

NREP:n ja Skanskan suunnitelmien arviointi

Arviointia varten valittiin soveltuvia arviointikriteerejä, joita yleensä pidetään hyvän suunnitelman tavoitteina. Arviointi on tehty kunnan toimesta. Arvion jälkeen on kirjattu myös HOK:n huomioita suunnitelmista. Koska nyt käsiteltävien suunnitelmien arviointiin liittyviä näkökulmia asiaan on useita ja kriteerien painoarvot kunkin harkittavissa, jää suunnitelmien vertailemiseksi paljon harkinnanvaraa. Arvioinnissa on pyritty tuomaan esille lyhyesti suunnitelmien hyviä ja huonoja puolia, jotta päätöksenteko jatkosuunnittelua varten olisi yksinkertaisempaa.

Suunnitelmissa on pääosin otettu huomioon tekniset reunaehdot ja osan tiedossa olleista kunnan tavoitteista mm.

- Liikenneverkon liittymiskohdat on järjestettävissä korttelialueilla tehtävillä muutoksilla. Liittymien parantaminen on välttämätöntä kaikissa vaihtoehdoissa. Suunnitelmakohtaisissa arvioissa ei ole käyty katuverkon muutostarpeita, vaan keskitytty suunnitelmassa olevien tonttiliittymien tai sisäisen liikenteen kysymyksiin. Katuverkon muutostarpeista on lisää tietoa liitteenä olevassa SitoWise Oy:n laatimassa liikenneverkon selvityksessä.
- Vesihuolto on järjestettävissä, johtosiirto joudutaan tekemään nykyisen torin alueella ja alustava kustannusarvio oli n. 100 000 €. Tämän lisäksi tulee tehtäväksi tavanomaista vesihuoltoverkon kehittämistä. Kustannusarviota ei siitä ole tässä vaiheessa esittä.
- Kirjaston säilyttäminen on kummallakin vähintään yhdessä vaihtoehdossa. Yleisesti kaikkiin vaihtoehtoihin liittyen HOK totesi, että kirjaston säilyttäminen tekee Prisman suunnittelun alueelle hankalaksi. Tämä oli todettu myös kunnan ja SitoWise Oy:n maankäytöllisiä vaihtoehtotarkasteluja laadittaessa.
- Kunnan tarvitsemien tilojen määrä on riittävä ja ne sijaitsevat kaikissa vaihtoehdoissa toiminnallisesti hyväksyttävästi, synergiasta saadaan etua.

Sen sijaan vain Skanskan ve 2:ssa on esitetty asuinrakentamista alueelle.

Keskusteltaessa muiden vaihtoehtojen asuinrakentamismahdollisuuksista, ovat kummatkin suunnitelmaehtotusten jättäjät kertoneet, että ns. Prisma-osan päälle asuinrakentamisen sijoittaminen ei ole kustannuksiltaan hyväksyttävää, jos asuinrakennukset sijaitsisivat liikerakennuksen katolla. Toisaalta, jos ne sijaitsisivat liikerakennuksen vierellä siten, että kukin asuinkerrostalo olisi omalla tontillaan, tilaa ei jäisi riittävästi liikerakentamiselle tai liikerakennuksen muoto olisi hankala. Kolmantena syynä on esitetty pysäköintipaikkojen vähyys.

Eri rakenneratkaisujen taloudellisia vaikutuksia ei ole laskelmin avattu. Autopaikkojen osalta on pohdittavissa malli, jossa autopaikkoja sijoitettaisiin eri kortteliin, jos ko. kortteliin ei näitä voitaisi toteuttaa.

NREP



1. Kaupunkikuva, julkisivut, massoittelu, näkymät, mittakaava

- Matala Prisma-osa ei ole tavoitteiden mukaista keskustamaista rakentamista. Tavoitteiseen pääsemistä helpottaisi, jos asumista voitaisiin rakentaa enemmän. Asumisen pois jättämistä on perusteltu mm. kustannussyillä, aikatauluriskeillä ja autopaikkojen vähyydellä.
- Tavanomaisen hypermarketin julkisivujen käsittely ei vastaa tavoitetta elävän katukuvan muodostamisesta. Julkisivut Prisma-osan etelä-, pohjois- ja länsisuuntaan ovat passiiviset ja monotoniset, ellei tarkemmassa suunnittelussa voida poiketa tavanomaisista ratkaisuista sekä julkisivun käsittelyn että sisätilojen käytön osalta.
 - Uudisrakennuksen toiminnon huomioon ottaen ei ole uskottavaa, että julkisivuihin voidaan saada merkittävää parannusta, ellei erikoistavarakaupan erillisiä liikkeitä saada sijoitettua katualueiden laidoille ja siten tehden katujulkisivusta keskustamaisempaa.
 - Uudisrakennuksen itäpuolella olevaa yhteyttä ja pientä aukiota lukuun ottamatta kävely-ympäristö on heikko.
- Hyrylätien suuntaan jää tässä ratkaisussa takapihamainen julkisivu.

