

leisarvostelu.

ilpailun arvostelun peruslähtökohtana ovat seuraavat yleiset taiteet:

. Järvenpäästä on Helsingin seudun ja radanvarren aluekeskuksena esitettävä mahdollisimman itsenäinen ja palvelukykyinen.

. Järvenpään - Keravan - Tuusulan ryhmästä on kehitettävä rataa tuettava maakunnallinen suurtaajama lisäämällä työnjakoa eri osakesusten välillä, parantamalla kulkulaitoksia, sisäistä tiieverkkoa ja sen itymistä valtakunnalliseen tiestöön.

. Tuusulanjärven ranta-alueista on luotava maakunnallinen matkailuohde, korkealuokkainen virkistysalue ja varaus kulttuuripalveluksille.

eskustakilpailun yleisinä tavoitteina ovat:

- eri ratkaisutyyppien löytäminen keskustan edelleen kehittämiseksi

- näiden ratkaisutyyppien vertaaminen olemassaolevaan tilanteeseen ja suhteuttaminen keskenään.

- kehityslinjan määrittäminen suunnittelulle siten, että kilpailun tulos muodostaa yleisesti hyväksytyin, selväpiirteisen ja realistisen keskusta-alueen kehittämissuhteen.

ikekeskus

ikekeskus rakentuu vanhastaan Sibeliuskadun varteen. Nykyisen ikekeskuksen kehittäneet olosuhteet ovat kuitenkin muuttumassa. Yleisaavalliset näkökohdat viittaavat liikekeskuksen kehittämiseen myös radan itäpuolella, jonne asumisen ja työpaikkojen painopiste tulee siirtymään. Sibeliuskadun akseli saa puolestaan tukea Tuusulanjärven rannan aktiivisesta. Tavoiteltavana liikekeskuksena yleisluotoana enee kuitenkin pidettävä asemakeskuksen molemmin puolin rakentuvaa atkaisua, johon nykyinen liikekeskus saumattomasti liittyy.

ibeliuskadun ja Helsingintien väliin jäävä korttelirivi, joka useimmissa ehdotuksissa esitetään tehokkaasti käytettäväksi, on ostoskeskusrppisille rakennuksille sijainniltaan sopiva, mutta johtaa pysäköintilojen varaamiseen Helsingintien toiselta puolelta. On ilmeistä, että imän tyyppisille liiketaloille tulisi myös etsiä väljempiä sijoituspaikkoja. ällöin olisi tutkittava ensisijassa radan itäpuolta ja Postikadun—Mannilantien vartta.

elsingintien ja Postikadun väliin jäävä Mannilantien osa kehittynee keskustarenkkaan poikkilyhteydeksi, josta ei kuitenkaan pitäisi tehdä liikennettä imevää. Tämä väylä voi myös toimia Mannilantien suuntaan rakentuvan ja Asemanpuistoon tukeutuvan liikenteen syöttö- ja huoltoväylänä.

ostikadun ja Järvitien väli tulisi varata pääasiassa keskustan yleiseen aikoitukseen, jonka nykyinen koivukuja erottaisi varsinaisesta liikekeskuksesta. Liikekeskustan paikoitus tulisi siis keskittymään pääasiassa Postikadun varteen, torille ja radan itäpuolelle. Keskustan yleiskaavallisesti erusteltu syöttö Postikadun puolelta motivoi myöskin Postikadun ja Sibeliuskadun välisen vyöhykkeen käyttöä liikekeskuksen laajentumisalueena. Tätä ovatkin useimmat kilpailijat eri muodoissa ehdottaneet. Ehdotus rantakaupunki» esittää ostosalueen laajennettavaksi kaupunkijana Sibeliuskadulta, ehdotus »Pohjukka» esittää kokonaan uuden liikekeskuksen eittämissä alueen keskeän Sibeliuskadun rinnalle. On ilmeistä, että imä laajentuminen on keskitettävä melko suppealle alueelle. Eräissä hdotuksissa esiintyvä poikkitoriaihe asemakaavan puistovyöhykkeen ohdalla tuntuu kehityskelpoiselta ajatukselta. Tälle uudelle akselille voisi esittää keskustatoimintoja, jotka eivät vaadi vilkasliikenteistä sijaintia. oikkitori yhdistäisi myös tehokkaasti asuinalueilta keskustaan johtavat jalankulkukadut.

