

AINOLAN KESKUS JÄRVENPÄÄ VIITESUUNNITELMA

29.02.2016

ARKKITEHTITOIMISTO
JUKKA TURTIAINEN OY



AINOLAN KESKUKSEN VIITESUUNNITELMA	3
Viitesuunnitelman tarkoitus	
Suunnittelualue	
LÄHTÖKOHDAT	4
Kaavatilanne	
Aikaisemmat suunnitelmat	
SUUNNITTELURATKAISU	6
Tavoitteet	
Korttelirakenne, toiminnot	
Mitoitus	
Pohjolanhovin kortteli	
ALUSTAVAT VAIHTOEHDOT	8
VIITESUUNNITELMAN HAVAINNEKUVA 1:2000	9
LINTUPERSPEKTIIVI	10
NÄKYMÄ AINOLAN TORILTA	11
POHJOISET KORTTELIT 1:1000	12
KOULUKORTTELI 1:1000	13
MAANTASOKAAVIO	14
AINOLAN TORI 1:500	15
KAUPUNKIKUVA	16
NÄKYMÄ ASEMAPUISTOON	17
LIIKENNE	18
Liikenneverkko	
Pysäköinti	
Polkupyöräpysäköinti	
Liikennekaavio	
HULEVESIEN HALLINTA	21
RAKENNETTAVUUS JA MELUNTORJUNTA	22
LEIKKAUKSET A JA B	23
LEIKKAUKSET C JA D	24
ALUEJULKISIVU POIKKITIELTÄ	25
NÄKYMÄ AINOLAN ASEMALLE	26

Esipuhe

Ainolan keskus tulee toimimaan Järvenpään eteläisten kaupunginosien palvelukeskuksena. Taustana tälle suunnittelutyölle on 2014 Järvenpään kaupunkikehityslautakunnan hyväksymä Poikkitie kaavarunko. Sen pohjalta on käynnissä Ainolan keskuksen itäpuolelle sijoittuvan yritysalueen asema-kaavoitus.

Ainolan keskuksen toteuttaminen kytkeytyy pääradan parantamiseen. Ainolan nykyinen asema siirretään Poikkitie eteläpuolelle pääradan parantamisen II vaiheessa, jonka toteutuminen ajoittunee tämän vuosikymmenen lopulle. Ainolan keskusta voidaan ryhtyä rakentamaan koko laajuudessaan vasta aseman siirron jälkeen 2020-luvulla. Pääradan parantamisen suunnittelu on käynnissä. Tämän selvityksen käynnistyessä pääradan II vaiheen yleissuunnitelman laatiminen oli käytännössä valmis.

Aseman perusratkaisut kuten asemalaitureiden sijainti ja korkeusasemat otettiin viitesuunnitelman lähtökohdiksi.

Viitesuunnitelmassa on tutkittu Ainolan keskuksen maankäytön ratkaisuja ja niiden kytkeytymistä ratasuunnitteluun. Tavoitteena on ollut suunnitella erityisesti keskuksen kortteleiden, kevyen liikenteen väylien sekä jalankulku- ja torialueiden liittyminen kaupunkikuvaltaan ja erityisesti korkeusasemiltaan pääradan suunnitteluratkaisuihin. Viitesuunnitelmassa on ehdotettu myös autojen ja polkupyörien pysäköintiratkaisut. Tavoitteena on se, että vuonna 2016 käynnistyvän ratasuunnittelun yhteydessä otetaan Ainolan keskuksen viitesuunnitelma huomioon siten, että maankäytön ratkaisut voidaan sovittaa toisiinsa saumattomasti.

Viitesuunnitelman tarkoitus on osaltaan luoda pohjaa tulevalle asema-kaavoitukselle. Ainolan keskuksen varataan asuntorakentamisen lisäksi tilaa kaupallisille palveluille ja uudelle koulukeskukselle. Tarkastelualueena tehtävään on sisällynyt myös ns. Pohjolanhovin mäki, jonka liittämistä keskus-kortteleihin ja koulukeskuksen on tarkasteltu yleispiirteisesti.

Viitesuunnitelman laatimista on ohjannut Järvenpään kaupunkikehityksen ohjausryhmä, jossa ovat työskennelleet kaupunginarkkitehti Ilkka Holmila, pj, kaavoitusjohtaja Sampo Perttula, liikenneinsinööri Sari Piela, suunnitteluinsinööri Tia Salminen ja yleiskaava-asiantuntija Hannele Selin. Viitesuunnitelman laatijana on toiminut Arkkitehtitoimisto Jukka Turtiainen Oy, jossa työhön ovat osallistuneet arkkitehdit Jukka Turtiainen, Tuomas Saarinen ja Olli Vuorinen sekä arkkitehti Elina Aho.

Ilkka Holmila, kaupunginarkkitehti

Viitesuunnitelman tarkoitus

Ainolan keskuksen viitesuunnitelman tarkoitus on sovittaa yhteen pääradan parantamisen yleissuunnitelun ratkaisut uuden Ainolan keskuksen maankäyttö- ja asemakaavoituksen kanssa ratasuunnittelun ja tulevan asemakaavoituksen pohjaksi. Ainolan keskus tulee palvelemaan laajempaa eteläisten kaupunginosien kasvuyöhykettä, joka tulee rakentumaan pitkän ajan kuluessa. Tavoitteena on viitesuunnitelmalla luoda pohjaa tulevalle keskuksen asemakaavoitukselle.

Suunnittelualue

Suunnittelualue on Järvenpään kaupungin Ristinummen kaupunginosaan kuuluvaa kaavoittamatonta aluetta rajautuen lännessä pääradan länsipuoliseen Lepolanväylän jatkeen varaukseen, pohjoisessa Poikkitiehen (maantie 145), idässä kaavarungossa suunniteltuun uuteen Horsmatien katualueeseen ja etelässä Pohjolantiehen. Lisäksi tehtävässä on tarkasteltu yleispiirteisesti uuden Horsmatien aluevarauksen itäpuolista ns. Pohjolanhovin mäkeä.

Suunnittelualueen pinta-ala on noin 11 ha ja tarkastelualueen noin 6 ha.



Nykyinen Horsmatie tulevan Ainolan aseman kohdalta



Suunnittelu- ja tarkastelualueen sijainti ja etäisyys Sibeliuksen Ainolaan

Kaavatilanne*Uudenmaan maakuntakaava*

Uudenmaan maakuntakaavassa Järvenpään keskustan kaakkoispuolelle sijoituvan Helsinki-Lahti moottoritien ja Pohjoisväylän liittymän (Järvenpään eteläinen liittymä) alueelle on osoitettu varaus merkitykseltään seudulliselle vähittäiskaupan suuryksikölle.

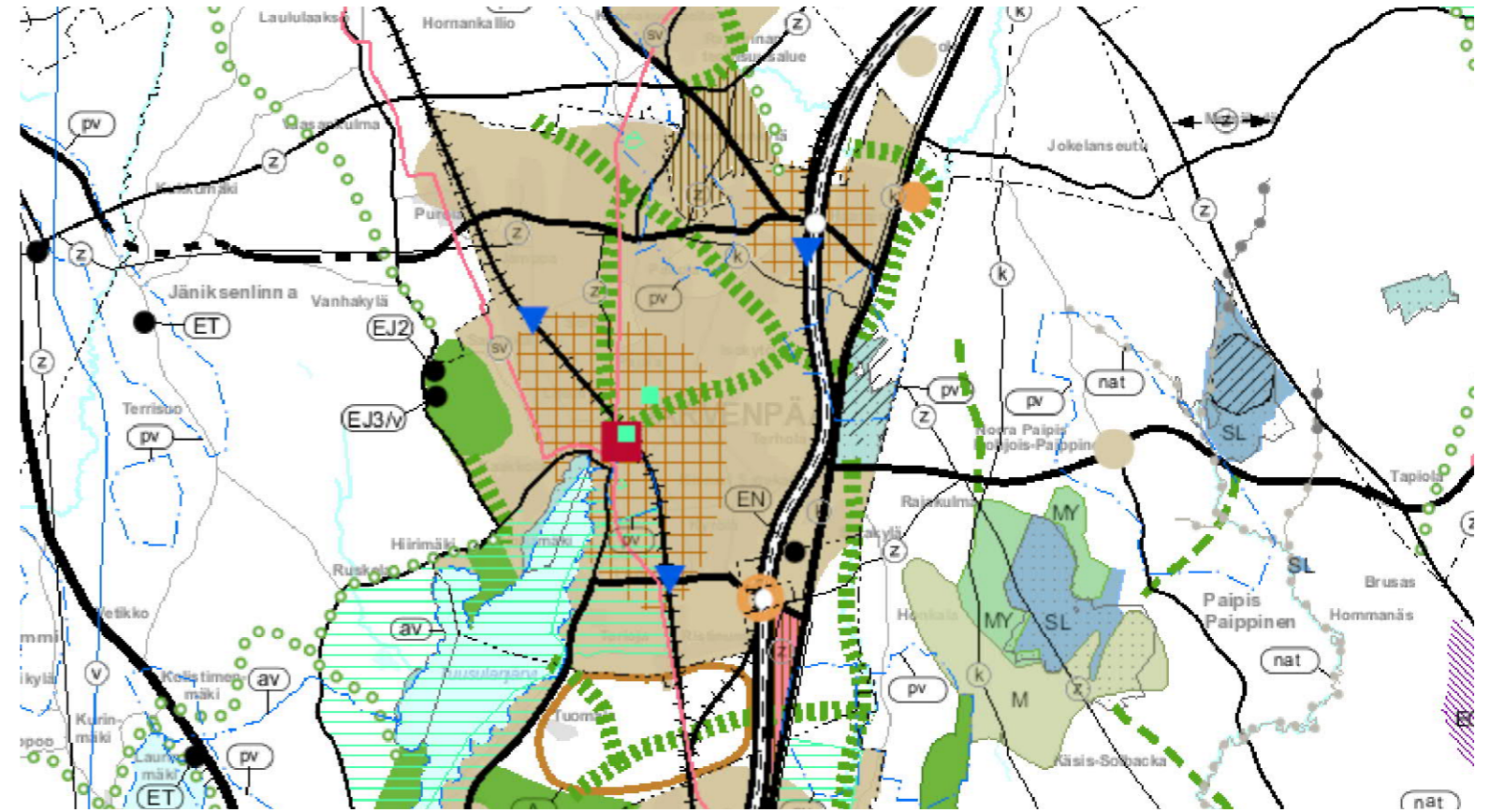
Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa (2013) Järvenpään eteläisen liittymän merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksikön enimmäismitoitukseksi on annettu 100 000 kem². Vaihemaakuntakaavan suunnittelumääräysten mukaan alueelle voidaan osoittaa sellaista merkitykseltään seudullista vähittäiskauppaa, joka kaupan laatu huomioon ottaen voi perustellusta syystä sijoittua myös keskusta-alueiden ulkopuolelle, kuten auto-, rauta-, huonekalu-, puutarha- ja maatalouskauppaa.

Maakuntakaavan mukaista kaupallista toimintaa varten ollaan laatimassa asema-kaavaa Poikkien alueen itäosaan.

