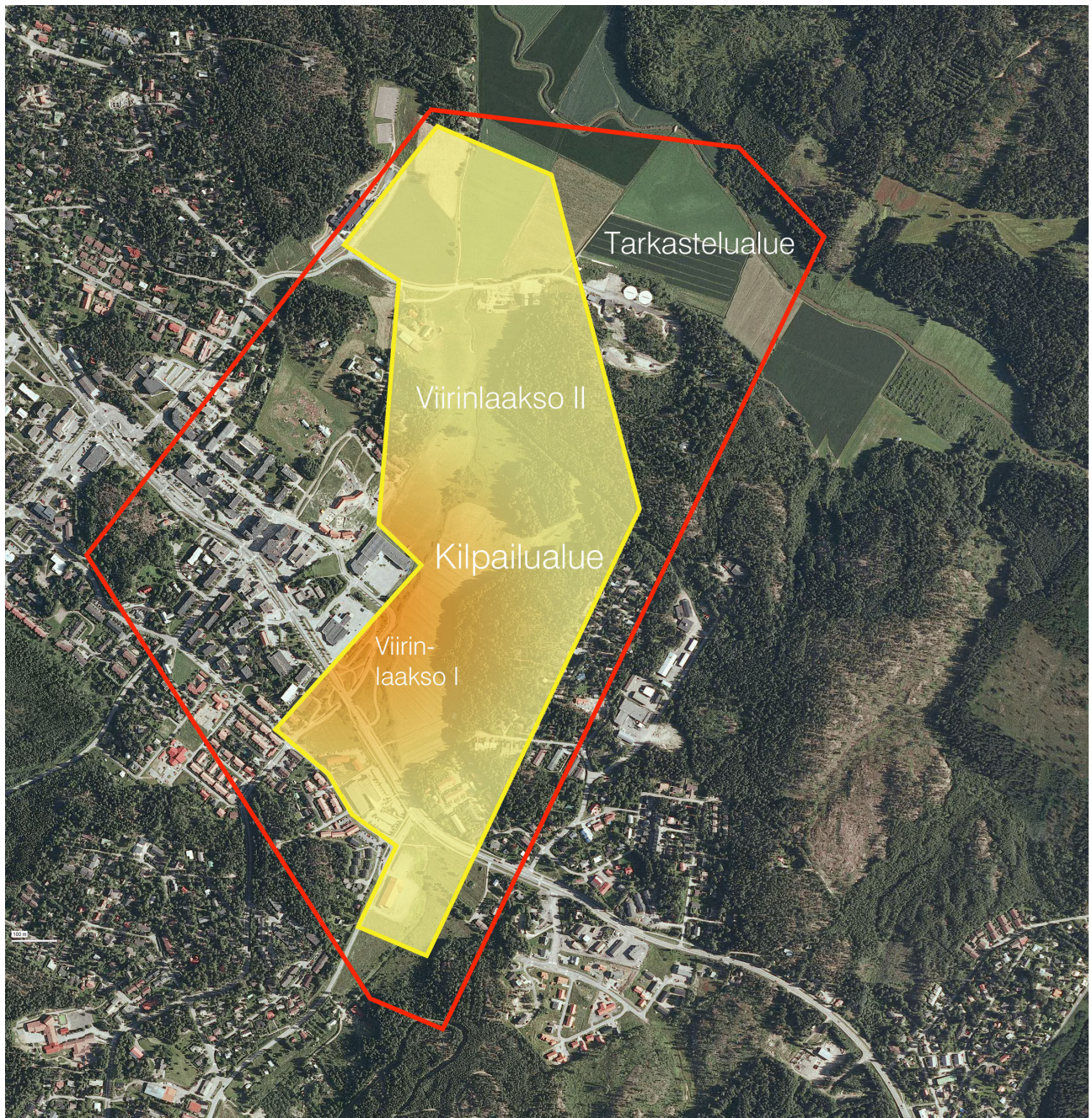


Viirinlaakso

Klaukkalan aseman seudun ideakilpailu

1.11.2010 - 17.12.2010

ARVOSTELUPÖYTÄKIRJA 15.2.2011



Ilmakuva 2007 Blom Kartta Oy

1 KILPAILUKUTSU

- 1.1 Kilpailun järjestäjä, luonne ja tarkoitus
- 1.2 Kilpailun muoto ja osanottajat
- 1.3 Osanottajat
- 1.4 Palkintolautakunta ja asiantuntijat
- 1.5 Kilpailun kulku
- 1.6 Kilpailuehdotusten saapuminen
- 1.7 Palkintolautakunnan kokoukset

2 KILPAILUTEHTÄVÄ

- 2.1 Kilpailutehtävän tausta
- 2.2 Viirinlaakso
- 2.3 Kilpailun tavoitteet
 - 2.3.1 Yleistavoitteet
 - 2.3.2 Tavoitteet alueen rakentamisen eri vaiheissa
 - 2.3.3 Tavoitteet toiminnoittain
- 2.4 Suunnitteluohjeet

3 KILPAILUN YLEISARVOSTELU

- 3.1 Kilpailuehdotusten arvosteluperusteet kilpailuohjelman mukaisesti
- 3.2 Kilpailun tulos ja yleisarvostelu

4 EHDOTUSKOHTAISET ARVOSTELUT

5 KILPAILUN TULOS

- 5.1 Ehdotusten vertailu ja kehityskelpoisuus
- 5.2 Kilpailun ratkaisu
- 5.3 Suositus jatkotoimenpiteistä
- 5.4 Arvostelupöytäkirjan allekirjoitus
- 5.5. Nimikuorten avaus

LIITTEET:

KILPAILUEHDOTUKSET

1 KILPAILUKUTSU

1.1 Kilpailun järjestäjä, luonne ja tarkoitus

Nurmijärven kunta järjesti suppean kutsukilpailun Klaukkalan keskustan Viirinlaakson alueen suunnittelusta. Kilpailun tavoitteena oli luoda vaiheistettu kehityssuunnitelma Klaukkalan keskustassa sijaitsevalle Viirinlaakson alueelle. Alueelle sijoitetaan keskeisiä liikenneverkon väyliä, uusi ratayhteys, palveluiden ja elinkeinoelämän rakennuksia sekä asuntoja. Uusi ratayhteys yhdistää Klaukkalan osaksi Helsingin seudun suunniteltua raideliikenneverkkoa. Viirinlaakson sijainti Klaukkalan kaupunkirakenteessa on toiminnallisesti ja liikenteellisesti keskeinen.

