vyöhyke
- Katuverkko, oleva
- Uusi / merkittävästi muuttuva katu
- Ajoliittymä kauppakeskuksen pysäköintiin / huoltoon
- Siltamaiseksi muuttuva katuosuus / uusi alikulku
- Tärkeä jalankulku- / pyöräyhteys
- Tärkeä viheryhteystarve
- Bussiterminaalien sijainti
- Asuinrakentamisen pääkasvu- / päätiivistymissuunta
- Pitkällä aikavälillä kehitettävä asumisen alue





KESKUSTAN LÄNSIREUNA
EHEYTYY UUDELLA
ASUNTORAKENTAMISELLA

UUSI
ATTRAKTIO

POHJOISREUNAA VAIKEA
TÄYDENTÄÄ

KATETTU PROMENADI
KAUPPAKESKUKSEN LÄPI

TÄYDENTYVÄ
ASUINKORTTELI

LAHELAN ORSI
LIITTYY NAPPULAKATUUN

KUNNANTALO

KIRJASTO/
ASUMINEN

KAUPPAKESKUS
+ ASUMINEN

KOSKENMÄENTIEN
MUUTOS

NAPPULAKATU
LIITTYY HYRYLÄNTIEHEN

SRK

SOTE

TAPAHTUMA-
TORI

NYKYINEN
PUUSTIKKO
SÄILYY

UIMAHALLI

SOTEN MAHDOLLINEN
UUSI SIJAINTI
RYKMENTINPUISTOSSA
HYPAN VIERESSÄ

KAUPPATIE KEHITTYY
SHARED SPACE - VYÖHYKKEENÄ

TÄRKEÄ YHTEYS:
RYKMENTINPUISTO - KESKUSTA - TUUSULANJÄRVI

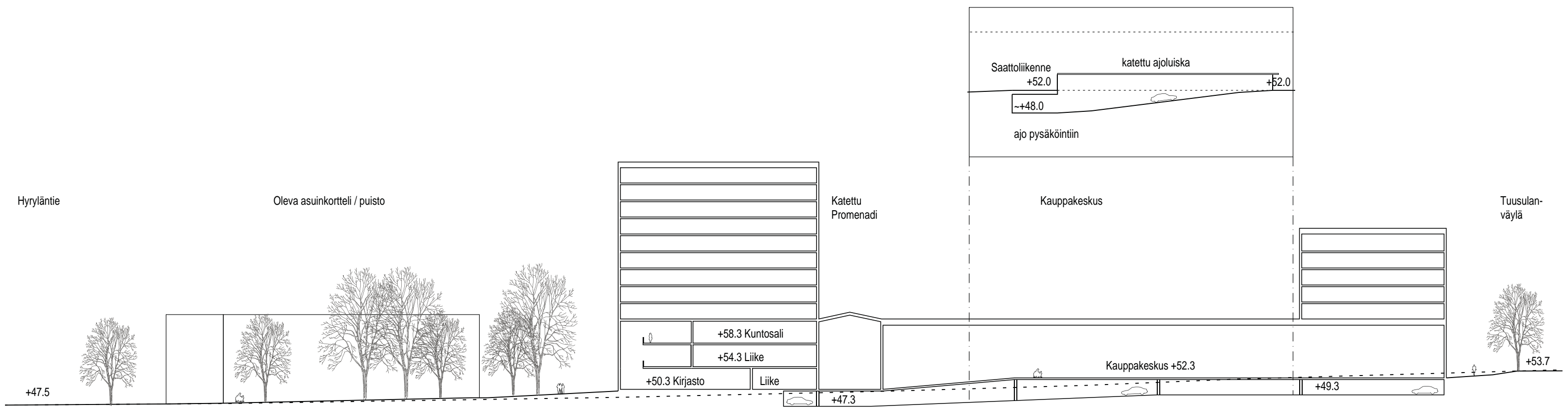
TUUSULANVÄYLÄ
MUUTTUU
SILTAMASEKSI,
BUSSITERMINAALI

HYVINVOINTI-
JA PALVELUASEMA

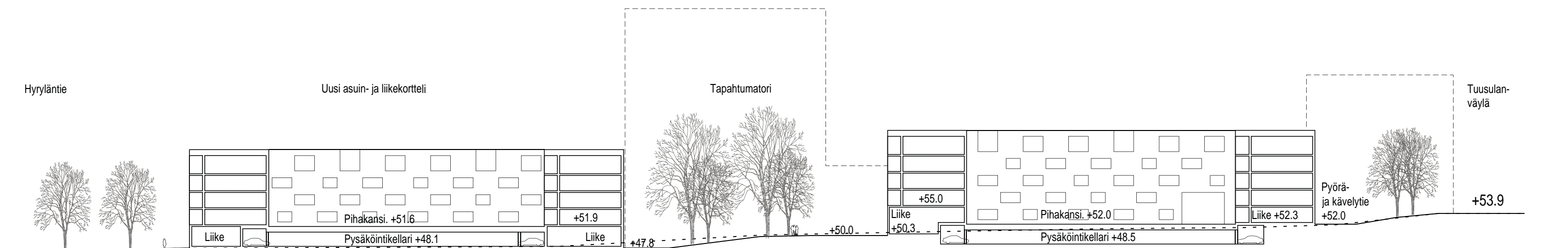
ASUMINEN
+ SUPERMARKET



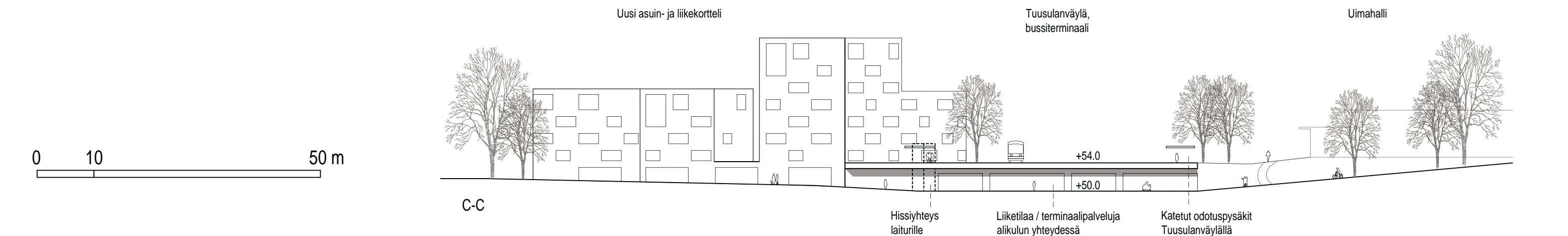
Havainnekuva 1:4000



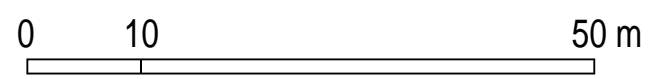
A-A



B-B



C-C

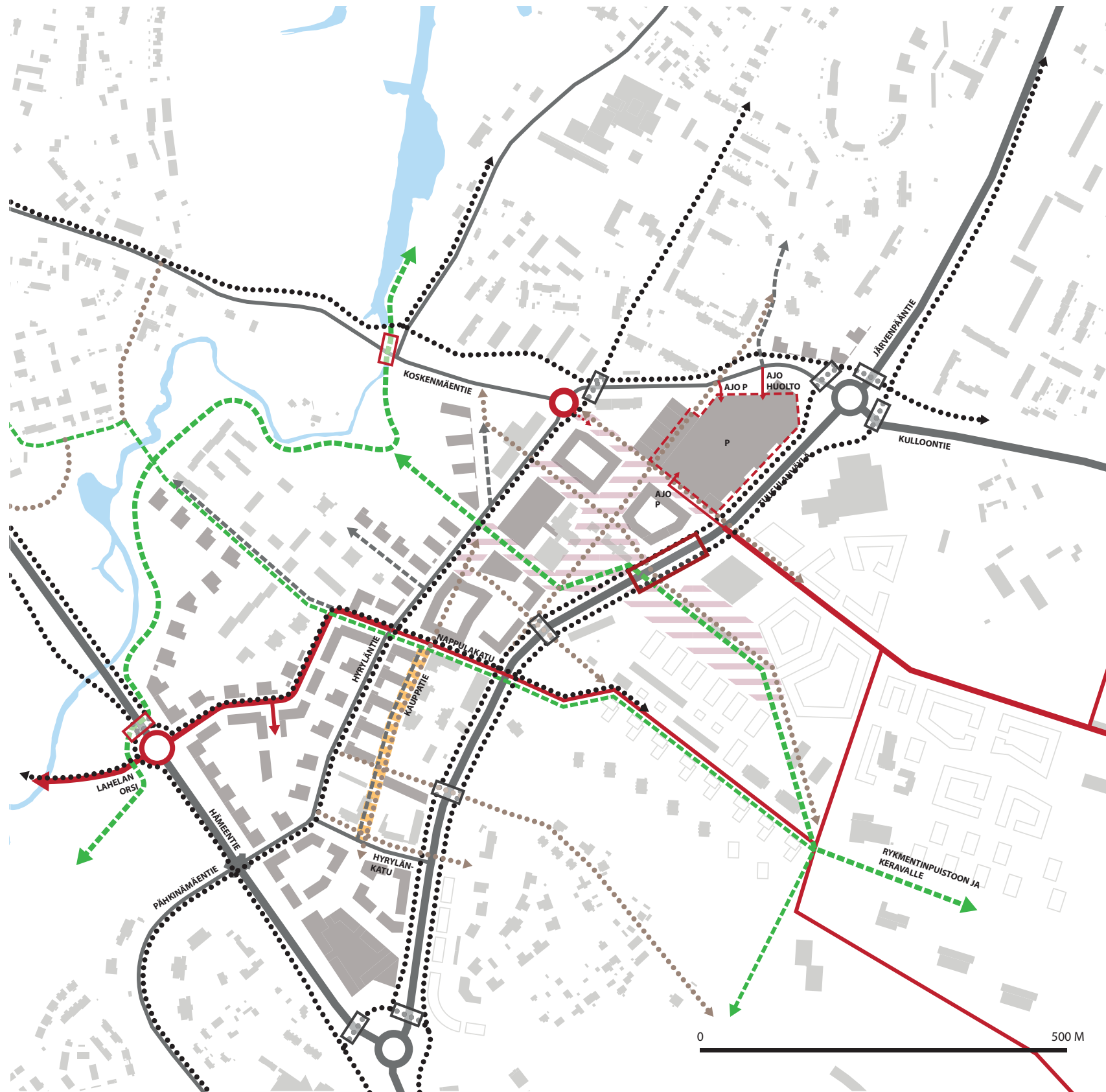




Havainnekuva 1:2000



Näkymä keskustaytimen kortteleista.