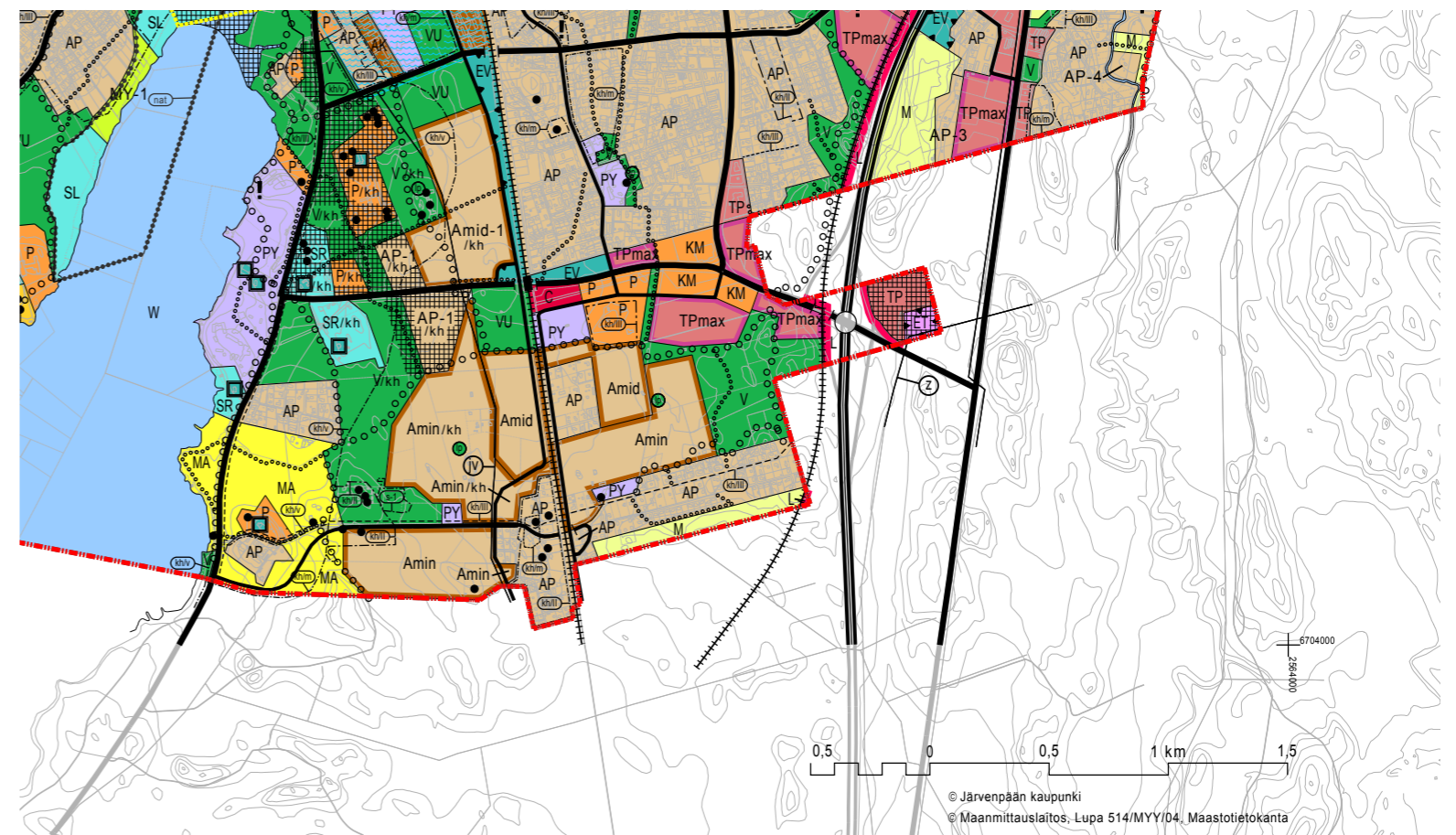
Järvenpään yleiskaava 2020

Järvenpään yleiskaava 2020 on hyväksytty kaupunginvaltuustossa 2004. Yleiskaavassa Poikkien eteläpuoliselle alueelle pääradan ja Helsinki-Lahti moottoritien välissä on osoitettu palvelujen ja hallinnon aluetta (P), kaupallisten palvelujen aluetta jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön (KM) ja tehokasta yritys- aluetta (TPmax). Ainolan aseman läheisyyteen pääradan ja Poikkien kulmaan sijoittuu keskustatoimintojen alue (C) ja julkisten palvelujen ja hallinnon alue (PY). Merkinnät C ja PY liittyvät Ainolan rautatieasemaan ja niiden puitteissa on tarkoitus toteuttaa eteläisiä kaupunginosia palveleva aluekeskus.

Poikkien suuntainen alueellinen kokoojakatu kulkee alueen läpi itä-länsisuunnassa. Alueen eteläosa on osoitettu virkistysalueeksi jossa kulkee ulkoilureittejä. Suunnittelualueen eteläpuolelle on yleiskaavassa osoitettu uusia pientaloaluetta. Alueen länsiosassa mäellä sijaitseva Pohjolan tila on yleiskaavassa merkitty paikalliseksi kulttuuriympäristöalueeksi, jonka arvokkaiden piirteiden säilymistä edistetään (kh/III).



Ote Uudenmaan maakuntakaavasta



Ote Järvenpään yleiskaavasta

Aikaisemmat suunnitelmat*Maankäyttösuunnitelma*

Poikkien yritys- ja palvelualueelle on laadittu maankäyttösuunnitelma (Arkkitehtitoimisto Jukka Turtiainen Oy, 21.1.2010). Maankäyttösuunnitelma sisältää kaksi vaihtoehtoista kortteli- ja katuverkkomallia. Vaihtoehdossa A kokonaismitoitus on 116 500 kem², josta liiketiloja on 65 500 kem². Vaihdossa B kokonaismitoitus on 108 000 kem², josta liiketiloja 44 000 kem² ja asumista 32 000 kem². Vaihtoehto A:ssa ei ollut asumista.

Poikkien yritys- ja palvelualueen kaavarunko 2014

Poikkien yritysalueen asemakaavoituksen pohjaksi laadittiin vuoden 2013 lopulla kaavarunko (Arkkitehtitoimisto Jukka Turtiainen Oy, 31.12.2013), joka hyväksyttiin Järvenpään kaupunkikehityslautakunnassa 3.4.2014. Kaavarunkotyöhön liittyi liikenteellinen selvitys toimivuustarkasteluineen, joiden laatijana toimi Sito Oy. Kaavarungon kokonaismitoitus oli 180 000 kem², josta liike- ja kaupallisia palvelutiloja oli 71 000 kem².

Ainolan keskukseen kaavarungossa osoitettiin asemaan liittyvä keskustakortteli ja asumiseen painottuva AL-merkinnällä osoitettu kortteli sekä Y-tontti. Asumisen kokonaismäärä oli tuolloin 23 000 kem², pt-kaupan 2 500 kem² ja muun liike- ja palvelutilan 5 000 kem². Keskustaa syöttävän ja sivuavan katuverkon linjaukset tutkittiin usean vaihtoehdon avulla.

Yritysalueen asemakaava

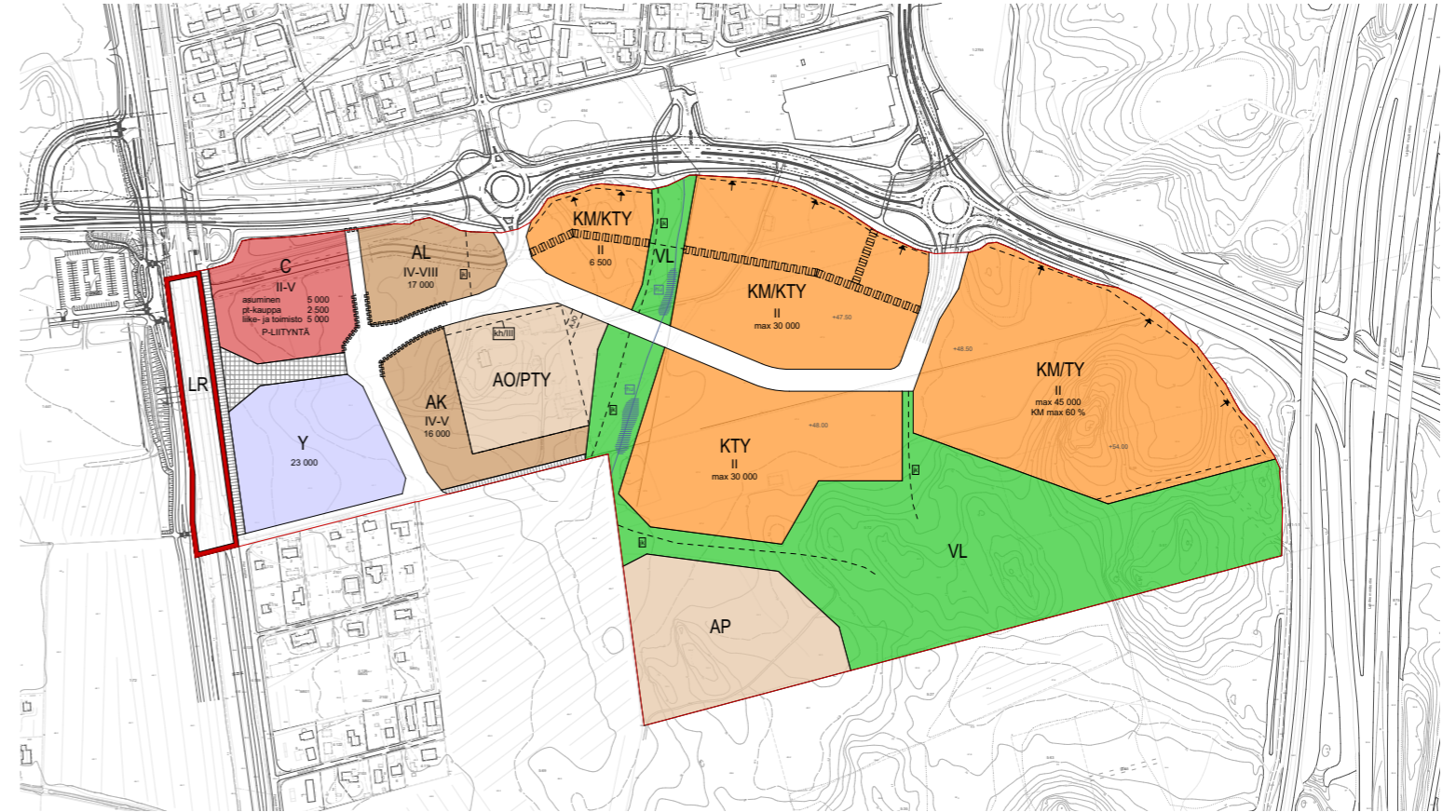
Poikkien yritysalueen itäosan asemakaavan laatiminen käynnistyi v. 2014 keväällä. Asemakaava eteni vuoden 2015 aikana hyväksymisvaiheeseen, mutta kaavan laatiminen on käynnistynyt uudestaan Järvenpään kaupungin tehtyä sopimuksen merkittävän kaupan logistiikan alan toimijan kanssa sen keskusvaraston sijoittumisesta alueelle.

Poikkitie

Yleiskaavassa ja siihen liittyvässä liikennesuunnitelman tarkistuksessa (2004) on osoitettu Poikkien alueen periaatteelliset liikennejärjestelyt. Kaupunki on lisäksi laatinut tieviranomaisten kanssa jatkokaavoituksen pohjaksi yksityiskohdaisemman Poikkien ja sen liittymien tilanvarausuunnitelman (2004) sekä Poikkien parantamisen tiesuunnitelman (2012). Tiesuunnitelma sai lainvoiman vuonna 2013. Poikkitiestä on laadittu rakentamissuunnitelmat, joita toteutetaan vaiheittain vuodesta 2013 alkaen. Tiesuunnitelmat on otettu viitesuunnitelman sitovaksi lähtökohdaksi.

Pääradan parantaminen

Liikennevirasto on laatinut pääradan parantamisen II-vaiheen yleissuunnitelman välille Pasila-Riihimäki. Yleissuunnitelma on valmistunut vuoden 2015 lopulla ennen tämän suunnitelman käynnistymistä.



Poikkien kaavarunko 3.

Ainolan aseman (entinen Kyrölän asema) laitureiden sijainti ja korkeusasemat on otettu viitesuunnitelman lähtökohdaksi em. yleissuunnitelmasta.

Pääradan parantamisen II-vaiheen, johon siis Ainolan aseman toteutus sisältyy, rahoituksesta ei ole päätöstä. Liikennevirasto suunnittelee hanketta heti I-vaiheen (n. 2016–2019) jälkeen, mutta valtion rahoitusmahdollisuudet selviävät vasta useiden vuosien päästä. Ainolan aseman siirto Poikkien eteläpuolelle voi toteutua vain pääratahankkeen osana ja toisaalta uusi asemakeskus ei voi toimia kunnolla ilman asemaa. Toisaalta on tarpeen kuitenkin pääratahankkeen suunnittelussa varmistaa Ainolan keskuksen toteutusedellytykset. Nyt pääradan II-vaiheen parannuksen yleissuunnitelmassa Ainolan aseman ratkaisut on tehty vailla viitteitä liittymisestä kaupunkirakenteeseen – ”tyhjälle pellolle”.

