

T U U S U L A N V Ä Y L Ä

S i s ä ä n t u l o v ä y l ä n k e h i t t ä m i s s u u n n i t e l m a

Työryhmä

Tilaaajan edustajina:

Tuusulan kunta

Pertti Kyyhkynen, kaavapäällikkö
Kalle Loukamo, kaavasunnittelija
Jukka Laitila, kiinteistöinsinööri
Lasse Laaksonen, markkinointipäällikkö
Antti Kalliomäki, kunnaninsinööri
Olli Lappalainen, suunnittelupäällikkö

Konsulttir ryhmä:

Arkkitehtuuritoimisto B&M Oy

Daniel Bruun, arkkitehti
Jussi Murole, arkkitehti
Matti Jääskö, arkkitehti
Tuomas Seppänen, arkkitehti

LT-Konsultit Oy

Jouni Ikäheimo, liikenneinsinööri
Arto Kaituri, maisema-arkkitehti

Sisällys

1. Taustaa
2. Tuusulanväylän nykytilanne
kaupunkikuva
liikenne
maisema
3. Periaateratkaisu
konsepti
kaupunkirakenne
4. Liikenne
liittymät

Taustaa

Tuusulan keskustaan, Hyrylään, johtava Tuusulan väylä, kantatie 45, on nopeasti kasvavan pikkukaupunkimaisen taajamakeskuksen pääsisään-
tulokatu. Väylän muuntuminen katumaiseksi liikennealueeksi alueen
kehitykseen nähden tuntuu vääjäämättömältä.

Kantatien valmistuttua 1990-luvulla, on osa rakennuskannasta jäänyt
takapihamaisesti väylän äärelle. Harvinaisen korkeatasoisesti toteutettu
kantatie on osaltaan parantanut tilannetta erityisesti kasvillisuuden
ansiosta. Osa rakennuskannasta on ajalta ennen kantatien parantamis-
ta, rakennusten sijoittuminen väylään nähden ei ole aina onnistunut koko-
naisuutta täydentävällä tavalla.

Tällä hetkellä väylän tuntumassa oleville liiketilanteilla on ollut aikeita
laajentaa ja kehittää liiketilakokonaisuuksia lähemmäs väylää,
näkyvämmille paikoille.

Jotta välttyttäisiin ”postimerkkikaavoittamisen” tuottamista kokonaisuutta
rikkovista, vaikeasti korjattavista vaikutuksista, on laadittu koko
Tuusulanväylän kehittämistä linjaava katsaus, jolla haetaan suuntia
kehittämispaineille.

Tehtäväalue on rajattu käsittämään Tuusulan väylän lähialueen Tuusulan
Itäväylältä Tuusulan keskuksen päätekkortteliin. **2**

Liikenteellisten ratkaisujen osilta on nojattu oletukseen, jossa kantatie 45
voi toimia taajaman lävitse kulkevana väylänä tai sen liikenne voi siirtyä
ohittamaan ohikulkuväylille.

Suunnitelmantöön tavoitteena on ollut luoda hypoteettinen idealuonnos
Tuusulanväylän kehityseriaateista vuosikymmenien päähän. Väylän
taajamakuva on käsitelty varsin vapaasti, maanomistuksesta tai
tonttienrajoista tiettyyn asteeseen saakka välittämättä. Tärkeimmiksi
tavoitteiksi on asetettu suurten kokonaisuuksien ja linjojen löytäminen
sekä niiden kehittäminen.



Näkymä Tuusulan keskustasta
Tuusulanväylälle



Tuusulan väylä lännestä

2. Väylän nykytilanne

Erityyppinen maankäyttö luo kokonaisuudesta rikkonaisen ja takapihamaisen vaikutelman. Omakotitalot ja suuret myymälähallirakennukset sekoittuvat paikoin hyvinkin epämääräisellä tavalla toisiinsa. 1990-luvulla rakennettu kantatie meluvallineen, aitoineen ja istutuksineen sitoo alueen kuitenkin selväksi kokonaisuudeksi.