- o Toimisto-osan julkisivujen käsittely on selvästi ansiokkaampaa - ollen nykyaikaista tiiliarkkitehtuuria edustaen, joskaan ei täysin omaleimaista.

2. Palvelujen houkuttelevuus ja toimivuus käyttäjille

- Erikoistavarakaupan ja palveluiden tiloja on uudisrakennuksessa liian vähän.
- Hyvää ratkaisussa on se, että Auratumen kiinteistön eli entisen S-marketin liikekiinteistö jää edelleen käyttöön, koska voi olettaa, että siihen sijoittuu erikoistavarakauppaa tai palveluita. Sijainti kahden suuren päivittäistavarakaupan välissä on tätä ajatellen otollinen. Sinänsä ko. kiinteistön muuttuminen erikoistavarakaupan tilaksi parantaisi merkittävästi tilannetta keskustassa, mutta koska ei ole tiedossa minkä laatuista tai miten monialaista liiketoimintaa siihen sijoittuisi tässä ratkaisussa, on vaikeaa arvioida vaikutuksia tarkemmin – esim. yhden kodinkone- ja elektroniikan kaupan sijoittuminen vaikuttaisi toisin kuin neljän ruoka- tai hyvinvointipalvelun sijoittuminen.

3. Liiketoimijoiden tarpeiden täytyminen

- HOK:n esittämät huomiot:
 - i. Huolto on hankala, koska nousua lyhyellä matkalla on kaksi metriä. Muuten tilan layout toimii.
 - ii. Etumyymälä ratkaisu tällaisenaan huono (miel. pitkällä sivulla) ja niitä on niukasti – jatkossa tulisi vielä pyrkiä kehittää määrää, sijaintia, kokoa, laatua ja suuntausta.
 - iii. Liukuportaan tulisi sijaita keskeisemmin pysäköintihallissa, vertikaaliyhteydet eivät toimi näin.

4. Olevan rakennuskannan säilyminen

- Mahdollistaa kirjaston säilyttämisen valtuuston tavoitteen mukaisesti. Vanha ostoskeskus on purettava. Muun rakennuskannan osalta ei edellytetä muutoksia.

5. Maaston korkeuseroihin sopeutuminen ja niiden hyödyntäminen

- o Nykyisen Hyrylätien ja linja-autopysäkkien korkoeroa on hyödynnetty siten, että pysäköintitaso on suunniteltu osin maanlaiseksi. Osa sekundaarisista tiloista on maanpinnan tasolla tai sitä korkeammalla, mm. huoltopiha on korkeammalla kuin Hyrylätien taso ja osa

pysäköintikellarin tasosta on maan päällä. Prisma-kerros on kirjaston tasolla.

- **Maanomistus, hankkeen läpivientivarmuus**

- Hanke on esitetty toteutettavaksi täysin Tuusulan kunnan omistuksessa olevilla kiinteistöillä. Hyvä läpivientivarmuus.