Tavoitteet

Viitesuunnitelman tavoitteena on sovittaa aikaisemmissa suunnitteluvaiheissa tavoitellut maankäytön ratkaisut pääratana koskeviin suunnitelmiin sekä hahmottaa ratkaisuja ja toiminnallisia sekä laadullisia tavoitteita Ainolan aseman ympäristön kehittämiseksi. Viitesuunnitelma luo valmiuksia asemakaavoitukselle sekä lähtökohtia Ainolan aseman suunnittelulle ratasuunnittelussa.

Korttelirakenne, toiminnot

Ainolan keskus muodostuu kolmesta korttelista. Poikkitie rajoittuvat rataa lähinnä sijoitettava ”keskuskortteli” ja sen itäpuolelle sijoitettava asuinkortteli. Alikulun ja asemaukion eteläpuolella sijaitsee koulukortteli, joka eteläreunassa rajoittuu nykyiseen Pohjolantiehen.

Keskuskortteliin sijoittuu asuntoja ja maantasokerrokseen liike- ja palvelutiloja sekä pysäköintilaitos, johon sijoittuu liityntäpysäköintipaikkoja, liike- ja palvelutilojen asiakaspaikkoja sekä asukkaiden autopaikat.

Päivittäistavaramyymälä ehdotetaan toteutettavaksi asuinrakennusten ja pysäköintilaitoksen väliin ja niihin rajautuen. Päivittäistavaramyymälän laajuus voisi olla noin 2000 m². Pt-myymälään liittyy muutamia pienempiä myymälä- ja palvelutiloja osin etumyymälätyyppisesti ja osin asuinrakennusten maantasokerrokseen. Keskuskorttelin liike- ja palvelutilan määrä voi olla noin 5 000 kem². Lisäksi on mahdollista ja toivottavaakin, että erityisesti asematoriin rajoittuvien rakennusten toiseen kerrokseen sijoitettaisiin toimistotyyppisiä työtiloja.

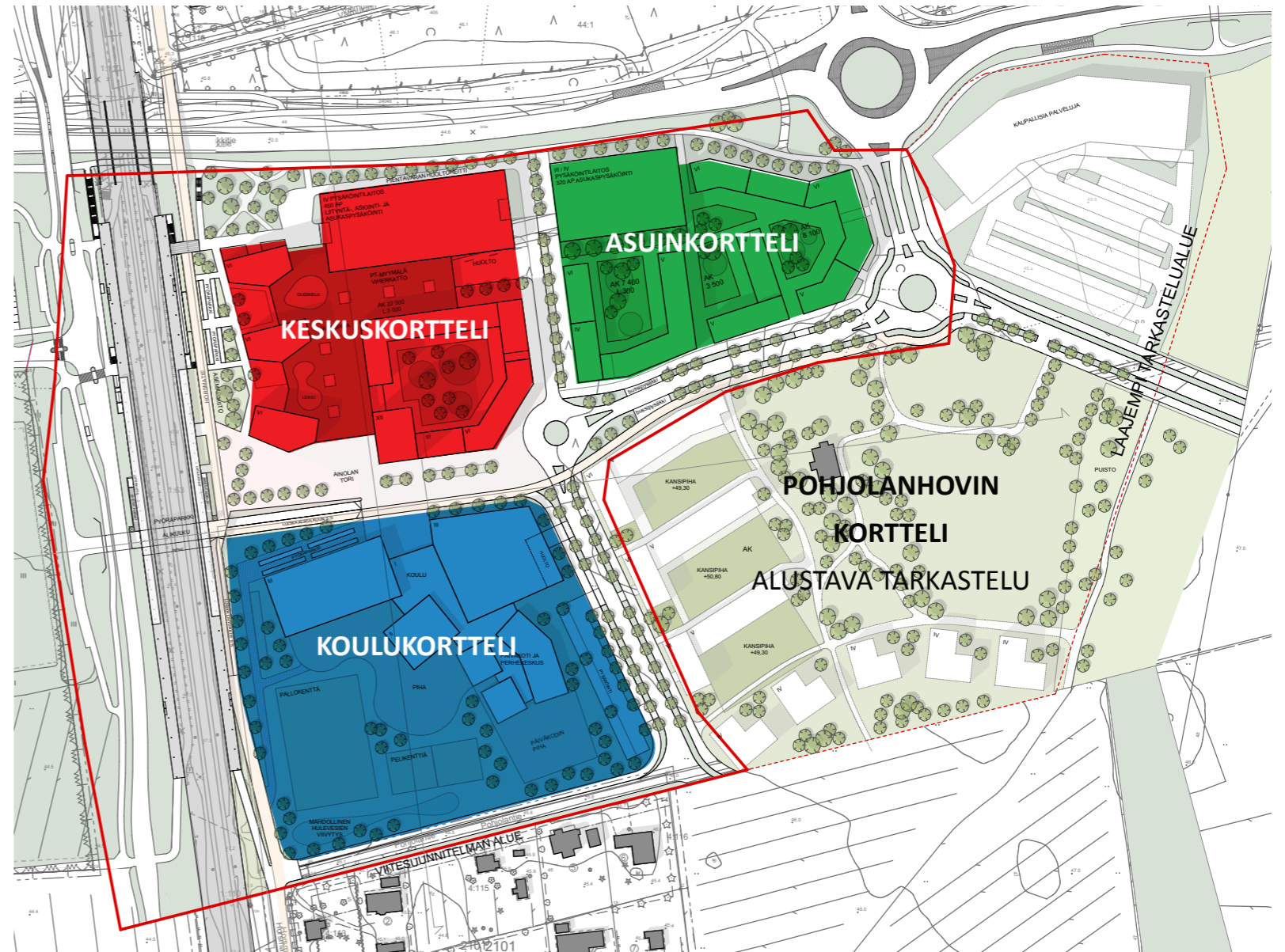
Kerrostalojen väliin sijoittuvan liiketilan katto ehdotetaan toteutettavaksi viherkattona. Sinne esitetään sijoitettavaksi leikki- ja oleskelutiloja, joihin on käynti asuin kerrostalojen porrashuoneista.

Asuinkortteli

Keskuskorttelin itäpuolelle ehdotetaan asuin kerrostalokorttelia, jossa olisi muutama pieni katutaso liiketila katujen risteyksen (kiertoliittymän) tuntumassa. Korttelin autopaikat ehdotetaan sijoitettavaksi tämän korttelin omaan pysäköintilaitokseen.

Koulukortteli

Asema-aukion ja Pohjolantien väliin sijoittuvan Y-tontin pinta-ala on noin 2,5 ha. Järvenpään kaupungin palveluverkkosuunnitelman mukaan tontille on suunniteltu laajimmillaan 5-sarjaista yhenäiskoulua. Lisäksi koulun yhteyteen tulisi olla mahdollisuus toteuttaa Ainolan aluetta palveleva päiväkoti ja perhekeskus. Tontille on mahdollista sijoittaa koulu- päiväkotikokonaisuus laajuudeltaan noin 15 000 kem² edellyttäen, että osa tiloista sijoitetaan kolmeen kerrokseen. Korkeat rakennusosat sopivat kaupunkikuvallisesti ja toiminnallisesti parhaiten korttelin pohjoisreunaan sekä radan varteen. Päiväkodin tilat on hahmoteltu korttelin itäreunaan siten, että kadun varteen sijoitettu pysäköintialue (n. 30 ap) palvelee ensisijassa saattoliikennettä. Pysäköintiä tarvitaan enemmän, jos hanke toteutuu koko laajuudessaan, mutta sitä voidaan sijoittaa mm. keskustakorttelin pysäköintilaitokseen.



Koulun tontille on varattu tilaa yhdelle 40 x 60 m pallokentälle sekä muutamalle pienemmälle pelikentälle (katukoris tms). Koulutontin eteläreuna on korkeus-
suhteiden osalta mahdollinen hulevesien viivytysrakenteiden sijoituspaikka.

Koulun rakentamisen ajankohta on nykyisten näkymien mukaan vuoden 2025 jälkeen, eikä sen laajuus ole tiedossa. Päiväkodin ja perhekeskuksen tarve riippuu alueen rakentamisen tahdista, todennäköinen ajankohta on vuoden 2030 jälkeen.

Mitoitus

Keskuskortteli

Asunnot	22 000 kem ²
Liike- ja palvelutilat	5 000 (arvioitu mukaan 2. krs:n toimistotiloja)
Pysäköintilaitos	13 700 kem ²

Asuntokortteli

Asunnot	19 000 kem ²
Liike- ja palvelutilat	500 kem ²
Pysäköintilaitos	8 000 kem ²

Koulukortteli

n. 15 000 kem²

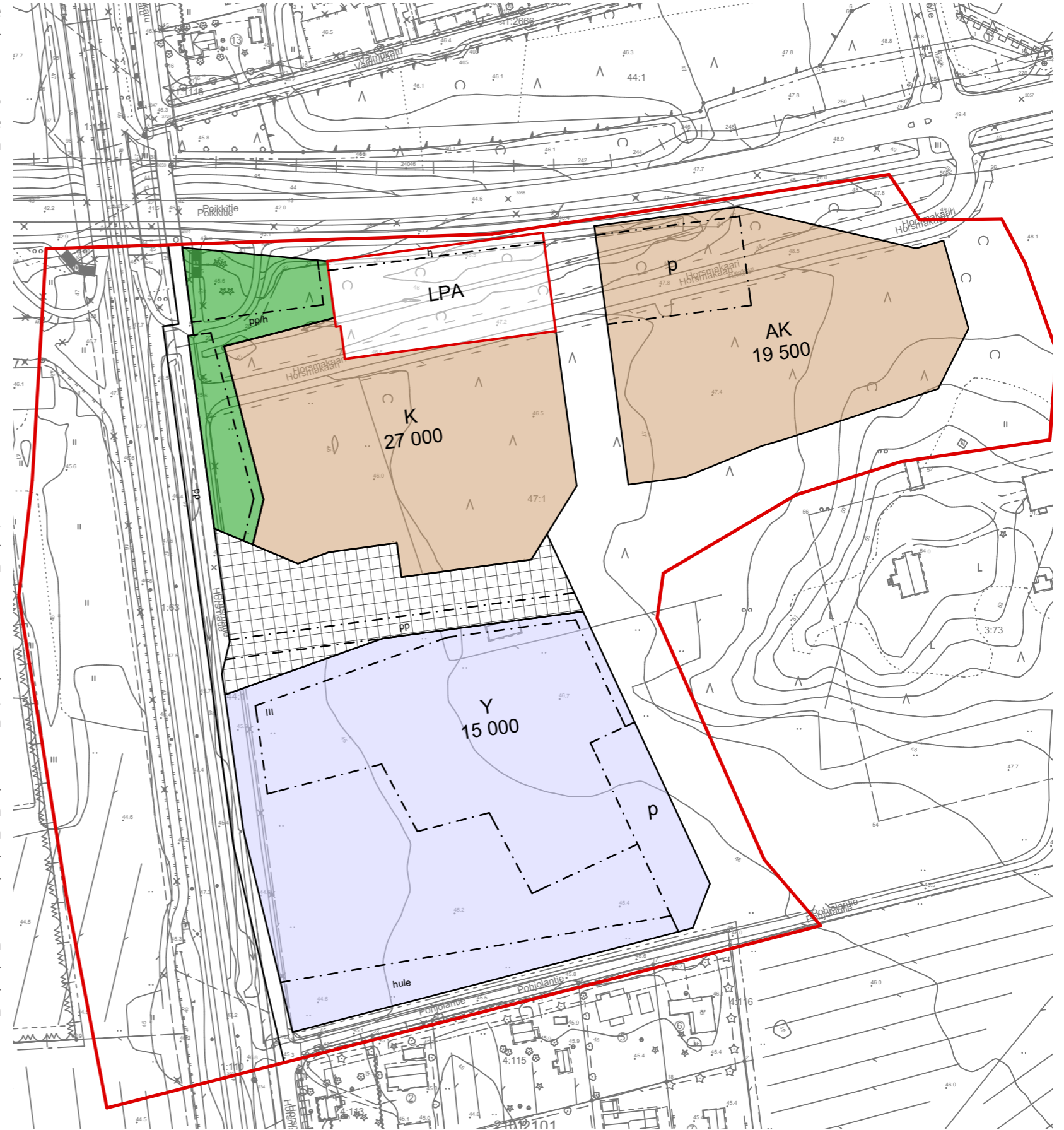
Ainolan keskukseen voisi ehdotetulla tavalla sijoittua asuntoja kerrostaloihin n. 41...43 000 kem² riippuen missä laajuudessa kakkoskerrokseen saadaan toimistotyyppisiä työ ja -palvelutiloja. Asuntojen lukumäärä olisi suuruusluokkaa 550...600 kpl, asukkaiden määrä olisi 1 000...1 200 asukasta.