Tuusulanväylä eteläpäätä hallitsee selkeä maisemajako. Itäpuolelle jäävä peltoaukea päättyy Tuusulan Itäväylään joka selkeästi aloittaa taajama-alueen. Itäväylän liittymässä on tällä hetkellä kylmä tankkaus-katos.

Tuusulanväylän rinnalla kulkeva voimalinja kaartuu Itäväylän suuntaan. Voimalinjan kaarevanmuotoiset pylväävät luovat omalta osaltaan Tuusulanväylän imagoa.

Väylän länsipuolinen Riihikallion-Pellavamäen omakotialue muodostaa kohtuullisen ehjän kokonaisuuden, joka on maisemoitu meluvallien taakse.

Itäväylän ja Amerin teollisuusalueen väliin jäävä pientaloalue on kooltaan pienehkö. Aluetta vaivaa keskeneräisyys joka voitaneen parantaa tiivistämällä ja laajentamalla aluetta.

Amerin vanha pääkonttori ja siihen liittyvä teollisuusrakennuskanta muodostavat yhtenäisen kokonaisuuden, jolla on oma historiallinen arvo. Amerintien pohjoispuolella oleva asunalue, jossa väylälle hienosti näkyvät porrastetut rivitalot, muodostaa kokonaisuuden, joka liittyy positiivisen "patruunakylämäisesti" konttori- ja teollisuusrakennuksiin. 3

Sulan työpaikka-alue näkyy väylälle pääosin autoliikkeinä. Sulan laajahko autokauppa-alue muodostaa merkittävän rakenteellisen teeman väyläkokonaisuuteen.

Urheilukeskuksen ja Tuusulanväylän välinen alue, joka sijaitsee keskustaa nähden jo varsin lähellä, koostuu melko sekalaisesta rakennuskannasta. Tuusulan urheilukeskuksen naapuruus on potentiaali. Alueen kehittämistä tehokkaammaksi asuinalueeksi olisi syytä harkita. Kievarinkaaren kerrostaloalueen liittyminen keskustakortteliin jää etäiseksi. Alueella on meluhaittoja.

Väylän länsipuolella oleva koulujen välinen alue olisi myös erinomainen alue asuinrakentamiselle.

Nykyinen liikenne

Hyrylän sisääntulotien nykyiset liikennemäärät ovat Tuusulan itäväylän eteläpuolella noin 27.000 ajon./ vrk (2002 tilanne) ja Hyrylän eteläisen kiertoliittymän eteläpuolella noin 30.000 ajon / vrk. Hyvinkäätien (Hämeentie) liikenne on noin 13.000 ajon./ vrk ja Järvenpääntien liikenne Hyrylän keskustassa noin 21.000 – 15.000 ajon./vrk (2000 tilanne). Hyrylän sisääntulotien liikennemäärä oli vuonna 1995 noin 20.000 ajon/vrk eli kasvu vuoteen 2000 on ollut jopa 50 %. Liikenteen kasvu on ollut koko Hyrylän keskustan päaliikenneverkossa (Kulloontie, Hämeentie, Järvenpääntie) samaa suuruusluokkaa.

Kaupunkikuva kehittäminen viherympäristön osalta

Suunnittelualueen eteläosassa olevan pellon avoimena pitämiseen ja olemassa olevien puustosaarekkeiden säilyttämiseen kiinnitetään tulevaisuudessa erityistä huomiota. Olennaista on säilyttää avointa tilaa rajavat metsänreunat ehjinä kokonaisuuksina.

Tieosuus eteläisimmästä kiertoliittymästä Sulan liittymään säilyy viherympäristön osalta nykyisen kaltaisena. Ympäristön kannalta merkittävin uusi aihe on Sulan liittymän kohdalta alkava avoin maisematila, joka toimii samalla tärkeänä viheryhteytenä tiealueen poikki. Liikerakennuksia rajaava vihervalli on uuden tieympäristön merkittävin uusi elementti ja viherympäristön monipuolistaja. Osin kattoistutuksina suunnitellun vallin on oltava korkealuokkaista viherrakentamista. Esimerkiksi Ruotsissa kattoistutuksissa varsin suosittu matala niittykasvillisuus tai maksaruohoistutukset, joita toimitetaan valmiina istutuslevyinä, voivat olla käyttökelpoisia. Tärkeää on myös, että vallin viherrakentaminen suoritetaan koko osuudelta visuaaliselta ilmeeltään yhtenäisenä ja korkeatasoisena. Vallissa käytettäviä matalia erikoisistutuksia voidaan hyödyntää myös teemana tieosuuden uusissa kiertoliittymissä.