Liikenneverkko 1:5000

5.2 LIIKENNEVERKKO JA PYSÄKÖINTIRATKAISUT

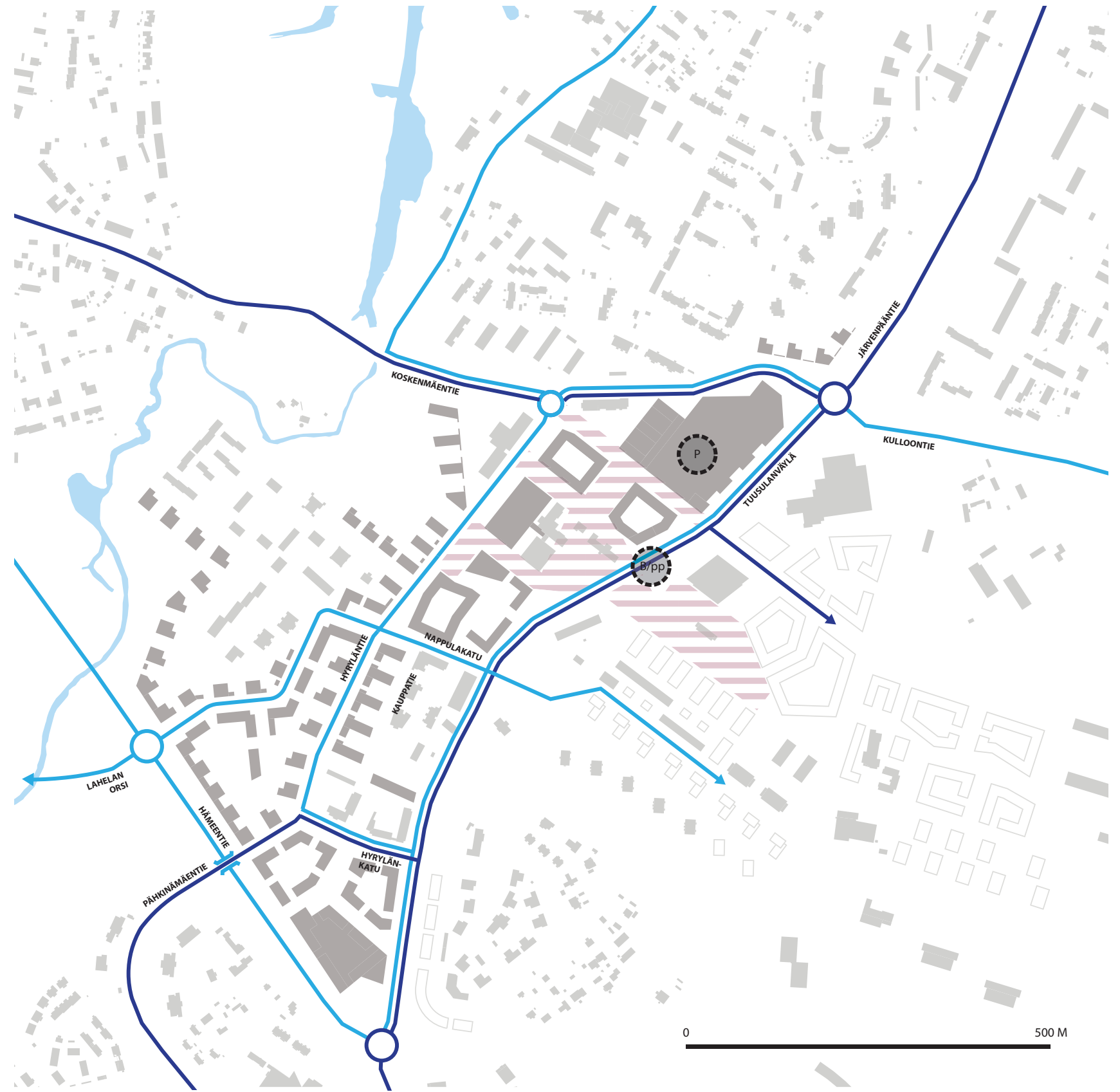
Kävely ja pyöräily

- Hyrylän keskusta liittyy laadukkailla yhteyksillä kaikkiin suuntiin. Palveluiden saavutettavuus varmistetaan kaikille liikkujaryhmille.
- Kevyen liikenteen yhteydet viedään mahdollisimman suorina kohti palveluita. Nahkelan, Lahelan ja Pähkinämäentien suunnat liittyvät keskustan palveluihin jatkuvilla yhteyksillä.
- Rykmentinpuistosta johtaa puistomainen reitti Tuusulanjärven eteläpään purolaaksoon. Reitti kulkee linja-autoaseman ja keskustapalvelujen kautta.
- Hyrylän sisäinen pyöräily- ja kävelyverkko erotellaan pääosin autoliikenteestä ja se yhdistyy eheästi seudullisiin väyliin. Kauppatie toteutetaan shared space –ratkaisuna, joka istuu hyvin esitettyyn virikkeelliseen ja jatkuvaan kävely- ja pyöräilyverkkoon.
- Suunnittelualueetta ympäröivien vilkkaiden väylien estevaikutus minimoidaan. Keskustaa kiertävä kävely- ja pyöräilykehä mahdollistaa suorat ja lyhyet reitit. Kevyen liikenteen käytettävyyteen liittyy myös pyöräpysäköinnin riittävä tarjonta sekä liikenneympäristön esteettömyys.
- Pitkämatkaiset yhteydet etelään, Keravalle ja länteen toteutetaan pyöräilyn laatuikäytävänä. Seudullisilla kevyenliikenteen reiteillä pyöräily erotellaan selkeästi jalankulusta omalle kaistalleen.