Pohjolanhovin kortteli

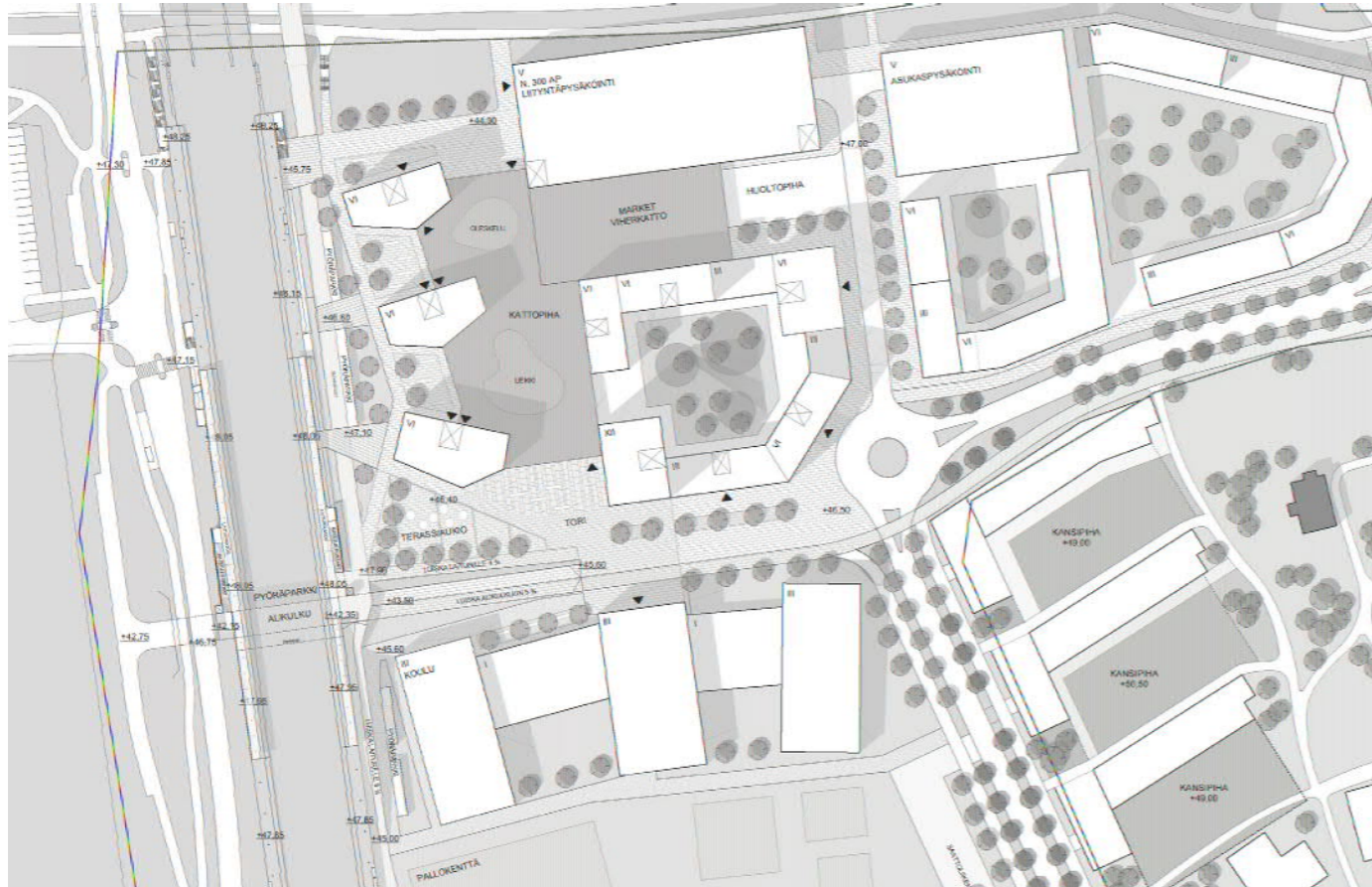
Alue on tehtävässä tarkastelualueetta. Tässä tehtävässä on tutkittu alueen liittymistä Ainolan keskukseen erityisesti katutilojen muodostuksen näkökulmasta. Pohjolanhovin mäelle on laadittu luonnos asuinkerrostalokorttelista. Alustavan tarkastelun mukaan alueelle sopisi 4–6-kerroksisia rakennuksia.

Pysäköintiratkaisuna on hahmoteltu seuraavaa. Korttelin länsireunassa pysäköinti sijoitetaan pihakansien alle. Kansipihat liittyisivät korttelin keskiosan rakentamattomaksi jäävän kukkulan lakialueeseen. Itäreunaan ehdotetaan kaksikerroksista pysäköintilaitosta (n. 200 ap). Pysäköintilaitos sijoittuu vastaapäätä suunnitteilla olevaa logistiikkakeskusta, joten se toimisi melu- ja näkösuojana asuinkortteleihin päin.

Korttelin keskiosa säilyisi yhteisenä suurkorttelin korttelipihana, jossa voidaan säilyttää alueella sijainneen maatilan päärakennus esim. asukastilaksi kunnostettuna. Rakennus on luokiteltu Järvenpään kulttuuriympäristön hoitosuunnitelmassa (2004) paikallisesti merkittäväksi kohteeksi, jonka säilyttämistä edistetään kaavaratkaisujen yhteydessä tai muilla keinoilla.



Maankäyttökaavio suunnittelualueesta



Vaihtoehto A

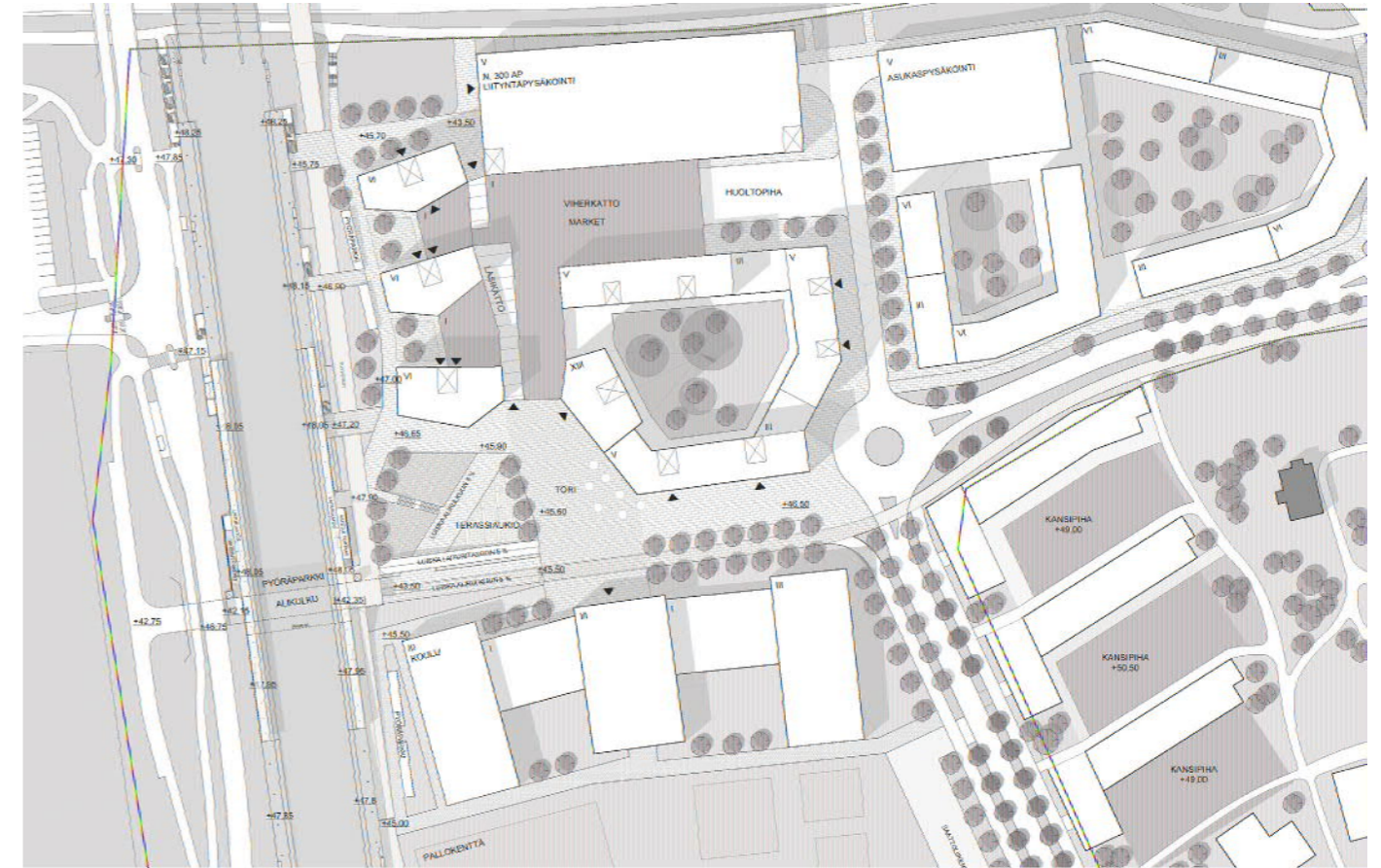
Viitesuunnitelman katuverkko perustuu kaavarungon (2014) mukaiseen ratkaisuun ja mitoitukseen. Pääradan parantamisen yleissuunnitelmassa Ainolan aseman kevyen liikenteen alikulku sijaitsee kaavarungon mukaisella paikalla. Työn kuluessa tehdyissä tarkasteluissa päädyttiin siihen, että alikulun sijainnin muuttamiseen ei ole tarvetta: alikulun jatkeena olevan kevyen liikenteen väylän ja Poikkietien väliin jää tarpeeksi tilaa Ainolan keskuskorttelille, johon sijoittuu mm. pysäköintilaitos, päivittäistavarakauppa ja muuta palvelutilaa sekä asumista. Etelään päin alikulkua ei voida siirtää, koska sen jatkeen ja Pohjolankadun väliin tarvitaan tontti suurehkoa koulukeskusta varten.

Keskuskorttelin liittämistä asemalaitureihin ja kevyen liikenteen alikulkuun Ainolan torin ja asema-aukion välityksellä tutkittiin vaihtoehtoisilla ratkaisuilla:

Vaihtoehto A: Asema-aukio – Ainolan tori

Vaihtoehto B: Terassiaukio

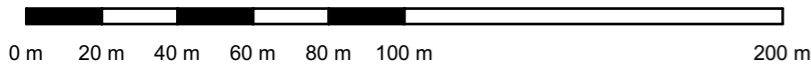
Vaihtoehdossa A asemalaituri liittyy korkeusasemaltaan toriaukioon, joka jatkuu loivan kaltevana noin 80 m etäisyydelle asemalaiturista. Aukion pohjoisreunaa kehystävät keskuskorttelin maantasoon sijoittuvat liike- ja palvelutilat. Aukion eteläreunassa kevyen liikenteen väylä laskeutuu jatkuvalla 5 % kaltevuudella radan alle rajautuen tukimuurilla aukioon. Vaihtoehdossa radan läheisyydessä nykyinen maanpinta on tasolla +44,3...+44,8. Toriaukio liittyy asemalaitureihin ja on siten länsipäästään lähellä laituritasoa +48,0...+48,15 ja itäpäästään noin tasolla +46,5...+47,0, joten toriaukion kohdalla joudutaan maanpintaa nostamaan täytöllä.



Vaihtoehto B

Vaihtoehdossa B tutkittiin laituritason ja aukion sekä kevyenliikenteen alikulun liittämistä toisiinsa terassiaukion avulla. Vaihtoehdossa alikulku laajenee kohti asema-aukiota terassoituna. Kevyen liikenteen yhteys idästä asemalaiturille on johdettu sillalla terassin yli. Vaihtoehdossa maatäytön alue on hieman A-vaihtoehtoa vähäisempi.

