

HYRYLÄN VARUSKUNTA-ALUEEN SUUNNITTELUKILPAILU

Arvostelupöytäkirja

HYRYLÄN VARUSKUNTA-ALUEEN SUUNNITTELUKILPAILU.....	1
Arvostelupöytäkirja.....	3
0 YLEISTÄ.....	3
0.1 Kilpailun tarkoitus.....	3
0.2 Kilpailualueen ja sen ympäristön suunnittelutilanne.....	3
1 KILPAILUJÄRJESTELY.....	3
1.1 Kilpailun järjestäjä.....	3
1.2 Kilpailun muoto ja osanotto-oikeus.....	3
1.3 Aikataulu.....	5
1.4 Palkintolautakunta.....	5
2 KILPAILUTEHTÄVÄ.....	5
2.1 Kilpailutehtävän tausta.....	5
2.2 Kilpailualue.....	7
2.3 Kilpailun tavoitteet.....	7
3 SAAPUNEET KILPAILUEHDOTUKSET.....	7
4 KILPAILUN YLEISARVOSTELU.....	7
4.1 Yleistä.....	7
4.2 Arvosteluperusteet.....	9
4.3 Kaupunkirakenteellinen kokonaisuus.....	9
4.4 Liikenne ja pysäköinti.....	13
Katuverkko.....	13
Julkinen liikenne.....	13
Pysäköinti.....	15
Huoltoliikenne, kuljetukset, jätehuolto.....	15
Kevyt liikenne.....	15
4.5 Korttelikohtaiset ratkaisut.....	17
4.6 Nykyinen rakennuskanta.....	19
4.7 Vaiheittain rakentaminen ja toteutettavuus.....	19
4.8 Kestävä kehitys, ekologia.....	21
5 EHDOTUSKOHTAISET ARVOSTELUT.....	23
"Aikamatka".....	23
"Lifelines".....	25
"Misto".....	27
"Winged cohesion".....	31
"Rykmentinpuisto".....	35
"Serpentiini".....	37
6 KILPAILUN TULOS.....	39
6.1 Päätös palkintojen jakamisesta.....	39
6.2 Suositus jatkotoimenpiteistä.....	39
6.3 Arvostelupöytäkirjan allekirjoitus.....	41
6.4 Nimikuorten avaus.....	42

PLANNING COMPETITION OF THE HYRYLÄ MILITARY AREA

Jury Protocol

PLANNING COMPETITION OF THE HYRYLÄ MILITARY AREA.....	2
Jury Protocol	4
0 GENERAL.....	4
0.1 Purpose of the competition.....	4
0.2 Planning situation of the competition area and its environs.....	4
1 COMPETITION ARRANGEMENTS.....	4
1.1 Organizer.....	4
1.2 Form of the competition and eligibility.....	4
1.3 Competition schedule.....	6
1.4 Jury.....	6
2 COMPETITION TASK.....	6
2.1 Background to the competition.....	6
2.2 The competition area.....	8
2.3 Competition objectives.....	8
3 COMPETITION ENTRIES.....	8
4 GENERAL CRITIQUE.....	8
4.1 General.....	8
4.2 Evaluation criteria.....	10
4.3 The city structure as a whole.....	10
4.4 Traffic and parking	14
Street network.....	14
Public transportation.....	14
Parking.....	16
Service traffic, transport, waste management.....	16
Pedestrian and bicycle traffic.....	16
4.5 City block specific solutions.....	18
4.6 The existing building stock.....	20
4.7 Stage by stage implementation and feasibility.....	20
4.8 Sustainable development, ecology.....	22
5 CRITIQUE OF THE INDIVIDUAL ENTRIES.....	24
"Aikamatka".....	24
"Lifelines".....	26
"Misto".....	28
"Winged cohesion".....	32
"Rykmentinpuisto".....	36
"Serpentiini".....	38
6 RESULT OF THE COMPETITION.....	40
6.1 Decision to award prizes.....	40
6.2 Further measures	40
6.3 Signatures.....	41
6.4 Opening of the name envelopes.....	42

HYRYLÄN VARUSKUNTA-ALUEEN SUUNNITTELUKILPAILU

Arvostelupöytäkirja

0 YLEISTÄ

0.1 Kilpailun tarkoitus

Tuusulan kunta ja Senaatti-kiinteistöt järjestivät suunnittelukilpailun Hyrylän varuskunta-alueen osayleis- ja asemakaavoituksen pohjaksi.

Kilpailun tarkoituksena oli löytää 260 hehtaarin alueelle yleis- ja asemakaavoituksen pohjaksi korkeatasoinen maankäytön yleissuunnitelma noin 10000 – 15000 asukkaan asuinalueelle sekä Tuusulan keskustaa lähellä olevalle aikaisemmalle kasarmialueelle yksityiskohtainen täydennysrakennussuunnitelma säilytettävien ja suojeltavien rakennusten käyttösuunnitelmineen.

0.2 Kilpailualueen ja sen ympäristön suunnittelutilanne

Tuusula kuuluu osana Helsingin seutuun (pääkaupunkiseutu ja kehyskunnat) sekä kuuden kehyskunnan muodostamaan Keski-Uudenmaan KUUMA - kuntayhteistyöhön. KUUMA- kunnat ovat laatineet vuoteen 2030 tähtäävän kehitys- ja ympäristökuvan, joka kuvaa maankäytön ja liikenteen painopistealueita, ja vision, joka kuvaa kehitystä vuoden 2030 jälkeen. (liite 12)

Alue ei ole ollut erityisluonteensa vuoksi detaljikaavoituksen piirissä. Osayleiskaavan ja asemakaavan laatiminen käynnistyy kilpailun ratkaisemisen jälkeen. Alueen toteuttaminen voisi alkaa aikaisintaan vuonna 2010.

1 KILPAILUJÄRJESTELY

1.1 Kilpailun järjestäjä

Kilpailun järjestivät Tuusulan kunta ja Senaatti-kiinteistöt. Kilpailu järjestettiin kutsukilpailuna.

1.2 Kilpailun muoto ja osanotto-oikeus

Kilpailusta oli ilmoitus ”Julkiset Hankinnat”-lehdessä ja ilmoittautuneista kilpailuun oli kutsuttu seuraavat suunnittelijaryhmät:

- Arkkitehtuuritoimisto B & M Oy
- UKI Arkkitehdit Oy, Studio Leon Thier, Döll-Atelier voor Bouwkunst, Buro Sant en Co
- AVAUS ja arkkitehti Veikko Mäkipaja
- Arkkitehtitoimisto A-Konsultit, Brunnberg & Forshed arkitektkontor
- FCG Suunnittelukeskus Oy, Djurgårdsstaden arkitekter
- SWECO FFNS Architects

PLANNING COMPETITION OF THE HYRYLÄ MILITARY AREA

Jury Protocol

0 GENERAL

0.1 Purpose of the competition

The Tuusula municipality and Senate Properties organized a planning competition as a basis for the local master planning and detailed city planning of the Hyrylä garrison area.

The purpose of the competition was to find an overall plan for the land use of a 10,000 – 15,000 inhabitant residential area with the intention that the plan would serve as a basis for master and detailed planning. Another aim of the competition was to obtain an itemized plan for supplementary development. The plan was required to incorporate a utilization scheme for the preserved and protected buildings in the former garrison area near the Tuusula center.

0.2 Planning situation of the competition area and its environs

Tuusula belongs to the Helsinki region (capital area and the surrounding municipalities) as well as to the Central Uusimaa KUUMA municipal cooperation program comprising six surrounding municipalities. To illustrate the emphasis areas of land use and traffic, the KUUMA municipalities have drawn up a development and environmental projection targeting the year 2030, and charted a vision of progress after the year 2030. (appendix 12)

Due to the uniqueness of the area it hasn't been incorporated in the scope of detailed planning before. Component master planning and detailed planning will begin after the conclusion of the competition. The realization of the area could begin in 2010 at the earliest.

1 COMPETITION ARRANGEMENTS

1.1 Organizer

The competition was organized by The Tuusula municipality and Senate Properties. The competition was invitational.

1.2 Form of the competition and eligibility

The competition was announced in the Public Procurement Journal. Following the application process, the undermentioned groups of designers were invited to participate in the competition:

- Arkkitehtuuritoimisto B & M Oy
- UKI Arkkitehdit Oy, Studio Leon Thier, Döll-Atelier voor Bouwkunst, Buro Sant en Co
- AVAUS and architect Veikko Mäkipaja
- Arkkitehtitoimisto A-Konsultit, Brunnberg & Forshed arkitektkontor
- FCG Suunnittelukeskus Oy, Djurgårdsstaden arkitekter
- SWECO FFNS Architects

1.3 Aikataulu

Kilpailuaika alkoi vuoden 2008 alussa. Kilpailuun liittyi seminaari 15.1.2008.

Kilpailijoilla oli mahdollisuus esittää palkintolautakunnalle kilpailuohjelmaa ja asiakirjoja koskevia kysymyksiä 31.1.2008 mennessä. 4 Kilpailijaa esitti määräaikaan mennessä yhteensä 12 kilpailua koskevaa kysymystä, joihin palkintolautakunta vastasi 5.2.2008. Kilpailuaika päättyi 1.4.2008

1.4 Palkintolautakunta

Palkintolautakuntaan kuuluivat:

Tuusulan kunnan nimeäminä:

- Hannu Joensivu, kunnanjohtaja, puheenjohtaja
- Kaija Hapuoja, kaavapäällikkö
- Janne Leivo, kunnanhallituksen puheenjohtaja
- Päivö Kuusisto, kunnanhallituksen varapuheenjohtaja
- Jaakko Torppa, kaavoituslautakunnan puheenjohtaja

Senaatti-kiinteistöjen nimeäminä:

- Heikki Laitakari, johtaja
- Jari Panhelainen, johtaja
- Erkki Aho, arkkitehti SAFA, varapuheenjohtaja
- Karl Gädda, arkkitehti SAFA, johtava asiantuntija

Kilpailun järjestäjien yhteisesti nimeämänä

- Jyrki Tiensuu, arkkitehti SAFA, sihteeri

Suomen Arkkitehtiliiton kilpailutoimikunnan nimeämänä:

- Henu Kjisik, arkkitehti SAFA

Palkintolautakunnan asiantuntijoina toimivat:

- Olli Lappalainen, Tuusulan kunnan tekninen johtaja
- Jukka-Matti Laakso, Tuusulan kunnan liikenneinsinööri
- Jyrki Sinkkilä, maisema-arkkitehtuurin professori

2 KILPAILUTEHTÄVÄ

2.1 Kilpailutehtävän tausta

Tuusula on 36 000 asukkaan kunta Helsingin seudulla. Kuntakeskus sijaitsee noin 25 kilometriä pohjoiseen Helsingin keskustasta. Kunnan pinta-ala on 225,43 km², josta 5,74 km² on vesialuetta. Tuusula on kasvanut nopeasti. Vuonna 1970 väkiluku oli 17200 asukasta ja vuonna 2000 31200 asukasta. Väestönkasvu jatkuu edelleen voimakkaana. Tuusulassa oli vuoden 2005 lopulla työpaikkoja noin 12 200, joista valtaosa palveluissa. Lisää tietoa kunnasta löytyy kunnan kotisivuilta osoitteesta www.tuusula.fi.

1.3 Competition schedule

The competition started in the beginning of 2008. As part of the competition, a seminar was held on 15 January, 2008.

The participants had the possibility to present questions to the jury by 31 January, 2008, regarding the competition programme and the competition documentation. Four participants presented the jury total 12 questions within the given time period regarding the competition. The jury answered the questions on 5 February, 2008.

The competition programme and supplementary documentation were sent to the invited participants at the beginning of 2008

The competition ended 11 January, 2008

1.4 Jury

The competition jury consisted of the following members:

Appointed by the Tuusula municipality:

- Hannu Joensivu, Municipal Manager, Chairman
- Kaija Hapuoja, Town Planning Chief
- Janne Leivo, Chairman of Municipal Board of Management
- Päivö Kuusisto, Vice-Chairman of Municipal Board of Management
- Jaakko Torppa, Chairman of Planning Board

Appointed by Senate Properties:

- Heikki Laitakari, Director
- Jari Panhelainen, Director
- Erkki Aho, Architect SAFA, Vice Chairman
- Karl Gädda, Architect SAFA

Appointed by the organizers:

- Jyrki Tiensuu, Architect SAFA, Secretary

Appointed by the Finnish Association of Architects Competitions' Committee:

- Henna Kjisik, architect SAFA

Experts of the jury:

- Olli Lappalainen, Technical Manager, Tuusula municipality
- Jukka-Matti Laakso, Traffic Engineer, Tuusula municipality
- Jyrki Sinkkilä, Professor of Landscape Architecture

2 COMPETITION TASK

2.1 Background to the competition

Tuusula is a municipality of 36,000 inhabitants in the Helsinki region. The municipal center is situated approximately 25 km north of Helsinki city center. The municipality's area is 225.43 km² of which 5.74 km² is water. Tuusula has grown rapidly. In 1970 the population was 17,200 inhabitants and in 2000 it was 31,200. The population still continues to increase strongly. There were approximately 12,200 places of employment, the majority of which were in the services sector. More information can be found in the municipality's homepages at www.tuusula.fi.

Hyrylän taajaman voi katsoa kehittyneen pääosin varuskunnan rakentamisen ansiosta. Rakentaminen on keskittynyt kolmeen päävaiheeseen. Varhaisin rakennusvaihe ajoittuu Krimin sodan jälkeiseen aikaan vuosille 1858 – 1885. Varuskunnan toinen rakennusvaihe vuosina 1900 – 1915 liittyy vuosisadan alun yleispoliittiseen tilanteeseen. Kolmas rakennusvaihe ajoittuu 1950-luvulle, jolloin alkoi Suomen varuskuntien täydennysrakennusvaihe. Varuskunnan rakentamista on tarkemmin selvitetty liitteessä 7.

Tuusulan kunnanvaltuusto hyväksyi kokouksessaan 16.4.2007 Senaatti-kiinteistöjen ja kunnan välisen yhteistyösopimuksen käytöstä poistuvan Hyrylän varuskunta-alueen ja siihen liittyvien harjoitusalueiden saamisesta kaavasunnittelun ja rakentamisen piiriin. Kilpailun tarkoituksena on saada kokonaissuunnitelma nykyaikaisen asuinalueen toteuttamiseksi kulttuurihistoriallisesti merkittävälle alueelle.

Alueelle on kaavailtu asuntoja 10.000 – 15.000 asukkaalle.

2.2 Kilpailualue

Kilpailualue on Tuusulan keskustan itäpuolella oleva entinen varuskunta- ja harjoitusalue, joka rajautuu Järvenpääntiehen, Kulloontiehen, Tuusulan itäväylään sekä urheilukeskukseen, joka tulee säilymään paikallaan ja Hyrylän työpaikka-alueeseen. Alueen kokonaispinta-ala on noin 260 hehtaaria.

2.3 Kilpailun tavoitteet

Kilpailun tavoitteena oli löytää alueen asemakaavan laatimisen pohjaksi kaikki seuraavat näkökohdat tasapainoisesti huomioon ottava ratkaisu, joka

- on arkkitehtonisesti ja kaupunkikuvallisesti korkeatasoinen, teknisesti, taloudellisesti ja toiminnallisesti perusteltu
- luo alueelle hallitun identiteetin, joka huomioi alueen historiallisen perinnön ja luonnonarvot
- on liikenteellisesti toimiva (koskee liikenneverkkoa ja joukkoliikennettä)
- luo mielenkiintoiset ja vaihtelevat nykyaikaiset julkiset kaupunkitilat
- mahdollistaa nykyaikaisen, ekologisesti kestävänsä kaupungin rakentamisen

3 SAAPUNEET KILPAILUEHDOTUKSET

Kilpailuun saapui 6 kilpailuohjelman mukaisesti toimitettua ehdotusta. Ehdotusten todettiin täyttävän kilpailuohjelman vaatimukset ja ne kaikki hyväksyttiin kilpailuun mukaan.

4 KILPAILUN YLEISARVOSTELU

4.1 Yleistä

Hyrylän varuskunta-alueen suunnittelukilpailun avulla haluttiin löytää arkkitehtonisesti ja kaupunkikuvallisesti korkeatasoinen, teknisesti ja taloudellisesti perusteltu ratkaisu asemakaavoituksen pohjaksi. Suunnittelualue on merkittävä sen keskeisen sijainnin sekä nykyisen rakennuskannan vuoksi.

For the most part the development of Hyrylä's urban settlement can be attributed to the building of the garrison. The building process has centered on three main phases. The earliest building phase dates back to the years 1858 - 1885 after the Crimean War. The garrison's second building phase between 1900 - 1915 is connected with the general political conditions of the beginning of the century. The third phase took place in the 1950's when a supplementary construction phase of the Finnish garrisons began. The garrison's building history has been reviewed in more detail in appendix 7.

In its meeting on the 16 April, 2007, the Tuusula municipal council approved an agreement of cooperation between Senate Properties and the municipality for securing the former Hyrylä garrison area and its associated training areas within the scope of municipal planning and development. The purpose of the competition is to acquire an overall plan for the realization of a modern residential district in a historically and culturally significant area.