1.2. Kilpailun muoto

Kilpailu järjestettiin suppeana kutsukilpailuna. Kilpailuohjelma oli kilpailun järjestäjän, palkintolautakunnan sekä Suomen arkkitehtiliiton sihteerin hyväksymä.

1.3 Kilpailun osanottajat

Kilpailuun osallistuivat seuraavat kutsutut yritykset:

- Arkkitehdit LSV Oy
- Arkkitehdit Frondelius + Keppo + Salmenperä Oy
- Lehtonen Peltonen Valkama Oy
- AW2-arkkitehdit Oy
- Huttunen - Lipasti - Pakkanen Oy

1.4 Palkintolautakunta ja asiantuntijat

Puheenjohtaja

Markku Schildt, asemakaava- ja rakennuslautakunnan pj.

Jäsenet

Petri Kalmi, kunnanvaltuuston pj.

Elli Aatela, kunnanvaltuuston II varapj.

Juha Oksanen, suunnitteluinsinööri

Ilkka Ruutu, tekninen johtaja, arkkitehti SAFA

Pentti Raiski, arkkitehti SAFA

Kilpailijoiden nimeämänä

Veikko Ojanlatva, arkkitehti SAFA

Kilpailusihteerinä toimi

Pentti Raiski, arkkitehti SAFA

Asiantuntijoina kuultiin:

Yleiskaavapäällikkö Aarno Kononen

Asemakaavapäällikkö Timo Lehtinen

1.5 Kilpailun kulku

Kilpailuaika alkoi 1.11.2010 ja päättyi 17.12.2010. Kilpailua koskevat kysymykset oli tehtävä nimimerkillä 8.11.2010 mennessä. Määräaikaan mennessä saapui kolme kysymystä joihin vastattiin kaikille kilpailijoille osoitetulla sähköpostilla 12.11.2011.

1.6 Kilpailuehdotusten saapuminen

Palkintolautakunnalle toimitettiin määräaikaan mennessä kaikki viisi kilpailuehdotusta.

Saapuneet kilpailuehdotusten nimimerkit aakkosjärjestyksessä:

- Asemalta Kirkolle
- Hauenleuka
- Kannel
- Meta
- Onnenapila

Palkintolautakunta tutustui ehdotuksiin. Kaikkien toimitettujen kilpailuehdotusten sisältö täytti kilpailuohjelman kilpailuohjelman kelpoisuusehdot ja ne olivat saapuneet määräaikaan mennessä. Palkintolautakunta hyväksyi kaikki viisi ehdotusta arvosteltaviksi.

1.7 Palkintolautakunnan kokoukset

Palkintolautakunta kokoontui arvostelemaan ehdotuksia neljä kertaa ja yhden kerran arvostelupöytäkirjan tarkastamista sekä hyväksymistä varten.

2 KILPAILUTEHTÄVÄ

2.1 Kilpailutehtävän tausta

Klaukkalan asukasluku on yli 15 000 ja Nurmijärven taajamista se kasvaa nopeimmin. Vuonna 2020 väkiluvun on arvioitu olevan 20 000 - 25 000. Klaukkalaan muuttaa asukkaita ennen kaikkea muualta pääkaupunkiseudulta, mutta työpaikkaomavaraisuus on melko matala. Maaseututaajama 25 km - puolen tunnin ajomatkan - päässä Helsingin keskustasta houkuttelee etenkin lapsiperheitä. Klaukkalasta on matkaa Hämeenlinnanväylälle alle 5 km ja Helsinkiin alle 30 km. Väestönlisäysten ja läpikulkuliikenteen kasvattamat liikennemäärät tuottavat ongelmia. Varaudutaan raideliikenneyhteyteen Kehäradalle ja sitä kautta koko pääkaupunkiseudulle.

Klaukkalan rakenne on nykyisellään nauhamainen. Keskustan alueen palvelut ja toiminnot jakautuvat hajalleen pitkin pääkadun (Klaukkalantie) vartta. Liikenteen kehityssuunnitelmat muokkaavat rakennetta verkkomaisemmaksi. Suunnittelukohteena oleva alue sijaitsee keskustan välittömässä läheisyydessä ja tarjoaa mahdollisuuden Klaukkalan keskeisten toimintojen parempaan jäsentämiseen.

2.2 Kilpailualue: Viirinlaakso

Kilpailualueen sijainti Klaukkalan kaupunkirakenteessa on tärkeä. Kilpailualue sijoittuu suunniteltujen liikenneyhteyksien solmukohtaan ja Klaukkalan kehittyvään keskusta. Alue sijoittuu Pietarinmäen asuinalueen luoteispuolelle muodostaen tärkeän osan Klaukkalan kehittyvästä keskustasta. Kilpailuasiakirjoissa on esitetty varsinainen kilpailualue sekä laajempi tarkastelualue. Alueen kehittäminen tulee tapahtumaan ajallisesti vaihteittain.

2.3 Kilpailun tavoitteet

Tavoitteena on aikaansaada laadukas ja idearikas kilpailualueen maankäytön kehittämisen suunnitelma. Alueen kehittämisen haasteet ja mahdollisuudet perustuvat keskeiseen sijaintiin sekä

kaupunkirakenteessa että liikenteellisessä solmukohdassa. Suunnittelulla pyritään eheyttämään Klaukkalan kaupunkikuvaa ja luomaan painopiste hajallaan oleville keskustan toiminnoille. Kilpailussa suunnitellaan ja ideoidaan alueelle sopivia toimintoja, niiden sijoittuminen ja laajuus sekä toteuttamiseen liittyvää vaiheistusta. Suunnitelmassa tulee huomioida alueeseen liittyvät pitkän aikajänteen tavoitteet ja suunnitelmat; alueen kehittäminen tulee tapahtumaan vaiheittain ja toteuttamisvaiheiden välitavoitteiden tulee mahdollistaa laadukas ja viimeistelty toteutus.