Ohjausryhmässä B-vaihtoehtoa pidettiin mielenkiintoisena. Se kuitenkin monine kaltevine pintoineen ja terasseineen rajoittaa asema-aukion ja torin muotoilua sekä asettaa suuret haasteet ympäristörakentamisen laadulle ja kunnossapidolle. **Ohjausryhmässä valittiin vaihtoehto A viitesuunnitelman pohjaksi.**



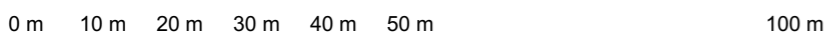
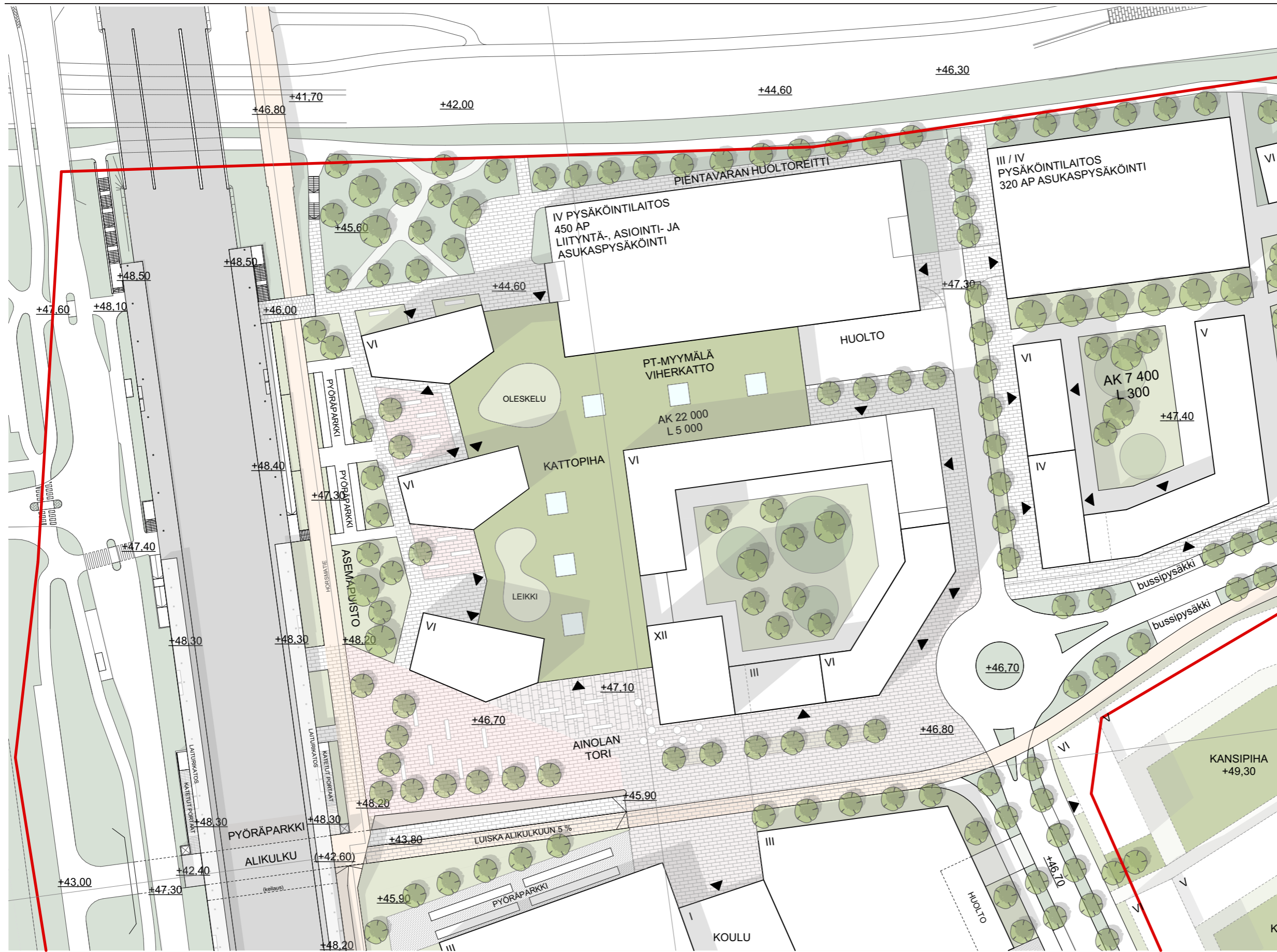
— VIITESUUNNITELMAN ALUE
- - - LAAJEMPI TARKASTELUALUE

Korkeusjärjestelmä N2000

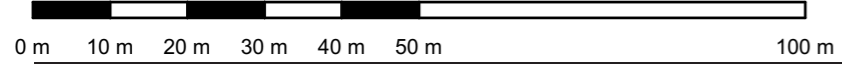
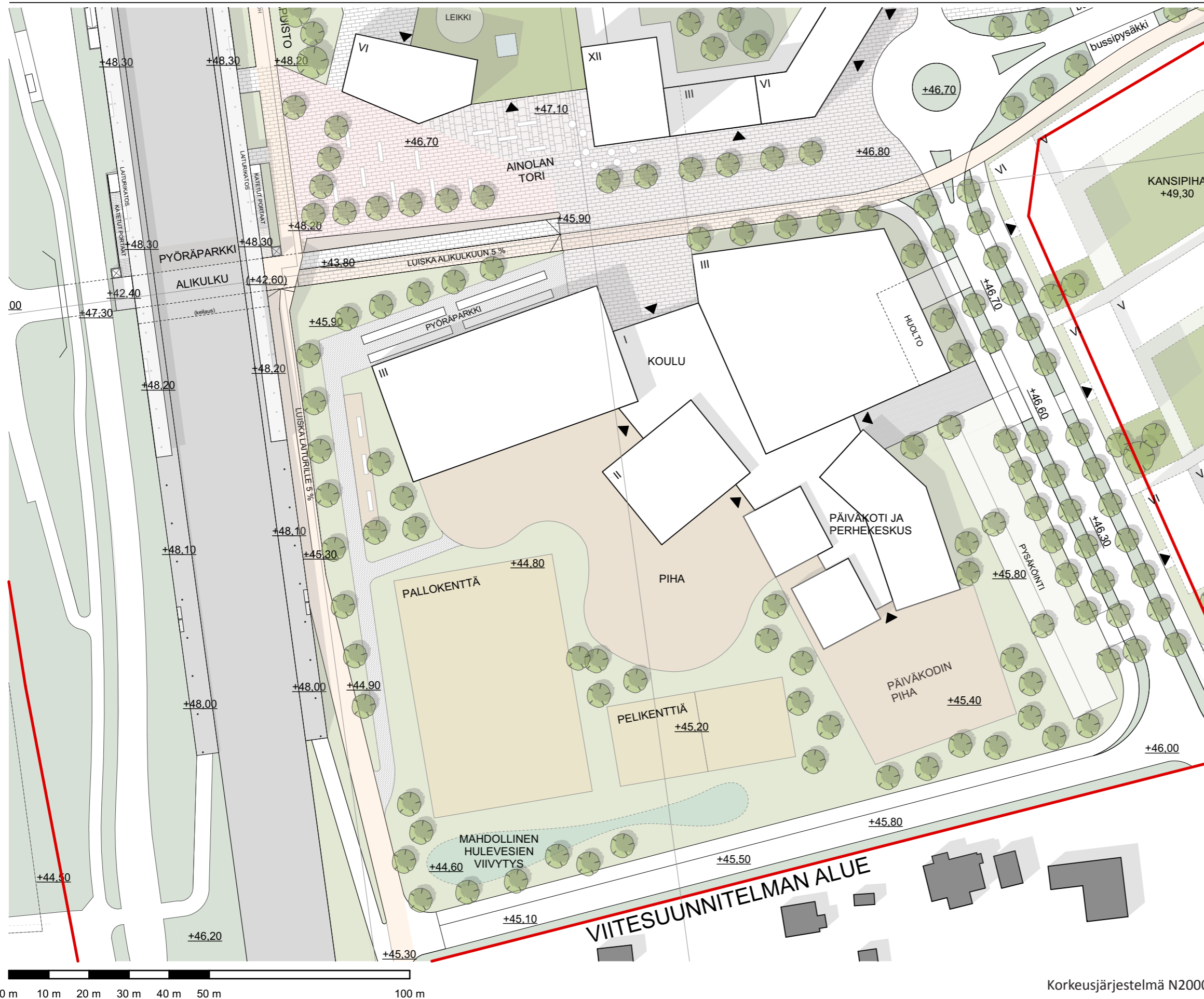




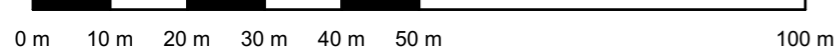
Näkymä Ainolan torilta, taustalla asemalaiturit



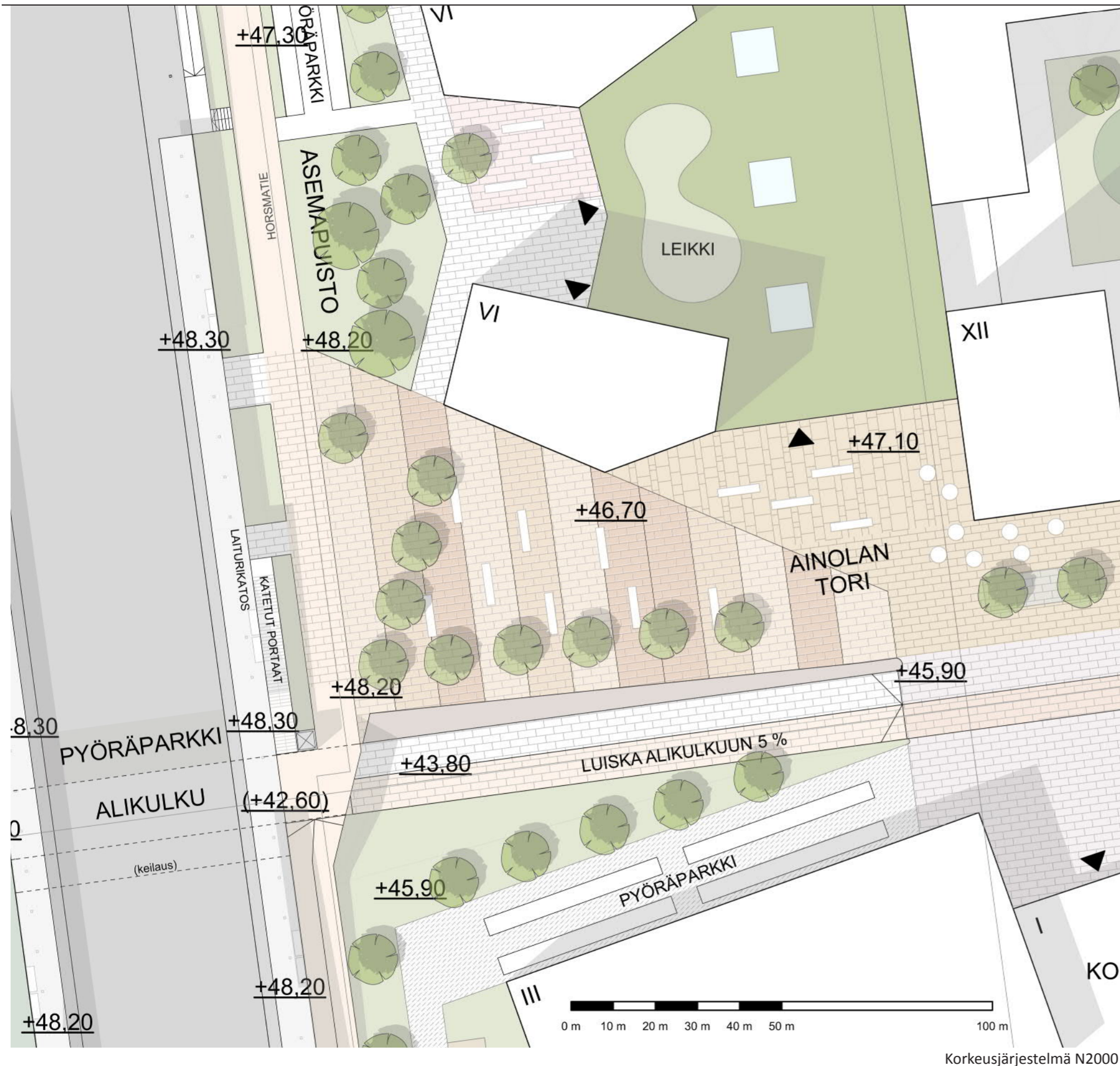
Korkeusjärjestelmä N2000



Korkeusjärjestelmä N2000



Korkeusjärjestelmä N2000



Julkiset ulkotilat – liittyminen asemalaitureihin

Ainolan asemalaituri liittyy Ainolan keskuskortteliin ja koulukortteliin kahden eri tyyppisen ulkotilan välityksellä: kivetty torimainen asema-aukio ja asemapuisto.