Suunnittelualueen loppuosuudella säilytetään olemassa olevat varsin tiiviit istutukset. Mahdolliset täydennysistutukset suunnitellaan siten, että ne tukevat olemassa olevia istutuksia sekä luovat katutilaa yhdessä uusien rakennusten kanssa. Tieosuuden ympäristörakentamisessa voidaan hyödyntää muuta osuutta katumaisempia aiheita, kuten katukiveyksiä, tukimuureja jne.



Analyysikaavio



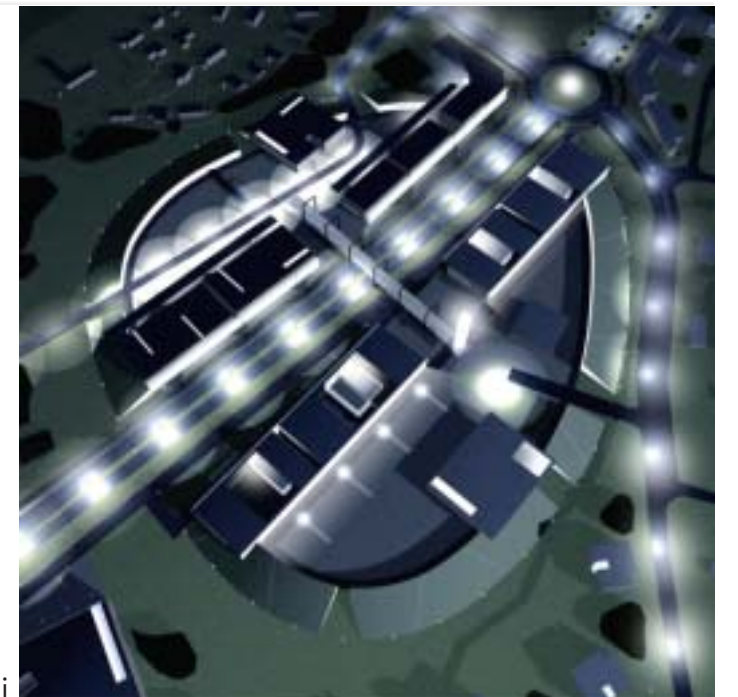
3. Konsepti

Tuusulanväylän vision lähtökohtana on ollut luoda edustava ja tilallisesti mielenkiintoinen kokonaisuus, joka tukee alueella olevien toimintojen näkyvyyttä positiivisella tavalla. Väylän identiteettiä on rakennettu paikoin liioittelemalla olemassa olevia suurmuotoja.

Tuusulanväylän kehittämistä tutkitti kaupunkikuvallisista näkökulmista siten, että erilaiset kaupunkirakenteelliset toiminnot näkyisivät väylällä liikkussa. Väylän kaartuminen tarjoaa mahdollisuuksia kiinnostavan kaupunkikuvallisen sarjan luomiselle. Näkymien päätteet muuttuvat väylällä edettäessä.

Väylä on jaettu toiminnallisiin jaksoihin joita on korostettu visuaalisilla artikuloinneilla. Asuinalueita on täydennetty ja erilaisten toiminnallisten ryhmien rajauksia täsmennetty. Rakennettujen alueiden väliset vyöhykkeet on maisemoitu pääosin avomaisemiksi.

Väylä jakaantuu kuuteen pääosa-alueeseen.