ikekeskuksen tulisi rakentua tiiviisti rautatieaseman tuntumaan, jalankulkuetäisyyden piiriin asemasta. Radan katkaisevaa vaikutusta on koetettava lieventää. Toteuttamisvaiheessa on ilmeisesti kiinnitettävä erikoista uomiota jalankulkuväylän järjestelyyn näillä kohdilla samoin kuin koruserojen suomiin mahdollisuuksiin avata näkymiä Sibeliuskadun kselille, mahdolliseen keskustapuistoon ja järvelle.

leiset rakennukset

leisten rakennusten alueita on tarkasteltava rannan liikekeskustan kanssa. Eri sijoitusvaihtoehtojen edut ja haitat käyvät selville tutkittaessa iiden yhteyksiä ja suhdetta liikekeskukseen. Suotavaa on, että hallinto- i kulttuurilaitokset sijoitetaan paikkakunnan luonteen ja mittakaavan uomioonottaen mahdollisimman läheisesti liikekeskuksen yhteyteen. Tälisiä ratkaisuja ovat sijoitukset radan itäpuoliselle mäelle, Postikadun rteen ja välittömästi liikekeskuksen lounaispuolelle rannan läheisyy-

teen. Sijoitukset kauemmaksi ranta-alueelle tai Helsingintien kaakkoispuolelle ovat jo erillisiä. Sama koskee jossain määrin myös sijoitusta radan itäpuolelle, ellei tänne voida samalla laajentaa liikekeskusta. Kaupunkikuvan kannalta on vm. sijoitus erityisen kiintoisa. Kulttuurilaitosten sijoittaminen järven rantaan liittyy hyvin paikan luonteeseen. Niiden läheisyyteen olisi vain järjestettävä riittävästi paikoitusta, mieluummin Helsingintien varteen. Huonot perustamisolosuhteet korvaa täällä kauppalan maanomistus. Liikekeskusta voidaan myös ajatella laajennettavaksi etelään Sibeliuskadun jatkeen suuntaan, jolloin Helsingintien varressa sijaitsevien tonttien rakennusoikeus voitaisiin siirtää liikekeskuksen tuntumaan. Kulttuurikeskuksen sijoittamista keskusta-alueen ulkopuolelle ei ole pidetty suotavana. Uimahallin ja urheilutalon sijoitus I B-alueelle koulukeskuksen yhteyteen on oikeaanosunut ajatus.

Keskuspuisto ja Tuusulanjärven pohjukan käsittely

Järvenpään voimakas maastollinen tekijä on Tuusulanjärven akseli. Sen korostaminen ja järven vaikutuksen lisääminen keskustassa samoin kuin järven rannan aktiivinen käyttörantana ovat ilmeisiä kaavallisia perustavoitteita, joita kilpailijat ovat eri muodoissa tuoneet esiin. Asemanseudun mäet on säilytettävä puistomaisina luonteeltaan ja puistoyhteys on järjestettävä täältä rantaan. Tämän puistovyöhykkeen ei kuitenkaan tarvitse olla kovin laaja. Paikoin riittää vain lehtipuustutuksen järjestetty bulevardimainen jalankulkuväylä. Veselementin käyttö puistosysteemin osana, kuten esim. ehdotuksessa »Pohjukka» on esitetty, tuntuu kiintoisalta ajatukselta. Tuusulanjärven pohjukka on ilmeisesti järjestettävä siten, että ranta siistitään ja ruopataan sekä rannalle rakennetaan laitureita, mutta muuten pidetään luonnontilassa olevana käyttörantana. Rannan käyttöä aktivoi yleisten rakennusten sijoittaminen rannan tuntumaan, samoin kuin venelaiturien järjestäminen mahdollisimman lähelle rakennettua keskusta-alueita. Ranta-alueen käsittely siinä määrin kuten ehdotuksessa »rantakaupunki» on tehty, vaikuttaa keinotekoiselta ja paikkakunnan sekä maiseman luonteeseen sopimattomalta. Samoin on järvenäkymän rajaaminen sillalla tai maapenkereellä väkivaltaista ja herkkää maisemakuvaa turmelevaa.