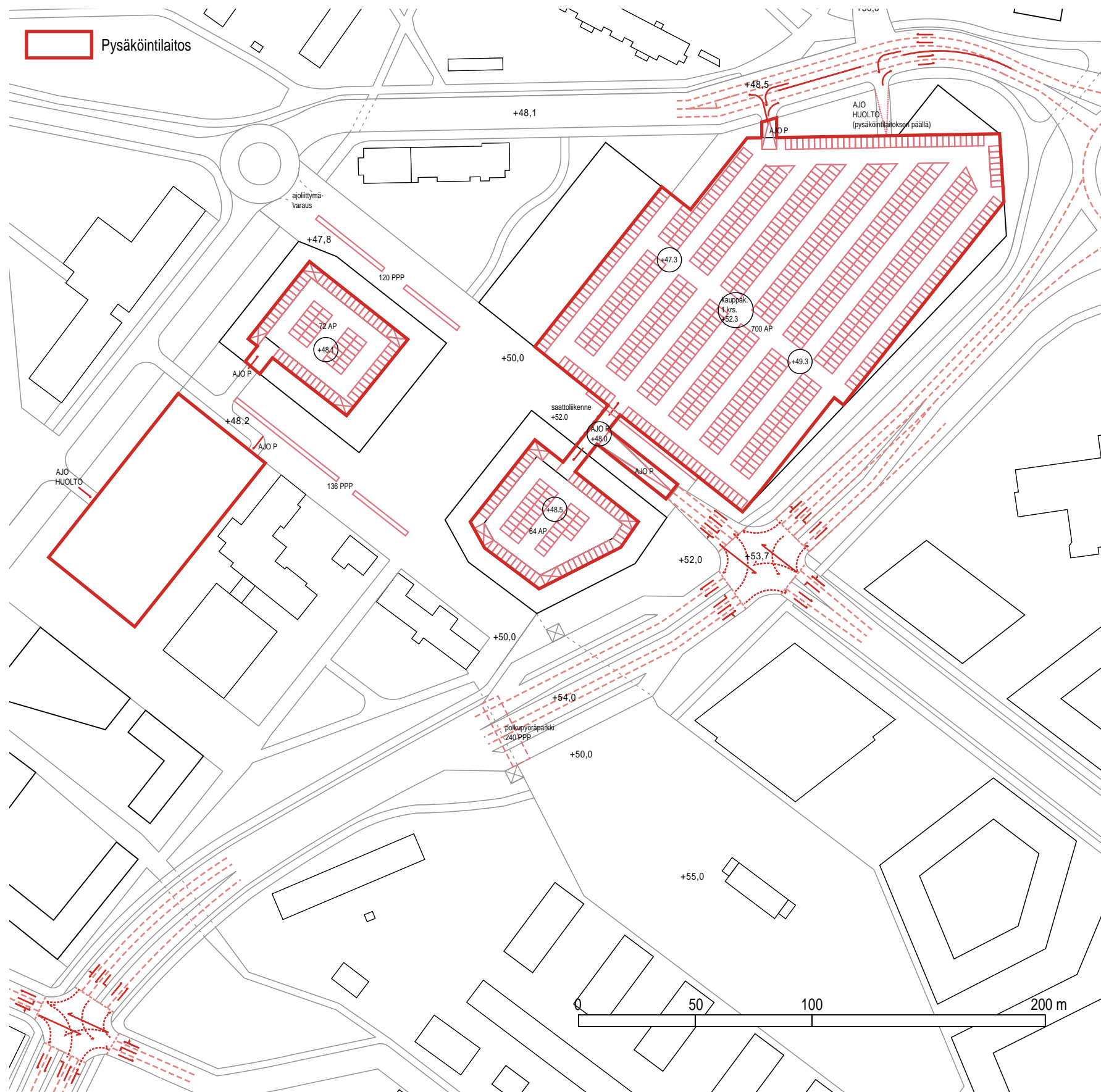


Joukkoliikenne

- Linja-autoasema on esitetty pysäkkiterminaalina Tuusulanväylän varteen, kaupallisen keskuksen ja Rykmentinpuiston saumakohtaan. Sijainti mahdollistaa terminaalin saavutettavuuden kaikilla kulkutavoilla sekä nopeat ja suorat bussiyhteydet. Liityntäpysäköinti on toteutettavissa kauppakeskuksen yhteyteen terminaalin välittömään läheisyyteen tukemaan kaupan toimintaa.
- Liikenne perustuu tiheään vakiovuoropalveluun Helsingin, Järvenpään ja Nurmijärven suuntiin, ja sitä täydennetään palvelulinjoilla keskustan alueella sekä erityisesti Keravan (tai Savion) rautatieasemalle.
- Palvelulinjasto toimii osittain kutsubussiperiaatteella, ja esteetön kalusto lisää joukkoliikenteen houkuttelevuutta. Pieni kalusto mahdollistaa pysäkkien helpon sijoittamisen.
- Linjat yhdistävät Rykmentinpuiston Hyrylään ja Keravan suuntaan. Ruuhkaiselle Tuusulanväylälle suositellaan joukkoliikenne-etuksia.