Huonekaluliikkeiden suurkortteli

A. Päätekortteli

Päätekorttelia asemaa on korostettu sijoittamalla 3-kerrosta korkea kaareva massa kolmiomaisen korttelin kärkeen. Varsinaisena kohokohtana on korkea mainostorni. Päätekorttelin itäpuolella olevan asuin-korttelin edustalle on sijoitettu suojaava ja tiivistävä asuirakennusrivistö.

B. Koulujen alue

Mikkolan koulun ja Hyrylän yläaste-lukion välinen alue on tiivistetty maastoa myötäileväksi asuin-kortteliksi. Väylän toisella puolella kolme-kerroksiset rakennukset muodostavat yhdessä pikkukaupunkimaisen jakson lähestyttäessä keskustakortteleita.

C. Saha - Santamäki

Moukarikujan varrella olevaa huonekaluliikkeiden suurkortteli on yhdistetty väylän itäpuolella olevaan Santamäen alueeseen. Väylän puoliskot ovat jalankulkuyhteydessä toisiinsa alikulun kautta. Kaarevien puoliskojen toiminnallista yhteenkuuluvuutta on korostettu väylän ylitse kulkevalla arkkitehtonisella aiheella. Kokonaisuus on rajattu kiertävällä viheraiheella. Väylältä selvästi erottuva vihermuuri toimii liikealueen identiteetinluojana.

D. Sulan alue

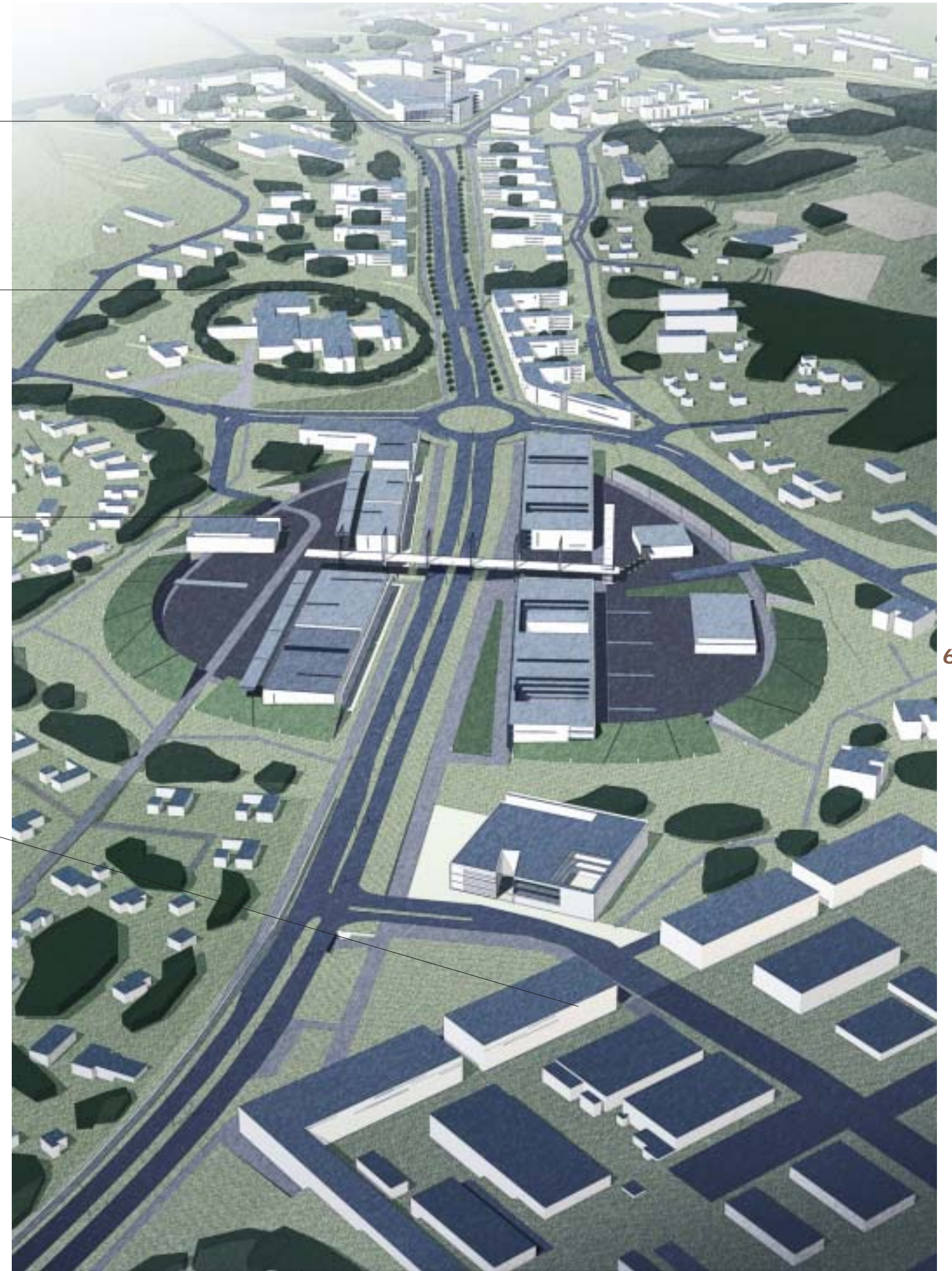
Sulan työpaikka-alue joka muodostuu pääasiassa autoalan liikkeistä on rajattu väylään nähden vinossa olevaksi suorakaiteen muotoiseksi maisemakappaleeksi. Autoliikekaupunginosan väylänpuoleinen reuna toimii koko aluetta edustavana julkisivuna.