The area has been envisaged to house 10,000 – 15,000 inhabitants.

2.2 The competition area

The competition area is a former garrison and training area situated east of Tuusula center and bounded by Järvenpääntie, Kulloontie and Tuusulan Itäväylä roads, the Hyrylä workplace district and a sports center, which is to remain in place. The total competition area is approximately 260 hectares.

2.3 Competition objectives

The aim of the competition was to find a solution for the detailed planning of the area that would take a balanced account of the following aspects and be considered to

- have high architectural standard with high-quality cityscape
- be technically, economically and functionally well-argued
- create a composed identity which takes into account the area's historical heritage and natural values
- have a well-functioning traffic system (with regard to the traffic network and public transportation)
- create interesting and diversified modern city spaces for the public
- facilitate building a city that is modern and ecologically sustainable

3 COMPETITION ENTRIES

The competition received 6 entries all of which were submitted in accordance with the competition programme. The entries were verified to fulfill the competition criteria and were all accepted for the competition.

4 GENERAL CRITIQUE

4.1 General

The desired outcome of the Hyrylä garrison area planning competition was to find a design solution with high architectural standard, high-quality cityscape and well-argued technical and economical properties as a basis for detailed city planning. The planning area has significance due to its central location and its present building stock.

Yleissuunnitelman tavoitteena oli osoittaa maankäyttöratkaisu Tuusulan keskustan taajamarakennetta täydentävälle korkeatasoiselle ja monipuoliselle asuinalueelle. Suunnitelman tuli luoda uusia innovatiivisia näkemyksiä asumiseen ihmisläheisine kortteli-, katu-, aukio- ja pihatiloineen sekä samalla ottaa huomioon alueen hyvä sijainti Tuusulan keskustassa, Keravan rajan läheisyydessä ja Helsingin seudulla. Suunnitelmassa tuli osoittaa alueita myös liike-, toimisto-, palvelu- ja työpaikkarakentamiseen sekä monipuolisiin virkistys- ja ulkoilutarpeisiin.

Tärkeitä lähtökohtia olivat myös alueen arvokas historia varuskunta-alueena ja olemassa olevat kulttuuri-, ympäristö- ja luontoarvot sekä liittyminen ympäröiviin liikunta- ja vapaa-ajan palveluihin.

Turvallisen asuinympäristön vaatimukset tuli ottaa huomioon esimerkiksi julkisten kaupunkitilojen ja liikenteen ratkaisuisissa sekä asuntojen sijoittamisessa. Suunnittelun lähtökohtana oli esteettömyys kaikissa ratkaisuisissa.

Ehdotukset ovat varsin erilaisia ja niissä on keskitytty kilpailutehtävään useasta eri näkökulmasta. Ne tarjoavat alueen suunnitteluun useita erilaisia ratkaisumalleja. Diversiteetti oli jopa poikkeuksellisen laaja mikä ei kuitenkaan tarkoita sitä että olisi löytynyt ideoita jotka heti tuntuivat paikan hengen mukaisilta ja olisivat varmasti luomassa varuskunta-alueelle ainutkertaista omaa identiteettiä.

4.2 Arvosteluperusteet

Arvostelussa kiinnitettiin kilpailuohjelman mukaisesti huomiota mm. seuraaviin näkökohtiin (ilman tärkeysjärjestystä):

- Kokonaisratkaisun arkkitehtoninen laatu
- Alueen kokonaisidea ja identiteetti; paikan henki
- Nykyisen rakennuskannan käyttö
- Ratkaisun kehittämiskelpoisuus toteutuksen pohjaksi
- Virkistysalueiden ja julkisten kaupunkitilojen toimivuus ja elämyksellisyys ja turvallisuus
- Liikenteen (sekä kevyen että ajoneuvoliikenteen), joukkoliikenteen ja pysäköinnin toimivuus
- Kestävän kehityksen mukaisen ajattelutavan toteutumiseen

Kokonaisratkaisun ansiot ja kehittämiskelpoisuus olivat arvioinnissa tärkeämmät kuin yksityiskohtien virheettömyys.

4.3 Kaupunkirakenteellinen kokonaisuus

Kokonaisratkaisu

Kaikki ehdotukset ovat suunnitelleet nykyisen kuntakeskuksen lähelle tiiviimmin rakennetun, kaupunkimaisen "uuden keskustan". Tavallisimmassa ratkaisumallissa kauempana nykyisestä keskustasta sijaitsevat ehdotuksen osat muodostuvat pientalovaltaisista, enemmän tai vähemmän erillisistä "saarekkeista" muodostuneista asuinalueista ("Aikamatka", "Lifelines", "Rykmentinpuisto"). Joissakin ehdotuksissa ("Misto" ja "Serpentiini") kaupunkimaista mittakaavaa on tuotu kilpailualueelle laajemmin, ja yhdessä ("Winged Cohesion") koko alue on käsitelty ruutukaavakorttelein.

The objective of the general plan was to indicate a land use solution for a high-quality and versatile residential area supplementary to the Tuusula center community structure. The plan was required to create new, innovative visions for habitation in the midst of humane spaces of streets, squares, yards and blocks. At the same time it was required to take into account the area's good location in the center of Tuusula, in the vicinity of Kerava border and in the Helsinki region. Also areas for commercial-, office-, service- and workplace premises were to be indicated in the proposed plan as well as areas for diverse recreational and outdoor needs.

The area's distinguished history as a garrison area, its present cultural, environmental and natural value and its linkage to the surrounding sports and recreational services were also important existing factors.

Requirements for safe living environment were required to be incorporated, for instance, in resolving public city spaces and traffic arrangements and situating residences.

All design solutions were to observe accessibility for the disabled.

The proposals are quite divergent and have tackled the competition task from various vantage points. They offer an array of different solutions for planning the area. Their diversity could even be described as exceptionally broad, which still doesn't mean that any of the ideas would have seemed to be defined by spirit of the place right away and that they would for certain contribute to creating a unique individual identity for the area.

4.2 Evaluation criteria

In judging the competition entries, the jury paid attention to e.g. the following aspects (not in order of priority):

- Architectural quality of the designed entity
- The area's overall idea and identity; spirit of the place
- Use of the present building stock
- The entry's developmental suitability for implementation
- Functionality of the recreation areas and public city spaces, their experiential quality and their safety
- Functionality of traffic (both pedestrian/cycling and vehicular traffic), public transportation and parking
- Implementation of sustainable development principles

An entry's overall merits and its suitability for implementation had more importance in the evaluation than its flawless details.

4.3 The city structure as a whole

The overall solution

In all the entries a denser "new city center" has been planned near the present municipal center. In the common proposed solution model its distal parts in relation to the city center are constituted of residential areas formed more or less of individual "islands" dominated by detached houses ("Aikamatka", "Lifelines", "Rykmentinpuisto"). In some of the proposals ("Misto" and "Serpentiini") urban scale has been introduced to the competition area more extensively, and in one of the proposals ("Winged Cohesion") the entire area has been treated with gridded city blocks.

Liittyminen nykyiseen keskustarakenteeseen

Uuden alueen liittäminen nykyiseen kuntakeskukseen on aiheuttanut monelle kilpailijalle vaikeuksia. Järvenpääntien vaikutuksen eliminoimiseen on ehdotettu erilaisia lääkkeitä. Kokonaan uuden kehätien rakentaminen voisi muuttaa Järvenpääntien luonnetta niin radikaalisti että ongelmaa ei enää olisi ("Lifelines" ja vähemmän selvästi "Winged Cohesion"). Luottamalla siihen että Järvenpääntien luonnetta keskustan kohdalla voidaan muuttaa siten että se, lyhyen matkaa, toimii kevyen liikenteen ehdoilla, on toinen ajatusmalli ("Serpentiini" ja "Rykmentinpuisto"). Uskottavimmat ratkaisut perustuvat kuitenkin nykyisten alikulkutunneleiden parantamiseen ja ongelman ratkaisuun hyvän suunnittelun keinoin kummallakin puolella Järvenpääntietä ("Misto" ja "Aikamatka").

Liittyminen laajempaan kokonaisuuteen

Lähes kaikissa ehdotuksissa (erityisesti "Serpentiini", "Winged Cohesion" ja "Lifelines") tutkittiin uuden alueen liittymistä laajempaan alueelliseen kokonaisuuteen erittäin ansiokkaasti. Ideoinnissa käsiteltiin mm. uusia joukkoliikennedyhteyksiä lähikuntiin, nauhakaupunkiteemaa, virkistysalueiden jatkumia sekä useita kestäväään kehitykseen liittyviä aluepoliittisia aspekteja.

Julkiset kaupunkitilat

Julkiset kaupunkitilat voivat parhaimmillaan muodostaa keskustaelämän selkärangan, joka houkuttaa joukkoliikennekaupungissa asuvaa kulkemaan jalan ja pyöräillen.

Suhtautuminen urbaaneihin ulkotiloihin oli vaihtelevaa. Joissakin ehdotuksissa luotettiin bulevardeihin ("Lifelines") monumentaaliakseleihin ("Rykmentinpuisto") tai korttelipuistoihin ("Winged Cohesion"). Joissakin luotiin harkitun sattumanvaraista ulkotilojen sekvenssiä ("Serpentiini") kun taas muissa luotettiin selkeästi rajattuihin, helposti löydettäviin, keskeisen roolin itselleen ottaviin kaupunkitiloihin ("Aikamatka" ja "Misto").

Viheralueet

Suunnittelualue liittyy eteläosastaan Hyrylän urheilukeskukseen.

Kilpailualueelle tuli suunnitella luonto- ja maisemaselvitykseen tukeutuva laaja viheralue, joka yhdistyy jatkuvien viheryhteyksien kautta urheilukeskukseen ja Tuusulan keskusta.

Virkistys- ja viheralueiden toimivuus ja elämyksellisyys

Useimmissa ehdotuksissa on kiitettävästi käsitelty virkistys- ja viheralueiden asemaa kokonaiskompositiossa, niiden ekologisia ominaispiirteitä ja laajempaa ympäristöllistä vaikutusta. Vaihtelut ovat kuitenkin huomattavia. Puistoalue voi olla koko ehdotusta dominoiva osa ("Rykmentinpuisto") tai muodostua enemmän tai vähemmän "jäljelle jääneistä" alueista ("Misto" ja "Serpentiini"). Puistoalueet voivat myös olla jakaantuneita useisiin eri osiin jotka selvästi palvelevat kukin omaa "kyläänsä" ("Lifelines"), tai ne voivat muodostaa selkeän, laajan, koko Hyrylää ja naapurikuntiakin palvelevan kokonaisuuden ("Aikamatka").

Kokonaisidea, identiteetti, paikan henki

Vaikkakin ehdotukset valaisivat alueen suunnitteluun liittyviä ongelmia monipuolisesti ja idearikkaasti, ei missään ehdotuksessa kuitenkaan ollut onnistuttu löytämään ratkaisuja jotka olisivat luoneet uudelle alueelle ainutkertaisen oman identiteetin ja joissa paikan henki olisi erityisen voimallisesti läsnä. Parhaat ehdotukset olivat ammattitaitoisia suorituksia ilman merkittäviä ainutlaatuisia oivalluksia.

Association with the existing city structure

Incorporation of the area to the present municipal center has posed difficulties to many of the participants. Various remedies has been suggested to eliminate the negative influence of the Järvenpääntie road. An entirely new ring road could change the nature of the Järvenpääntie road so radically that the problem would no longer exist (“Lifelines” and a little less obviously “Winged Cohesion”). Another introduced concept is to rely on being able to change the nature of the Järvenpääntie in such way that for a short distance it will function in terms of pedestrian and bicycle traffic is (“Serpentiini” ja “Rykmentinpuisto”). Nevertheless, the most believable suggested solutions are based on improvement of the underpasses and addressing the problem by proper planning on both sides of the Järvenpääntie road (“Misto” and “Aikamatka”).

Association with the broader entity

Almost all the proposals (particularly “Serpentiini”, “Winged Cohesion” and “Lifelines”) deservingly examined the association of the area with the broader areal entity. The ideas were dealing with public transportation connections with nearby municipalities, ribbon development theme, continuum of the recreational areas as well as several regional political aspects in connection with sustainable development, among others.

The public city spaces

At best the public city spaces can form a backbone to city life, which will make commuting by foot or by bike attractive to a resident of a public transportation city.

The urban outdoor spaces were diversely viewed. Some of the proposals relied on boulevards (“Lifelines”), monumental axes (“Rykmentinpuisto”) and city block parks (“Winged Cohesion”). Others created a deliberately random sequence of outdoor spaces (“Serpentiini”) whereas the rest depended on distinctly outlined, well detectable city spaces that would seize a focal role (“Aikamatka” and “Misto”).

Green areas

The planning area is adjoined to the Hyrylä sports center in its southern part. An extensive green area, connected to the sports center and to the Tuusula center by a continuous green belt, was to be planned in the competition area.

Functionality and experientiality of the recreational and green areas

Most of the entries have creditably treated the role of recreational and green areas in the overall composition, their ecological attributes and broader environmental effect. Variations, however, are remarkable. The park area can be a dominant part of the entire proposal (“Rykmentinpuisto”) or be formed of more or less “leftover” areas (“Misto” and “Serpentiini”). The park areas may also be split into several parts each of which serves its own “village” (“Lifelines”), or they may form a distinct and broad entity that serves the whole of Hyrylä and even the neighboring municipalities (“Aikamatka”).

The overall idea, identity and spirit of place

Even though the proposals comprehensively shed light on the problems that concern planning the area, no proposal has been successful in finding solutions that would create a unique identity for the new area where the spirit of place would be mightily present. The best entries were professional accomplishments without unique significant intuitions.

Topografia

Niissä ehdotuksissa joissa tiiviimmän keskusta-alueen lisäksi esiintyy erilaisia "asutus-saarekkeita" (hieman yksinkertaistaen voisi sanoa: kaikki muut ehdotukset paitsi "Winged Cohesion") on oikeastaan kolmenlaista asennoitumista alueen topografiaan. Yksi malli on että rakennetaan laaksoihin ja jätetään korkeimmat paikat rakentamatta ("Serpentiini"). Voidaan myös rakentaa kylämaisempää korkeimmille paikoille ja urbaanimpaa alavimmille maille ("Misto" ja "Rykmentinpuisto") tai rakentaa kontrastisesti sekä kukkulakylä että laaksoasutusta ("Aikamatka"). "Lifelines", vaikkakin sekin sisältää "asutus-saarekkeita", muistuttaa enemmän ehdotusta "Winged Cohesion", koska siinäkin valittu rakennemalli dominoi, topografiasta suuremmin välittämättä.

Reuna-alueet

Reuna-alueita on parhaimmissa ehdotuksissa käsitelty johdonmukaisesti (esim. "Misto"). Uuden asuinalueen havaitseminen nykyiseltä, aluetta kiertävältä tieverkostolta, on seikka johon on yleensä suhtauduttu varoen. Useimmissa ehdotuksissa uusi alue koskettaa paikoitellen näitä reittejä, mutta oikeastaan vain ehdotuksessa "Rykmentinpuisto" ne on otettu osaksi kokonaiskompositiota.

4.4 Liikenne ja pysäköinti

Kilpailualueen katuverkon, kevyen liikenteen verkon sekä joukkoliikenneyhteyksien tuli liittää alue Tuusulan keskusta ja ympäröivään liikenneverkkoon. Kilpailuohjelman liitteenä oli liikenneselvitys, jossa on kuvattu ajatuksia aluetta halkovista tärkeimmistä väylistä, kevyen liikenteen yhteystarpeista sekä joukkoliikenteen kehittämissuunnitelmista.

Katuverkko

Alueelle on kaavailtu pääväylää, joka yhdistää Tuusulanväylän (mt 45) ja Kulloontien (mt 148). Tällä väylällä ajoneuvoliikenteen sujuvuuden tulisi olla tärkeässä asemassa ja kevyen liikenteen risteämiset tulisi toteuttaa pääasiassa eritasoratkaisuin.

Alueen kokoojakatuverkkoa on tähän mennessä hahmoteltu vain hyvin alustavasti. Verkon muodostumista ohjaavat maankäytön lisäksi mm. linja-autoaseman mahdollinen uusi sijainti sekä mahdolliset liittymiskohdat aluetta ympäröiviin väyliin (Tuusulanväylä, Kulloontie). Kokoojakatuverkon ja tätä alempiasteisen katuverkon suunnittelussa tulee pyrkiä turvalliseen ja ajonopeuksia tarkoituksenmukaisen alhaisina pitäviin ratkaisuihin.

Pääosin kilpailijat ovat ehdotuksissaan tukeutuneet nykyiseen pääliikenneverkkoon, joskin on esitetty myös näkemys kehittää keskustan kehätie. Joissakin ehdotuksissa on nykyisten ympäröivien teiden luokitusta ja nopeuksia laskettu.