2.3.1 Yleistavoitteet

Kilpailun keskeinen tavoite on ideoida ja esittää alueelle sopivia toimintoja, näiden sijoittumista ja laajuutta. Mitä Klaukkalasta puuttuu? Kuinka sijoittaa ja tuleeko suuria kaupan yksiköitä sijoittaa keskustan läheisyyteen? Kuinka toteutetaan liikenteen tarpeiden, julkisen tilan, kaupan, kulttuurin ja asumisen toimintojen sekoittuminen eheällä ja miellyttävällä tavalla? Miten ratkaistaan eheällä tavalla ajallinen joustavuus ja muutostarpeet kilpailualueella? Millaisin keinoin voidaan luoda ja elävöittää ihmisen mittakaavaista kaupunkitilaa nauhamaisesti toimivaan ja auton käyttöön perustuvaan keskustaan? Kuinka alueesta saadaan samalla jalankulkijan tavoitettava, houkutteleva ja turvallinen urbaani ympäristö? Millaisia toimintoja alueelle tarvitaan; kulttuuritiloja, ravintoloita, kahvioita, uimahalli? Kuinka kannustetaan kestävän kehityksen mukaisten liikennratkaisujen käyttöön henkilöauton käyttöön perustuvassa taajamassa?

2.3.2 Tavoitteet alueen rakentamisen eri vaiheissa

Kilpailualueen kehittämisen vaiheistus:

Vaihe A / vuosi 2013	Vaihe B / vuosi 2017	Vaihe C / vuosi 2040
Klaukkalantien varren suunnittelu ja jäsentäminen. Viirinlaakso I alueen tai kilpailijan harkinnan mukaisen alueen toteuttaminen. Kooltaan noin 12.500m ² liikerakennuksen ja sen tarvitseman pysäköinnin sijoittaminen. Muita kilpailijan ideoimia toimintoja.	Ohikulkutien ja Luhtajoen tien toteutuminen sekä linja-autoaseman sijoittuminen alueelle. Tarvittavan pysäköinnin järjestäminen. Asuin- ja liikerakentamista alueelle. Muita kilpailijan ideoimia toimintoja.	Junaratayhteyden valmistuminen ja juna-aseman sijoittuminen alueelle. Liike- ja asuinrakentamisen sekä alueen muun rakentamisen valmistuminen. Muita kilpailijan ideoimia toimintoja.

Kilpailuehdotuksen laadinnassa on edellytetty esitettäväksi yllä kuvattu ajallinen vaiheistus.

Vaihe A / vuosi 2013 "Viirinlaakso I"

Klaukkalantietä lähempänä olevat alueet ovat ensimmäisenä toteutettavia joissa asemakaavan laadinta etenee muuta aluetta nopeammin. Tähän alueeseen liittyy välittömiä toiveita esimerkiksi suuren liiketilan ja tämän tarvitseman pysäköinnin sijoittamisesta. Haasteeksi muodostuvat näiden tarpeiden huomioiminen tavalla joka mahdollistaa laadukkaat välietapit toteuttamisessa sekä mittakaavallisesti miellyttävän toteutuksen; alueen tulee olla viihtyisä ja viimeistelty myös välivaiheissaan. Tämä tarkoittaa Klaukkalan tien varren kehittämistä ja jäsentämistä myös ajallisesti ensimmäisessä vaiheessa. Ensimmäinen kehitysvaihe painottuu alueilla joiden välityksellä Viirinlaakso kytkeytyy olevaan kaupunkirakenteeseen ja hahmottuu Klaukkalan tien suuntaan. Alueen sijoittuminen on esitetty kansilehdellä, tarkempi rajausta on osa kilpailutehtävää.

Vaihe B / vuosi 2017 "Viirinlaakso II"

Ohikulkutie ja tähän liittyvä Luhtajoen tie sekä linja-autoasema esitetään toteutettuina. Alueen toteuttamista jatketaan kilpailijan ideoimalla määrällä asuin-, liike- ja julkista rakentamista sekä näiden toimintojen edellyttämällä pysäköinti ja liityntäpysäköintijärjestelyillä. Kaupunkitilan muodostamisen edellytykset paranevat rakentamisen laajentuessa. Linja-autoaseman sijoittuminen

mahdollistaa joukkoliikenteen käytön tehostamista ja osaltaan energiatehokkaampaa kaupunkirakennetta.

Vaihe C / vuosi 2040

Viimeisessä ajallisesti tarkasteltavassa vaiheessa ratayhteys, juna-asema ovat sijoittuneet alueelle ja koko kilpailualueen rakentaminen on valmistunut. Viirinlaakson alueen toteuttamisen tulee olla mahdollista myös ilman ratayhteyttä ja juna-asemaa. Viirinlaakso on liikenteellisesti ja toiminnallisesti keskeisessä roolissa ja olennainen osa Klaukkalan kaupunkikuvaa.

Rakentamisen vaiheistamiseen perustuvat tarkemmat rajaukset ovat olleet kilpailijan määriteltävissä.

2.3.3 Tavoitteet toiminnoittain

Asuminen

Asuinrakentaminen kilpailualueelle on tärkeää. Alueelle suunnitellaan asuntoja jotka sijoittuvat lähitulevaisuudessa erinomaisten julkisten liikenneyhteyksien läheisyyteen, vastaavasti riittävällä asuinrakentamisen määrällä on vaikutusta Kehärataan liittyviin raideverkkotarkasteluihin: Uusien ratojen rakentamisen yhtenä kriteerinä on asemanseutujen lähelle – alle 1km – sijoittuvan asutuksen määrä. Suunnittelussa tulee huomioida Luhtajoentiestä laaditut meluselvitykset ja niiden vaikutus asuntojen sijoitteluun sekä varautuminen junarataan. Asuinrakentamisen laajuus ja luonne suunnitellaan osana tehtävää.