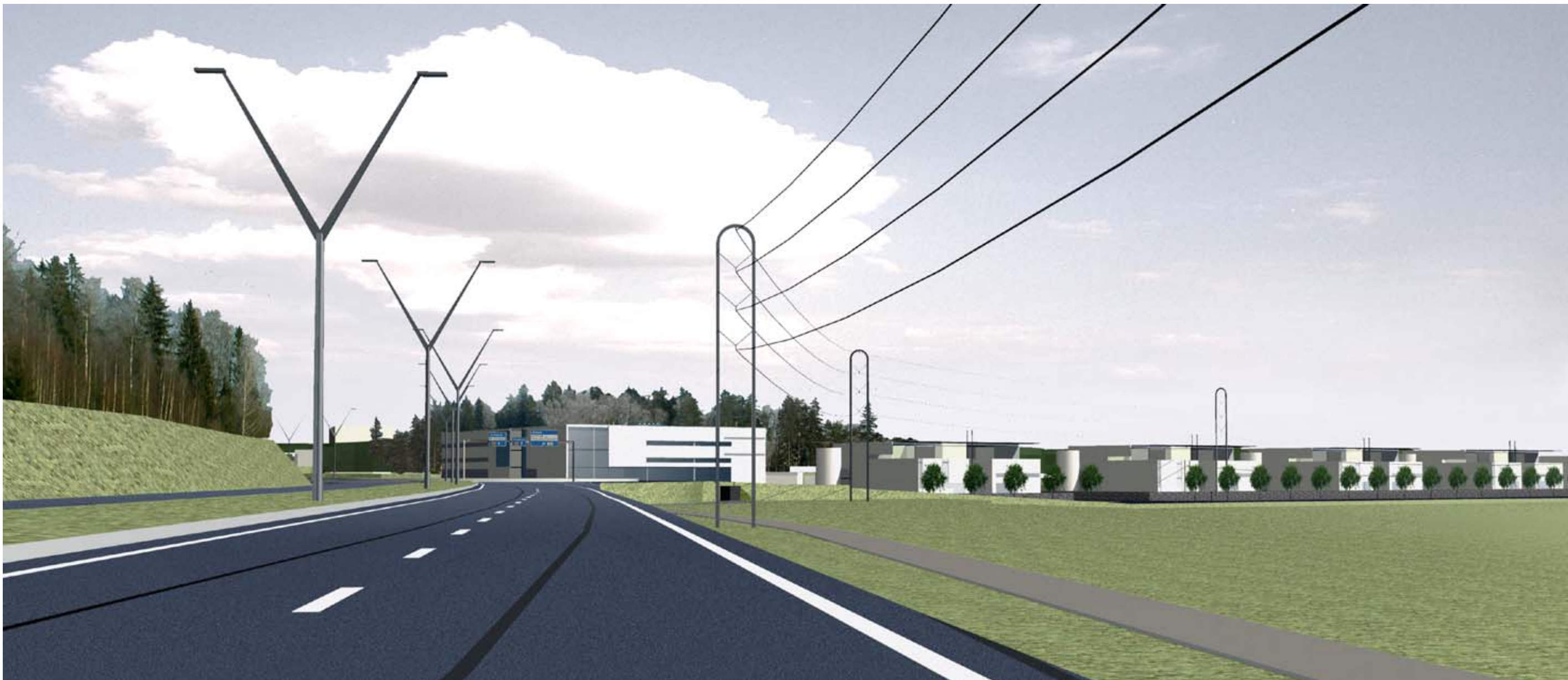
E. Amerin alue

Vanha tupakkatehtaan pääkonttori ja siihen liittyvä ympäritö asuialueineen muodostaa oman hienon osuuden väylän tilasarjaan. Alueen näkyvyyttä parannetaan maisemoinnin keinoin.

F. Saapumisalue

Varsinainen Tuusulanväylän porttialue muodostuu kolmesta maisema-osasta. Metsäinen Riihikallion osa kuljettaa väylän pääsuunnan liittymän ohitse keskustan suuntaan. Avoin Nybergan peltoalue avaa pitkän perspektiivin