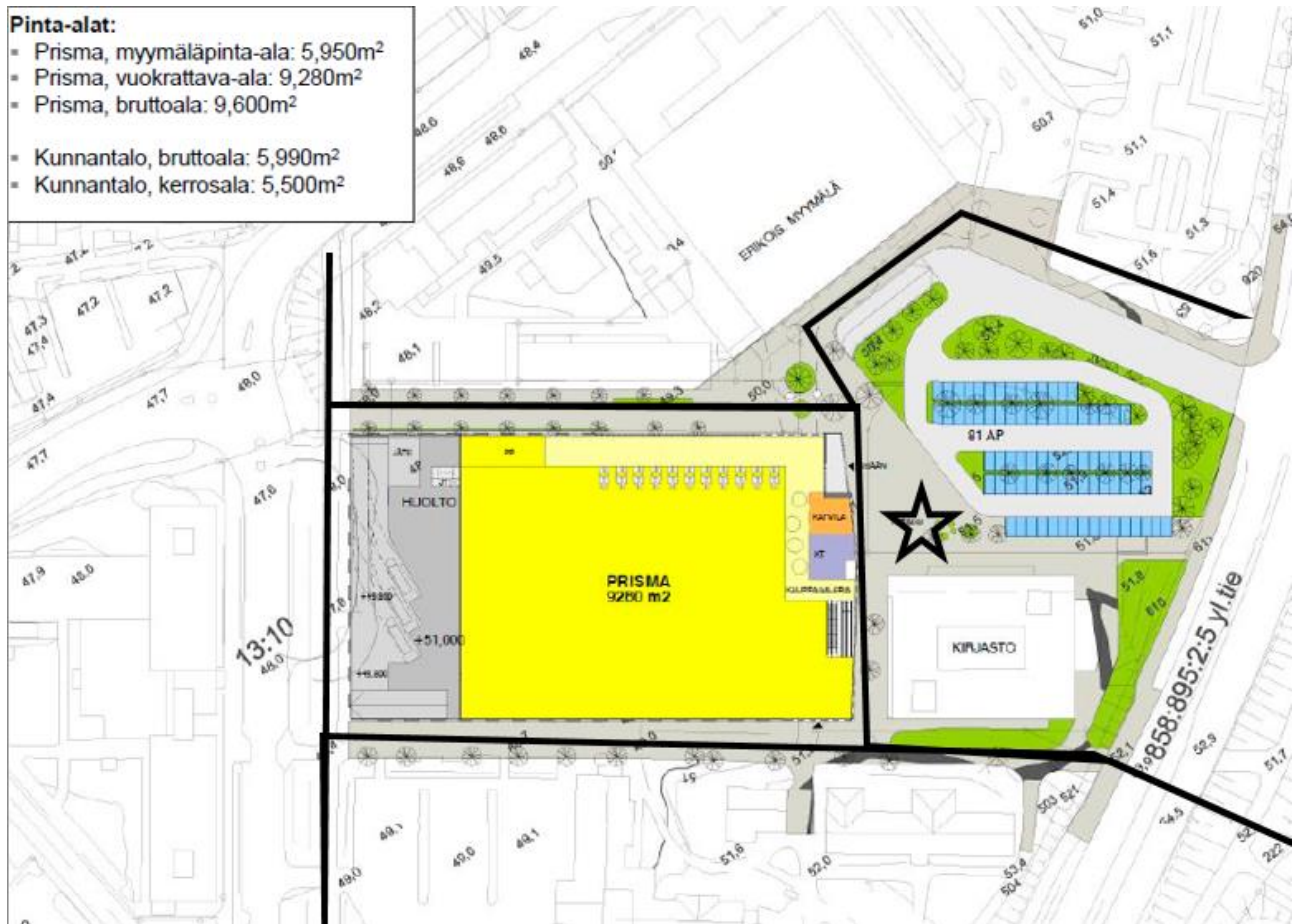
6. Autoliikenne - sujuvuus, saavutettavuus, turvallisuus, pysäköinti

- Autoliikenteen näkemät pysäköintihallista tullessa Järvenpääntien puolelta ovat vaikeat. Ulkopysäköintipaikkojen liittymä on liian lähellä Pysäköintihallin sisäänmenoa. Tämä voi aiheuttaa ongelmia, koska pysäköintihallin ulostuloon tulee luultavammin tukimuuri mikä estää näkemistä
- Koskenmäentien ja Hyrylätien risteykseen huoltoajoneuvojen poistuminen on ongelmallinen. Liittymää ei voitane toteuttaa näin lähelle valoristeystä.
- Autoliikenteen näkemät Hyrylätien suunnasta parkkihallista poistuvien osalta on ongelmallinen jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden näkemisen kannalta.
- Pysäköintikellaria ei ole yhdistetty Auratumin pysäköintikellariin, mutta yhteys olisi toteutettavissa.
- Pintapysäköintikenttä helpottaa pysäköintiin saapumista ja nopeaa asiointia.

7. Joukkoliikenne – saavutettavuus

- Linja-autoasema tulee siirtää rakentamisesta johtuen, jos esitetty pintapysäköinti mahdollistetaan.
- Joukkoliikenteen saavutettavuuteen vaikuttaa uuden bussiterminaalien sijoittuminen. Mikäli lähin joukkoliikennepysäkki on Esikunnanpuiston kohdalla tulevaisuudessa, etäisyys palvelukeskuksen pääovelle on 200-240 m ja mikäli se sijaitsee Rykmentin puistotien varressa on etäisyyttä 230-300 m. Sijaintia tulee miettiä yhdessä HSL:n kanssa.