Ainolan asematori sijoittuu kevyen liikenteen alikulun pohjoispuolelle. Se liittyy korkeusasemaltaan suoraan radan itäpuoliseen asemalaituriin. Aukion pohjoinen julkisivu muodostuu keskuskorttelin kivijalkaan sijoittuvista liike- ja työtiloista. Eteläjulkisivultaan aukio rajautuu kouluun, jonka pääsisäänkäynti ehdotetaan sijoitettavaksi aukion suuntaan.

Asema-aukion pohjoispuolelle on sijoitettu radan suuntainen puistikko, joka pohjoispäästään laajenee rajoittuen Poikkitiehen. Laiturin suuntainen osa puistosta on kapea ja pienialainen, ja se tulisi rakentaa kaupunkimaisesti ja korkeatasoisesti historiallisten asemapuistikoiden tapaan.

Rataa seuraava Horsmakatu ehdotetaan säilytettäväksi Ainolan aseman läpi kulkevana kevyen liikenteen väylänä. Väylä nostetaan asema-aukion kohdalla laituritasolle, jossa se ylittää asemalaitureiden alikulun. Väylä palvelee myös pyöräilyreitteinä. Se risteää aukion ja asemapuistikon kohdalla laiturille kulun kanssa, mikä on otettava toteutuksessa huomioon pinnoitteissa ja kulun ohjauksessa, ml. mahdolliset hidasteet.

Ainolan keskuksen identiteetin keskeiseksi rakennusosiksi on tässä työssä noussut asemalaituriin suoraan liittyvä loivasti kalteva aukio ja siihen liittyvä asemapuistikko. Alikulusta nouseva raitti kohtaa asemalaiturilta (n. +48,0) laskevan toritason tason (n. +46,5) noin 80 m etäisyydellä asemalaiturista. Tähän kulkuväylien ja jalankulkualan painopisteeseen ehdotetaan korkeampaa 12-kerroksista pistetaloa, joka on osa aukiota rajaavaa rakennusrintamaa. Tässä tori laajenee raitin eteläpuolelle, jonne muodostuu koulukeskuksen pääsisäänkäynti ja sen edessä oleva aukio.

Kortteleiden maankäyttö on tehokasta. Pääosin ehdotetaan muodostettavaksi korttelipihojen ympärille muodostettavia umpikortteleita. Poikkeuksena ovat em. "painopistedominantin" lisäksi korttelin länsireunaan suunnitellut kolme pistetaloa – kerrosluku 6. Ne voivat yhdessä Asemapuistikon kanssa muodostaa omaleimaisen kokonaisuuden.

Ainolan keskuksen rakentaminen alkaa aikaisintaan 2020-luvun alkupuolella aseman toteutuksen jälkeen. Havainnekuviissa on luonnosteltu, miten pääasiassa asuntoja ja kahdessa alimmassa kerroksessa palvelu- ja työtiloja käsittävät asuintalot voivat muodostaa miljöötä. Rakennusten arkkitehtuuri voi olla 2020-luvulla varsin toisennäköistä. Puistikon ja aukion toteutuksen edellytykset ratkaistaan pitkälle lähiaikoina toteutettavan pääradan parantamisen rakennussuunnittelun yhteydessä.





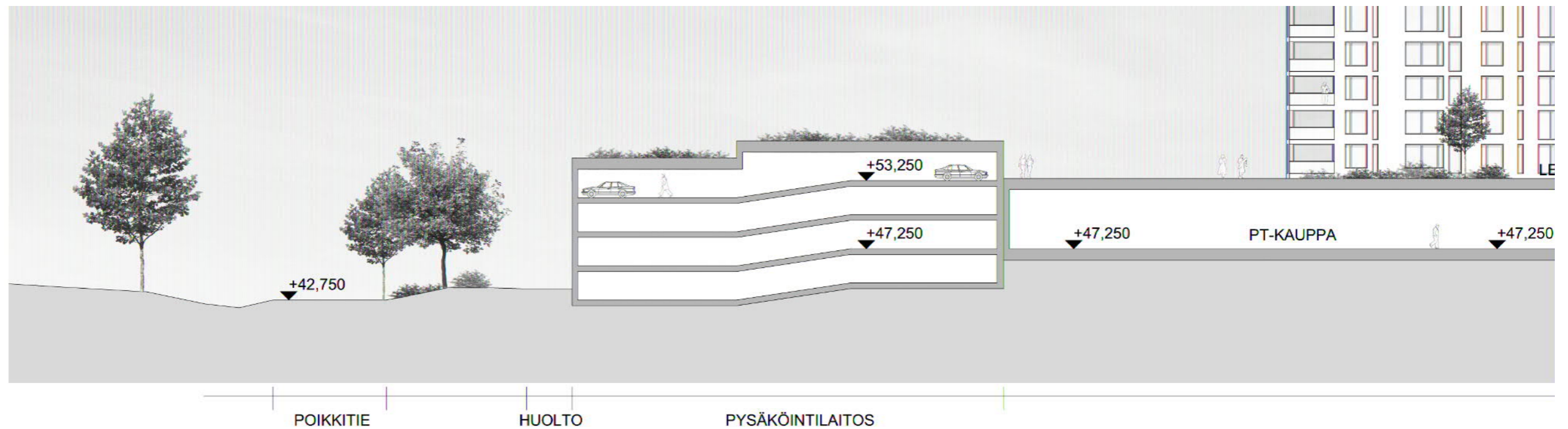
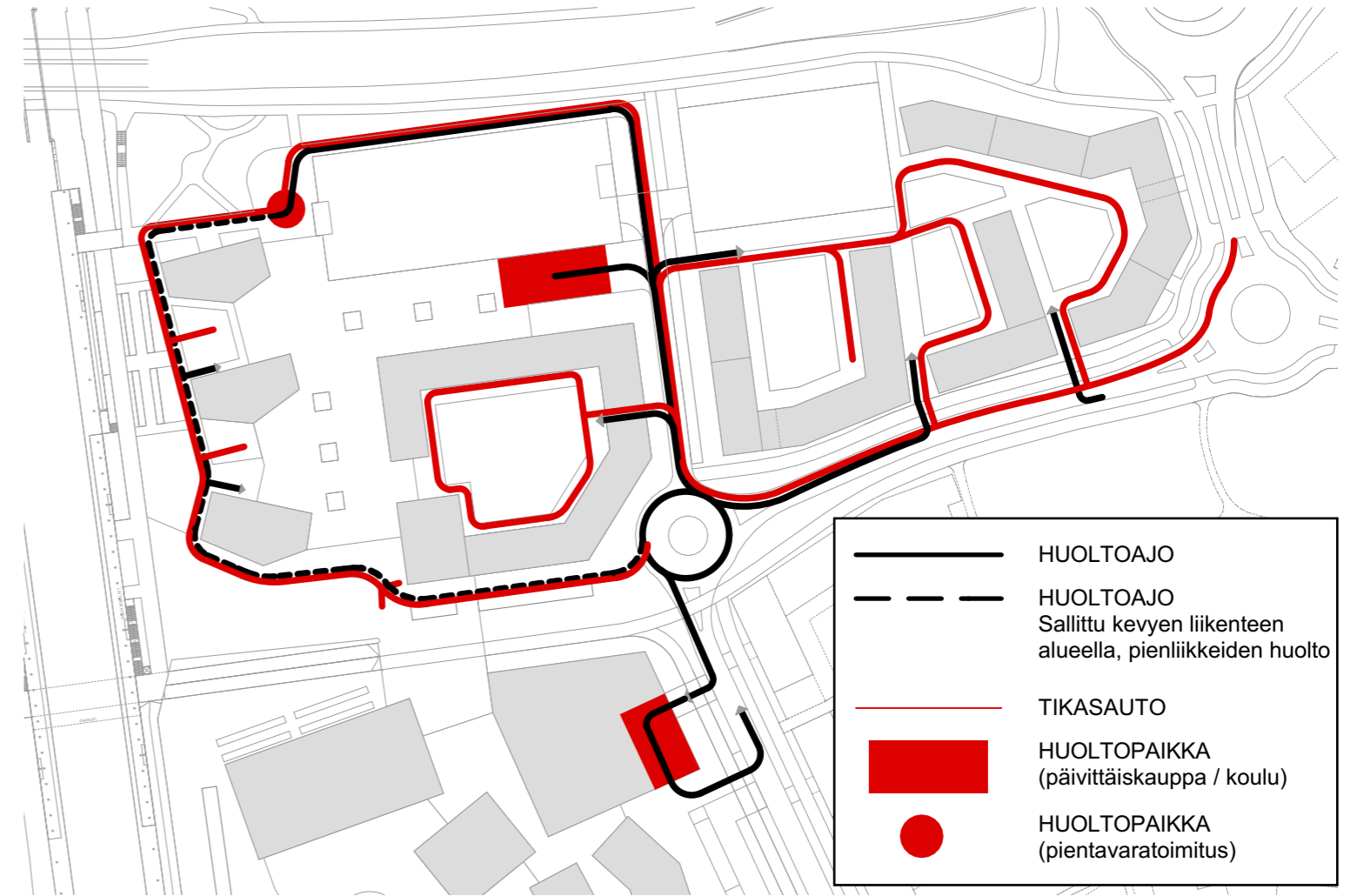
Liikenneverkko

Katuverkko on vuonna 2013 laaditun kaavarungon mukainen. Alueen pääkatu liittyy Poikkitiehen Puistotien kiertoliittymässä. Ainolan keskuksen katuverkon solmukohta on noin 180 m asemalaitureiden itäpuolelle suunniteltu kiertoliittymä, josta pääkatu jatkuu etelään Ristinummen suuntaan ja pohjoiseen kääntyy tonttikatu, joka johtaa pysäköintilaitoksiin. Kiertoliittymän tuntumaan sijoittuvat liityntäliikennettä palvelevat bussipysäkit. Asemalle johtava autoton alue alkaa kiertoliittymästä.

Aseman itä- ja länsipuoleet ovat yhteydessä aseman allittavan kevyen liikenteen alikulun kautta. Ajoneuvoliikenne kulkee Poikkitien kautta.

Pohjois-eteläsuuntainen polkupyöräilyä palveleva Horsmatie säilytetään uudessa maankäyttöratkaisussa kevyenliikenteen väylänä, joka asema-aukion ja -puistikon kohdalla sivuaa itäistä asemalaituria.

Huoltoreitit on esitetty kaaviossa. Päivittäistavaramyymälän huoltopihaa ehdotetaan pysäköintilaitoksen viereen mahdollisimman vähän asuinympäristöä häiritsevästi. Asemaukioon ja -puistikoon rajautuvat pienliikkeet ja palvelutilat huolletaan ensisijassa pysäköintilaitoksen takaa kiertävän huoltoreitin päätepisteestä, mutta osittain myös asema-aukiolta päin. Tämä edellyttää huollon ajallista ohjausta, johon kävelykeskustoissa on jo vakiintuneet järjestelyt. Korttelin ympäri on osoitettu huoltoväylä, jota on mahdollista käyttää ja joka mahdollistaa mm. sen, että sekä huoltoajoneuvot että mahdolliset hälytysajoneuvot voivat ajaa ilman peruuttelemista jalankulkualueella.



Ote pysäköintileikkauksesta

Pysäköinti

Ainolan aseman länsipuolelle on suunniteltu maantasoon 140 autopaikkaa käsittävä liityntäpysäköintialue. Aseman itäpuolisen keskuskorttelin ja asuinkorttelin pysäköinti ehdotetaan toteutettavaksi maanpäällisiin pysäköintilaitoksiin, koska alueen maaperän rakennettavuus on heikko ja pohjavesi lähellä nykyistä maanpintaa. Pysäköintilaitokset sijoitetaan Poikkitien varteen. Ne sopivat suu- rittakaavaisen pääkadun miljööseen ja liittyvät sen varren kaupallisiin raken- nuksiin.