Palvelut ja elinkeinoelämä

Kilpailualueen keskeinen sijainti Klaukkalan keskustassa antaa luontevia mahdollisuuksia palveluiden ja elinkeinoelämän mahdollisuuksien parantamiseen. Samalla näiden toimintojen sijoittumiselle, mittakaavalle ja rakenteelle tulee luoda kokonaisuuteen sopivat raamit.

Julkiset rakennukset

Linja-autoasema

Klaukkalan linja-autoasema tarvittavalla henkilöautojen ja polkupyörien pyörien liityntäpysäköinnillä sijoitetaan kilpailualueelle. Uusi linja-autoasema korvaa vanhan tilapäiseksi tarkoitetun aseman. Aseman sijoittaminen esitetään tapahtuvaksi ajallisesti vaiheessa B vuonna 2017. Tällöin alueella tulee varautua aseman tarvitsemaan liityntäpysäköintiin.

Juna-asema

Nykyisen Martinlaakson radan jatkaminen Klaukkalaan on kehityssuunnitelmissa. Tämän mahdollistamiseksi kilpailualueelle suunnitellaan Klaukkalan juna-aseman sijoittaminen ja ratavaraus. Aseman sijoittaminen tapahtuu ajallisessa toteutusvaiheessa C vuoteen 2040 mennessä. Juna-aseman valmistuessa tarvittavan liityntäpysäköinnin määrä kasvaa.

On kilpailijan harkittavissa sijoittuuko alueelle muita julkisia rakennuksia.

Liikenne ja pysäköinti

Klaukkalan nykyinen liikenne perustuu nykyisellään paljolti henkilöauton käyttöön, mutta tavoitteena on joukkoliikenteen käytön selkeä lisääminen. Suunnitelmat ratayhteydestä sekä Ohikulkutie muuttavat tilannetta. Kehäradan toteutuessa tulee tarjonta todennäköisesti paranemaan, mutta sujuvuus paranee vasta Ohikulkutien toteutumisen myötä. Osa linja-autoliikenteestä on aluksi syöttöliikennettä kehäradalle ja osa Helsingin keskustaan asti kulkevia.

Myöhemmässä vaiheessa toteutettavaksi suunniteltu ratayhteys parantaisi merkittävästi julkisen liikenteen yhteyksiä ja nopeutta Helsingin suuntaan.

Henkilöauton käyttöön perustuvan liikennöinnin seurauksena paikoituksen järjestelyt on erityisen olennaisia ratkaista kaupunkikuvallisesti onnistuneella tavalla; suuria maantaseisia pysäköintikenttiä tulee välttää. Asemien sijoittuminen kilpailualueelle edellyttää liityntäpysäköinnin joustavaa ja vaiheistettua järjestämistä jolla osaltaan voidaan ohjata tehokkaampaan joukkoliikenteen käyttöön. Ajallisesti ensimmäisessä vaiheessa pysäköintijärjestelyitä vaatii liikerakentaminen. Linja-autoasema ja juna-asema vaativat liityntäpysäköintiä alueelle sijoituessaan. Liityntäpysäköinnin toteuttaminen vaiheistetussa kehittämissuunnitelmassa on kilpailun liikenneteeman olennaisimpia haasteita. Sen osalta kaivataan paitsi fyysistä ratkaisua myös ideoita toiminnalliseen järjestämiseen ja toteutukseen.

Kevyt liikenne

Nykyiset kevyen liikenteen reitit ovat osin puutteelliset. Kilpailu- ja tarkastelualueella tulee tutkia parannusmahdollisuuksia kytkeytyviin kevyen liikenteen yhteyksiin.

Alueen sisäisissä ratkaisuissa pyritään kevyen liikenteen käyttöön kannustaviin ja kestäväen kehityksen mukaisiin ratkaisuihin. Alueelle suunnitellaan turvalliset ja esteettömät jalankulku ja pyöräily-yhteydet asunnoilta julkisen liikenteen asemille sekä palveluiden äärelle. Liityntäpysäköintiä tarvitaan myös polkupyörille. Jalankulun ja pyöräilyn merkitys kilpailualueella on tärkeä sekä sisäisesti että alueen läpi tarvittavien yhteyksien vuoksi.

Yleiset alueet

Klaukkalasta puuttuu urbaani kokoontumistila ”kaupunkiaukio”. Nykyisellään kokoontumisalueet sijaitsevat toimintojen tapaan Klaukkalantien varrella ja näkymiä dominoivat suuret pysäköintikentät. Uusi julkisen liikenteen ja palveluiden painopiste tarjoaa mahdollisuuden käyttöasteeltaan korkean, laadukkaan julkisen kaupunkitilan luomiseen.

2.4 Suunnitteluohjeet

Viirinlaakson toteuttaminen tapahtuu pitkän aikavälin kuluessa. Laadittavissa suunnitelmissa tulee huomioida ja esittää vaiheittainen toteutettavuus ja varmistaa välivaiheiden toteuttamisen laadukkuus. Kilpailuehdotuksessa määritellään ja ideoidaan alueelle tarvittavia ja sopivia toimintoja sekä niiden kerrosalajaajuutta. Kilpailuehdotuksissa vaiheistus esitetään ajallisina jaksoina: Vaihe A vuosi 2013, Vaihe B vuosi 2017, Vaihe C vuosi 2040.

Alueelle on välitöntä tilausta esimerkiksi liikerakentamiseen (vähittäiskaupan suuryksikkö) ja Klaukkalan tien varren jäsentämiseen samassa yhteydessä. Ohikulkutie ja siihen kytkeytyvä Luhtajoen tie esitetään toteutuvaksi vaiheessa B vuoteen 2017 mennessä.

Raideliikenneyhteys Helsinkiin on suunnitelmissa mutta toteutumisesta ei ole vielä päätöksiä. Vaiheen C –vuosi 2040 suunnitelmassa esitetään raideliikenneyhteys ja aseman sijoittuminen, Viirinlaakson alueen toteuttaminen ilman raideyhteyttä tulee kuitenkin olla mahdollista.

Kilpailuehdotuksessa voidaan esittää perustellusti muutoksia tie tai ratalinjauksiin, edellyttäen että ne ovat yhteen sovitettavissa alueellisiin liikennesuunnitelmiin. Nykyisiä liikennejärjestelyitä esimerkiksi Viirintien ja sen liittymien osalta voi esittää muutettavaksi.