8. Kävely-ympäristö – kulku- ja oleskelualueiden viihtyisyys ja monikäyttöisyys, pienilmasto, julkinen ulkotila, mielenkiintoisuus, esteettömyys, turvallisuus



- Palvelukeskuksen sisääntuloaukio merkitsee hyvin reittien välissä tärkeän sisääntulokohdan, mutta sitä ei ole tilallisesti rajattu.
- 81 autopaikkaa on suunniteltu kirjaston pohjoispuolelle pintapysäköintinä. Pysäköintikenttä rajoittuu suoraan palvelukeskuksen sisääntuloaukioon ja palvelukeskuksen pysäköintikellarin ajoramppi sijoittuu tärkeänä kävely-yhteyden vierelle, mikä laskee ko. osuuden viihtyisyyttä.
- Saattoliikenne voidaan järjestää em. Pysäköintikentän kautta.
- Kävely-yhteys kiertää Auratumin liikerakennuksen vieritse ohjaten asiakkaita oikeaan suuntaan, mutta viereinen pysäköintikenttä ajoyhteyksineen kannustaa oikomisesta heikentäen liikenneturvallisuutta, jos kuljetaan palvelukeskuksen ja Hyrrän kiinteistön välillä.

- Suunnitelmassa ei ole yleensä tavoiteltua keskustamaista ja kävelykeskustan tunnusmerkkinä pidettyä tilasarjaa. Kävelyalueet ovat pääosin kulkureittejä.
- Prisman pohjois- ja eteläpuolisen julkisivun käsittely ja toiminnot sisällä eivät takaa hyvälaatuisen katukuvan muodostumista.
- Kulkuyhteyttä Prisman ja kirjaston välissä ei ole vaihtoehdossa 1, mutta tällainen on suunniteltu vaihtoehdossa 2. Kulkuyhteys on tärkeä pohjois-eteläsuuntainen reitti.

9. Pyöräilyn edistäminen – sujuvuus, turvallisuus, pysäköinti

- Polkupyöräily pysäköinti tulee sijoittua reittien varsille. Polkupyöräily pysäköintipaikkojen tulee olla helposti käytettävissä sekä turvallisia.
- Polkupyöräily pysäköintiä ei ole suunniteltu. Tilallisesti se on mahdollista palvelukeskuksen sisäänkäynnin vierellä, esim. pohjoispuolella.

10. Palveluiden keskinäinen läheisyys keskusta-alueella

- Prisma on erillinen rakennus, josta ei esitetä sisäyhteyttä muihin liikerakennuksiin maantasossa. Sijainti keskusta-alueella on saavutettavissa hyvin kävellen, mutta päivittäistavarakauppojen sijainti ei ole yhtä hyvä, kuin jos Prisma toteutettaisiin osin Auratuminkin kiinteistölle. Etäisyys kirjaston tai Auratumin liikekiinteistön ovelle pääovelta on n. 50 m. K-supermarketin pääovelle on etäisyyttä n. 240 metriä.

11. Ympäristöhäiriöt, melu

- Huoltopiha on suunniteltu Hyrylätien eli nykyisen kunnantalon korttelin tulevien asuinkerrostalotonttien suuntaan.
- Liikennemelun lisääntyminen katuverkossa eri vaihtoehdoissa on samaa luokkaa, koska rakentamisen määrä ja siten liikennemäärän lisäys vaihtelee melko vähän katuverkkoon muutoinkin kohdistuvaan liikennemäärään verrattuna..

12. Merkittävät kunnallistekniset kustannukset ja muut kynnysinvestoinnit

- SitoWise Oy on tehnyt kustannuslaskentaa liikenneverkkoon liittyen. Liittymäjärjestelyiden muutosten aiheuttamia kustannuksia on laskettu liittymäkohtaisesti yleissuunnitelmatasoisesti huomioiden kaistamuutoksista johtuvat ajoratojen ja siltojen levennykset. Kustannukset on arvioitu keskimääräisten yksikköhintojen mukaisesti, eikä

laskelmissa ole huomioitu mm. mahdollisia liikennevalojen muutoksia eikä tarvittavia erityisrakenteita. Bussiterminaali: 160 000 €, muut liittymät yhteensä 130 000 €, Kievarinportin kiertoliittymä 880 000 €, Kulloontien kiertoliittymä 315 000 €.