taajama-alueita lähestyville. Itäväylän pohjoisreunaan on sijoitettu taajama-alueen reunaa korostava toimitilarakennusten rivistö.





Tuusulanväylä jatkuu eteenpäin. Itäväylä pohjoispuoleinen yritysalue rajaa taajama-alueen avoimeen peltotilaan.

Alueillustraatio 1 : 5000



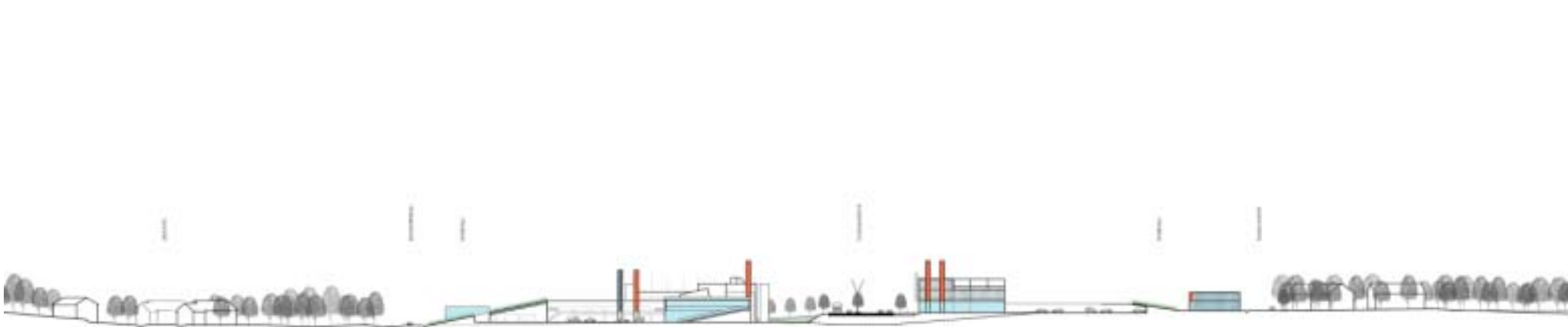
Leikkaus A - A Itäväylän julkisivusta





Tuusulanväylän halkaisee pyöreään liikealuetta. Alueen rajautumista on korostettu avoimella välitilalla.