Julkinen liikenne

Etelä-Tuusulan joukkoliikenne perustuu pääosin linja-autoliikenteeseen. Linja-autoasema sijaitsee kilpailualueen länsipuolella keskustassa. Aseman laajentaminen nykyisellä paikalla on hankalaa ja liityntäpysäköinnin lisääminen alueen läheisyydessä ei ole mahdollista. Linja-autoaseman sijoittamista kilpailualueelle tulee tutkia. Etelä-Tuusulasta on hyvät bussiyhteydet pääkaupunkiseudulle Tuusulanväylän joukkoliikenteen laatuikäytävää pitkin. Seudun toinen laatuikäytävä on päärata, jonka kilpailualueella lähinnä olevat asemat ovat Kerava ja Savio.

Linja-autoasema on osassa ehdotuksia siirretty kilpailualueelle. Vaihtoehtoisina malleina on ollut terminaalin rakentaminen tai pysäkkiryhmän sijoittaminen. Ongelmallisena tässä uudessa sijoituksessa on nähtävissä sujuvan liikenteen järjestäminen ympäröiville väylille.

Topography

Entries which comprise various “settlement islands” in addition to a denser central area (one could simplify: all entries except “Winged Cohesion”) take three types of stance regarding the area's topography. One model is to build in the dales and leave the higher areas undeveloped (“Serpentiini”). Also, building development can be more village-like in the most elevated locations, and more urban in the lower land (“Misto” and “Rykmentinpuisto”), or one can build hill villages and dale settlements in contrast of one another (“Aikamatka”). “Lifelines”, although it contains “settlement islands” too, resembles more of the proposal “Winged Cohesion”, because it, too, has a dominant structural model without much concern for topography.

Peripheral areas

In the best proposals the peripheral areas have been treated with consistence (e.g. “Misto”). The new residential area's exposure to the existing surrounding traffic network is an issue, which in general has been addressed with a cautious attitude. In most of the proposals the new area touches the traffic routes in places, but the proposal “Rykmentinpuisto” is really the only one where the routes have been incorporated as part of the overall composition.

4.4 Traffic and parking

The competition area was required to be linked to the Tuusula center and the surrounding traffic network by the area's street network, pedestrian and cycling network and public transportation connections. A traffic survey presenting ideas for the most important paths to cleave the area, needs for pedestrian and cycling connections and proposals for public transportation development was appended to the competition programme.

Street network

An arterial road which shall link the Tuusulanväylä (highway 45) and Kulloontie (highway 148), has been outlined for the area. For this road, particular emphasis should be given to the proper vehicular traffic flow, and the pedestrian and cycling route crossings should be implemented as interchanges.

A very preliminarily outline of the area's collector street network has been made. In addition to the land use related factors, the formation of the network is predetermined by the bus station's possible new location and by the location of the potential junctions, which connect the network to the surrounding traffic lanes (Tuusulanväylä, Kulloontie), among other factors. Planning solutions that are safe and keep vehicle speeds appropriately low were required to be sought for both the collector street network and the secondary street network.

For the most part the participants have relied on the existing arterial traffic network, though a vision for developing a ring road around the center has been presented as well. In some of the proposals the surrounding road's rating and speed have been reduced.

Public transportation

The public transportation of southern Tuusula is mainly based on bus transportation. The bus station is situated in the center, west of the competition area. Expanding the bus station at it's present location is troublesome and adding terminal parking in the vicinity is not feasible. Positioning the bus station in the competition area must be studied. Southern Tuusula has good bus connections to the capital area via the Tuusulanväylä high-quality public transportation passage. Another high-quality transportation passage is the main railway line and it's closest stations to the competition area are Kerava and Savio.

The bus station has been relocated in the competition area. The suggested alternative schemes have been construction of a terminal building or a group of bus stops. Fluent traffic arrangements for connecting with the surrounding routes can be seen problematic regarding this new location.

Suunnittelualueen liikenneverkon tuli mahdollistaa toimiva julkinen liikenne alueen läpi. Pääsuunnat ovat linja-autoaseman kautta pääkaupunkiseudulle ja Keravalle.

Kilpailijat ovat yleensä pitäneet pääsuuntana nykyistä, Tuusulantien kautta pääkaupunkiseudulle suuntautuvaa liikennettä tai Keravan suuntaa. Mielenkiintoinen ja tutkimisen arvoinen ehdotus on pikaraitiotieyhteys Keravan suuntaan ("Winged cohesion") ja heilurilinja Riihikallio – Kerava ("Serpentiini").

Pysäköinti

Pysäköinti suunnittelualueella tuli ratkaista pääosin maantasoisena, tehokkaasti rakennettavilla alueilla rakenteellisena. Näin on kilpailuehdotuksissa myös tehty. Lisäksi on esitetty kadunvarsipysäköintiä, erityisesti vieraspysäköinnin ratkaisemiseksi.

Tuusulan keskustassa ovat käytössä seuraavat pysäköinnin vähimmäisnormit. Normeissa ei nykyisin ole käytännössä hankekohtaista vaihtelua, mutta kilpailuehdotuksessa normia voidaan perustellusta syystä lieventää.

AK-alueet 1ap/75 k-m². tai vähintään 1.2 ap / asunto

AR- ja AP-alueet 1 ap/75 k-m² tai vähintään 2 ap / asunto, jos asuntoja on vähemmän kuin 5 tai vähintään 1.5 ap / asunto, jos asuntoja on 5 tai enemmän

AO-alueet 2 ap / asunto

Liiketilat 1 ap / 30 k-m²

Toimistotilat 1 ap / 50 k-m²

Pysäköinnin järjestämisessä tuli pyrkiä innovatiivisiin ratkaisuihin. Tällainen on esitys pysäköintilaitoksen sijoittamiseksi kadun tai tien alle. Ehdotus on sinänsä tehokas, mutta ei ongelmaton ja vaatii lisäselvityksiä. Yleisen pysäköinnin osalta tuli ottaa huomioon mm. tarve joukkoliikenteen liityntäpysäköinnille (100-200 autopaikkaa / 100-200 polkupyöräpaikkaa). Tämä on yleisesti otettu hyvin huomioon. Polkupyöräpysäköinnin liittäminen ajoneuvopysäköintilaitokseen vaatii tarkkaa jatkosuunnittelua, mm. turvallisuusseikkojen huomioimista.

Huoltoliikenne, kuljetukset, jätehuolto

Huoltoliikenteelle ja kuljetuksille tuli osoittaa turvalliset reitit. Jätehuolto on alustavasti ajateltu hoidettavan keskitetysti ja korttelikohtaisesti.

Kevyt liikenne

Alueen kevyen liikenteen verkon toivottiin tarjoavan houkuttelevia ja viihtyisiä arkiliikkumiseen ja ulkoiluun houkuttelevia reittejä, joilla on otettu huomioon liikenneturvallisuus sekä liikenteen ja kunnossapidon toimivuus. Pyöräilyn tuli olla keskeinen teema julkisissa ulkotiloissa. Reittien tilavarausten tuli olla väljät. Pääyhteyksistä oleellisia olivat yhteydet alueen sisällä kouluihin ja muihin palveluihin sekä kunnan keskustaajamaan ja joukkoliikenteen yhteyksiin.

Toimivan kevyen liikenteen verkon tulisi tarjota ajoneuvoliikennettä suoraviivaisempia ja monipuolisempia, vaihtoehtoisia reittivalintoja. Tässä suhteessa monissa ehdotuksissa on toivomisen varaa.

The traffic network of the planning area was required to facilitate well functioning public transportation traversing the area. The main directions via the bus station are the capital area direction and Kerava direction.

In general, the participants have considered the main direction of traffic to be the capital area direction via Tuusulantie road or the Kerava direction. A light rail transit connection towards Kerava (“Winged cohesion”) and a crosstown route along the line Riihikallio – Kerava (“Serpentiini”) is an interesting suggestion worth exploring.

Parking

Parking in the competition area was to have a ground level solution primarily and a structural solution in the more efficiently built parts of the area. This has been the carried out design also in the competition proposals. In addition, on-street parking has been presented, particularly in order to resolve visitor parking.

In the Tuusula center the following minimum norms for parking are in use. Nowadays the norms are general and have practically no scheme-specific variation, but they could be moderated in the competition proposal for well-argued reasons.

<u>AK areas</u>	1 parking place / 75 m ² of floor area, or at least 1.2 parking places per one dwelling
<u>AR and AP areas</u>	1 parking place / 75 m ² of floor area, or at least 2 parking places per one dwelling if there are less than 5 dwellings, or at least 1.5 parking places per one dwelling if there are 5 dwellings or more
<u>AO areas</u>	2 parking places per one dwelling
<u>Commercial premises</u>	1 parking place / 30 m ² of floor area
<u>Office premises</u>	1 parking place / 50 m ² of floor area

Innovative solutions were to be sought in organizing the parking. Such is a proposed parking facility under a street or a road. The proposal is efficient in itself, but not free of problems and requires further study. As regards to public parking, for instance the need for public transportation feeder parking (100-200 parking places for cars / 100-200 places for bikes) were required be taken into account. This has been generally given due consideration. Incorporating bike and vehicle parking calls for meticulous further planning, e.g. addressing safety issues

Service traffic, transport, waste management

Safe routes for service traffic and transport were required to be indicated. Waste management has been tentatively thought to be implemented centrally and handled independently by each city block.

Pedestrian and bicycle traffic

The area's pedestrian and cycling traffic network was desired to offer inviting and attractive recreational and everyday outdoor routes where attention is paid to proper functioning of traffic systems and maintenance. Cycling was required to be a central theme for the public outdoors. Provisions for cycling routes were to be broad. The most essential of the main connections were the ones to the schools and other services within the area as well as to the municipal center and to the public transportation connections.

A well-functioning pedestrian and bicycle traffic network should offer more linear and versatile alternative choices of routes. In this respect many of the proposals leave to be desired.

Kevyen liikenteen yhteydet alueen ulkopuolelle on ratkaistu vaihtelevasti. Kuntakeskukseen on esitetty levennettyä, aktiivista kaupunkikuvallista alikulkuyhteyttä ("Aikamatka", "Misto").

4.5 Korttelikohtaiset ratkaisut

Kilpailuehdotuksen tuli sisältää vähintään 500.000 k-m² uutta asuinkerrosalaa, josta 100.000 k-m² nyt jo rakennetun alueen täydennysrakentamisena.

Osa nykyisestä rakennuskannasta tuli säilyttää ja sen käyttö esittää kilpailuehdotuksessa.

Tavoitteena oli sijoittaa kuntakeskusta lähinnä olevalle alueelle tehokasta kerrostalo- ja pienkerrostalorakentamista. Muutoin suunnittelualueella tuli varioida asuinkorttelityyppejä monipuolisesti sisällyttäen mukaan myös erillispientaloalueita. Asuntojakautuman toivottiin olevan monipuolinen sekä tyypiltään että omistuspohjaltaan.

Asuntoratkaisuilta ja ulkotilojen suunnittelulta odotettiin innovatiivisuutta.

Luontevien korttelikokonaisuuksien vaiheittain toteuttaminen alueella vielä olevien ja myöhemmin poistuvien varuskunnan toimintojen kannalta pidettiin tärkeänä.

Kilpailussa käytettiin asumisväljyytenä 50 k-m² /henkilö.

Asumisen lisäksi alueelle tulee sijoittumaan muita toimintoja, asukasmäärästä riippuen.

Julkisten palvelujen mitoituksessa voitiin käyttää seuraavia lähtöarvoja:

Päivähoitopaikkoja 0 - 6-vuotiaille varataan noin 5 % suunnitellusta väkiluvusta. Päiväkodin keskikoko on noin 100 paikkaa. Koulutiloja varataan 7 - 15 vuotiaille noin 15 % suunnitellusta väkiluvusta. Muita julkisia lähipalveluja varten tulee varata noin 0.25 k-m² asukasta kohti.

Asukkaita palvelevia vähittäiskaupan tiloja varataan noin 1,8 k-m² asukasta kohti. Muita kaupallisia palveluja varten varataan lisäksi 30 % edellisistä.

Alueelle voitiin lisäksi sijoittaa toimitiloja noin 50 000k-m².

Asuntotarjonnan monipuolisuus / asumisen elinkaari

Noin 20% asuntokannasta tuli olla toteutettavissa kohtuuhintaisina vuokra-asuntoina.

Asuntotarjonnan monipuolisuuden, sekä sitä kautta asumisen elinkaaren huomioonottamisen, arviointi perustuu jossain määrin tulkintaseikkoihin koska nämä asiat on eri ehdotuksissa esitetty tavoin jotka poikkeavat huomattavasti toisistaan. Voidaan sanoa että ne ehdotukset jotka tarjoavat verrattain joustavan strategian ("Misto", "Serpentiini"), pikemminkin kuin valmiita ratkaisuja, tarjoavat samalla myös laajemman asuntotypologian. Poikkeuksena tähän on "Winged Cohesion", ehdotus joka myöskin tarjoaa strategiaa, mutta sen kaltaista jossa asumismuoto (ei siis välttämättä asuntotyypin määrä) on rajoitettu. Ehdotuksia jotka perustuvat pelkästään tuttuun ja turvalliseen, teiden äärelle sijoittuviin perinteisiin kerrostalo-, paritalo- ja omakotitaloratkaisuihin (esim. "Rykmentinpuisto"), ei tässä mielessä myöskään ole pidetty hyvinä.

Extending pedestrian and bicycle traffic connections outside of the area has been resolved variedly. The municipal center has been presented with a widened, active under-pass enhancing the cityscape (“Aikamatka”, “Misto”).

4.5 City block specific solutions

The competition proposal was required to comprise at least 500,000 m² of new housing floor area of which 100,000 m² is supplementary development in the existing built area.

A portion of the existing building stock was to be retained and its intended use to be presented in the submitted proposal.

The objective was to designate efficient multi-storey and low apartment buildings in the area nearest to the municipal center. Otherwise the residential city blocks were to be varied widely, incorporating detached housing areas as well. The ratio of different housing types and ownership was desired to be wide-ranging.

The residential solutions and the planning of outdoor spaces was expected to be innovative.

Stage by stage implementation of city block entities in the area was considered important regarding the garrison's existing and ceasing functions.

The popular density for housing in the competition was 50 m² of floor area per person.

In addition to housing there will be also other functions situated in the area depending on the number of inhabitants.

For allocating public services the following starting values could be used:

The number of daycare places reserved for 0 - 6 year olds is approximately 5% of the projected population. A kindergarden's average size is approx. 100 children. School premises reserved for 7 - 15 year olds is approx. 15% of the projected population. Approximately 0.25 m² of floor area per person is to be allocated for other nearby public services.

Approximately 1.8 m² of floor area per person is to be allocated for retail business premises that serve the residents, and an additional 30 % thereof, is reserved for other commercial services.

Additionally, workplace premises comprising approx. 50,000 m² of total floor area could be situated in the area.

Housing stock diversity and life-cycle living

Approximately 20% of the housing stock was subject to implementation as reasonably priced rental dwellings.

Evaluating the degree of consideration given to diversity of housing stock, and its contingent life-cycle living, is to a certain extent based on matters of interpretation, because the means of presenting these issues in the proposals differ significantly from each other. It can be said that those proposals, which offer a relatively flexible strategy (“Misto”, “Serpentiini”) rather than pre-existing solutions, also offer a broader dwelling typology. “Winged Cohesion” is an exception that also offers strategy, but such where the dwelling configuration (but not necessarily the number of various residence types) is limited. In this respect, proposals that base themselves on the familiar and safe introduction of traditional multi-storey, semi-detached and detached housing situated on the road side (e.g. “Rykmentinpuisto”), have not been considered good either.

4.6 Nykyinen rakennuskanta

Varuskunta-alueen rakennuskanta voidaan ryhmitellä rakennusvaiheiden mukaisesti. Varhaisimmalta, 1855 – 1885 välille ajoittuvalta kaudelta on enää jäljellä yksi rakennus. 1900-luvun alun 23 sotilasrakennuksesta on vielä kahdeksan jäljellä. Kolmannen, 1950-luvun varuskuntien täydennysrakennusvaiheen väljästi, maastonmyötäisesti sijoitetut rakennukset ovat olleet pääosin alkuperäisessä käytössä varuskuntatoiminnan poistumiseen asti. 2000-luvulle jatkuneen täydennysrakentamisen jälkeenkin alue on varsin väljästi rakennettu.

Kasarmialueella olevat rakennukset on esitelty liiteasiakirjoissa 3 ja 4.

Alueen rakennushistoria ja merkittävimmät rakennukset oli esitelty liitteessä 7. Näiden lisäksi tuli huomioida:

Rakennus 34, ilmatorjuntakoulu, rakennettu vuonna 1991

Rakennus 35, IT-koulun asuntola, rakennettu vuonna 1989

Kilpailualueella on myös kasarmialueelle kuulumattomia rakennuksia:

Rakennus 101, uimahalli, rakennettu vuonna 2004

Rakennus 102, Keski-Uusimaa Oy:n painotalo, rakennettu vuonna 1982

Rakennukset 103, Klaavon tila

- päärakennus rakennettu vuonna 1855

- talli rakennettu vuonna 1797

- luhtiaitta rakennettu vuonna 1863

Klaavolan museo

- päärakennus rakennettu 1700-luvun puolivälistä vuosisadan loppuun

- piharakennukset 1700- ja 1800-luvuilta

- navetta rakennettu vuonna 1936

Nykyisen rakennuskannan käyttö ja sen asema kokonaisuudessa

Olemassa olevien rakennusten käyttöä on yleisesti ottaen ehdotuksissa käsitelty riittävällä tarkkuudella. Uusiin käyttöihin liittyvä ideointi on yleensä, niissä tapauksissa joissa rakennus ei sovellu asumiseen, keskittynyt kulttuuriin ja vapaa-aikaan. Arvokkaimmat rakennukset on usein nostettu niiden ansaitsemaan asemaan kaupunkikuvassa ("Aikamatka", "Misto", "Serpentiini"), joissakin ehdotuksissa ne ovat jääneet hieman taka-alalle.