- Vanha ostoskeskus tulee purkaa ja ainakin kunnan toiminnoille järjestää korvaavia tiloja.
- Yksittäinen merkittävä menoerä on nykyisen torin läpi kulkevan viemäriinjan siirto, josta aiheutuu suuruusluokaltaan ~100 000 € kulut. Kunnallistekniikan verkkoa uusitaan tarpeen mukaan, todennäköisesti laajasti, mutta tältä osin ei vielä ole kustannusarviota tiedossa.
- Korvaavat pysäköintipaikat kirjastolle järjestetään liiketilojen pysäköintipaikkojen kanssa vuorottaispysäköintinä..

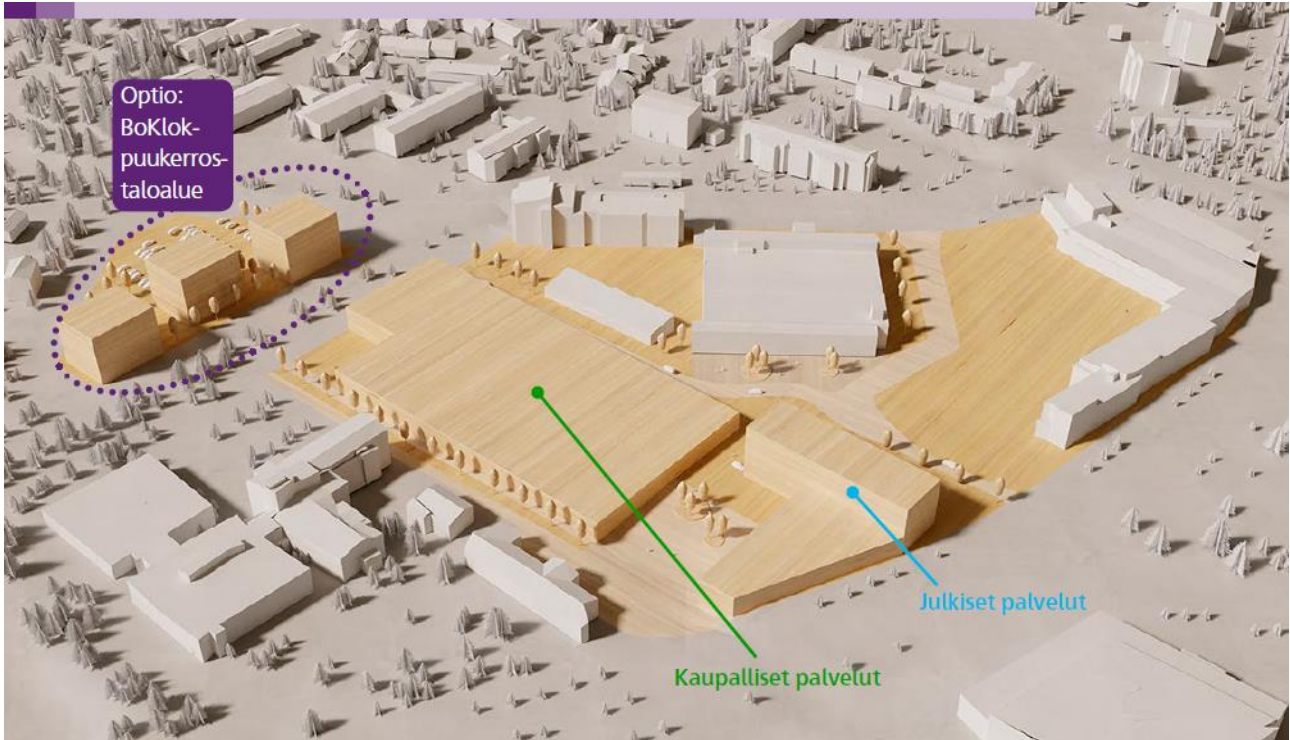
13. Rakennusoikeus, tontinmyyntitulo

- Hanke on esitetty kunnan omistamalle maalle. Tontinmyyntihinta-arvio on n. 4,5 M€.

14. Kunnan vuokratustannukset

- 1,0 – 1,1 M€/a ja 80 €/autopaikka/kk, kun paikat ovat vuorottaiskäytössä. Jos autopaikkoja tarvitaan 150 kpl, vuosikustannus olisi 144 000 €. Vuokra-ajaksi esitetään 25 v.