3. KILPAILUN YLEISARVOSTELU

3.1 Kilpailuehdotusten arvosteluperusteet kilpailuohjelman mukaisesti

- Laadukas, idearikas ja omaleimainen kaupunkisuunnittelu Klaukkalan lähtökohdista
- Toteuttamiskelpoisuus ja toteutuksen vaihteellisuuden onnistuminen
- Liikenne ratkaisujen toimivuus ja kytkeytyminen suunnitelmaan
- Liittyminen olevaan kaupunkirakenteeseen ja sen eheyttäminen
- Kaupunkitilan muodostus: julkisen kaupunkitilan toimivuus, viihtyisyys ja turvallisuus
- Ekologian ja energiatehokkuuden huomioiminen kaupunkisuunnittelun tasolla

Esitettävän rakentamisen määrä, teknis-taloudelliset yksityiskohdat tai yksityiskohtien virheellisyys eivät olleet yksistään ehdotuksia puoltavia tai heikentäviä seikkoja. Arvostelussa painotettiin suunnittelun kokonaisotetta, kaupunkikuvallista laatua ja kokonaistaloudellisuutta toteutuskelpoisuuden näkökulmasta.

3.2 Kilpailun tulos ja yleisarvostelu

Kilpailu täytti erinomaisesti järjestäjän asettamat tavoitteet löytää erilaisia, laadukkaita ideoita Klaukkalan kehittämiseksi. Kilpailu tuotti viisi toisistaan poikkeavaa ehdotusta, joissa oli ansiokkaasti tutkittu erilaisilla lähestymistavoilla alueen kehittämistä. Ehdotukset herättivät palkintolautakunnassa rakentavaa keskustelua ja se tulee varmasti jatkumaan julkistamisen jälkeen, kun varsinainen suunnittelu alkaa. Niistä löytyi monipuolisia ja kehityskelpoisia aiheita alueen jatkosuunnitteluun. Ehdotusten suunnittelutarkkuudessa oli eroja mutta keskeiset arviointiin vaikuttavat seikat olivat kaikista nähtävissä.

Ideakilpailu osoitti, että alueen suunnittelu tulee olemaan vaativa ja monipuolinen tehtävä, eikä yksikään kilpailuehdotus sellaisenaan täyttänyt kaikkia suunnittelun reunaehdoja. Todennäköistä onkin, että suunnittelussa tullaan hyödyntämään useamman ehdotuksen sisältämiä ajatuksia.

Erityisen vaikeaksi osoittautui vanhan, hajanaisen taajamarakenteen liittäminen luontevasti uuteen rakenteeseen. Taajamarakenteen eheyttämiseksi useassa ehdotuksessa on esitetty ratkaisuja, joissa olemassa olevia rakennuksia on purettu ja niiden paikalle on ehdotettu uusia rakennuksia. Tätä ei kuitenkaan pidetty hyvänä eikä realistisena ratkaisuna. Myös tarkastelualueelle oli ehdotettu joissain töissä kuten ehdotuksissa ”Kannel ja Onnenapila” runsaasti lisärakentamista, jolla oli yritetty eheyttää taajamarakennetta. Ehdotuksissa ”Hauenleuka” ja ”Meta” olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen ei otettu juurikaan kantaa.

Ehdotuksissa oli erityyppisiä lähestymistapoja Viirinlaakson avoimeen maisematilaan. Ehdotuksissa ”Hauenleuka” ja ”Kannel” avoimen maisematilan säilyttäminen oli koettu tärkeäksi teemaksi. Luhtajoentien ja radan toteutuessa kuitenkin käytännössä laakso muodostuu liikennealueeksi, jolloin sen käyttö esimerkiksi virkistysalueena on vaikeaa. Ehdotuksissa ”Asemalta kirkolle” ja ”Meta” laakso on otettu enemmän mukaan kaupunkirakenteeseen. Laakson pohjalle rakennettaessa ongelmaksi muodostuvat vaikeat pohjarakentamisolosuhteet. Molempia lähestymistapoja pidettiin mahdollisena.

Luhtajoentien liittymisestä olemassa olevaan liikenneverkkoon oli esitetty useita erilaisia ratkaisuja. Osassa ehdotuksissa oli pitäydytty lähtöaineiston mukaisessa liikennejärjestelyssä kuten ”Asemalta kirkolle” sekä ”Kannel” ja ehdotuksissa ”Hauenleuka” ”Onnenapila” ja ”Meta” liittymä oli tuotu lähemmäs Klaukkalan kaupunkirakennetta. Molempia lähestymistapoja pidettiin mahdollisena.

Olemassa olevan kaupunkirakenteen liittymisessä Luhtajoentiehen nähtiin parhaana ratkaisuna yhteyden ottaminen Viirintien kautta.

Matkakeskus oli sijoitettu kaikissa ehdotuksissa Klaukkalantien pohjoispuolelle, mitä pidettiin toimivana ratkaisuna. Liikenteen ja pysäköinnin järjestelyt olivat tyypillisesti hankalimmin hahmotettavissa. Tarkempi liikennesuunnittelu tehdään jatkosuunnittelun yhteydessä, yhteistyössä mm. Ely-keskuksen kanssa.

Uutta liikerakentamista oli pääsääntöisesti ehdotettu rakennettavaksi olemassa olevan liikerakentamisen yhteyteen, mitä pidettiin hyvänä ratkaisuna. Kuitenkin uuden liikerakennuksen suoraan kiinni rakentamista olemassa olevaan markettiin ei pidetty mahdollisena.

Ehdotuksessa "META" uusi liike- ja julkinen rakentaminen oli sijoitettu muista ehdotuksista poikkeavasti Viirinlaakson itäpuolelle rautatieaseman yhteyteen.

Julkisen kaupunkitilan luomisessa pidettiin hyvänä ratkaisuna toritilan keskittämistä yhteen paikkaan ja mielellään olemassa olevan liikerakentamisen yhteyteen.