Joukko- ja palveluliikenteen verkko 1:5000



Keskustaytimen liikenne- ja pysäköintijärjestelyt 1:2000

Autoliikenne

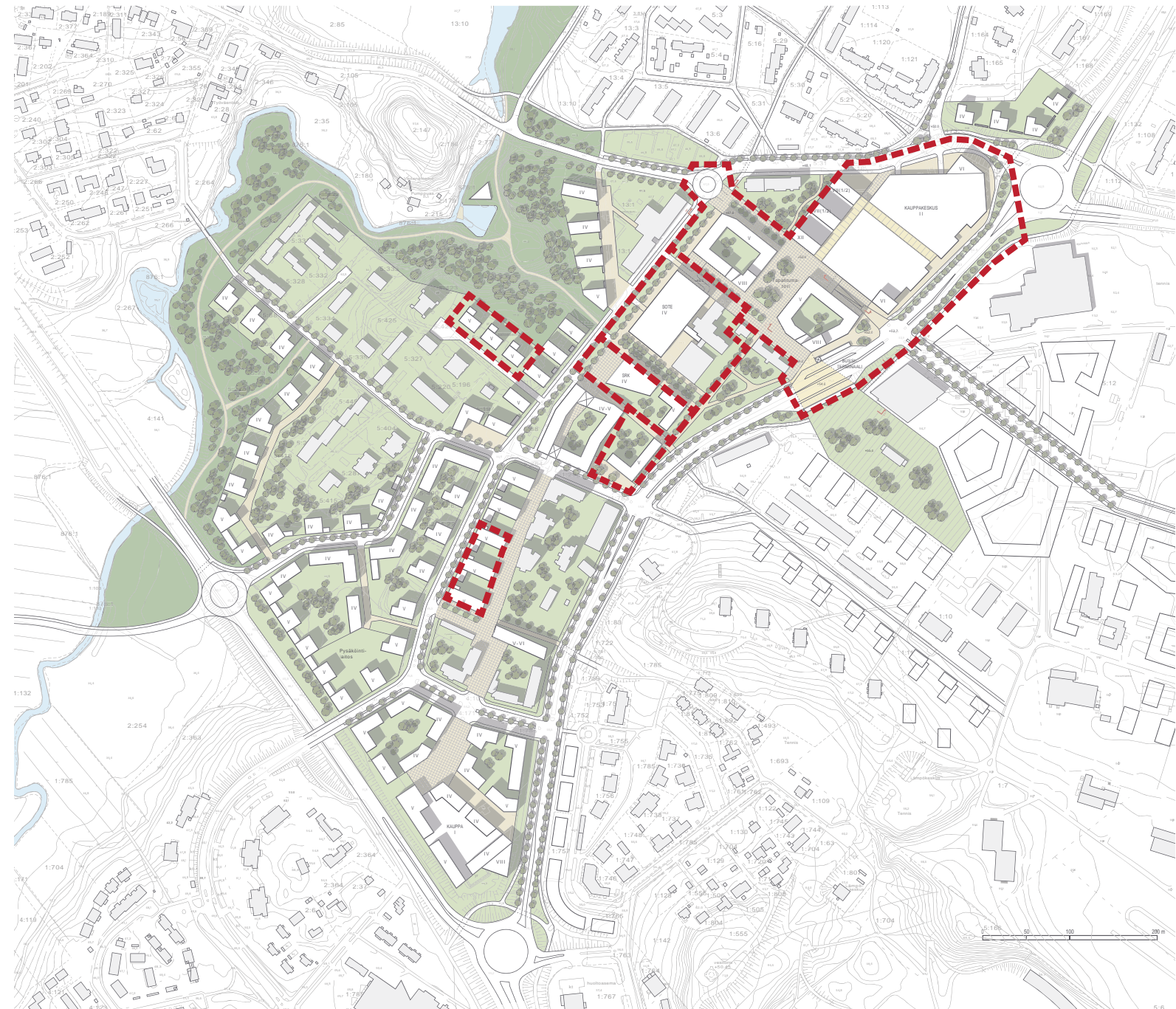
- Nappulakatu ja Hyryläntie toimivat alueen sisäisinä kokoojakatuina. Kauppatie rauhoitetaan shared space –tyyppiseksi, mikä mahdollistaa toimintojen tarvitseman autoliikenteen.
- Tuusulanväylä on vilkasliikenteinen katu myös itäisen kehätien toteuduttua 23 000 ajon/vrk) Tuusulanväylän liikennevaloliittymissä toteutetaan tarvittavat kaistajärjestelyt, samoin kuin maanteiden kiertoliittymissä.
- Koskenmäentien itäpäää vaatii 2+2 kaistaa. Kääntymiskaistoja ja mahdollisesti liikennevalot liittymiin tarvitaan Hyryläntien ja Tuusulanväylän välillä sijaitseviin liittymiin.
- Keskitetyt pysäköintiratkaisut vähentävät autoliikennettä katuverkolla, ja kävelykeskustaa tukeva järjestelmä toimii pitkälti ulkosyöttöisenä.
- Lahela halutaan liittää katuyhteydellä keskustaan. Lahelan orren liittäminen Nappulakatuun uuden Hämeentien kiertoliittymän kautta nousi maankäytön sekä toteutavuuden kannalta johtopäätösmallin ratkaisuksi. Monien käsiteltyjen vaihtoehtojen ongelmiksi nousivat jyrkät nousut ja suuret pengerrykset. Liittyminen kantatielle tukee keskustan reuna-alueen tiivistymistä ja laajentumista ja vähentää hieman keskustan liikenneverkon kuormitusta.