SKANSKA ve 1



1. Kaupunkikuva, julkisivut, massoittelu, näkymät, mittakaava

- Matala Prisma-osa ei ole tavoitteiden mukaista keskustamaista rakentamista. Tavoitteiseen pääsemistä helpottaisi, jos asumista voitaisiin rakentaa enemmän.
- Tavanomaisen hypermarketin julkisivujen käsittely ei vastaa tavoitetta elävän katukuvan muodostamisesta. Julkisivut Prisma-osan etelä-, pohjois- ja länsisuuntaan ovat passiiviset ja monotoniset, ellei tarkemmassa suunnittelussa voida poiketa tavanomaisista ratkaisuista sekä julkisivun käsittelyn että sisätilojen käytön osalta.
 - Rakennuksen toiminnon huomioon ottaen ei ole uskottavaa, että julkisivuihin voidaan saada merkittävää parannusta, ellei erikoistavarakaupan erillisiä liikkeitä saada sijoitettua katualueiden laidoille ja siten tehden katujulkisivusta keskustamaisempaa.
 - Prisma-osan itäpuolta lukuun ottamatta kävely-ympäristö on siten heikko. Uuden kunnantalo-kirjasto -rakennuksen ja Prisman välille on suunniteltu aukiota tai julkisten rakennusten piha-alueetta, joka suuntaukseltaan, toiminnoiltaan ja suojaisuudeltaan on hyvä. Aukion eteläpuolitse kulkee hyvä kevyen liikenteen pääreitti ja

aukion kautta syntyisi pohjoiseen luonteva yhteys. Aukio rajautuu etelässä museoon, joka sinällään olisi oiva ja omaleimainen lisä.

Kirjasto-osan mataluus on heikkous aukion rajauksen kannalta.

- Hyrylätien suuntaan jää tässä ratkaisussa takapihamainen julkisivu.

2. Palvelujen houkuttelevuus ja toimivuus käyttäjille

- Erikoistavarakaupan ja palveluiden tiloja on uudisrakennuksessa liian vähän.
- Hyvää ratkaisussa on se, että Auratumin kiinteistön eli entisen S-marketin liikekiinteistö jää edelleen käyttöön, koska voi olettaa, että siihen sijoittuu erikoistavarakauppaa tai palveluita. Sijainti kahden suuren päivittäistavarakaupan välissä on tätä ajatellen otollinen. Sinänsä ko. kiinteistön muuttuminen erikoistavarakaupan tilaksi parantaisi merkittävästi tilannetta keskustassa, mutta koska ei ole tiedossa minkä laatuista tai miten monialaista liiketoimintaa siihen sijoittuisi tässä ratkaisussa, on vaikeaa arvioida vaikutuksia tarkemmin – esim. yhden kodinkone- ja elektroniikan kaupan sijoittuminen vaikuttaisi toisin kuin neljän ruoka- tai hyvinvointipalvelun sijoittuminen.

3. Liiketoimijoiden tarpeiden täytyminen

- HOK totesi:
 - Ve1 on paras Skanskan vaihtoehdoista Prisman kannalta.
 - Huoltopiha on hankala korkeuseron vuoksi
 - Näkyvyys pääväylälle on huonompi kuin NREP:n suunnitelmassa. Näkyvyyttä pitää parantaa erityisjärjestelyin.
 - Toimiva vain mikäli kytkettävissä Auratumiin. Kytkeminen välttämätöntä.
 - Vertikaaliyhteydet suunniteltava.
 - Helpottaa Priman suunnittelua, kun "kunnantalo" on erikseen.
 - Kassalinjat mielellään pitkälle sivulle.

4. Olevan rakennuskannan säilyminen

- Kirjasto ja vanha ostoskeskus olisi purettava. Muun rakennuskannan osalta ei edellytetä muutoksia.

5. Maaston korkeuseroihin sopeutuminen ja niiden hyödyntäminen

- Nykyisen Hyrylätien ja linja-autopysäkkien korkoeroa on hyödynnetty siten, että pysäköintitaso on suunniteltu osin maanalaiseksi. Osa

sekundaarisista tiloista on maanpinnan tasolla tai sitä korkeammalla, mmm. huoltopiha on korkeammalla kuin Hyrylätien taso ja osa pysäköintikellarin tasosta on maan päällä. Prisma-kerros on kirjaston tasolla.

6. Maanomistus, hankkeen läpivientivarmuus

- Hanke on esitetty toteutettavaksi täysin Tuusulan kunnan omistuksessa olevilla kiinteistöillä. Hyvä läpivientivarmuus.