Asuinrakentaminen on esitetty viitteellisesti kaikissa ehdotuksissa. Ehdotuksessa "Asemalta kirkolle" ja "Kannel" oli asuinrakentamisen luonteeseen eläydytty ansiokkaimmin.

Pietarinmäen uuden asutuksen liittyminen keskustaan oli osassa ehdotuksissa puutteellista. Pelkästään olemassa olevaan Pietarinmäen katuverkkoon liittyvää rakentamista ei pidetty liikenteen määrien takia mahdollisena.

Asumisen liittyvän paikoituksen järjestelyt ovat jääneet useassa ehdotuksessa ratkaisematta.

Rakentamisen vaihteellisuus oli jäänyt ehdotuksissa aika pienelle huomiolle. Yleisesti ottaen ensimmäisen vaiheen toteutus oli kaikissa ehdotuksissa esitetty varsin viitteellisesti.

4. EHDOTUSKOHTAISET ARVOSTELUT

"Asemalta kirkolle"

Ehdotus muodostaa lineaarisen rajauksen radan suuntaan ja sijoittaa rakentamisen laakson pohjalle. Yhteydet olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen ovat luonteellisia ja ajatus Klaukkalan kirkon kytkemisestä uuteen kaupunkirakenteeseen on hyvä.

Olevan kaupunkirakenteen kehittämistä on tutkittu toteutuskelpoisella tavalla.

Liikennesuunnitelma on Luhtajoentien osalta pääosin lähtöaineiston mukainen ja toimii ratkaisuna kohtuullisesti. Viirintien säilyttäminen olisi koettu paremmaksi ratkaisuksi.

Myllärintien jalankululle osoittaminen aiheuttaisi liikenteellisiä ongelmia Klaukkalantielle. Yhteyden toteutumista kävelykatuna ei ole kuitenkaan pidetty suunnitelman kannalta oleellisena tekijänä.

Matkakeskuksen sijoittaminen koettiin onnistuneeksi, mutta aseman piha-alueen halkaisee Luhtajoentie. Kaikkia keskeisiä liikennejärjestelyitä on vaikea lukea suurpiirteisiksi jääneestä 1:500 otteesta. Rautatieaseman osalta nähtiin hyvänä ratkaisuna, että yhteys laiturilta on sekä Klaukkalantien pohjois- että eteläpuolelle. Ratkaisun osalta täytyy kuitenkin varmistaa, ettei laiturin pituus muodostu liian pitkäksi.

Ehdotus huomioi hyvin pohjois-eteläsuuntaisen kevyen liikenteen yhteyksiä uudelle liikealueelle ja torille. Torin sijoittuminen ei kuitenkaan täysin vakuuta: onko käyttökelpoinen ja aktiivinen esitetyssä paikassa? Tarvitaan vain yksi tori joka sijoittuisi liikerakennusten yhteyteen.

Liike- ja julkinen rakentaminen oli sijoitettu laakson suuntaisesti pitkänmuotoisiin rakennusmassoihin. Rakenne kääntää selkensä Luhtajoentielle ja radalle ja muodostaa keskustan puolelle miellyttävä mittakaavaisen jalankulkuympäristön

Suunnitelmassa on yritetty häivyttää olemassa olevan marketin mykkiä umpisivuja sijoittamalla kapeita toimisto- ja asuinrakennusmassoja sen ja uuden liikerakentamisen väliin. Tästä johtuen Uuden liikerakennuksen etäisyys nykyisistä jää kuitenkin suureksi. Sijoittelua ei pidetty onnistuneena koska tämä vaikeuttaa sujuvia jalankulun yhteyksiä liikerakennusten välillä. Nykyisen Tarjoustalon kiinteistön poistamista kolmannen vaiheen suunnitelmista ei pidetty mahdollisena ratkaisuna.

Uuden liikerakennuksen sijoittuminen ja muoto todettiin teknistaloudellisesti haasteelliseksi.

Esitetyt uudet asuinalueet ovat skaalaltaan miellyttäviä ja niiden paikoitus on ratkaistu toteutettavissa olevalla tavalla. Radan yhteydessä oleva Klaukkalantien eteläpuolinen asuinalue on ratkaistu ansiokkaasti.

Kilpailualueen pohjoisosaan esitetyt rivitalot ovat tulva-alueella.

Suunnitelmassa on esitetty rakentamisen vaihteellisuus toteuttamiskelpoisesti. Kaupunkitilan luonne jää kuitenkin ensimmäisessä vaiheessa varsin löysäksi.

Ehdotuksessa on luotu miellyttävä pienimittakaavainen kaupunkimiljöö joka kutoo yhteen uudet julkiset ja kaupalliset palvelut asumisen kanssa. Suunnitelmaa vaivaa tietyiltä osin keskeneräisyys, mutta se on kuitenkin erittäin kehityskelpoinen.

”Hauenleuka”

Viirinlaakson avoimen maisematilan korostaminen on ollut ehdotuksen keskeisimpiä tavoitteita. Olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen ei ole otettu juurikaan kantaa. Suunnitelmassa on painotettu aktiivisen kaupunkijulkisivun luomista laakson suuntaan, joka on aiheuttanut elottomien ja takapihamaisten tilojen muodostumisen olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen kuten Viirintielle.

Ehdotuksen liikenteellisiä ratkaisuja pidettiin yksinkertaisina ja toimivina. Asemarakennuksen sijoittamista maan alle laakson pohjalle pidettiin perustamisolosuhteiden vuoksi kalliina ratkaisuna. Linja-autoaseman toimintaperiaate ei selvinnyt suunnitelmasta, mikä vaikeutti ehdotuksen arviointia.

Ensimmäisen vaiheen liikekeskus on ratkaistu tehokkaasti nykyisen yhteyteen kytkemällä ja paikoitukset yhdistämällä. Tämän toteutettavuus ei välttämättä onnistu mutta olisi ratkaistavissa rakennukset erottavalla tilalla joka ei olennaisesti vaikuttaisi ehdotukseen.

Kaupunkitorin sijoittamista Klaukkalan tien varteen pidettiin luontevana ratkaisuna. Aukion sijoittuminen koettiin realistiseksi ja toiminnoiltaan aktivoivaksi. Yhteydet torilta kaupunkirakenteeseen ovat kuitenkin ratkaisematta.