Alueillustraatio 1 : 5000



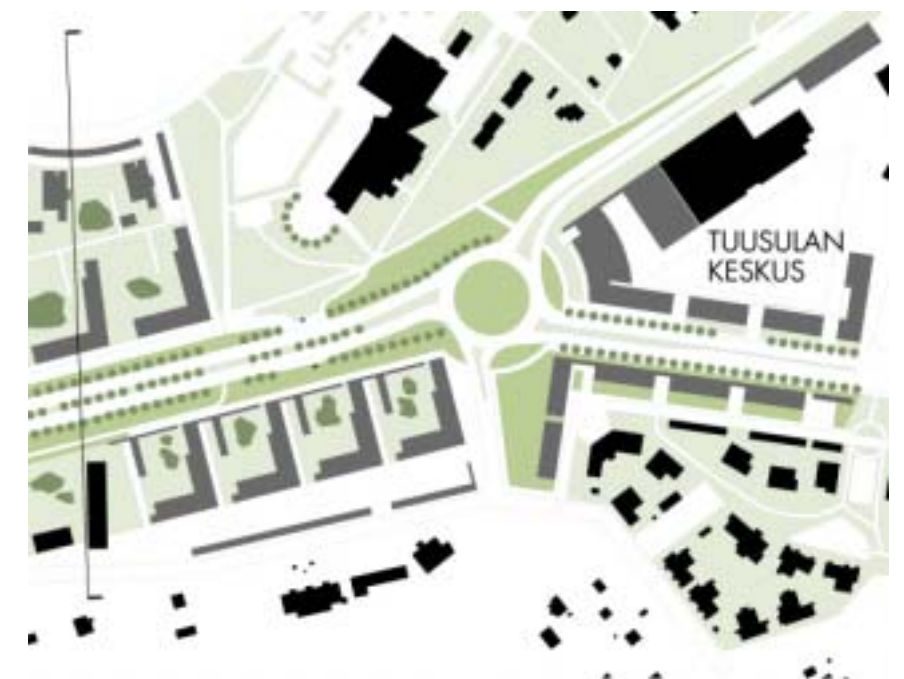
Leikkaus B - B liikerakennusten kohdalta





Tuusulanväylän pätekkorttelia korostetaan liikekeskuksen tornilla.