I B-alue

I B-alue rakentuu yleisten rakennusten vyöhykkeen ja tätä palvelevan jalankulkuväylän molemmin puolin siten, että radan puolella on ilmeisesti seurattava jo syntynyt raskaamman rakentamisen linjaa, kun sitä vastoin järven puolella lienee syytä pyrkiä matalampaan rakentamiseen järvenäkymän ja kirkon takia. Liikekeskuksen ulottaminen Helsingintien yli on virhe. Jalankulkukaduksi varattavan Yhteiskouluntien varteen Helsingintien tuntumaan voidaan sijoittaa alueen tarvitsemat huoltomymälät. Asuinalueen luonne on parhaiten tajuttu ehdotuksessa »rantakaupunki». Mahdollinen kauppaopisto sopii hyvin I B-alueen koulukeskuksen liitettäväksi.

Liikenne

Toimintakelpoisen ja myös tulevaisuudessa riittävän liikenne- ja pysäköinti-ratkaisun kehittäminen edellyttää seuraavaa:

— jalankulku- ja muun liikenteen jäsentäminen

— rautatie- ja linja-autoliikenteen yhteensovittaminen keskustan kanssa toimivaksi kokonaisuudeksi

— katu- ja tieverkon jäsentely kauko-, ohikulku-, kokooja- ja tonttiliikennettä varten

— pysäköinnin järjestely huomioon ottaen myöskin jo valmiiden ja pysyvien rakennusten tarve.

Kilpailu on osoittanut, että keskusta on muodostettavissa kokoojakatuina toimivien Helsingintien ja Postikadun—Myllytien väliin. Helsingintielle jää osa ohikulkevaa liikennettä, joten liikekeskustaa ei ole syytä laajentaa sen kaakkoispuolelle. Mannilantie Helsingintien ja Postikadun välisellä osuudella tarvitaan keskustaa syöttävänä tonttikatuna, jota voidaan käyttää linja-autoreittinä, joskaan varsinaisen kautta-ajo ei ole suotavaa. Keskustan katuverkkoa voidaan huomattavasti keventää sopivilla ohikulkuteiden järjestelyillä.

Pysäköinti on järjestettävissä osittain tonteille ja osittain 100—600 auton yleisille pysäköintialueille tai maanpäällisiin rakennuksiin. Rautatieaseman pysäköintipaikkojen hajottaminen myöskin laitureiden eteläpäähän on suositeltava ratkaisu, koska siten säästetään arvokasta keskusta-alueita ja samalla vähennetään liikennettä eniten kuormitetuilta kaduilta.

Helsingintien ja Postikadun kehittäminen kokoojakaduiksi antaa keskustalle riittävästi väljyyttä, jolloin jalankulkuliikenne voi tapahtua häiriötä ja on helposti järjestettävissä. Myöskin pysäköinnin osittainen keskittäminen on tässä suhteessa edullista.

Kilpailualue B.

Tuusulanjärven rannat muodostavat Keski-Uudellamaalla harvinaisen virkistys- ja kulttuurialuereservaatin, jonka kehittämistä Järvenpään kannalta puoltavat sekä perinne että matkailunäkökohdat.

Vanhankylänniemi on katsottava tärkeimmäksi virkistysaluevaraukseksi. Tästä alueesta tulisi järjestää kilpailu, jonka järjestäjinä olisivat Tuusulanjärven rannan käytöstä hyötyvät kunnat. Alueelle voisi ajatella sijoitettavaksi, kuten eräissä kilpailuehdotuksissa on viitattu, matkailuhotellia urheilu- ja ulkoilualueineen. Matkailukäyttöä haaittavaa rakentamista tai maiseman muuttamista ei alueella tulisi sallia.

Järven eri rannoilla olisi pyrittävä säilyttämään niiden nykyinen ominaisuus siten, että luoteisranta pysytetään luonnontilassa olevana matkailureservaatina ja kaakkoisranta instituuttien ja kulttuurirakennusten sijoituspaikkana. Varsinkin on kiinnitettävä huomiota Vanhankylänniemen ja rakennetun kauppalan väliin jäävän alueen pysyttämiseen rakentamattomana esim. maanviljelysalueena. Tämä rakentamaton luonnontila muodostaa tehokkaan taustan kulttuurirannan rakennuksille ja tiiviisti rakennetulle kauppalalle. Kaakkoisrannan kulttuurivaraukset on mitoitettava tarpeeksi väljiksi siten, että kauppa-alue rajoittuu selväpiirte-

»rantakaupunki» II p, II pris