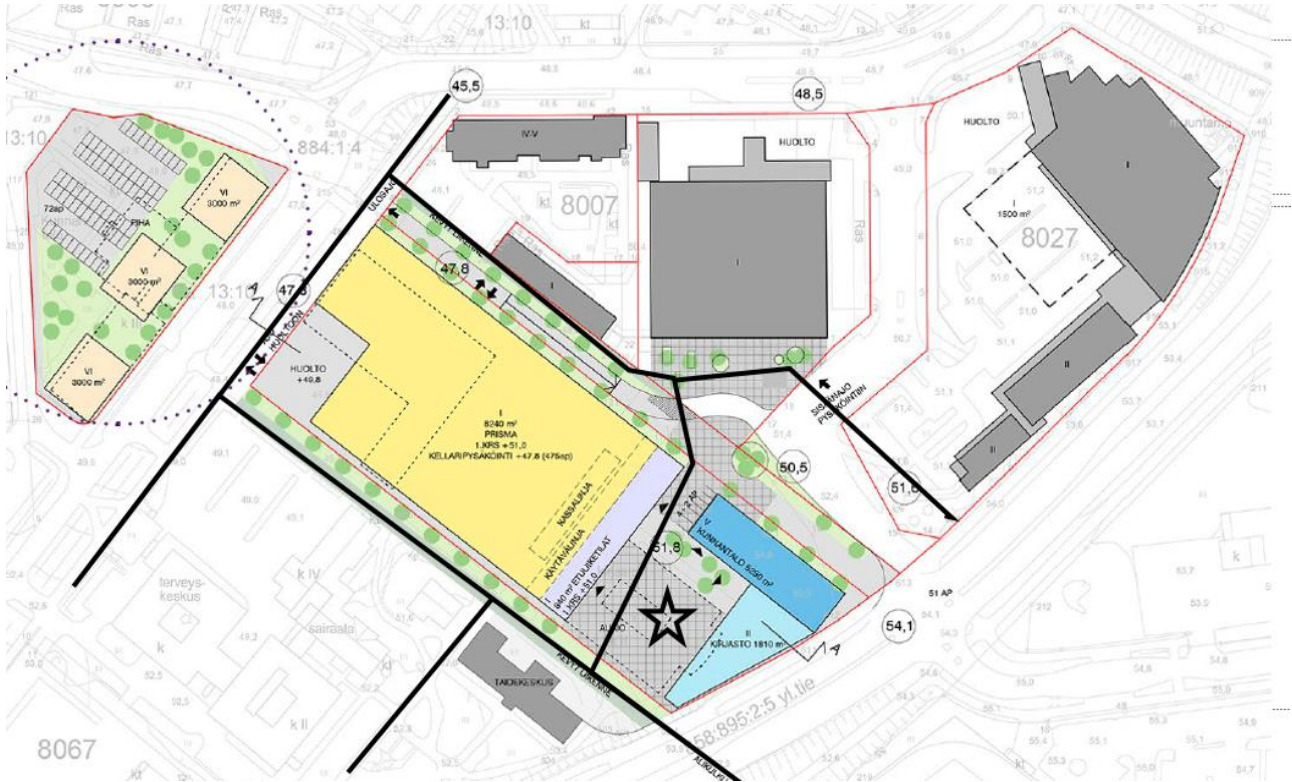
7. Autoliikenne - sujuvuus, saavutettavuus, turvallisuus, pysäköinti

- Vaihtoehdossa on selkeämmät ajoneuvojen reitit.
- Liittymän lisääminen suoraan Koskenmäentien ja Hyrylätien liittymään on todennäköisesti todella hankala.
- Koskenmäentien ja Hyrylätien risteykseen pysäköintihallista poistuminen on ongelmallinen. Tonttiliittymä näin lähellä valo-ohjattua vilkasta liittymää ei välttämättä toimi.
- Autoliikenteen näkemät Hyrylätien suunnasta parkkihallista poistuvien osalta on ongelmallinen jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden näkemisen kannalta.
- Kirjastoauton toimintaa muutosten jälkeen ei ole selvitetty.

8. Joukkoliikenne – saavutettavuus

- Linja-autoasema tulee siirtää rakentamisesta johtuen. Joukkoliikenteen saavutettavuuteen vaikuttaa uuden bussiterminaalin sijoittuminen. Mikäli lähin joukkoliikennepysäkki on Esikunnanpuiston kohdalla tulevaisuudessa, etäisyys palvelukeskuksen pääovelle on 150 m ja mikäli se sijaitsee Rykmentin puistotien varressa on etäisyyttä 280 m.
- Sijaintia tulee miettiä yhdessä HSL:n kanssa.