Keskuskorttelin pysäköintirakennus ehdoteulla tavalla nelikerroksisena käsittäisi noin 450 autopaikkaa. Keskuskorttelin asunnot (esim. 1 ap/90 kem², yhteensä n. 250 ap) ja liiketilat (1 ap/50 kem², yhteensä n. 100 ap) tuottavat noin 350 auto- paikan tarpeen. Lisäksi on varattava jonkin verran autopaikkoja koulukeskuksen käyttöön. 450 autopaikan laitos voisi tällöin toimia myös päällekkäispysäköinnin periaatteella. Keskuskorttelin toteutus on usean vuoden päässä 2020-luvulla. Autopaikkatarpeessa ja liikkumistottumuksissa sekä pysäköintipolitiikassa voi tapahtua muutoksia. Tätä taustaa vasten keskitetty pysäköinti ja paikkojen sijoit- taminen laitokseen tarjoaa parhaan joustavuuden. Aikanaan toteutus voidaan hoitaa vaiheittain siten, että alkuvaiheen pysäköintipaikat sijoitetaan maanta- soon tuleville rakennustonteille.

Pysäköinnin sijoittaminen keskitetysti antaa myös joustavuutta sekä kortteleiden, korttelipihojen että julkisten ulkotilojen korkeusasemien ratkaisuille. Alueella pääosin maanvaraisina toteutettavat korttelipihat luovat hyvät edellytykset viih- tyisien ilmeeltään vihreiden korttelipihojen kehittämiseksi. Ne mahdollistavat myös hulevesien viivyttämisen helpommin ja taloudellisemmin kuin kansipihat.

Keskustan asuntokortteliin ehdotetaan myös Poikkitien varteen sijoitettavaa pysäköintilaitosta.

Polkupyöräpysäköinti

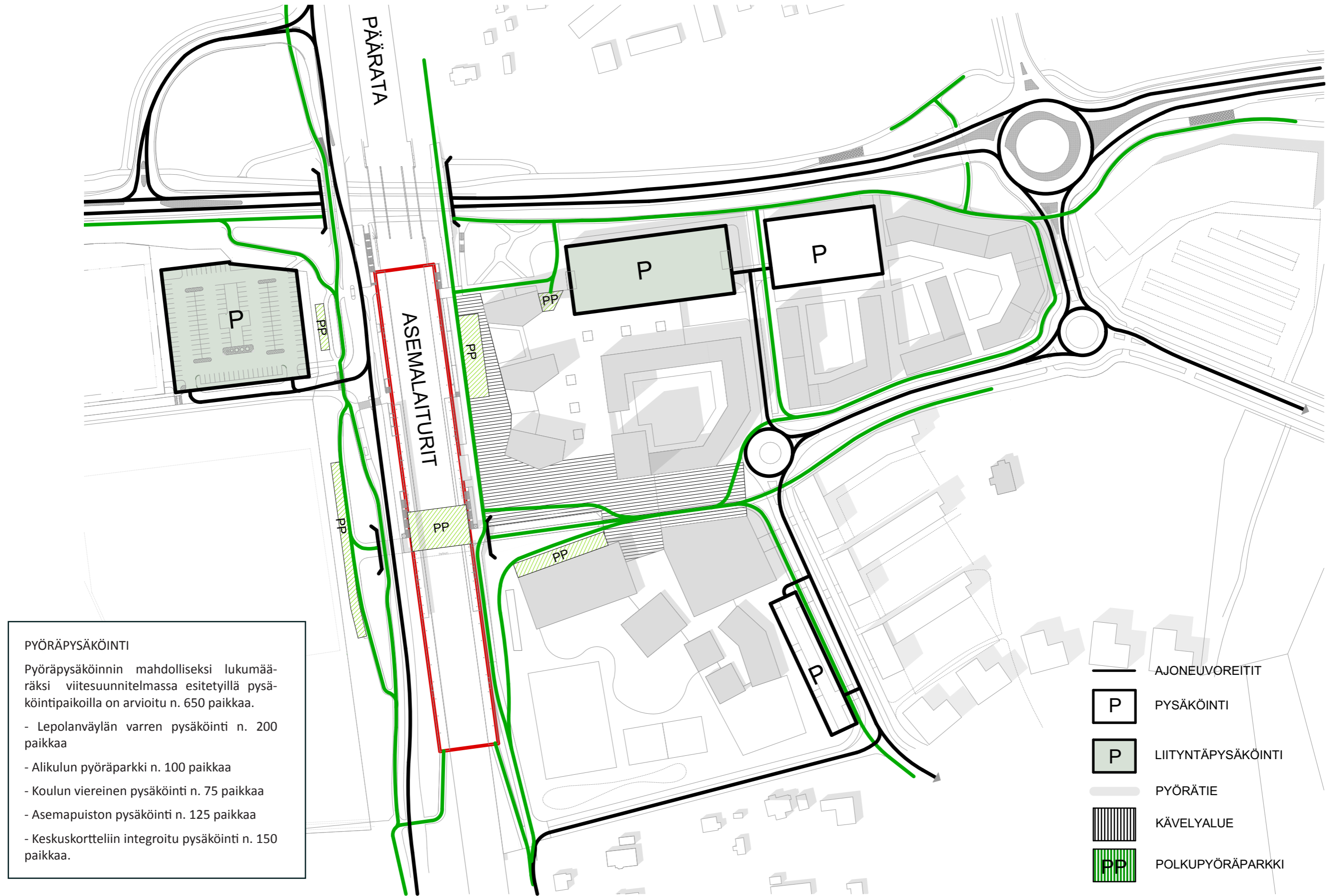
Polkupyöräily tulee olemaan Ainolan aseman laajalla vaikutusalueella junan käyttäjien merkittävä kulkumuoto. Polkupyörien hyvin saavutettavat ja help- pokäyttöiset pyöräparkit edistävät osaltaan polkupyörän käyttöä liityntäliiken- teessä. Radan länsipuolelle on jo aiemmin suunniteltu Lepolanväylän varteen pyöräpysäköintiä ja Ainolan keskuksen viitesuunnitelmassa polkupyöräpysä- köintiä ehdotetaan myös radan alikulkuun ja radan itäpuolelle seuraavasti:

- alikulun yhteyteen ratasillan alle, käyttö radan alittavalta kevyen liikenteen väylältä
- laitureiden pohjoispäähän pysäköintilaitoksen ja liiketilan yhteyteen
- itäisen asemalaiturin lähelle asemapuistikoon
- koulun yhteyteen alikulun eteläpuolelle

Näistä asemasillan alle sekä pysäköintilaitoksen / liiketilan yhteyteen sijoitettavat pyöräparkit olisivat lukittuja ja katettuja sisätiloja. Näiden yhteyteen voidaan osoittaa tila myös pyöräily-yrittäjälle (huolto, korjaus ja myynti). Asemapuistik- koon voitaisiin sijoittaa pyörätelineitä tai kevytrakenteisia pyöräkatoksia.



Esimerkki aseman kevyen liikenteen alikulun yhteyteen radan alle toteutettavasta pyöräparkista, jonka yhteydessä pyöräliikkeen tilat. Alphen aan den Rijn, Hollanti 2014



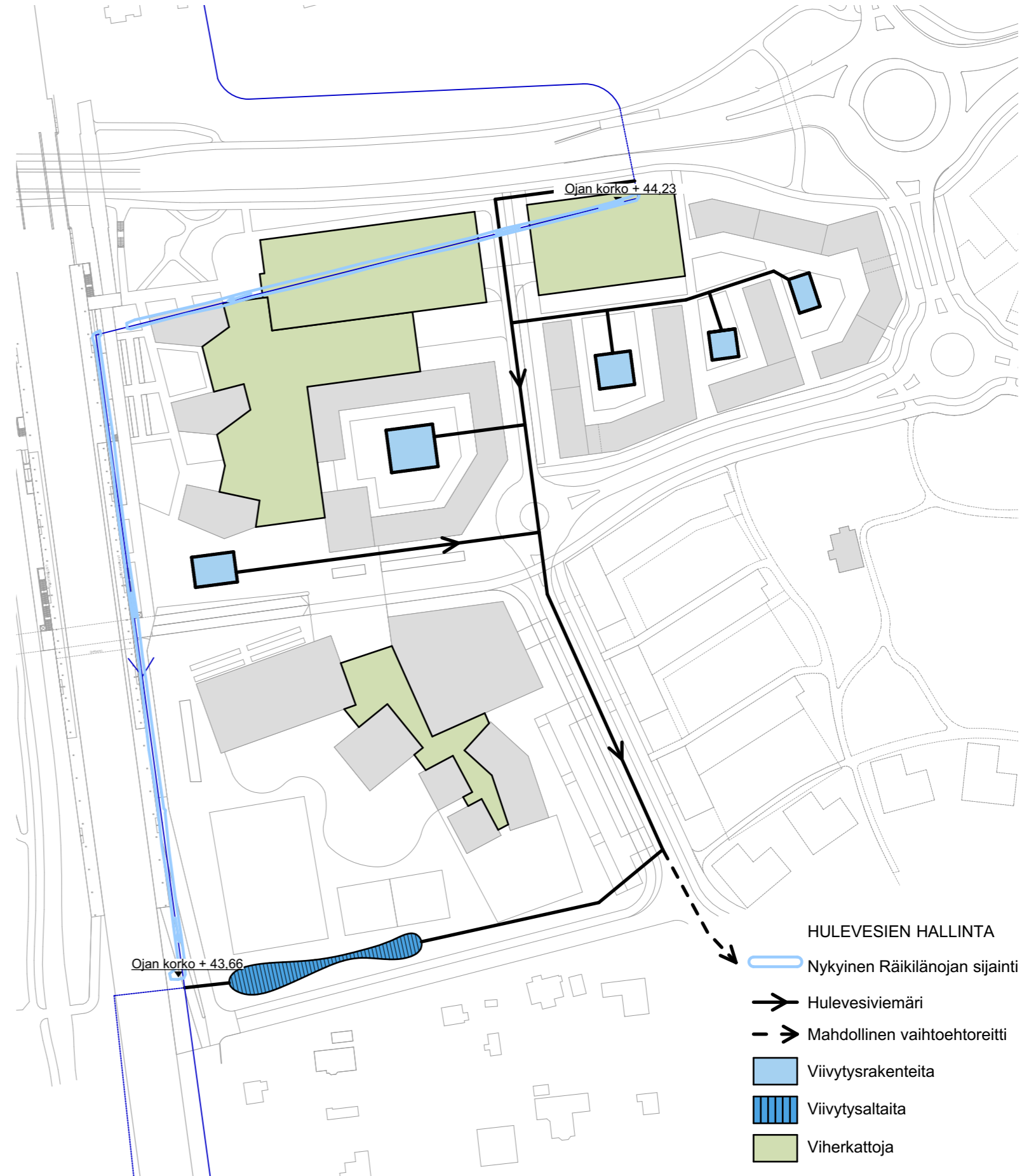
Poikkien alueen hulevesitarkastelussa (Ramboll Finland Oy 19.12.2013) todetaan, että Ainolan keskuksen alueen kuivatus tukeutuu Räikilänojan Horsmatien varressa kulkevaan osuuteen. Räikilänojaa joudutaan siirtämään Ainolan aseman siirtämisen yhteydessä pois nykyiseltä paikaltaan Horsmatien varresta. Räikilänojan radan varressa kulkeva osuus on viettokaltevuudeltaan hyvin pieni ja kapasiteetiltaan riittämätön. Ojan uudella reitillä läpi Ainolan keskuksen maanpinnan korkeus kasvaa ojan pohjaan nähden liian korkeaksi, jotta avouoma tai muut vesiaiheratkaisut olisivat mahdollisia. Tältä osuudelta oja on putkitettava rakennettavien katujen alle. Suunnitellun koulukorttelin eteläosassa on mahdollista tuoda vesi pintaan ja rakentaa viivytysrakenteita, joista voidaan muokata myös maisemaelementtejä. Pitemmällä aikavälillä tavoitteena on siirtää Räikilänojan koko radan varressa kulkeva osuus nykyisen asutusalueen itäpuolelle.