Uimahallin sijoittaminen nähtiin mahdollisena ja hyvänä lisätoimintona. Uimahalli jää kuitenkin syrjään uudesta kaupunkiaukiosta markettien takapihalle.

Esitetty asuinrakentaminen on vähäistä ja irrallisen oloista. Asuinalueiden liittyminen olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen ei ole luontevaa. Asuinrakennusten paikoitusalueet ovat toteutukseltaan kalliita.

Ehdotuksen realistisesta otteesta huolimatta vaihteellisuuden arviointi on hankalaa, koska matkakeskuksen toimintaperiaate jää arvailujen varaan. Ollakseen toimiva tori/liikerakennus/matkakeskus kompleksin täytyisi rakentua yhdellä kertaa.

Varovainen ja realistinen ehdotus, jossa on kilpailuehdotuksista pienin rakentamisen määrä. Olevaa kaupunkirakennetta ei ole juuri kehitetty joka osiltaan selittää kerrosalaeron.

Ehdotuksella koettiin olevan yksittäisiä hyviä ja käytännöllisiä ansioita jotka ovat sovellettavissa alueen jatkokehitykseen, mutta kokonaissuunnitelma ei juurikaan kehitä Klaukkalan keskustan nykytilannetta.

”Kannel”

Ehdotuksen keskeisenä suunnittelulähtökohtana on ollut Keskustan tiivistäminen. Kaupunkirakenne on jäänyt kuitenkin ilmeeltään hieman hajanaiseksi ja olemassa olevien rakennusten purkamista ei pidetty hyvänä ratkaisuna.

Laakso on säilytetty avoimena; ratkaisu perustuu rataylitysten osalta kevyenliikenteen siltoihin joiden olemukselle tulisi asettaa korkeat laatutavoitteet. Radan ja Luhtajoentien väliin jäävät maa-alueet ja niiden käyttö tulisi ratkaista.

Ehdotus sisältää liikenteellisiä ongelmia ajoneuvojen osalta. Suunnitelma on osin olevasta lähtötilanteesta piittaamaton, mutta kevyenliikenteen osalta parhaita ehdotuksia. Joukkoliikenne on keskiössä. Huolimatta varsin ansiokkaasta kevyenliikenteen yhteyksien ratkaisusta pohjois-eteläsuuntaiset jalankulkuyhteydet kaupunkirakenteen sisällä eivät toimi.

Viirintien katkaisua ei pidetty hyvänä. Juna-aseman ja laiturin sijoittelu tulisi olla samassa yhteydessä.

Viirinlaakson reunaan ehdotettu sarja julkisia ja kaupallisia rakennuksia, jotka muodostavat mielenkiintoisen reunan laaksolle. Uuden liikerakentamisen sijoittuminen suhteessa olevaan vaikuttaa luontevalta ja mahdolliselta.

Miellyttävämittakaavainen tori muodostuu olevan liikerakennuksen kupeeseen Klaukkalantien varteen. Tierajausta on hoidettu paviljonkirakennuksella. Torin sijaintia pidettiin realistisena ja hyvänä, yhteydet pohjoisesta torille ovat kuitenkin ratkomatta.

Tarjoustalon kiinteistön poistamista suunnitelmasta ei pidetty perusteltuna.

Asuinrakentamisen luonteeseen oli perehdytty ansiokkaasti. Eriluonteista asuinrakentamista on sijoitettu olevan kaupunkirakenteen. Pietarinmäen uuden asuinalueen liittyminen keskustan pelkästään kevyenliikenteen yhteyksillä ei ole realistinen ratkaisu.

Alueen vaihteittaisen rakentumisen esittäminen on kilpailun parhaimpia ja toteutuskelpoisimpia.

Ehdotuksen kokonaisuutta pidettiin mielenkiintoisena ja hyvänä mutta samalla se vaatii ehjää ja yhdenmukaista toteutusta josta ei aikajänteen takia ole takeita. Huonoksi koettiin tietynasteinen piittaamattomuus nykytilanteesta.

”Meta”

Ehdotus on kerrosalaltaan suurin ja tuottaa rakentamisen skaalaltaan kaupunkimaisimman lopputuloksen. Massoittelultaan ehdotus poikkeaa muista sijoittaen uuden matka- ja liikekeskuksen Viirinlaakson itäreunalle. Tästä johtuen kevyenliikenteen yhteydet uudesta liikekeskuksesta olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen ovat ongelmalliset.

Luhtajoentien liittymä on ratkaistu omaperäisesti. Klaukkalantietä on korotettu pitkältä matkalta kansitasojen mahdollistamiseksi. Tämä nähtiin teknis-taloudellisesti hankalana.

Liikenteellisesti ehdotus on pääosin onnistunut ja mahdollinen. Varsinkin Pietarinmäen asuinalueen liikennejärjestelyjä pidettiin toimivina.

Lisäliittymät Klaukkalantielle ja linja-autoaseman liikenteen liittyminen Klaukkalantiehen koettiin ongelmalliseksi.

Asuinrakentamisen suuri määrä korostuu suhteessa liiketilojen määrään. Liiketiloja on kuitenkin määrällisesti vastaavasti kuin muissakin ehdotuksissa.

Laakson pohjalle on esitetty paljon rakentamista; perustamisolosuhteiden takia tämä voi olla haasteellista. Olevan liikekeskuksen ja uuden liikerakentamisen etäisyys on hankala.

Kaupunkiaukio muodostuu suojaisaksi elokuvakeskuksen ja asuinrakentamisen väliin ja sulkeutuu Klaukkalantielta. Aukio muodostuu mittakaavaltaan suureksi ja pitkäksi, etelästä sitä rajaa osin peräti 10 krs rakennus. Kansiratkaisu tuottaa kaiken kaikkiaan liittymissään hankalia ulkotiloja.

Asuinrakentamisen pelkästään kerrostaloihin perustuvat ratkaisut vaikuttavat raskailta. Asumiseen liittyvät paikoitusratkaisut ovat kalliita. Kilpailualueen pohjoisosaan esitetty asuinrakentaminen sijaitsee tulva-alueella.