Keskustaytimen pysäköintijärjestelyt

- Keskustan pohjoisosaan, kaupan ja palvelujen keskittymään, tulee yksi suuri ja kolme pienempää korttelikohtaista pysäköintilaitosta. Kauppakeskuskorttelin pysäköintilaitokseen mahdollistetaan liittyminen Tuusulanväylältä, Koskenmäentieltä sekä varaus Hyryläntien suunnasta. Kauppakeskuskorttelin laitos palvelee liittyntäpysäköinnin ja ydinkeskustan kaupallisten palvelujen tarpeita. Pysäköintikapasiteetti hyödynnetään mahdollisimman tehokkaasti vuorottaiskäytöllä. Sopivia vuorottaispareja ovat asukas- ja työpaikkapysäköinti, kaupan ja asumisen vuoropysäköinnin järjestäminen on vaikeampaa, koska molemmat toiminnot tarvitsevat pysäköintiä samanaikaisesti.
- Kiinteistöjen pysäköintiratkaisun lisäksi tulee pohtia mahdollisuutta rakentaa pysäköintipaikkoja aukion alle sekä sosiaali- ja terveysaseman laajentuessa paikallaan esitettyjen ja edellä mainittujen pysäköintitilojen yhdistämistä maanalaisesti. Pysäköinnin jatkosuunnittelu on jo käynnistynyt erillisenä selvitystyönä.
- Kauppakeskuksen pysäköintilaitokseen on esitetty ajoliittymät Tuusulanväylän suunnasta ja Koskenmäentieltä. Liittymällä on varaus myös Hyryläntien ja Koskenmäentien liittymästä. Kauppakeskuksen huoltoliikenne toimii Koskenmäentien puolelta.