4.7 Vaiheittain rakentaminen ja toteutettavuus

Hankkeen aikataulu rakentuu siten, että alueen osayleiskaavan ja asemakaavan laatiminen käynnistyy välittömästi kilpailun ratkaisemisen jälkeen.

Alue tulee rakentumaan pitkäkhön ajan kuluessa, vähimmilläänkin toteutuminen vaatii ainakin 10 vuotta. Pitkän toteutusajan vaikutus tulee huomioida mm. rakennustekniikoiden ja -tapojen sekä asumistavoitteiden muuttumisena. Parhaimmillaan ratkaisu on riittävän joustava tulevaa toteutusta ajatellen

Toteutettavuutta arvioitiin myös toteutusyksiköiden koon perusteella; ehyen kaupunkikuvan rakentuminen vaiheittain.

Alueen kunnallistekniikka tullaan täydentämään asemakaavasuunnittelun myötä.

Maaperä on suunnittelualueella rakentamisen kannalta pääosin hyvä (rakennettavuusselvitys, liite 5). Mahdollisesti pilaantuneet maat poistetaan ennen alueen rakentamista.

4.6 The existing building stock

The building stock of the garrison area can be categorized according to the construction phases. There is one building remaining from the earliest era between 1855 – 1885. Of the 23 military buildings that date back to the beginning of the 1900's, eight still remain. The buildings of the third, 1950's supplementary construction period, are situated sparsely following the terrain contour. They have been in their original use until the discontinuation of their military functions. Although the supplementary construction stage has extended until the 2000's the area is still very sparsely built.

The buildings in the garrison area have been introduced in the appendices 3 and 4 of the competition documentation.

The area's architectural history and most significant buildings are reviewed in appendix 7. Additionally, the following buildings must also be taken into account:

Building 34, Ground-to-Air Defence School, built in 1991

Building 35, Ground-to-Air Defence School dormitory, built in 1989

In the competition area there are also buildings that do not belong to the garrison area:

Building 101, swimming hall, built in 2004

Building 102, Keski-Uusimaa Oy printing house, built in 1982

Buildings 103, Klaavo estate

- main building, built in 1855
- stable, built in 1797
- lofted garner, built in 1863

Klaavola museum

- main building, built between the mid 1700's to the end of the century
- homestead buildings from the 1700's and 1800's
- cow barn, built in 1936

Utilization of the existing housing stock and its role in the entity

Generally speaking the entries have dealt with the utilization of the existing buildings with sufficient accuracy. In cases where a building is not suited for residential use, ideas for the new use have usually focused on cultural and recreational use. Buildings with most value have often been raised up in the position they deserve in the cityscape ("Aikamatka", "Misto", "Serpentiini"), in some proposals they have been left slightly to the background.

4.7 Stage by stage implementation and feasibility

The project schedule is structured such that the area's detailed planning will commence immediately following conclusion of the competition.

The area will be formed during the course of a fairly long time, requiring 10 years at least. The construction techniques and methods as well as the objectives of residential living are subject to changes during the long execution time, which must be taken into consideration. At best, the design is flexible enough regarding its future implementation.

Feasibility was evaluated by unit size as well; a stage by stage realization of unbroken cityscape.

Public utilities infrastructure for the area will be built following the detailed planning.

The ground in the area is mostly well suited for construction (survey of preconditions for construction, appendix 5). Any potentially contaminated land will be disposed of before construction in the area.

4.8 Kestävä kehitys, ekologia

Pysyvä aihe tämän päivän tulevaisuuden visioissa on ekologia ja esimerkiksi ilmastonmuutos. Suunnitelman toivottiin mahdollistavan kestävä kehityksen mukaisen ajattelutavan toteutumisen aluetta rakennettaessa.

Kilpailualueen länsipää kuuluu Hyrylän pohjavesialueeseen. Pohjavesialueella tuli pyrkiä mahdollisimman laajaan sadevesien imeytykseen (myös kattovedet). Piha-alueilla tuli välttää laajoja pinnoitettuja alueita ja sijoittaa pysäköinti rakenteisiin, autokatoksiin tai pieniin viheralueiden erottamiin yksiköihin pihaille. Lumen varastointimahdollisuutta piholla tuli edistää.

Ekologisia seikkoja on käsitelty jossakin määrin kaikissa ehdotuksissa. Ehdotus ”Winged Cohesion” on tässä mielessä, ainakin kvantitatiivisesti mitaten, omaa luokkaansa. Ansiokkaasti esim. energiakysymyksiä on käsitelty myös mm. ehdotuksissa ”Lifelines” ja ”Aikamatka”.

4.8 Sustainable development, ecology

A permanent theme for today's future visions is ecology and the climate change for example. An attitude towards sustainable development in developing the area was desired to be facilitated in the design.

The western end of the competition area belongs to the Hyrylä groundwater area. In the groundwater area, dissipation of rainwater (also water from roofs) was to be enabled as extensively as possible. Large paved sections were to be avoided in yard areas and parking was to be designated to structures, carports and small units separated by vegetation. Advancing the possibilities for snow piling in the yards was required.

Ecological issues have been dealt with to a degree in all the entries. In that respect the entry "Winged Cohesion" is in a class of its own, at least by quantitative terms. For instance energy issues have been deservingly addressed also in the entries "Lifelines" and "Aikamatka".

5 EHDOTUSKOHTAISET ARVOSTELUT

”Aikamatka”

Ehdotus jakautuu selkeästi osiin; on tiivis, 2-6-kerroksisista rakennuksista koostuva keskusta sekä erillinen pientaloalue joka on artikuloitu 10 – 20 talon kyliksi. Ehkä juuri tästä peruslähtökohdasta johtuen ehdotus vaikuttaa ”jakomieliseltä”. Toisaalta jako ei kuitenkaan ole riittävän selkeä. Rajapinnan käsittelyssä ilmenee hapuilua, ikään kuin itseluottamuksen puutetta. Jakokohdassa on jätetty pientalokortteleita rajan ”väärälle ” puolelle, asia joka ei helposti avaudu katselijalle. Näiden pientalokortteleiden sekä kiemurtelevien käärmetalojen suhde on epämääräinen. Käärmetalot muodostavat ehkä reuna/rajapintoja, mutta mille ja mihin suuntaan? Tämä ei aina ole kovin selkeää.

Ehdotus on näistä huomioista huolimatta erittäin huolellisesti tehty ja kauniisti esitetty. Kaikki relevantti informaatio löytyy tasapainoisilta plansseilta helposti. Arkkitehtuuri on kauttaaltaan hallittua ja sympaattista, metsäkyläyksiköt suorastaan herkullisen kauniita ja viihtyisiä.

Uuden asuinalueen liittyminen nykyiselle keskusta-alueelle on kilpailun parhaita. Kunnantalolta on johdettu akseli suoraan alueelle, alikulkua on levennetty komeasti ja kuntakeskusta kasvaa näin luontevasti Järvenpääntien toiselle puolelle. Maantien ”alutilan” muuttaminen julkisen ulkotilan tärkeäksi osaksi on kuitenkin haasteellinen tehtävä.

Tiiviisti rakennetun osuuden keskeinen ulkotilasarja , osittain Järvenpääntien alle sijoittuvalla keskusaukiolta aina ”tietoduktin” päähän, on kauniisti ja kypsästi käsitelty ja suhteiltaan hallittu. Ongelmana on kuitenkin keskuspuiston alkupään ympäristön passiivisuus. Lähimpänä nykyistä kuntakeskusta sijaitseva osuus olisi pitänyt rakentaa tiiviimmäksi. Keskuspuiston ensimmäinen osa päättyy uuteen kulttuurikeskukseen jonka edessä olevan ”paraatipuiston” kohdalla se tekee elegantin kääntöliikkeen ja jatkuu hieman eri koordinaatissa kohti ”tietoduktin” päätä. Vesiaiheita on käytetty kauniisti sekä sekvenssin alussa, kääntökohdassa että lopussa, ”tietoduktin” yhteydessä.

Arvokkaimmat vanhat rakennukset ovat osana uutta rakennettua aluetta ja rajautuvat luontevasti keskuspuistoon/-aukioon. Museoalue on erotettu omaksi kokonaisuudeksi ja se liittyy kauniisti osaksi pohjoisesta kilpailualueelle jatkuvaa peltomaisemaa.

Ehdotuksen kantavia voimia on iso, osittain luonnontilainen metsäalue johon yhtyvät ”metsäkylien” lähiympäristöjen puistomaiset elementit. Viheralueiden käsittely on kilpailun parhaita. Maisemallisesti ehdotus perustuu selkeään kolmijakoon: tiiviisti rakennetun länsiosan ja pientalovaltaisen itäosan väliin jää yhtenäinen metsäinen viheralue. Länsiosassa rakentaminen liittyy kauniisti luonnonympäristöön. Itäosassa rakennusten rajaamat kaupunkiaukiot ja puistikot muodostavat selkeärajaista julkista ulkotilaa, mutta vaativat sijoittumisensa ja jäsentelynsä osalta tarkistuksia. Ehdotuksessa esitetty laaja luonnonalue jättää alueen korkeimmat mäet ja alavimmat painanteet rakentamatta ja antaa siten parhaat mahdollisuudet säilyttää luonnonkasvillisuutta ja luontevat puitteet alueen virkistyskäytölle. Viheralueiden aktiiviset käyttömahdollisuudet, sekä myös seudulliset viheryhteydet, onkin myös perinpohjaisesti tutkittu.

Nykyisiä pääteitä kilpailualueetta kiertäessä ei uudesta asuinalueesta olisi kovin runsaasti merkkejä havaittavissa. Ainoastaan siinä missä uusi poikittaisliikenneväylä kohtaa Kulloontien on rakennusmassoja tuotu lähelle pääväylää, samoin Kulloontien ja Tuusulan itäväylän risteyksessä mihin on ehdotettu suurehkon supermarketin lisäksi myös muuta toimitilarakentamista.

Esitetty ajattelutapa mahdollistaa laajan asuntotyyppikirjon. Asuntoplaneista välittyy kyky varioida yksinkertaisia ja toistuvia elementtejä tavalla joka edesauttaa korkealuokkaisen asuntoarkkitehtuurin syntymistä. Tästä huolimatta on kysyttävä: tarjoavatko asuminen ”metsäkylässä” ja asuminen ruutukaavapikkukaupungin pienkerrostalossa tarpeeksi variaatioita ja innovaatiomahdollisuuksia asumismuotoihin? Jotkut perspektiivikuvista (ne arkisimmat) osoittavat että huoli voi olla aiheellinen.

5 CRITIQUE OF THE INDIVIDUAL ENTRIES

"Aikamatka"

The proposal consists of clearly separate parts. There is a dense central section comprising of 2-6 storey buildings, and an area of small scale housing articulated into villages consisting of 10-20 housing units. This slightly "schizophrenic bifocality" causes some problems.

On the other hand, the separation of the two main elements is not always sufficiently crisp. There is some uncertainty, or lack of assurance, in the way that borders have been treated. Along the separating section, some small scale housing has been left on the "wrong side" of the border. The justification of this remains difficult to decipher. The relationship between these small scale housing units and the curving "snake blocks" is ambiguous. The "snake blocks" may constitute boundaries, but for what and in which directions? This is not always clear.

In spite of these remarks, the proposal is prepared with great care and presented in an elegant fashion. All the relevant information can easily be found on the well-balanced panels. The architecture is controlled and considerate, the forest villages, in particular, being delectably beautiful and comfortable.

The way that the new housing area connects with the present town centre is one of the best in the competition. There is an axis from the entrance of the town hall straight to the heart of the new area. The present underpass has been made into a spacious public space and the present town centre thus grows in a natural way towards the new neighbourhoods. Making an underpass into a viable urban piazza out would, however, be a challenging task.

The series of urban spaces starting from this connecting piazza, and continuing all the way to the "knowledge duct", is commendably treated and well proportioned. There is nevertheless a slight problem concerning the passivity of the beginning of this sequence. Maybe the surroundings of the first part of the central park should have been denser, with a larger variety of activating features.

The first part of the central park culminates in a new cultural centre. In front of this, by the "parade park", the spatial sequence makes an elegant turn and continues using a slightly different set of coordinates towards the end of the "knowledge duct". Water features have been used in a creative way, both in the beginning, at the turn, and at the end of the sequence.

The most valuable existing buildings are an important part of the new development forming one of the edges of the central urban space. The museum area forms its own independent entity while remaining an integral part of the field landscape on the northern side of the competition area.

One of the major strengths of the proposal is the extensive recreation area, largely in its natural state, which is interspersed with the more parklike islands of the "forest villages". The treatment of the green areas is one of the best in the competition. It takes heed of, not only the habitats of the existing fauna and the green corridors, but also of the regional green belts and connections. The possible recreational uses of the green areas have also been thoroughly studied.

When circling around the competition area one would not be aware of any major changes having taken place. Only where the new north-south link crosses Kulloontie road have new housing units been located near the main roads. Also by the junction of Kulloontie road and Tuusulan itäväylä road a large supermarket and some office development have been proposed.

The presented strategy gives scope for a considerable variety of housing types. The house plans, as shown, convey messages of a skill to vary simple and repeatable elements in a creative way which could lead to a high level of architectural quality. In spite of this, one question remains. Do the two basic alternatives, living in a "forest village" and living in small blocks of flats in a grid plan small town environment, provide enough scope for variety and innovation for alternative ways of living? Some of the less inspiring perspective drawings indicate that this worry may be justifiable.

Suunnittelualueen jakaminen korostetusti kahteen osaan vaikuttaa myös liikennejärjestelyihin jossain määrin ongelmallisella tavalla. Pääväylästä on kuitenkin esitetty kohtuullisen selkeästi. Kulloontie on kytketty Fallbackantien kautta Tuusulanväylään pääkadulla joka kiertää urheilukeskuksen itäpuolelta. Pääkadun sijainnin ja katuverkon rakenteen vuoksi tästä kadusta tulee kuormitettu väylä jolloin erityisesti kadun eteläpään liittymäjärjestelyt voivat olla ongelmallisia. Autoliikenteen verkko tukeutuu muilta osin hyvin voimakkaasti Kulloontiehen, tosin alueen itäosista on osoitettu yhteys myös Tuusulan itäväylälle. Esitetty liittymä on kuitenkin mittakaavallisesti melko vaatimaton.

Linja-autoliikenteen kannalta ongelmaksi voi muodostua itäisen kokoojakadun kautta kiertävä reitti joka kasvattaisi 20 minuutin ajoaikaa Keravalle noin 10 minuutilla. Yksinkertainen pääkatuverkko helpottaa kuitenkin muilta osin reittisuunnittelua. Esitysteknisesti kevyen liikenteen verkko jää hieman pimentoon mutta suuria ongelmia ei ole havaittavissa.

Uuden linja-autoaseman yhteyteen ehdotettu liityntä- ja aluepysäköintitalo on hyvä ajatus sekä joukkoliikenteen käytön, että laitoksen sijainnin osalta. Maanalainen pysäköinti on muutenkin merkittävässä roolissa. Kadunalainen pysäköinti, jota on esitetty merkittävälle osalle Tuusulanväylältä alkavan pääkokoojakadun pituudesta, vaikuttaa erityisen haastavalta. Tiiviin keskustan ulkopuolella pysäköinti sijoittuu tontikohtaisesti sekä katujen varsille.

Selostuksessa on erinomaisesti tuotu esille rakentamiseen liittyviä kestävän kehityksen periaatteita. Ehdotuksessa on myös tutkittu mahdollisuutta jatkaa ehdotettua kaupunkirakennetta tulevaisuudessa, kilpailualueen ja Kulloontien pohjoispuolisilla alueilla

Kokonaisidea on voimakas ja kantava. Alueelle olisi näistä lähtökohdista mahdollista luoda voimakas positiivinen identiteetti ja paikan henki. Ratkaisussa on runsaasti kehityskelpoisia aineksia. Julkiset palvelut: keskustassa ja keskuspuiston vierellä muodostavat potentiaalisesti toimivan kokonaisuuden. Asuntokorttelit ovat yleisesti ottaen myös realistisia ja kehityskelpoisia. Asuntosarekkeet, eli ”metsäkylät”, niin viehättäviä kuin ovatkin, muistuttavat kuitenkin ehkä toisiaan liikaa. Ehdotuksen suurimmaksi ongelmaksi muodostuu alueen liian voimakas kaksijakoisuus. Tähän liittyy myös se että aluetta, näin käsiteltynä, on vaikea kuvitella rakennettuna linkkinä nykyisen kuntakeskuksen sekä kilpailualueen itäpuolella tulevaisuudessa tapahtuvan kehityksen välille.