Vaiheittaisen toteutuksen ongelmana on ensimmäisen vaiheen rakentamisen suuri volyymi. Käytännössä alue olisi toimiva vasta ratayhteyden toteutuessa.

Ehdotuksen mittakaavaa pidettiin vieraana Klaukkalan taajamarakenteeseen. Toisaalta palkintolautakunnassa pidettiin mielenkiintoisena vaihtoehtona näinkin suuren asuinrakentamiskerrosalan tutkimista alueelle.

”Onnenapila”

Ehdotuksen lähtökohtana on ollut keskustan voimakas tiivistäminen. Tämä on toteutettu olemassa olevia rakennuksia purkamalla ja tielinjauksia muuttamalla, mitä ei pidetty realistisena eikä hyvänä ratkaisuna.

Luhtimäentie on otettu osaksi kaupunkirakennetta. Viherkansiyhteydet teiden yli ovat turhan järeitä rakenteita pikkukaupunkiin ja niiden alle muodostuu hankalasti käytettäviä jalankulkijan kannalta epämiellyttäviä tiloja.

Tie ja ratalinjaus on yhdistetty tehokkaasti pohjoisessa ja radan peittämistä tehty suurelta matkalta. Liikenteelliset liittymiset Klaukkalantiehen ja erityisesti Helsingin suuntaan ovat ongelmallisia.

Olevien liike- ja muiden rakennusten suurimittaista purkamista ei pidetty perusteltuna eikä mahdollisena. Ehdotus ei juuri piittaa nykytilanteesta.

Asuin- ja liikerakentaminen perustuu paljon muotoihin.

Ehdotukseen muodostuu useita erilaisia kaupunkitiloja; markkinatorin, matkakeskuksen sekä ulkopuiston yhteyteen. Nämä jäävät kuitenkin irrallisiksi ja niiden yhteydet hajalleen sekä heikentää niiden käyttöastetta. Markkinatori on sijoitettu korvattavien liikerakennusten yhteyteen ja jää irralliseksi muusta kokonaisuudesta.

Kaupunkirakenteeseen ehdotettu korttelien kehittäminen ei ole realistista, mutta sinänsä asuinkorttelit ja niiden muodostama katutila vaikuttavat miellyttävältä.

Pietarinmäelle ehdotettu rakentaminen on sijoitettu rakentamisen kannalta jyrkkiin ja Vaikeisiin paikkoihin ja yhteydet keskustaan ovat ratkaisematta.

Rakentamisen vaihteellisuuden arviointi on hankalaa ehdotuksen esitystavasta johtuen. Ehdotuksesta ei käy ilmi miten purettavaksi ehdotetut rakennukset ja tielinjaukset toimisivat rakentamisen edetessä.

Ehdotuksen keskusratkaisut ovat mittakaavaltaan vieraita Klaukkalaan.

5 KILPAILUN TULOS

5.1 Ehdotusten vertailu ja kehityskelpoisuus

Ehdotukset sisälsivät hyviä ansioita, ennen näkemättömiä ideoita sekä kehitysaihioita eri osa-alueilla. Palkintolautakunta arvioi työssään ehdotuksia kokonaisuutena, niiden kehityskelpoisuutta ja soveltuvuutta alueen jatkosuunnittelun pohjaksi. Palkintolautakunta arvioi ehdotuksen ”Asemalta Kirkolle” vastaavan parhaiten kilpailun tavoitteisiin ja olevan jatkotyöskentelyssä kehityskelpoisin. Muita ehdotuksia ei asetettu paremmuusjärjestykseen.

5.2 Kilpailun ratkaisu

Palkintolautakunta päätti yksimielisesti valita kilpailun voittajaksi ehdotuksen nimimerkillä ”Asemalta Kirkolle”

5.3 Suositus jatkotoimenpiteistä

Palkintolautakunta esittää voittaneen suunnitteluehdotuksen käyttämistä alueen jatkosuunnittelutyön pohjana, yhteistyössä voittaneen ehdotuksen laatineen suunnittelutoimiston kanssa.

Palkintolautakunta esittää jatkosuunnittelutyössä korjattavaksi ehdotuksen puutteita ja kehitettäväksi erityisesti seuraavia osa-alueita:

- Uuden liikerakennuksen sijoittuminen ja muoto todettiin teknistaloudellisesti epärealistiseksi. Tämä tulee jatkosuunnittelussa tarkastella uudelleen.
- Uuden ja olevan liikerakennuksen välinen toimisto-/asuinrakennusmassa tulee harkita uudelleen koska se vaikeuttaa rakennusten välisiä yhteyksiä sekä vaiheistusta
- Nykyinen Tarjoustalon kiinteistö tulee sisältyä myös kolmannen vaiheen suunnitelmaan.
- Viirintien säilyttäminen liikenneyhteytenä tulee tarkastella
- Myllärintien osoittaminen pelkästään jalankululle ei ole mahdollista
- Torin sijoittuminen: Torin tulisi sijaita liikerakennusten välittömässä läheisyydessä ja sijainti tulee tarkastella uudelleen.
- Lisäksi on jatkotyössä huomioitava muut ehdotuskohtaisessa arvostelussa ja kilpailun yleisarvostelussa esiin nostetut seikat

5.4 Arvostelupöytäkirjan allekirjoitus Nurmijärvellä 15.2.2011

Markku Schildt, asemakaava- ja rakennuslautakunnan pj.

Petri Kalmi, kunnanvaltuuston pj.

Ilkka Ruutu, tekninen johtaja, arkkitehti SAFA

Elli Aatela, kunnanvaltuuston II varapj.

Pentti Raiski, arkkitehti SAFA

Juha Oksanen, suunnitteluinsinööri

Veikko Ojanlatva, arkkitehti SAFA

5.5. Nimikuorten avaus

Nimikuoret todettiin avaamattomiksi. Pöytäkirjan allekirjoituksen jälkeen avattiin nimikuoret. Ehdotusten tekijät ovat:

Asemalta Kirkolle

Hauenleuka

Kannel

Meta

Onnenapila