Ainolan keskuksen hulevesien hallinta on tiiviisti sidoksissa Poikkien eteläpuolisen yritysalue Boogien sekä koko Räikilänojan toimivuuteen. Hulevesitarkaisuja ei voida tehdä vain Ainolan keskuksen alueen suhteen, vaan on otettava huomioon myös lähialueiden rakentumisen myötä lisääntyvien hulevesien vaikutus koko Räikilänojaan, joka toimii tärkeänä laskuojana Tuusulanjärveen. Nykyisellään hulevedet radan itäpuolelta johdetaan junaradan ali 1 000 mm betonisella rummulla, jonka kapasiteetti on jo nykyisellä maankäytöllä ääriarjoillaan. Tulevat maankäytön muutokset Ainolan keskuksen, yritysalue Boogien sekä koko Ristinummen alueella vaativat laaja-alaista hulevesitarkastelua sekä mahdollisesti uusia viivytysalueita Räikilänojan varrelle.

Uusilla kortteleilla voidaan maanvaraisille pihoille toteuttaa viivytysrakenteita kuten hulevesikasetteja tai hulevesipainanteita. Päällystettyjen pintojen määrä tulee pitää mahdollisimman vähäisenä. Viitesuunnitelmassa on esitetty, että ainakin matalammat keskuskorttelin liikerakennukset ja pysäköintilaitokset varustettaisiin viherkattoilla.



Esimerkki viherkatosta



Rakennettavuus

Järvenpään kaupungin vuonna 2013 laatiman rakennettavuusselvityksen mukaan Ainolan keskus sijoittuu kolmelle eri rakennettavuusalueelle.

- Alue I on tiivistä moreenia tai kalliota enintään 2,2 metrin syvyydelle. Rakennukset perustetaan maan- tai kalliivaraisesti.
- Alue II on sitkeää savea, löyhää tai keskitiivistä silttiä ja hiekkaa noin 1,0–5,5 metrin syvyydelle. Raskaat rakennukset alueella paalutetaan, lattiat maanvaraisia.
- Alue III on kuivakuorisavikerrosta, jonka alla on pehmeää ja sitkeää savea 3,8–13,0 metrin syvyydelle. Rakennukset alueella paalutetaan, lattiat kantavia. Kadut, pihat ja putket rakennetaan pilaristabiloidun saven varaan.

Suurin osa viitesuunnitelman rakentamisesta sijoittuu rakennettavuusalueelle II. Aseman välitön ympäristö ja valtaosa koulun korttelista sijoittuvat alueelle III. Tällä alueella laajoja piha- ja yleisiä alueita on stabiloitava (pääosin Ainolan tori ja aseman laiturialueet sekä koulukorttelin piha ja kentät).

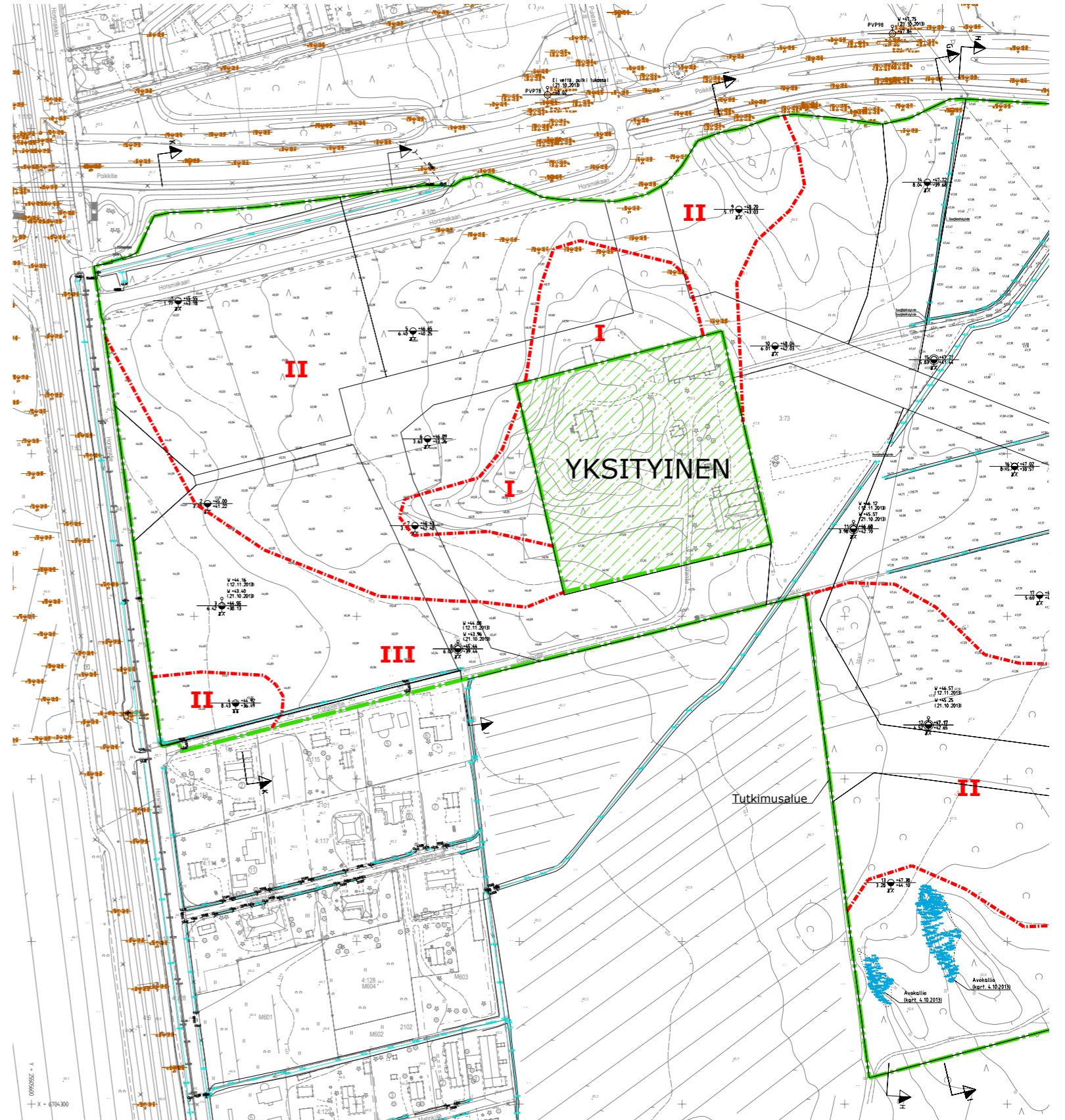
Pohjavesi vaikeuttaa radan alikulun kaivutöitä ja sen vaikutus radan paalutukseen on myös huomioitava. Tämä vaatii tarkempaa geoteknistä tarkastelua.

Arvioidut paalupituudet alueilla II ja III ovat noin 5–14 metriä.

Meluntorjunta

Ainolan keskuksen kortteleiden ja julkisten ulkoalueiden melulähteitä ovat päärata ja Poikkitie. Asema-aukion ja puistikon viihtyisyyden sekä asuinrakennusten parvekkeiden ja ulkotilojen kannalta paras ratkaisu olisi sijoittaa meluntorjuntarakenteet laitureiden ja laiturikatosten yhteyteen mahdollisimman lähelle melulähdettä.

Poikkitien melualueelle on sijoitettu pysäköintilaitokset, jotka osaltaan suojaavat asuinrakennuksia melulta. Poikkitien ja radan tuntumaan ehdotetaan korttelipihojen ympärille kiertyvää rakentamista. Pihat ovat melulta suojattuja. Samalla luodaan tuulelta suojattuja oleskelutiloja.



Ote alueen rakennettavuusselvityksestä, Järvenpään kaupunki 2013.



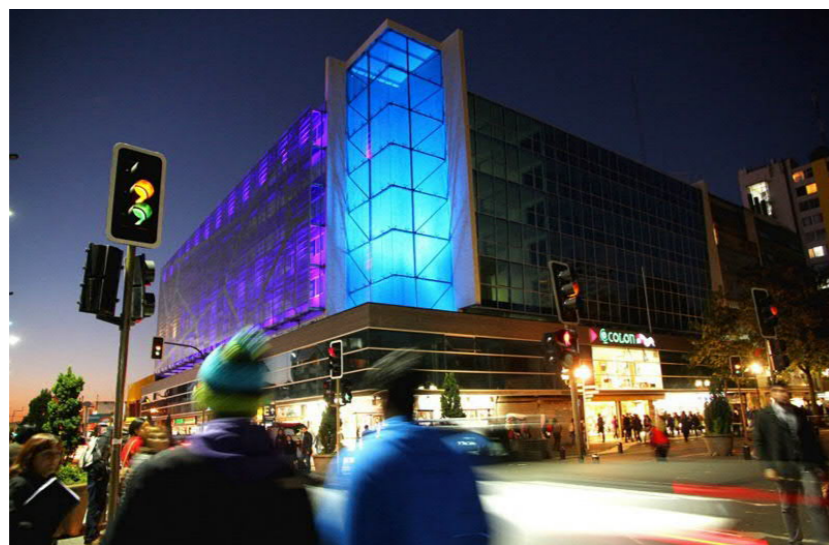
Korkeusjärjestelmä N2000



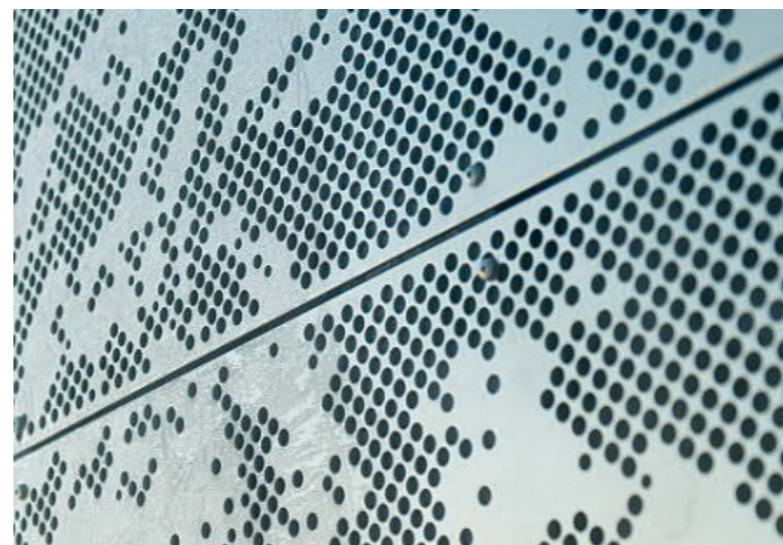
Korkeusjärjestelmä N2000

Ainolan keskuksen Poikkitie puoleinen julkisivu on kaupunkikuvan kannalta vaativa toteuskohde, jonka laatuun ja yhtenäisyyteen on kiinnitettävä erityistä huomiota. Pysäköintilaitoksen julkisivuissa tulee välttää laajoja, kenttämaisia pintoja. Julkisivuja voidaan jäsenellä esimerkiksi väri- ja materiaalivaihteluiden avulla. Niissä voidaan käyttää esimerkiksi perforoitua terästä, painokuvia julkisivumateriaalissa tai graafista betonia. Tunnelmaa alueelle voidaan luoda myös valaistuksen avulla.

Poikkitie on vihreä katu, jota reunustaa katupuiden rivistö kadun molemmin puolin. Ainolan keskuksen rakentamisalue on rajattu niin, että rakennukset eivät ole suoraan kiinni kadussa ja katuun rajoittuvalle puistolle ja kevyen liikenteen väylälle jää riittävästi tilaa. Liityntäpysäköintilaitoksen vieressä kulkee myös kaupallisen keskuksen huoltoon tarkoitettu huoltoreitti. Rakentamisen korkeus kadun varrella vaihtelee, pysäköintilaitokset ovat III–IV-kerroksisia.



Esimerkki valon käytöstä elävöittämään pysäköintilaitoksen julkisivua



Esimerkki perforoidusta alumiiniseinästä



Esimerkki Sibelius-aiheesta graafisessa betonissa



**POIKKITIEN
LIIKENNEYMPYRÄ**

ASUKASPYSÄKÖINTI
Pysäköintitalon julkisivua voi jäsentää useaan osaan

LIITYNTÄ-, ASIONTI- JA ASUKASPYSÄKÖINTI
Pysäköintitalon julkisivua voi jäsentää useaan osaan

PUISTO

PÄÄRATA

Korkeusjärjestelmä N2000