Asumista on ehdotuksessa esitetty yhteensä 673 000 m², palvelu-, liike- ja toimistotilaa 181 000 m². Kokonaiskerrosala on 854 000 m².

”Lifelines”

Perinpohjaisen lähtökohta-analyysin, jossa idean pohjana on ollut tammenlehvä lehtiruoteineen, tuloksena on voimakkaasti kaksijakoinen ehdotus jossa uusi keskusta-alue on elimellisesti liitetty nykyiseen taajama-alueeseen. Ruutukaavaan perustuva keskustan laajennusalue on selkeästi rajattu kokonaisuus jonka lisäksi kilpailualueella esiintyy yhteensä 17 keskenään hyvin samanhenkistä pientaloaluesarekettä, ”asumista metsäalueella”.

Ehdotuksessa on, oikeastaan ainoana kilpailussa, ansiokkaasti korostettu uuden asuinalueen ja Tuusulanjärven välisien yhteyksien tärkeyttä. Tuusulan symbolin, tammenlehvän ranka symboloi yhteyttä läpi Hyrylän, aina järvelle saakka. Kustannuksen ympärille on luotu uusi kehätie joka on mahdollistanut Järvenpääntien muuttamisen normaalisti kaksisuuntaiseksi paikallistieksi. Tämä on luonnollisesti suuresti helpottanut varuskunta-alueen liittämistä nykyiseen keskustaan ja yhteyksiä aina järvelle saakka.

Keskusta-alueen käsittely on verrattain tavanomaista eikä luo paikalle erityisen voimakasta identiteettiä. Lukuun ottamatta kortteleiden sisään jääviä korttelipuistoja, ainoa merkittävä kaupunkitila on ”tammikuja”, uuden keskusta- alueen läpi vedetty bulevard, jonka päate on epämääräinen, akseli ei varsinaisesti pääty mihinkään.

The separation of the competition area into two distinct parts also to an extent affects the traffic arrangements in a potentially negative way. The main road network is, however, clearly presented. Kulloontie road has been, via Fallbackantie road, connected to Tuusulanväylä road with a new main street that passes the sports center on its eastern side. The location of the new street and the character of the network will make the new street congested, whereby the arrangements particularly at its southern end could become problematic. The road network is also very heavily dependant on Kulloontie road although there is a connection shown from the eastern parts of the area also to Tuusulan itäväylä road. The dimensioning of this junction is, however, rather modest.

The route that circles around the eastern parts of the new housing area could become a problem as far as bus traffic is concerned. At present a bus ride to Kerava takes 20 minutes. A bus circling, as could be interpreted from the proposal, to pick up passengers, would add 10 minutes to this travelling time. The simple basic network would, however, make route planning easy in general. The light traffic network is not particularly clearly articulated in the drawings but no major problems can be discerned in this respect.

The new “park and ride” facility by the new bus-station is a good idea, both from the point of view of the use of public transport and the location of the facility. Underground parking plays a major role. Particularly the parking facilities shown to be built along extensive stretches under the new street starting from Tuusulanväylä road, will provide major challenges. Outside the dense central area parking is arranged within the individual properties or on the street sides.

The written report highlights, with merit, some principles concerning sustainable construction principles. The proposal also provides ideas concerning the possibilities to extend the proposed urban structure towards the north of the present competition area in the future.

The basic idea is strong and sustainable. It would be possible to create a compelling identity and a positive genius loci for the new area using these points of departure. The public services in the new centre and along the central park sequence form a potentially well-functioning entity. The housing units are, on the whole, realistic and show promise. The “forest villages”, for all their charm, are, however, too similar, and do not provide sufficient variety. The main problem remains the excessive bifocality and the fact that it is difficult to imagine the new area as an urban link between the present town centre and the inevitable developments that will take place east of the competition area.

The entry gives the total gross floor area as being 854 000 m², broken down into 673 000 m² of housing and 181 000 m² of commercial, service and office space.

”Lifelines”

The result of a thorough analysis of various points of departure, an oak leaf with its veins, has led to a strongly bifocal entry where the new central area is strongly linked to the present town centre. This central area, based on a grid iron plan, has clear edges and forms a strong contrast to the “forest villages”, a total of 17 very similar “islands” of small scale housing.

The entry is essentially the only one that emphasises the importance of the contact between the new housing area and Tuusulanjärvi lake. The vein structure of the oak leaf, the symbol of Tuusula, also symbolises the connection through Hyrylä, all the way to the lake shore. A new ring road has been proposed around the present centre. This has made it possible to transform Järvenpääntie road into a normal two-lane local street and in turn greatly facilitated the enhancement of the contact between the competition area, the present town centre and consequently the lake.

The treatment of the new central area is fairly conventional and does not create a strong identity or sense of place. Apart from the parks within the housing blocks the only significant urban space is “Oak Alley”, the boulevard that runs through the new central area. The ending of this boulevard lacks potency, the axis just fades away.

Arvokkaat vanhat rakennukset ovat osana kortteleita, kuitenkin niin että ne jäävät uuden keskustan reuna-alueen reunaan, syrjään pääreiteistä. 70-luvun lamelliasuinkerrostalot pyrkivät ehdotuksessa näyttämään keskiaikaisten hansatalojen rivistöiltä. Tällä turhalla kosmeettisella toimenpiteellä vain hämärrytettäisiin alueen historiallisia kerrostumia.

Asuntosaareskeet, pienet kylät metsän keskellä, ovat tarpeeksi omaperäisiä jotta niiden kautta alueen identiteetti voisi muodostua vahvaksikin. Seitsemäätoista saareketta ympäröivä tieverkosto on kuitenkin sekava ja monimutkainen, orientointi alueella olisi erittäin hankalaa. Kuitenkin konseptissa on jotain kiehtovaa. Tiet on rakennettu tiheän metsän keskelle ja niitä pitkin ajaessa tulee vähän väliä vastaan tienhaara josta sukeltaan metsän keskeltä avoimelle alueelle jonka reunoilla asutaan. Näissä asuntosaareskeissa on helppo kuvitella toimivaa yhteisöllistä asumista laajan "village greenin" varrella.

Asuntotyyppejä ei plaanitasolla juurikaan ole tutkittu. Sen sijaan kiitettävästi on kiinnitetty huomiota asumisen elinkaareen ja paneuduttu asuntosaareskeiden sosiaaliseen diversiteettiin esittämällä tapoja miten seniorikansalaiset, työssäkäyvät naimattomat nuoret sekä nuoret parit ja perheet voivat asettua sulassa sovussa "village greenien" ympärille.

Koska rakentaminen on levitetty koko alueelle, ja tieverkko katkaisee periaatteessa kaikki viheryhteydet, ei yhtenäistä keskuspuistoa, tai edes "viherkäytäviä", ehdotukseen muodostu. Jäljelle jäävien metsäsaarekkeiden käyttömahdollisuuksia ei ole käsitelty. Sinänsä viehättävät lammet sijaitsevat kaikki oudosti, ikään kuin tieverkkoston puristuksessa. Planssissa no6 esiintyvä 1:1000 piirustus antaa kuitenkin tilanteesta positiivisemmän kuvan kuin 1:4000 yleissuunnitelma.

Aluetta ympäröiviltä pääteiltä ei juurikaan havaitse tilanteen muuttuneen. Uusi asuinalue ei anna itsestään elonmerkkejä. Tiheät metsäalueet reunustavat pääteitä joka voi olla tässä tapauksessa hyvinkin asia, onhan tekijän mukaan kyse "elämästä metsäalueella".

Liikenneverkko perustuu jo mainitulle keskustan kehäkadulle läpikulkuliikenteen hyödyntäessä itäistä ohikulkutietä. Linja-autoaseman uudistaminen mainitaan selostuksessa mutta piirustuksista asia ei selviä. Joukkoliikenteen yhteys Keravalle on jätetty Kulloontielle etäälle uudisasutuksesta. Katuverkosto on kokonaisuudessaan, solumaisesta rakenteesta johtuen, melko vaikeaselkoinen. Mahdollisimman suorat ja lyhyet kevyen liikenteen reitit eivät kaikilta osiltaan ole selkeitä tai loogisia. Lyhimmän reitin kulkiessa lähes kaikkien tarjolla olevien väylätyyppien kautta, reitin itseohjaavuus ja käytettävyys kärsivät.

Pysäköinnin periaatteet on esitetty yksityiskohtaisesti ja loogisesti. Pysäköinti on tiiviillä alueilla rakenteellinen, asuntosaareskeilla tonttikohmainen tai koottu yhteisiin pysäköintikatoksiin.

Vaiheittain toteuttamista on tutkittu ansiokkaasti. Ongelmiksi jäävät kuitenkin ehdotuksen kaksijakoisuus, liikenneverkon monimutkaisuus sekä yleinen monotonisuus.

Asuinkerrosalaa on esitetty n. 500.000 m², liiketilaa n. 39 000 m², toimisto- ja työtilaa n. 51 000 m² sekä palvelutilaa (koulut, päiväkodit) n. 20 000 m² muodostaen kokonaiskerrosalaksi n. 610 000 m².

"Misto"

Nykyiseen kuntakeskukseen liittyy ehdotuksessa tiivistä, kaupunkimaista rakentamista jossa toiminnot sekoittuvat toisiinsa tavalla jolla on edellytyksiä luoda vilkasta ja monipuolista urbaania ympäristöä uuden kaupunginosan sydämeen. Erityisen ansiokkaana on pidetty tiiviimmän asuinrakentamisen tuomisen myös kilpailualueen keskiosiin, sitä palvelevien puistokatuojen varsille sekä pääristeysten ympäristöön. Pientaloalueet muodostavat selkeitä, omia typologisia yksiköitä, joiden puitteissa käytettävissä oleva asuntotyyppien kirjo on käytännössä rajaton. Ehdotus käyttää hyväkseen koko kilpailualueutta luoden tasapainoisen, tulevaisuuteen tähtäävän puistokaupunkikokonaisuuden.

The valuable old buildings form part of the grid plan. They are, however, located somewhat peripherally, away from the main routes. The entry presents the 1960s (1970s) blocks of flats in the guise of a row of medieval hanseatic buildings. This unnecessary piece of cosmetic surgery would only have a confusing effect on the historical layers that form part of the charm of the area.

The housing "islands", the villages in the middle of the forest, are original enough to have the potential to create a strong identity for the new area. The road work surrounding and connecting the 17 "islands" is, however, confusing and complicated. Orientation could prove to be very difficult. Nevertheless, the concept contains certain fascinating features. Going along the roads that penetrate the thick forest one would regularly come across junctions that provide the opportunity to reach an open area surrounded by housing. It is easy to imagine a real feeling of community being built up around these "village greens".

The housing typology (on the level of plans and sections) has not really been studied in any detail. On the other hand, a lot of attention has been given to life cycle living and the social diversity of the "islands" by showing how senior citizens, young couples and families could all live in harmony around these "village greens".

Since construction has been spread out in the entire competition area, all continuous "green corridors" are essentially cut off. Nor does this approach allow for any other kind of continuous central recreation area to be formed. The use of the green areas that remain, the slices of forest, has not been shown or specified. The ponds, charming as they are, are located strangely, as if they were squeezed by roads on all sides. Admittedly, the 1:1000 scale drawing that appears on board no6 gives a more positive picture of this than the main 1:4000 illustration drawing.

When moving along the main roads that surround the competition area one would not be aware of anything having changed. The new housing area does not convey any signs of life. Thick forests form barriers which is perhaps logical under the circumstances, one of the main themes of the proposal being "life in forest areas".

The traffic network is based on the aforementioned central ring road while through traffic uses the eastern by-pass. A new bus station is mentioned in the written text but not made sufficiently clear on the drawings. The public transport routes to Kerava are somewhat peripherally located in Kulloontie. The street is complicated as a result of the "cell-like" general structure. The shortest possible routes are not always clear or logical. When choosing the shortest route, one usually has to use every possible category of street and road, a fact which makes orientation unnatural and difficult.

Parking solutions have been presented simply and logically. In dense areas built parking facilities are used, elsewhere parking takes place on ground level and/or in covered parking courts.

Construction in phases has been carefully studied. The problems remain the bifocality, the complexity of the traffic network and the general monotony of the chosen solution.

The entry contains about 500 000 m² of housing, 51 000 m² of workplaces and 20 000 m² of public services (schools, day care centres), the total gross area thus being approx. 610 000 m².

"Misto"

A dense urban structure which is tightly connected to the present town centre has been created. This consists of mixed-use development which provides scope for an active and multi-faceted urban environment right in the heart of the new entity. The proposal to build denser housing areas also in locations that lie deeper and more centrally within the competition area, i.e. along the boulevards and around main junctions, has been seen as an advantage. The smaller scale housing neighbourhoods form clearly defined typological units and provide possibilities for what is essentially an unlimited array of housing types and lifestyles. The proposal takes advantage of the whole competition area and creates a balanced forward-looking garden city.

Järvenpääntien alikulkutunneleita on selkiytetty ja levennetty ja samalla on ansiokkaasti otettu kantaa myös nykyisen keskustan miljööön parantamiseen maanpäällisiä parkkikenttiä poistamalla jne. Koko nykyinen keskustan ydinalue on pyritty saamaan mukaan tarkasteluun.

Julkiset kaupunkitilat ovat potentiaalisesti kilpailun komeimpia. Tilasarja joka alkaa nykyisestä keskustasta, alittaa Järvenpääntien ja jatkuu läpi uusien keskustakortteleiden kaipaakin kuitenkin vielä lisää artikulaatiota. Piirustuksissa mainitut elementit ”toriaukio” ja ”puistoraitti” muodostavat selkeät kaupunkitilat mutta niitä ympäröivät rakennusten väliset ulkotilat ovat paikoitellen epämääräisiä – ovatko ne itsenäisiä aukioita, kävelykadun pätkiä vai pelkkiä läpikulkureittejä?

Varuskunta-alueen arvokkaimmat rakennukset saavat ansaitsemansa arvon uuden keskustan kompositiossa ja toimivat lähinnä kulttuuripalvelujen käytössä.

Museoalue on omana yksikkönä, kuitenkin yhä alueen läpi kulkeva katuyhteys ei ole ihanteellinen ratkaisu. Museoalueeseen liittyvän peltoaukeaman olisi myös voinut jättää vapaaksi, pyöreät asuintalomassat tuntuvat siinä kohdassa päälle liimatuilta vierailta ja päälle liimatuilta elementeiltä. Painotalon purkaminen ja sen korvaaminen uudella liike- ja toimitalarakentamisella ei ainakaan lähivuosina ole realistinen ehdotus.

Lukuisat eri korttelityypit (yli 20kpl) antavat mahdollisuuden poikkeuksellisen rikkaaseen asuntotyyppikirjoon. Ehdotuksessa on esitetty kuusi eri asumismuotoa joista kolmeen (hybridikortteli, kaupunkivilla, pientalo) on paneuduttu tarkemmin. 1:4000 illustraatio antaa kuitenkin viitteitä siitä että asumistyyppien kirjo on potentiaalisesti vielä paljon laajempikin. Strategisiin kohtiin esitetyt palvelurakennukset (päiväkodit, korttelitalot jne.) auttavat orientoitumisessa ja osa-alueiden identiteetin luomisessa.

Koko alue on rakennettu puistokaupunkimaisesti. Se luo kollaasinkaltaisen maiseman, joka koostuu eriaineksista rakennetuista ”soluista” sekä niiden välissä soljuvasta viheralueverkosta. Keskuspuistoksi nimetty viheralue on kuitenkin tilallisesti ja elämyksellisesti sekava. Hierarkisesti se ei riittävästi erotu muista asumis-saarekkeiden väleihin jäävistä viheralueista. Tässä tulevatkin esille ehdotuksen suurimmat heikkoudet. Maisemallisesti kokonaisuus on liian tiivis. Rakennettujen alueiden väliin jäävät viheralueet ovat liian käytävämäisiä, ulkotilat ovat liian tasarakeisia. Ehdotuksen mukaiset viheralueet olisi suureksi osaksi rakennettava intensiivisesti hoidetuiksi puistoiksi, koska luonnonkasvillisuutta on vaikea sellaisenaan säilyttää pienalalaisina yksikköinä.

Ehdotus kaipaakin määrätietoisempaa maisema-arkkitehtonista otetta. Rakennettujen ja rakentamattomien alueiden välistä suhdetta olisi syytä selkeyttää siten että rakentamisen lomaan jäisi selvästi esitettyä laajempia, rakentamattomia viheralueita jaksottamaan ja kiteyttämään kaupunkikuvaa.