5.3 RAKENTAMISEN VAIHEISTUS JA MITOITUS

- Keskusta-alue uudistuu pitkällä aikavälillä. Esitetty johtopäätösmalli on visio, jonka toteutuminen ulottuu jopa vuoteen 2050. Keskustan kanssa rakentuu Rykmentinpuiston alue, joten rakentamisen kysyntä kohdistuu samanaikaisesti laajalle alueelle ja usealle toteuttajalle.
- Johtopäätösmallin mitoituksen lähtökohtana on ollut asukasmäärän kaksinkertaistaminen keskustassa sekä kaupallisessa selvityksessä esitetty kaupallisen palvelujen potentiaalinen kasvu. Uusien korttelien tehokkuus vastaa 2000-luvulla toteutettujen asuin- ja palvelukorttelien tehokkuutta. Asuinrakentamisen volyymi kevenee hieman jokilaaksoa kohten.
- Asuntorakentamisen pääpainopiste Hyrylässä on joka tapauksessa Rykmentinpuiston puolella, jonne on tarkoitus sijoittaa yhteensä jopa 15 000 uutta asukasta. Keskusta toimii kaupallisena ja palvelutarjonnan ankkurina, jota kautta se vahvistuu kaupunkielämän monipuolistuvana tiivistymänä. Suunnitelman tarkastelualueelle sijoittuu yhteensä n. 2500 asukasta. Lisäys nykyiseen on n. 1,8-kertainen.
- Nopeimmin toteutuvia hankkeita ovat todennäköisesti liikekeskustan kaupalliset ja julkisten palvelujen hankkeet, jotka osin ovat jo käynnistyneet. Myös ytimen läheisyydessä sijaitsevat, nyt vajaakäytöllä olevat ja asuinrakentamiselle soveltuvat rakennuspaikat voivat toteutua lähitulevaisuudessa. Nopeasti toteutettavat hankkeet valmistunevat vuoteen 2020 mennessä.
- Kaupallisen selvityksen mukainen arvio Hyrylän keskusta-alueen kaupallisten palvelujen lisätarpeesta on huomattava (yhteensä 70 000-84 000 k-m²). Erityisesti erikoisliikkeiden puute on vastaavan kokonaisuuden keskustataajamiin nähden tuntuva. Yleissuunnitelman osoittamalla tavalla voidaan olevan keskustan alueelle sijoittaa n. 30 000 k-m², joten kaupallisille palveluille tulee varata tilaa myös Rykmentinpuistosta. Kauppakeskukselle varatulle korttelialueelle voidaan sijoittaa kaupan ja muiden palvelujen tiloja n. 17 000 k-m² sekä lisäksi n. 7000 k-m² asuntorakentamista.
- Liikekeskustaa palvelevan pysäköinnin järjestäminen keskitetysti esitetyllä tavalla on sidoksissa kauppakeskuksen toteuttamiseen. Pysäköinnin ylläpitäminen erillisen operaattorin toimesta on syytä tutkia. Pysäköintilaitoksen mitoitusperusteena päivittäistavarakaupalle on ollut 1 ap/30 k-m², myymälä- ja liiketilaille 1 ap/ 50 k-m². Kokonaisautopaikkamäärä on n. 700. Hyrylän keskustan kaltaisessa tilanteessa keskitettyjen autopaikkojen osittaisella vuorottaiskäytöllä ja älykkäällä pysäköinnin ohjauksella on arvioitu laskennalliseen normiin saatavan n. 10 % lasku (huomioitu mitoituksessa). Toisiinsa sopivia 'vuorottelupareja' ovat työpaikka- ja asukas-pysäköinti, asiakas- ja liityntäpysäköinti puolestaan huonommin sopivia. Useamman maanalaisen tason rakentamista ei ole esitetty arvioidun pohjavesitasen vuoksi (lähin mittapiste Rykmentinpuiston puolella).
- Suunnittelun yhteydessä on pohdittu linja-autoaseman sopivinta sijaintia lentoradan suhteen. Mahdollisesti tuleva lentorata on niin suuri investointi, että sen yhteydessä myös bussijärjestelyt joudutaan joka tapauksessa suunnittelemaan kokonaan uusiksi.



Rakentamisen vaiheistus. Punaisella on rajattu korttelit, joilla yleissuunnitelman mukaiset toteutumisedellytykset ovat todennäköisesti ennen vuotta 2020.

- A Asuinkortteli k-m²
- A/KL Kivijalkaliiketilakortteli k-m²
- asuminen + liiketilaa
- A/K/KL Kauppakortteli k-m²
- asuminen
- päivittäistavarakauppa
- myymälätilat
- Y Yleisten toimintojen kortteli k-m²
- e korttelitehokkuus
- nykyinen, säilyvä kortteli tai korttelin osa
- Rykmentinpuistoon sijoittuvat toiminnot

YHT. UUTTA RAKENTAMISTA KESKUSTASSA **177 460 K-M²**

A 127 660 k-m²
2553 uutta asukasta (50 k-m² / as.)
 Autopaikkatarve **1596 ap** (1 ap / 80 k-m²)

K/KL 29 500 k-m²
 - kauppakeskus 17 000 k-m² (sis. kirjasto)
 - kivijalkaliiketila 10 500 k-m²
 - eteläinen päivittäistavarakauppa 2000 k-m²

Autopaikkatarve **790 ap**, joista **592 ap** tarve kauppakeskuksen yhteydessä
 - kivijalkaliikkeet, myymälätilat kauppakeskus 1 ap / 50 k-m²
 - päivittäistavarakauppa 1 ap / 30 k-m²

Y 20 300 k-m²
 - Sosiaali- ja terveysasema 16 000 k-m²
 - Seurakuntakeskus 4300 k-m²



Johtopäätösmallin mitoitusperiaatteet 1:4000