Alueillustraatio 1 : 5000

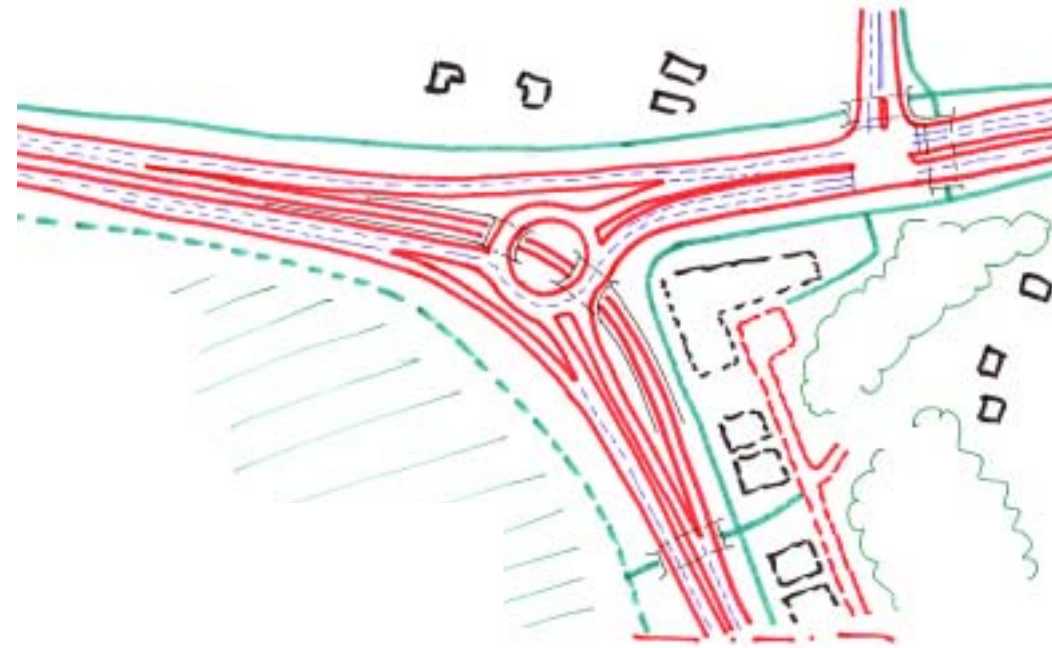


Leikkaus C- C asuinalueiden kohdalta

5. Liikennesuunnitelmat

Hyrylän eteläisen sisääntulotien ympäristön, maankäytön ja itse tieyhteyden kehittäminen on jossakin määrin riippuvainen tien liikenteellisestä kehityksestä. Jos liikennemäärät edelleen kasvavat lähimmän 5-vuoden kasvun mukaisesti (+50%), vaikeutuu tien ja sen ympäristön kehittäminen 'kaupunkimaisemmaksi'. Keinoina vähentää liikenteen kasvua ja sen haitallisia seuraamuksia on luoda vähintäänkin Hyrylän läpikulku-liikenteelle vaihtoehtoinen reitti. Tuusulan itäväylän on arvioitu vähentävän Hyrylän keskustan eteläpuolelta liikennettä noin 5000 ajon./vrk (v. 2020) ja Hyrylän keskustasta Järvenpääntieltä 5.000 – 7.500 ajon./vrk. Vähennämä vastaa likimain nykypäivästä vuoteen 2020 ennustettu liikenteen kasvua. Muina keinoina pitää sisääntulotien liikennemäärät katumaiselle sisääntuloväylälle kohtuullisina on ns. läntisen ohikulkutien tai vastaavan verkollisen lisälinkin toteuttaminen.

Tässä suunnitelmassa on liikennetarkasteluja laadittu Itäisen ohikulkutien ja Fallbackantien liittymäseuduista. Itäisen ohikulkutien / Haukantie liittymistä tutkittiin ideatasolla useita versioita, ja päädyttiin tässä suunnitelmassa esittämään ratkaisua, jossa Itäisen ohikulkutien eteläinen liikenne johdetaan vapaana kiertoliittymän ali ja ohi, muu liikenne kulkee kiertoliittymän kautta ja Haukantie liittymä pysyy nykyisellään (kts. kaupunkikuvaluonnos & oheinen idealuonnos). Liittymäseudusta tehtiin vuonna 1997 laaditun kehittämissuunnitelman 2020 ennusteen liikennevirroilla toimivuustarkastelut ja mitoitettiin mm. Haukantie ja kiertoliittymän välinen etäisyys sen mukaan. Haukantie liittymä on mahdollista siirtää myös kiertoliittymän yhteyteen, jolloin riskeiltä kiertoliittymän tukkeutumisesta välttyttäisiin. Tämä edellyttää kuitenkin maankäytön muutosta Haukantie lounaispuolella. Fallbackantien liittymässä tutkittiin onko mahdollista johtaa Fallbackantien-Sahantie suunnan liikenne Tuusulanväylän ali. Oheisissa kuvissa on esitetty mahdolliset vaihtoehdot.



1. Eteläinen liittymä



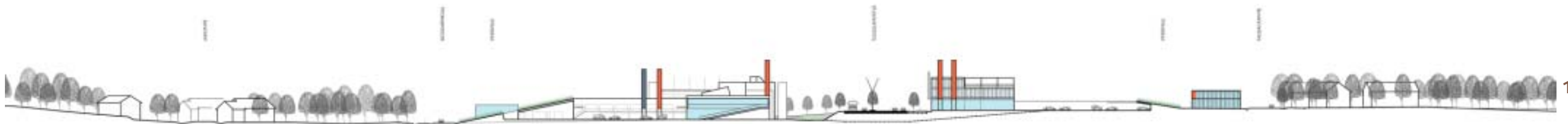
2. Fallbackantien liittymä ve A



3. Fallbackantien liittymä ve B



Leikkaus A - A Itäväylän julkisivusta
1 : 1500



Leikkaus B - B liikerakennusten kohdalta
1 : 1500



Leikkaus C - C asuinalueiden kohdalta
1 : 1500