Suunnittelualueen kumpareiden rakentaminen esitetyllä tavalla luo näyttävän ja näkyvän kukkulakaupungin. Samalla kuitenkin paikan luonnonarvot kärsivät. Metsäsiluetti kaukomaisemassa vaatisi myös lisäselvityksiä. Infrastruktuurin, toimivan katuverkoston ja pysäköintijärjestelyjen sekä riittävän lovien pihateiden rakentaminen kumparemaastoon on haasteellista ja vaatii tukimuureja, terasseja ja portaita. Koska kukkulakaupunki-idea on kuitenkin alueen identiteetin ja paikan hengen kannalta kantava, tulisi ehkä harkita kompromissia jossa vain osa kumpareista ”urbanisoidaan”. Myöskin tulisi välttää yksittäisten ”solujen” sijoittamista joka ikiseen luonnonlähtökohdiltaan kaikkein vaikeimpaan paikkaan (kallioiset kumpareet, soistuneet pehmeiköt).

Urheilukeskuksen laajeneminen sekä sen yhteyteen, Fallbackantien varteen, ehdotetut uudet asuinkorttelit ovat ideoita jotka parantaisivat alueen maankäytön monipuolisuutta sekä edesauttaisivat reuna-alueiden selkiintymistä.

Uusi asuinalue liittyy elimellisesti kilpailualueita kiertävään tiestöön ainoastaan Kulloontien ja Tuusulan itäväylän risteyksessä mihin on luontevasti ehdotettu toimitalarakentamista. Muualla asuinkorttelit ovat niin kaukana teistä ettei niistä ole häiriöksi mutta kuitenkin niin lähellä että tietä pitkin kulkevat ovat tietoisia siitä että metsän keskellä on elämää.

The underpasses on Järvenpääntie road have been upgraded and widened. Proposals that would improve the image of the present town centre (removal of large ground level parking areas) have also been included. The way that the nucleus of the present town centre has been made part of the equation to be solved is praiseworthy.

The public urban spaces are potentially among the most handsome in the competition. The spatial sequence that starts from the present centre, dives under Järvenpääntie road and continues through the new central blocks does, however, require further articulation. The elements mentioned in the drawings, the "toriaukio" and "puistoraitti" squares, form well-defined urban spaces but the spaces between the buildings surrounding them are frequently less successful. Are they independent "piazzas", parts of a pedestrian street, or simply left-over areas?

The most valuable remaining buildings receive the role they deserve in the composition of the new centre where they would function primarily in the service of cultural activities. The museum area forms its own entity. The street intersecting does, however, not provide for an ideal solution. The adjoining field could also have been left unbuilt, the proposed circular housing units appear as alien, glued-on elements. The demolition of the nearby present printing works is not, at least for the time being, a realistic idea.

The numerous (more than twenty) different neighbourhood designs provide scope for an exceptionally rich diversity in the housing typology. Six different types have been presented in the drawings, three of which (the "hybrid", the "urban villa" and the detached house) have received more thorough attention. The 1:4000 illustration drawing indicates that the diversity could potentially be considerably larger. The strategically placed public service buildings (day care centres, community halls etc.) help in the orientation and in the forming of individual identities for each sub-centre.

The whole area has been treated as parkland. This creates a collage-like landscape effect which consists of a series of built "cells" with a network of green areas floating between them. The area named as "central park" is spatially ill-defined. Hierarchically it does not distinguish itself sufficiently from the other green areas between the housing "islands". This is the most marked weakness of the entry. From a landscape point of view, the proposal is too dense. The green areas that are left between the buildings are too corridor-like and the grain of the external spaces that remain is too even. If built as proposed, the whole area would basically be built parkland requiring intensive maintenance and service since the natural vegetation would probably not survive in such small units.

The proposal thus requires a much more determined landscape design approach. The relationship between the solids and the voids should be clarified through leaving larger, better defined unbuilt green areas in order to improve the coherence and articulation of the general townscape.

The building up of the highest points of the competition area as proposed would lead to the creation of visible and exciting hilltowns. At the same time this would be detrimental to the existing nature. The silhouette, on a macro landscape level, would also require further study. The creation of infrastructure, a working street network, and sufficiently shallow light traffic routes up the hillocks, is challenging and requires retaining walls, terracing and stairs. Nevertheless, the hilltown idea is strong and one that exploits the genius loci of the area in a positive way. Compromises should thus be considered whereby not all the hillocks are "urbanized". Alternatives where individual housing "islands" are not placed in every single location where the most difficult natural conditions (rocky hillocks, boggy lowlands) prevail, should be considered.

The extension of the sports grounds and the provision of housing adjacent to it, by Fallbackantie road, are ideas which would improve the diversity of land-use and help articulate the edges of the competition area.

The new housing area is integrally connected to the existing road network only by the junction of Kulloontie road and Tuusulan itäväylä road where some workplace construction is proposed. Elsewhere the new housing neighbourhoods are sufficiently far from the circling main roads not to be disturbed by them but near enough for those travelling along these roads to be aware of the fact that there is life in the forest.

Ratkaisun liikenneverkko on esitetty selkeästi. Kulloontie on kytketty Fallbackantien kautta Tuusulanväylään pääkadulla joka eteläpäästään sijaitsee Kilpailutien ja Palkkitien välissä. Pääverkon rakenteen vuoksi tämä katu tulee olemaan kuormitettu. Uuden kadun ja Fallbackantien risteyksen sijainti on kuitenkin hyvä siinä mielessä että se sijaitsee tarpeeksi etäällä Tuusulanväylästä tarjoten jonkin verran ruuhkautumismarginaalia liikenteelle. Autoliikenteen verkko tukeutuu hyvin kaikkiin suunnittelualuetta ympäröiviin pääväyliin. Alueelle esitetyt laajat pihakatualueet vaativat vielä paneutumista yksityiskohtiin liikenneturvallisuuden ja esteettömyyden varmistamiseksi.

Linja-autoasema on siirretty uimahallin tuntumaan Tuusulanväylän itäpuolelle. Sen luonnetta on samalla muutettu nykyisestä ja se tarvinnee toimiakseen myös linja-autojen pysäköintitilan jota ehdotuksessa ei ole esitetty. Iso osa suunnittelualueesta jää etäälle Kulloontietä Keravalle menevästä bussireitistä. Siksi työssä onkin esitetty että alueen sisäistä liikennettä hoitaisi palvelulinjan tyyppinen pikkubussi- tai muu joukkoliikennetarkaisu. Työmatkaliikenteen matka-aikaa ajatellen tämä ei ehkä ole ihanteellinen ratkaisu.

Esitetty kaaviokuva kevyen liikenteen raittiverkosta on selkeä ja looginen. Keskuspuiston alueella oleva Kulloontien ja Fallbackantien yhdistävän pääkokoojakadun ylittävä komea viherylikäytävä tulee korostetusti esiin. Muita eritasojärjestelyjä kevyelle liikenteelle ei ole esitetty. Tämä voi aiheuttaa liikenneturvallisuuteen ja liikkumisnopeuteen liittyviä ongelmia.

Pysäköinnin käytännön järjestelyjä on esitetty muutaman esimerkin avulla, mutta erityyppisten pysäköintiperiaatteiden alueellista rajautumista ei ole esitetty. Keskusta-alueella pysäköinti on kuitenkin pääasiassa maanalaista ja muualla autopaikat sijoittuvat maantasoon asuntojen läheisyyteen.

Esitetyllä konseptilla on sekä keskusta-alueelle että pientalovaltaisiin asutokortteleihin luotavissa vahva oma identiteettinsä ja Hyrylälle sopiva paikan henki. Ehdotuksen selostuksessa puhutaan nuottiviivastosta ”johon rakennukset ja arkkitehtuuri voidaan myöhemmin sovittaa sopivissa sävellajeissa”. Tästä tämäntyyppisessä kilpailussa aina pitkälti onkin kysymys. ”Miston” nuottiviivasto on tasapainoinen ja realistinen ja luo näin hyvät edellytykset hyvän kaupunkisuunnittelun ja arkkitehtuurin toteutumiseksi. Ehdotuksen suurimmat heikkoudet liittyvät viheralueiden mitoittamiseen ja maiseman käsittelyyn yleensä. Nämä heikkoudet ovat kuitenkin korjattavissa siten että perusidea ei kärsi, vaan päinvastoin vahvistuu.

Ehdotuksessa on kerrosalaa esitetty asumiseen n. 774 000 m², liike- ja työtiloille 30 000 m², toimistotiloille 50 000 m² ja palvelutiloille 11 000 m². Yhteensä kerrosalaa on 835 000 m².

”Winged cohesion”

Ehdotus rakentaa ruutukaavakaupungin, jossa tehokkuus pienenee reuna-alueille mennessä. Keskusta-alue koostuu 4-5 kerroksista rakennuksista, reuna-alueilla kerroksia on vähemmän. Korttelirakenne pysyy esitetyn materiaalin pohjalta tulkittuna hyvin samankaltaisena läpi koko alueen. Vaikkakin esitetyistä kortteleista, ja varsinkin ammattitaidolla piirretyistä aksonometrisistä kuvista huokuu iättömän luotettava, mittakaavaltaan paikkaan sopiva ja korkealuokkainen urbaaniarkkitehtuuri, on variaation puute kuitenkin jossain määrin arveluttavaa. Jos kaikki ruutukaava-alueen korttelit toteutettaisiin tällä sabluunalla ja sen variaatioilla (joita käytetyillä neljällä eri tehokkuusvariaatiolla saadaan aikaan), väri- ja detaljimaailmoineen kaikkineen, voisi kokonaisuus olla hengästyttävän monotoninen. 1:4000 illustraatiossa ei ole esitetty rakennusmassoja. Tämä hieman vaikeuttaa käsityksen muodostamista tilallisesta kokonaisuudesta.

Uuden alueen pääkadun akseli jatkuu periaatteessa nykyisen keskustan puolelle, aina kaupungintalon pääovelle asti. Ehdotuksessa Järvenpääntie ylitetään levennetyn suojatien turvin. Kohta on esitetty planssilla no 7 kahdella toisistaan hieman poikkeavalla tavalla. Uuden suunnitelman liittyminen nykyiseen keskustarakenteeseen jää epämääräiseksi.

The traffic network is clearly presented. Kulloontie road is (via Fallbackantie road) connected to Tuusulanväylä road with the help of a new main street which hits Fallbackantie road between the present Kilpailutie and Palkkitie roads. There is a risk of congestion in these areas. The new junction is, however, well situated in that it lies far enough from Tuusulanväylä road to provide some congestion margin for the traffic. In general, the new road network functions in harmony with the existing main roads that circle the competition area. A lot of semi-pedestrianised "shared surface" streets are shown within the new housing areas. A lot of detailed work has to be done in the future to make these viable in terms of road safety as well as accessibility.

The bus-station has been moved next to the swimming hall, on the eastern side of Tuusulanväylä road. Its character has also been changed from the present one and it would, in order to be workable, require a parking area for buses which now has not been shown. A major part of the competition area remains remote from the bus route that goes along Kulloontie road to Kerava. This is why the entry has proposed an internal mini-bus, or other service line to be provided. From the point of view of travelling times for commuter traffic, this might not be an ideal solution.

The diagram that shows the pedestrian and cycling routes is clear and logical. The handsome "green bridge" that crosses the new street connecting Kulloontie road to Fallbackantie road within the Central Park area, is a dominant feature. No other under- or overpasses have been shown for light traffic. This may cause problems both in terms of traffic safety and speed of movement.

Parking arrangements are presented via a number of examples. It is not clear how different parking systems are delimited within the competition area. In general, however, central areas are served by underground parking facilities and elsewhere parking takes place on ground level in the vicinity of the dwellings.

The present concept has potential to provide a strong identity and a spirit of the place which is appropriate for Hyrylä, both in the new central area and in the various housing neighbourhoods. The written report talks about a musical score "where buildings and the architecture can be later applied in a suitable key". This is what this type of a competition is largely about. The musical score of "Misto" is balanced and realistic and thus it forms a good point of departure for high quality urban design and architecture. The weaknesses lie in the dimensioning and treatment of the green areas. This should be rectified in such a way that the basic idea and spirit of the entry is not weakened, but on the contrary, strengthened.

The proposal contains 774 000 m² of residential space, 30 000 m² of commercial space, 50 000 m² of office space and 11 000 m² for public services. The overall gross floor area is 835 000 m².

"Winged cohesion"

The proposal is based on the construction of a grid plan town where the density decreases when approaching the edges. The central area consists of a 4-5 storey blocks, the number of stories being less around the periphery. Judging by the material presented, the structure of the blocks remains very similar throughout the competition area. The blocks, particularly as shown by the professionally drawn axonometric drawings, reflect an ambiance of reliable and timeless urban architecture of an appropriate scale. Nevertheless, the lack of variation is somewhat worrying. If every single block in the competition area would be realised using the four variations (based on four different densities) presented in the drawings, including colouring and detailing, the ensemble could become exhaustingly monotonous. The evaluation of the spatial qualities of the whole area is complicated by the fact that the building masses are not shown on the overall (1:4000) illustration plan.

The axis of the new main street continues to the present town centre and the town hall. A widened pedestrian crossing has been shown on Järvenpääntie road. This is shown on two drawings (board no7) in two slightly conflicting ways. The connections between the old and the new centre remain vague.

Ruutukaavaratkaisun mukaisesti uudet julkiset kaupunkitilat ovat lähinnä puistoiksi jätettyjä, enemmän tai vähemmän ”tyhjiä ruutuja” tai niiden osia. Vanhat rakennukset ovat periaatteessa osana ruutukaavakortteleita, arvokkaiden vanhojen punatiilirakennuksien roolia on korostettu suunnittelemaan ne selkeämmin osaksi uutta julkista kaupunkitilaa. 70-luvulla rakennettuihin lamellikerrostaloihin on turhaan esitetty uusia harjakattoja. Vanhojen talojen käyttöä on ideoitu ylimalkaisesti mutta realistisesti.

Ruutukaavaratkaisu ei myöskään tarjoa kovin monipuolista asumismiljöötä, vaikka se yksittäisten kortteleiden ja asuntojen kohdalla tietenkin sallii suuriakin variaatioita.

Selostuksessa mainitaan että ehdotus on erityisen sensitiivinen alueen topografian ja luonnonerityispiirteiden suhteen. On vaikea uskoa että maastoon sijoitettu ruutukaavaratkaisu voisi koskaan erityisesti lähteä alueen topografiasta. Vaikka uusi Hyrylä ei olekaan mikään San Francisco, ovat alueella vallitsevat korkeuserot kuitenkin sen verran huomattavia että ruutukaavan istuttaminen siihen väistämättä loisi kaupunkirakenteeseen myös vähemmän luontevilta vaikuttavia kohtia. Onko ruutukaava sitten tässä tapauksessa paikan hengen mukainen ratkaisu, onkin jo sitten aivan eri asia. Voisiko tämänkaltainen ratkaisu luoda Hyrylälle kokonaan uuden identiteetin? Ehkä muodostunut identiteetti voisi olla vahva, mutta palkintolautakunnan mielestä ei kuitenkaan riittävästi paikan hengen mukainen.

Virkistys- ja viheralueiden toimivuuden ja elämyksellisyyden taustoja on analysoitu perinpohjaisesti, ulkotilojen analyysi (”open space systems”) on älykäs ja hauska. Piirustusmateriaali ei kuitenkaan kerro kovinkaan paljoa virkistys- ja viheralueiden luonteesta ja tilallisista kvaliteeteista.

Ruutukaavaratkaisu siihen liittyvine katuverkostoineen tarkoittanee väistämättä sitä että keskuspuistoaluetta lukuun ottamatta, tullaan kaikki kilpailualueen puut kaatamaan. Tämä puolestaan aiheuttanee muutoksia ekologiin käytäviin, mikroilmastoon yleensä sekä siten myös alueen flooraan ja faunaan. Ehdotuksen perusteluja ohjaava ekologinen ajattelu joutuu kyseenalaistettavaksi.

Ehdotuksessa on ansiokkaasti tutkittu uusia linkkejä lähistön taajamiin, Hyrylän roolia alueellisessa kokonaisuudessa ja varsinkin uuden Hyrylän linkittämistä Keravan keskustaan uudella kevytraideyhteydellä. Joukkoliikenteen käyttö tukeutuu ensisijaisesti rautatieliikenteeseen syöttämällä matkustajat Keravan asemalle. Liikenneverkon suunnittelussa on otettu vahvasti kantaa joukkoliikenteen puolesta. Perusratkaisu perustuu kahteen itä-länsisuuntaiseen pääkatuun, joista pohjoisempi on ensisijaisesti ajateltu raitiovaunuliikenteen kaduksi ja eteläisempi linja-autoliikenteen kaduksi. Näillä pääkaduilla myös kevyen liikenteen kulkumuodot, ja erityisesti polkupyöräily on asetettu autoliikenteen edelle. Kevyen liikenteen etäisyydet, erityisesti kävelyn etäisyydet on yleisesti ottaen otettu hyvin huomioon. Linja-autoaseman uusi sijainti epäilyttää tilavarauksen osalta sekä aseman Tuusulanväylään liittyvien ajoyhteyksien osalta. Mitoitus ja ajosuunnat kaipaavat lisäselvityksiä.

Pysäköinti on ohjattu tonteilla laitoksiin ja talleihin tiiviissä keskustassa ja väljempihin ratkaisuihin (pihapysäköinti, autotallit) alueen reunoilla. Kadunvarsipysäköinti on merkittävässä roolissa koko alueella. Pysäköintiratkaisut ovat periaatteessa toimivia.

Tekijät ovat poikkeuksellisen perinpohjaisesti ja ansiokkaasti selvittäneet energiahuoltoon, vaihtoehtoihin energiamuotoihin, vesien käsittelyyn sekä kierrätykseen liittyviä аспекteja. Selostuksessa on kaksi kertaa enemmän tekstiä näistä teemoista kun muista kilpailuun liittyvistä asioista yhteensä. Myös piirustusaineistossa on ekologisissa ratkaisuissa menty aivan detaljitasoon asti.

Ehdotuksessa ei ole esitetty kerrosalatietoja. Koska sinänsä vahvan idean kehityskelpoisuutta ei ole pidetty erityisen korkeana, ei näitä tietoja myöskään ryhdytty annetun materiaalin perusteella tulkitsemaan.

As a result of the grid plan, the majority of the public external spaces consist of squares, or parts of squares, left unbuilt to create local parks. The old buildings are included in the grid plan structure, the most valuable ones being more clearly part of the central public areas. The 1960s (1970s) housing blocks have, for no apparent reason, been provided with pitched roofs. Realistic ideas have been presented for new uses for the old buildings.

The grid plan does not provide great versatility for the living environment, even if it does give scope for variety between the blocks and the dwellings themselves.

The written report states that the proposal is particularly sensitive concerning the topography and other natural features. It is difficult to believe that a grid plan could ever have the topography as its point of departure. Even if Hyrylä is not San Francisco, the height differences in the area are nevertheless such that a grid plan would necessarily also introduce less natural looking features into the townscape. The key question is whether the grid plan provides an answer that is responsive to the spirit of this particular place. Could this provide Hyrylä with a strong, recognisable identity? The identity might be strong, but according to the Jury's opinion, not sufficiently in keeping with the *genius loci*.

The background research and analysis of the recreation areas and parks is thorough. The "open space systems" study is intelligent and amusing. However, in the end, the drawing material does not convey a lot of information that would help to describe the character and spatial qualities of these areas.

The realisation of such a grid plan would undoubtedly mean that all the trees, with the possible exception of those in the central park belt, would have to be felled. This would cause changes in the micro climate and the ecological corridors and consequently to the flora and the fauna. The strong ecological thinking present in the proposal is put under a somewhat dubious light.

The entry has studied new links with other residential neighbourhoods in the vicinity, the position of Hyrylä in a regional context, and especially the possibility of connecting Hyrylä with the centre of Kerava using a new light railway. All this has been done with considerable merit. Use of public transport forms one of the cornerstones of the entry and is primarily based on train traffic through feeding passengers to the station at Kerava. The solution is based on two east-west main streets, the northern one being used by trams and the southern one by buses. Light traffic, and especially bikes, takes precedence over car traffic on these streets. The distances, particularly those for walking, are well considered. The new location of the bus station is questionable both in terms of the extent of the reserved area as well as the connections to Tuusulanväylä road. The dimensioning and driving directions would need further clarification.

Parking has been placed in special parking facilities in the central parts. In the less dense areas parking takes place in courtyards and individual garages. Street parking plays an important role throughout the area. In principle, the parking arrangements work well.

The authors have also covered aspects concerning energy provision, alternative energies, water treatment, recycling etc. This has been done exceptionally well and thoroughly. In fact, the written report includes twice as much text about these issues than everything else put together. Even the drawings include ecological solutions, down to detailed design level.

No gross floor areas have been provided by the competitor. Even if the presented idea was seen as being a strong one, it was not considered to contain the kind of potential that the competition organisers were looking for and thus no calculations were attempted.

”Rykmentinpuisto”

Ehdotusta dominoi laaja pientalovaltaisesti rakennettu alue johon liittyy tiiviisti rakennettu keskusta-alue. Ehdotuksessa on onnistuttu säilyttämään suuri osa olemassa olevista metsäalueista ja siten muodostamaan vaikuttava keskuspuistokokonaisuus. Tiivis urbaani rakenne muodostaa ”humanistisen” keskustan jossa toimintojen sekoittaminen, pyrkimys keskustan elävyyteen kaikkina vuorokauden aikoina, sekä vanhusten keskuksen sijoittaminen tapahtumien keskipisteeseen, ovat kaikki erinomaisia pyrkimyksiä.

Liittyminen nykyiseen keskustarakenteeseen on piirustuksissa esitetty vaatimattomasti. Selostuksessa mainitun ja sanallisesti kuvaillun uuden ”keskustapuistotien” luonne ei materiaalista avaudu vaikkakin arvattavasti juuri tämän tarkoituksena olisi helpottaa kilpailualueen kytkemistä nykyiseen keskustaan. Kuvista tulkiten ainoa linkki vanhan ja uuden keskustan välillä on normaalinlevyinen suojatie. Piirustusmateriaali on muutenkin hajanaista ja laadultaan epätasaista eikä se myöskään tarpeeksi keskity olennaisiin asioihin.

Uuteen kaupunkirakenteeseen on esitetty useita monumentaalisia akseleita jotka kuitenkin yleensä eivät johda mihinkään erityiseen paikkaan.

Keskustan laajennusalueen ulkopuolella sijaitsevaa olemassa olevaa tiestöä käytetään selostuksen mukaan hyväksi. Varmaan tästäkin syystä ehdotus vaikuttaa vapaasti kärrypolun – tien ympärille syntyneen taajaman rekonstruktioilta. Vaikkakin näin syntynyt tieverkosto ei varmasti ole taloudellisin mahdollinen eikä orientoituvuudeltaan ihanteellinen, antaa se alueelle sympaattisen orgaanisen ilmeen jota varsinkin harvinaisen kauniilla tekniikalla piirretty 1:4000 illustraatio (sekä myös osa perspektiiveistä) hyvin tukee.

Poikkeuksellisen perusteellisessa selostuksessa kuvaillaan ansiokkaasti ehdotuksen arkkitehtuurin ”humanistis-klassista teemaa”. Oletettavasti tätä teemaa tukemaan valitut esimerkit ovat kuitenkin vähemmän onnistuneita ja kertovat pitemminkin taaksepäin katsovasta asenteesta kuin nykyaikaisuudesta ja innovaatiohalusta.

Nykyisten, säilytettävien rakennusten käyttöä on ideoitu ansiokkaasti. Museoalue muodostaa kauniin oman kokonaisuutensa.

Kuvista saa sen käsityksen että alue koostuu pelkästään hyvin perinteisistä kerrostaloasunnoista, yhtä tavanomaisista rivi- ja paritaloista sekä suuresta määrästä yhden perheen taloja jotka muodostavat metsän keskelle jatkuvia, tasaisia, monotonisia, anglosaksisen ”suburban sprawl”-perinteen mukaisia mattoja. Selostuksen mukaan asuntotarjonta on kuitenkin hieman monipuolisempi. Asuntotypologiaan ei ehdotuksessa kuitenkaan ole kiinnitetty kovin paljon huomiota.

Osittain luonnontilaisen, osittain rakennetun laajan keskuspuiston toimintoja on tutkittu ja analysoitu rakkaudella, idearikkaasti ja luovasti. Puisto onkin kilpailun komeimpia ja samalla ehdotuksen paras osa. Viheralueiden suunnittelua leimaa muutenkin hyvin eläytyvä ja ymmärtävä ote. Viheralueverkko on monipuolinen ja virikkeinen ja se tukeutuu hienovaraisesti alueen luonnon erityispiirteisiin. Kilpailualueen reunoja on myös käsitelty määrätietoisesti. Ympäröivät päätiet on visuaalisesti otettu mukaan rakennettuun kokonaiskompositioon, mm. Kulloontien linjaa on muutettu ja siitä on tehty katumainen puistotie. Lopputulos on kuitenkin myös näillä alueilla erittäin ”esikaupunkimainen”.

Liikenneverkkoa on ehdotuksen esitystavasta johtuen vaikea analysoida. Väylät eivät erotu kokonaisuudesta ja niiden luonne ei täysin selviä. Autoliikenteen pääverkko on esitetty selkeästi, mutta maankäyttöalueiden sisäinen katuverkko kaipaisi selvennystä. Linja-autoliikenteen pääreitit on esitetty selkeästi. Uuden linja-autoaseman sijainti vaikuttaa hyvältä ja kytketyminen suunniteltuun, luonteeltaan muutettuun Tuusulanväylään realistiselta. Kävelyetäisyydet reittien varteen vaikuttavat kohtuullisilta.

"Rykmentinpuisto"

The proposal is dominated by a large area of detached houses and a denser, more urban central area. Very large parts of the existing forest areas have been retained and thus an impressive « central park » has been created. The dense central area forms a « humane » town centre in which mixed-use developments and the inclusion of extensive facilities for the elderly are all excellent aims and also contribute to maintaining a lively and active ambiance at all times of the day.

The way in which the connection to the present town centre has been presented is modest. The character of the central boulevard, which is mentioned and verbally described in the report, does not become clear from the drawing material although, presumably, its role would be essential as a link between the existing and the new areas. The only concrete link that can now be found is a standard width pedestrian crossing. The presented drawings are, on the whole, of inconsistent quality and do not sufficiently concentrate on the essential.

There are many monumental axes which do not lead to anywhere in particular. The existing road network is, according to the submitted text, taken advantage of. Maybe this is why the entry gives the impression of being based on a reconstruction of spontaneously formed paths in a farming village. A road network like this is probably not very economical, nor does it provide ideal conditions as far as orientation and wayfinding is concerned. It does, however, create a pleasant organic feeling which the very beautifully drawn 1:400 illustration drawing reinforces.

The exceptionally detailed written report describes the « humanistic-classical » qualities of the architecture with some merit. The examples chosen to illustrate these themes are unfortunately less convincing and emphasize a certain backward-looking approach, rather than freshness and innovation.

There is merit in the way that new uses for the retained buildings have been studied. The museum area forms its own beautiful entity.

The drawings convey the impression that the area consists of very traditional apartment blocks, equally ordinary terraced and semi-detached houses and a very large number of detached, single-family houses. The latter form, in the midst of the forest, vast, continuous, and monotonous "carpets" of housing, reminiscent of typical Anglo-Saxon suburban sprawl. According to the written report, the housing typology is somewhat more versatile. The entry does, however, not go into this aspect in much detail.

The planned activities for the partially natural and partially man-made large central parkland have been studied with affection, imagination and creativity. The park is among the finest in the competition and it forms the best part of the entry. The design of the recreation and other green areas is, in general, characterised by an approach that conveys a deep understanding of the issues involved. The green network that has been created is versatile and activating and based on the specific features of the existing natural landscape in an exemplary manner. The edges of the competition area have also been studied in a consistent way. The surrounding main roads have visually been included as part of the general urban composition. Kulloontie, for instance, has been made into a street-like boulevard. The final result is nevertheless, also in these areas, very suburban.

The traffic network is difficult to analyse because of the chosen graphic presentation style. The roads are difficult to distinguish from their surroundings and the character of the different routes remains unclear. The main car traffic network is clear enough, but the internal network within the different housing areas could benefit from some clarification. The main bus routes are clearly presented. The location of the new us-station appears good and its connections to the renewed Tuusulanväylä road seem realistic. The walking distances to and from the main routes are reasonable.

Autojen pysäköinti on keskustassa ohjattu maan alle. Ydinkeskustan ulkopuolella pysäköinti on ajateltu maanpäällisenä. Vieraspysäköinti hoituisi kadunvarsiratkaisuilla. Järjestelyt vaikuttavat järkevilä ja kohtuullisen edullisilla. Selostuksessa on esitetty alueelle uusi pysäköintinormisto. Pyrkimys on hyvä, mutta ero ohjelmassa esitettyihin, nykyisin käytössä oleviin normeihin on niin pieni että ratkaisevaa parannusta ekologisiin ja miljööllisiin aspekteihin tällä ei aikaansaada. Todella innovatiiviset pysäköintiratkaisut vaatisivat radikaalimpaa ajattelutapaa.

Ehdotuksen ilmoitettu kerrosala on n. 517 000 m². Tarkempaa erittelyä, eikä myöskään selkeää esitystä siitä mitkä alueet ovat laskennassa mukana, ei asiakirjoista löydy.

”Serpentiini”

Keskusta-alue ”Castrum” koostuu lähinnä 3-kerroksisista kerrostaloista. Täältä rakentaminen jatkuu eri muotoisina, usein hyvin pitkinä rivitaloina, sekä erillistalojen rivistöinä. Alueelle on ehdotettu huomattavan paljon erilaisia talomassoja, se onko kyse todellisesta asumisen diversiteetistä vai pelkästä grafiikasta jää osittain arvausten varaan. Illustraatiokuvaan lisätyt kerrosluvut olisivat helpottaneet alueen tilallisten kvaliteettien arvioimista. Ansiokas selostus kertoo ehdotuksesta yhtä paljon kuin kuvamateriaali joka, suuresta planssilukumäärästä huolimatta, jää hieman ohueksi. Selostuksessa mainituista osoite- ja nimistöviitteistä osa puuttuu kuvamateriaalista. Tämä tekee asioiden tulkitsemisen paikoitellen vaikeaksi.

Liittyminen nykyiseen kuntakeskukseen perustuu olemassa olevan suojatien leventämiseen ”aukiomaiseksi” sekä ”alikulujen ilmettä kohentamalla”. 1:4000 illustraatiokuvassa liittymistä ei ole esitetty käytännöllisesti katsoen lainkaan ja 1:1000 keskusta-alueen illustraatiossa vanhaan keskustaan menevä suojatie on osoitettu päättyväksi uuden market-rakennuksen pääovelle.

Julkisten kaupunkitilojen suunnittelussa on selvästi varottu luomasta liian laajoja tontteja tai aukioita. Hyvä pyrkimys on johtanut lopputulokseen jossa kaupunkitilojen hierarkia ei toimi parhaalla mahdollisella tavalla. Kavennettujen ”porttien” löytäminen siirtyessä ulkotilasta toiseen ei välttämättä myöskään aina olisi kovin helppoa. Vanhoista ja uusista rakennuksista muodostuvan julkisten rakennusten keskittymään perustuva aukio on ehkä alueen hierarkisesti tärkein kaupunkitila. Siksi onkin yllättävää että sen keskelle on sijoitettu liikenneympyrä.

Olemassa olevista rakennuksista ja niiden mahdollisesta tulevasta käytöstä tehty analyysi on perusteellinen, johdonmukainen ja realistinen. Historiallisesti merkittävimmät vanhat rakennukset ovat uudessa kaupunkikuvassa saaneet keskeisen roolin.

Illustraatiokuvaan (1:4000) perustuen voisi kuvitella asuntotyyppien kirjjon olevan huomattavan laajan. Koska vain pari asuntotyyppiä on esitetty, ja nekin erittäin luonnosmaisesti, on tähän aspektiin vaikea ottaa kantaa. Selvää kuitenkin on että ehdotetunlainen strategia on omiaan pitämään sisällään hyvinkin laajan asuntotyyppologian.

Maisemallinen lähtökohta on selkeä; kumpareet on säilytetty metsäisenä luonnonmaastona, painanteista on muodostettu pääosin avointa puistoa, jota jaksottavat avovedet. Asetelma on maisemallisesti hyvin vakuuttava ja antaa luontevat linjat viheralueiden rakentamiselle ja hoidolle. Alueen keskellä sijaitsee ”serpentiini”, keskuspuisto, joka päättyy ovaalinmuotoiseen puistoaukioon, ”ympyrään”. Rakennettujen alueiden ja viheralueiden suhde on hallittu ja luonteva.

Selostuksessa mainitut, reuna-alueilla (Kulloontien itäosassa sekä Tuusulan itäväylän eteläosassa) sijaitsevat toimitilakorttelit on sijoitettu epämääräisesti. Niihin ehdotetut lounasravintolat, erikoismyymälät jne. olisi ehkä nekin viisainta sijoittaa uudelle keskustalla-alueelle ”Castrumiin”. Tämyntyyppisiä yrittäjiä ja palveluja ei yleensä uusille alueille vaivaksi asti riitä ja keskustan elävöittäminen tulisi olla prioriteettina.

Selostuksessa on kiitettävästi kiinnitetty huomiota varuskunta-alueen rakentamisen vaikutukseen lähialueiden maankäyttöön, esim. mahdollisuuden muodostaa Hyrylästä ja Keravasta katkeamaton kaupunkikudos, sekä uuden julkisen liikenteen välineen (esim. pikaraitiotien) perustamiseen palvelemaan kilpailualueen asukkaita ja kytkemään seudun tärkeimmät palvelukeskittymät toisiinsa.

Parking has, in the central areas, been placed underground. Outside these areas parking is on ground level with guest parking on the streets. The arrangements appear sensible and economical. A new set of parking norms has been proposed and applied in the plan. The aim is positive but the difference, compared to the norms currently in use is so insignificant that major environmental and ecological improvements cannot be achieved like this. Really innovative parking solutions would require a more radical approach.

The given gross area is approx. 517 000 m². No breakdown has been submitted, nor is it clear which areas are included in the calculation.

"Serpentiini"

The new centre, "Castrum", consists mainly of 3-storey blocks of flats. From here the construction continues in different shapes and forms, frequently as very long terraced (row) houses and rows of detached houses. Numerous different shapes and forms to indicate the variety of the massing, appear on the drawings. Whether this indicates a real diversity in the available ways of life or constitutes mere graphics, remains open to speculation. Including more information (for instance heights of buildings) on the main illustration plan, would have helped to evaluate the spatial qualities of the proposal. The excellent written report tells as much about the entry as the drawings, which in spite of the large number of panels, remain somewhat thin. Street names and other address-related information that is mentioned in the report cannot be traced back from the drawings. This does not facilitate the interpretation of the given information.

The connection to the present town centre is based on widening the present pedestrian crossing and improving the image of the underpasses. There is hardly any information of these connections on the 1:4000 illustration while on the 1:1000 central area plan the pedestrian crossing going to the present town centre appears to end at the front door of a new supermarket building.

One of the aims of the entry appears to have been the avoidance of over dimensioned public places and squares. This good intention has led to a certain lack of spatial hierarchy. It might also sometimes be difficult to identify the "gateways" between one square and the next one. The public place that contains the existing valuable buildings appears to be the hierarchically most important urban space. It is thus surprising that it also contains a traffic round-about.

The analysis of the existing buildings and their possible future uses is thorough, consistent and realistic. The historically most important buildings have been given central roles in the townscape.

Based on the 1:4000 illustration one might imagine the housing typology to be exceptionally versatile. Since only a few types are rather sketchily presented, it is difficult to judge this aspect of the entry. It is, however, clear that the presented strategy could give scope for great diversity.

The point of departure for the treatment of the landscape is clear and simple; the hillocks remain in their foresty natural state, the lowlands are mainly open parkland articulated by waterways. The composition is impressive and gives excellent guidelines for making and maintaining the green areas. In the middle of the area is the "serpentine", the central park that ends in an oval shaped park named the "circle". The relationship between built and unbuilt areas is simultaneously controlled and natural.

The location of the workplace blocks at the eastern part of Kulloontie road and the southern part of Tuusulan itäväylä road, appears somewhat haphazard. These elements are mentioned in the text with suggestions of placing lunch-time restaurants, specialist shops etc. in these areas. Maybe it would be wiser to locate them in "Castrum" the new central area since these types of enterprise are usually not found in abundance and activating the new centre should be a priority.

The written report discusses the effect of the new area on land-use from a wider perspective. This praiseworthy section deals with the possibility of forming a continuous urban fabric between Hyrylä and Kerava and the idea of a new public transport service (light railway, tram) to serve the inhabitants of the competition area and to connect the most important service concentrations of the region to each other.

Pääväylästä on esitetty kohtuullisen selkeästi. Hyrylän itäinen ohikulkutie oletetaan toteutetuksi. Kulloontie on kytketty Fallbackantien kautta Tuusulan väylään. Varuskunnan puistotiellä jonka sijainti vaikuttaa hyvin harkitulta.

Julkinen liikenne perustuu vahvasti itä-länsisuuntaiselle pikaraitiotielle, tai niin kuin selostuksessa todetaan jollekin muulle ”hyvää palvelutasoa tarjoavalle julkisen liikenteen välineelle”, jonka vaikutusalue on kuvattu Riihikalliosta Keravalle. Yhteys kytkisi alueen suoraviivaisesti Savion rautatieasemaan. Järjestelmä mahdollistaisi myös Uudenkylän metsäalueelle, Keravan rajalle, esitetyn työpaikka- ja palvelukeskittymän toteutumisen.

Katuverkon ollessa kohtalaisen yksinkertainen, kevyen liikenteen yhteydet edellyttävät omaa raittiverkkoaan, joka suunnitelmassa onkin onnistuttu esittämään hyvin. Keskustan laajenemisalue ja itäisen osan asuntovaltainen alue on kytketty toisiinsa Varuskunnan puistotien yli osoitetun puistokaistan kautta. Kevyen liikenteen yhteydet olemassa olevaan rakenteeseen suunnittelualueen ympäristössä on myös esitetty onnistuneesti.

Keskusta-alueen välittömässä läheisyydessä sijaitsee joitakin häiritseviä maanpäällisiä pysäköintikenttiä liian keskeisillä paikoilla. Muu keskustan pysäköinti on esitetty maanalaisiin laitoksiin joka usein on pilkottu tarpeettoman pieniin kokonaisuuksiin (70-120 ap/laitos). Asuntovaltaisilla alueilla autopaikat ovat pääosin maantasossa asuntojen yhteydessä sekä katujen varsilla.

Tässä mainituista puutteista huolimatta ehdotus on kypsä ja ammattitaidolla tehty. Sitä eteenpäin työstämällä voisi hyvinkin syntyä varteenotettava strategia alueen kehittämiseksi. Se vaatisi kuitenkin ehdotusta vaivaavien, hieman vanhahtavien ”esikaupunkimaisuuksien” eliminoimista.

Asumista on alueelle ehdotuksessa osoitettu n. 525 000 m², palvelu- ja toimitiloja 230 000 m², yhteensä kerrosalaa on n. 755 000 m².

6 KILPAILUN TULOS

6.1 Päätös palkintojen jakamisesta

Viitaten edellä olevaan yleisarvosteluun ja ehdotuskohtaisiin arvosteluihin palkintolautakunta päätti asettaa ensimmäiselle sijalle ehdotus nimimerkki ”Misto” ja myöntää sille 15.000 €.

Lisäksi päätettiin myöntää kunniamaininta ja 5.000 € ehdotukselle ”Aikamatka” johdonmukaisesti luonnon lähtökohtien ehdoilla laaditusta ehdotuksesta.

Muita ehdotuksia ei asetettu paremmuusjärjestykseen. Kaikissa ehdotuksissa on yksittäisiä ansioita, jotka voidaan mahdollisesti huomioida asemakaavatyön aikana.

6.2 Suositus jatkotoimenpiteistä

Palkintolautakunta suosittelee ehdotuksen nimimerkki ”Misto” perusratkaisun ottamista lähtökohdaksi kilpailua seuraavassa osayleiskaava- ja asemakaavatyössä sekä ehdotuksen tekijöiden käyttämistä asiantuntijoina.

Jatkotyössä tulisi ehdotusta kehitettäessä kiinnittää huomiota arvostelupöytäkirjassa esitettyihin seikkoihin.

Palkintolautakunta suosittelee muiden ehdotusten ajatusten käyttämistä jatkotyössä siltä osin kuin ne parhaiten voivat täydentää voittanutta ehdotusta. Joitain ajatuksia voidaan mahdollisesti soveltaa myös joillakin osa-alueilla. Näiden osakokonaisuuksien asiantuntijoina palkintolautakunta suosittaa käytettäväksi kyseisten ehdotusten tekijöitä.

The network of main roads is clearly presented. It is presumed that the eastern bypass has been realised. Kulloontie road has been connected to Tuusulanväylä road via Fallbackantie road by Varuskunnan puistotie road which in turn forms a new natural main route to serve southbound traffic and the sports centre. Public transport is heavily based on an east-west tramline, or as the report states “another public transport method that provides a good level of service”. The effects of this line, which would connect the new area to Savio railway station in a very straightforward way are well described and argued. The arrangement would also facilitate the realisation of the new concentration of offices and services proposed for Uusikylä, near the border of Kerava.

Since the street network is fairly simple, the light traffic requires its own arrangements. These have also been worked out successfully. The extension of the town centre and the eastern, predominantly residential area, have been connected via a strip of parkland crossing Varuskunnan puistotie road. The pedestrian and cycle traffic connections to existing surrounding areas are also exemplary.

There are some large parking areas on ground level in disturbingly central positions. The rest of the car parking in the denser area is placed in underground facilities which are frequently unnecessarily small (70-120 places). Elsewhere car parking is primarily connected to the individual residential units or placed along the streets.

In spite of the shortcomings mentioned here the proposal shows maturity and professionalism. Developing it further could lead to a suitable strategy for the area. It would, however, require the elimination of certain overriding conventional suburban features.

The proposal contains approx. 525 000 m² of housing, 230 000 m² of workplaces and public services, leading to a total of 755 000 m².

6 RESULT OF THE COMPETITION

6.1 Decision to award prizes

In reference to the above general critique and the critique of the individual entries, the jury decided unanimously to place first the entry with the pseudonym “Misto” and award it with a reward of EUR 15,000.

In addition, an honorary mention and EUR 5,000 were awarded to the entry “Aikamatka” for the proposal being designed consistently on nature’s terms.

The rest of the entries were not placed in a rank order. All the proposals have individual merits, which can possibly be made use of during the detailed planning task.

6.2 Further measures

The jury recommends that the entry with the pseudonym “Misto” be utilized as the design basis for the component master planning and detailed planning process following the competition, and that the authors of the entry be used as experts in the process.

Issues brought up in the jury protocol should be taken into account in the further development task.

The jury recommends that the ideas of the other projects be used in the further development task for the part that they can best complement the winning entry. Possibly some of the ideas can be applied also to some component areas. The jury recommends that the authors of the respective entries be used as experts of those sub-entities.

Mikään ehdotus ei sellaisenaan täytä kaikkia kilpailun tavoitteita. Ne käsittelevät kilpailutehtävää kukin omasta näkökulmastaan. Kokonaisuutena ehdotus "Misto" on paras ja kehityskelpoisin.

None of the entries meet the competition objectives as such. They each address the competition task from their own viewpoint. As a whole, the entry "Misto" is the best and the most suitable for further development.

6.3 Arvostelupöytäkirjan allekirjoitus

6.3 Signatures

Tuusulassa 27.5.2008

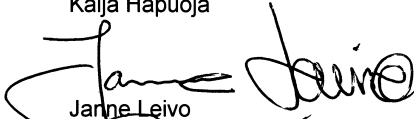
Tuusula, 27 May, 2008



Hannu Joensivu



Kaija Hapuoja



Janne Leivo



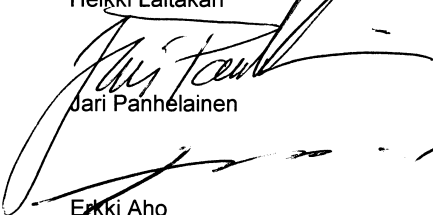
Päivi Kuusisto



Jaakko Torppa



Heikki Laitakari



Jari Panhelainen



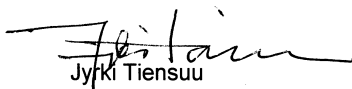
Erkki Aho



Kari Gädda



Henu Kjisik



Jyrki Tiensuu

6.4 Nimikuorten avaus

6.4 *Opening of the name envelopes*

Arvostelupöytäkirjan tultua allekirjoitetuksi avattiin nimikuoret ja todettiin ehdotusten tekijät:

Following signatures of the jury protocol, the name envelopes were opened and the authors verified:

”Aikamatka”

tekijäryhmä:

Avaus ja Veikko Mäkipaja

tekijät (tekijänoikeus):

Niilo Ikonen, arkkitehtiylöppilas
Hossam Hewidy, arkkitehtiylöppilas
Emmi Sihvonen, tekniikan yliöppilas
Pauli Siponen, arkkitehtiylöppilas
Jonna Taegen, arkkitehtiylöppilas
Veikko Mäkipaja, arkkitehti SAFA

asiantuntijat:

Heidi Saaristo, maisema-arkkitehti, MARK
Mona Schalin, arkkitehti SAFA
Paula Siitonen, filosofian tohtori
Björn Silfverberg, DI

yhteystiedot:

Niilo Ikonen
Nordenskjöldinkatu 6A21
00250 Helsinki
puh +358-40 5174241
mai. niilo.ikonen@hut.fi

"Lifelines"

Authors:

Architects and citydesigners:

Studio Leon Thier architecten, Rotterdam, the Netherlands
Len Their/ Hans Kalkhoven/ Ferry Raedts/ Daan Mol
With contribution of:
Annemiek Braspenning/ No Label/Rotterdam.
Maria Ketner/ KetnerOlsen/Rotterdam

Döll atelier voor bouwkunst, Rotterdam, the Netherlands
Henk Döll/ Erwin Fraikin/ Andrea Alvarez Loza/ Giulia Melloni

UKI Arkkitehdit Oy, Oulu, Finland
Kimmo Mansisto/ Kari Koistinen

Landscape architects:

Buro Santa en Co, The Hague, the Netherlands
Edwin Santhagens/ Stephen Tas/ Maurits van de Sande

Contact:

Uki Arkkitehdit Oy
Kimmo Mansisto
Mäkelininkatu 17A
90100 Oulu

The copyright owners:

Studio Leon Thier architecten, Rotterdam, the Netherlands
Döll atelier voor bouwkunst, Rotterdam, the Netherlands
UKI Arkkitehdit Oy, Oulu, Finland
Buro Santa en Co, The Hague, the Netherlands

Experts

Prof. Helka Hentilä (urban planning)
Jorma Hämäläinen (traffic)

"Misto"

Author/copyright

B&M Architects Ltd/
Arkkitehtuuritoimisto B&M Oy
Jussi Murole, Daniel Bruun, architects SAFA

Team

Jussi Murole, arkkitehti SAFA
Daniel Bruun, arkkitehti SAFA

Tuomas Seppänen, arkkitehti SAFA
Juho Manka, arkkitehti SAFA
Matti Jääskö, arkkit. yo
Anna Sirola, arkkit. yo
Teemu Seppänen, arkkit. yo
Minna Vuorinen, arkkitehti SAFA
Grete Terho, arkkit. yo

Advisors

Pentti Murole, prof. MSc WSP Finland
Jukka Syvälahti, ins.

Jussi Murole mob. 040-5119 710

Arkkitehtuuritoimisto B&M Oy 09-682 11 02
Heikkiläntie 7 B 00210 Helsinki

"Winged cohesion"

Contact Information:

Shira Jacobs
SWECO FFNS Arkitekter AB
Nackagatan 4
SE 118 95 Stockholm

Telephone: +46 8 522 952 18
Mobile: +46 734 11 75 22

shira.jacobs@sweco.se

Copyright Owner: SWECO FFNS Arkitekter AB

Authors:

Ulf Ranhagen
Shira Jacobs
Peter Lindroos
Pia Kjellgren-Schönning
Per Wigow
Jimmy Norrman
Sverker Hanson

Assistants:

Marianne Randers
Daina Millers Dalsjö
Peter Ullman
Gunnar Nordberg
Andreas Johansson
Ann-Sofi Ottson
Henrik Berg von Linde

”Rykmentinpuisto”

Tekijä:

FCG Planeko Oy ja Djurgårdsstaden arkitekter

Työryhmä:

Erika Wörman
Eeva Eitsi
Mikko Kaira
Pertti Kyyhkynen
Raine Vihelmaa

Avustajat:

Eveliina Harsia
Zhong Chongyi
Marja Kuisma
Kalevi Murto
Juuso Virtanen

Liikenne:

Jouni Ikäheimo

Tekijänoikeus

FCG Planeko Oy
Osmontie 34
PL 30, 00611 Helsinki
puh. 010 409 5000
www.fcg.fi

”Serpentiini”

Tekijät (ja tekijänoikeus)

Arkkitehtitoimisto A.Konsultit Oy ja Brunnerberg&Forshed arkitektkontor

Kjell Forshed, arkkitehti SAR, Ludmilla Larsson, arkkitehti SAR
Eric Adlercreutz, , arkkitehti SAFA, Staffan Lodenius, prof. arkkitehti SAFA
Hasse Hägerström, arkkitehti SAFA

Avustajat:

Anders Adlercreutz, arkkitehti SAFA
Mikko Tanneraho, arkkitehti
Teemu Taskinen, arkkitehti
Matti Heikkinen, arkkit. yo
Carl Hägerström, arkkit. Yo

Liikenne

DI Seppo Karppinen Sito Esisuunnittelijat

Maisemansuunnittelu:

Marja Mikkola, maisemansuunnittelija, MA-arkkitehdit Oy

Paikallisolojen ja –näkemysten asiantuntija:

Ritva Valo, arkkitehti

Yhteystiedot:

Arkkitehtitoimisto A-Konsultit
Ratakatu 19
00120 Helsinki
puh. 684 4510

7 KILPAILUEHDOTUKSET, LUETTELO

7 LIST OF COMPETITION ENTRIES

Nimimerkki <i>Pseudonym</i>	Planssit <i>Boards</i>	CD <i>CD</i>	A3 <i>A3</i>	Nimikuori <i>Name envelope</i>	Huom <i>Notice</i>
Aikamatka	7 kpl/ <i>pcs</i>	x	x	x	esimerkkikorttelit 1:1000 <i>city block examples 1:1000</i>
Lifelines	8 kpl/ <i>pcs</i>	x	x	x	
Misto	7 kpl/ <i>pcs</i>	x	x	x	
Winged Cohesion	8 kpl/ <i>pcs</i>	x	x	x	
Rykmentinpuisto	8 kpl/ <i>pcs</i>	x	x	x	
Serpentiini	10 kpl/ <i>pcs</i>	x	x	x	2 ylimääräistä planssia <i>2 extra boards</i>