9. Kävely-ympäristö – kulku- ja oleskelualueiden viihtyisyys ja monikäyttöisyys, pienilmasto, julkinen ulkotila, mielenkiintoisuus, esteettömyys, turvallisuus



- Palvelukeskuksen sisääntuloaukio merkitsee hyvin reittien välissä tärkeän sisääntulokohdan, mutta sitä ei ole tilallisesti rajattu.
- 81 autopaikkaa on suunniteltu kirjaston pohjoispuolelle pintapysäköintinä. Pysäköintikenttä rajoittuu suoraan palvelukeskuksen sisääntuloaukioon ja palvelukeskuksen pysäköintikellarin ajoramppi sijoittuu tärkeänä kävely-yhteyden vierelle, mikä laskee ko. osuuden viihtyisyyttä.
- Saattoliikenne voidaan järjestää em. Pysäköintikentän kautta.
- Kävely-yhteys kiertää Auratumin liikerakennuksen vieritse ohjaten asiakkaita oikeaan suuntaan, mutta viereinen pysäköintikenttä ajoyhteyksineen kannustaa oikomisen heikentäen liikenneturvallisuutta, jos kuljetaan palvelukeskuksen ja Hyrrän kiinteistön välillä.
- Suunnitelmassa ei ole yleensä tavoiteltua keskustamaista ja kävelykeskustan tunnusmerkkinä pidettyä tilasarjaa. Kävelyalueet ovat pääosin kulkureittejä.
- Prisman pohjois- ja eteläpuolisen julkisivun käsittely ja toiminnot sisällä eivät takaa hyvälaatuisen katukuvan muodostumista.

- Kulkuyhteyttä Prisman ja kirjaston välissä ei ole vaihtoehdossa 1, mutta tällainen on suunniteltu vaihtoehdossa 2. Kulkuyhteys on tärkeä pohjois-eteläsuuntainen reitti.

10. Pyöräilyn edistäminen – sujuvuus, turvallisuus, pysäköinti

- Pyöräpysäköintiä ei ole esitetty suunnitelmassa.

11. Palveluiden keskinäinen läheisyys keskusta-alueella

- Prisma on erillinen rakennus, josta ei esitetä sisäyhteyttä muihin liikerakennuksiin eikä julkisiin rakennuksiin maantasossa. Sijainti keskusta-alueella on saavutettavissa hyvin kävellen, mutta päivittäistavarakauppojen sijainti ei ole yhtä hyvä, kuin jos Prisma toteutettaisiin osin Auratuminkin kiinteistölle. Etäisyys Auratumin liikekiinteistön ovelle pääovelta on n. 50 m. K-supermarketin pääovelle on etäisyyttä n. 240 metriä.

12. Ympäristöhäiriöt, melu

- Huoltopiha on suunniteltu Hyrylätien eli nykyisen kunnantalon korttelin tulevien asuinkerrostalotonttien suuntaan.
- Liikennemelun lisääntyminen katuverkossa eri vaihtoehdoissa on samaa luokkaa, koska rakentamisen määrä ja siten liikennemäärän lisäys vaihtelee melko vähän katuverkkoon muutoinkin kohdistuvaan liikennemäärään verrattuna..

15. Merkittävät kunnallistekniset kustannukset ja muut kynnysinvestoinnit

- SitoWise Oy on tehnyt kustannuslaskentaa liikenneverkkoon liittyen. Liittymäjärjestelyiden muutosten aiheuttamia kustannuksia on laskettu liittymäkohtaisesti yleissuunnitelmatasoisesti huomioiden kaistamuutoksista johtuvat ajoratojen ja siltojen levennykset. Kustannukset on arvioitu keskimääräisten yksikköhintojen mukaisesti, eikä laskelmissa ole huomioitu mm. mahdollisia liikennevalojen muutoksia eikä tarvittavia erityisrakenteita. Bussiterminaali: 160 000 €, muut liittymät yhteensä 130 000 €, Kievarinportin kiertoliittymä 880 000 €, Kulloontien kiertoliittymä 315 000 €.
- Vanha ostoskeskus tulee purkaa ja ainakin kunnan toiminnoille järjestää korvaavia tiloja.
- Yksittäinen merkittävä menoerä on nykyisen torin läpi kulkevan viemäriinjan siirto, josta aiheutuu suuruusluokaltaan ~100 000 € kulut.

Kunnallistekniikan verkkoa uusitaan tarpeen mukaan, todennäköisesti laajasti, mutta tältä osin ei vielä ole kustannusarviota tiedossa.

- Korvaavat pysäköintipaikat kirjastolle järjestetään liiketilojen pysäköintipaikkojen kanssa vuorottaispysäköintinä..

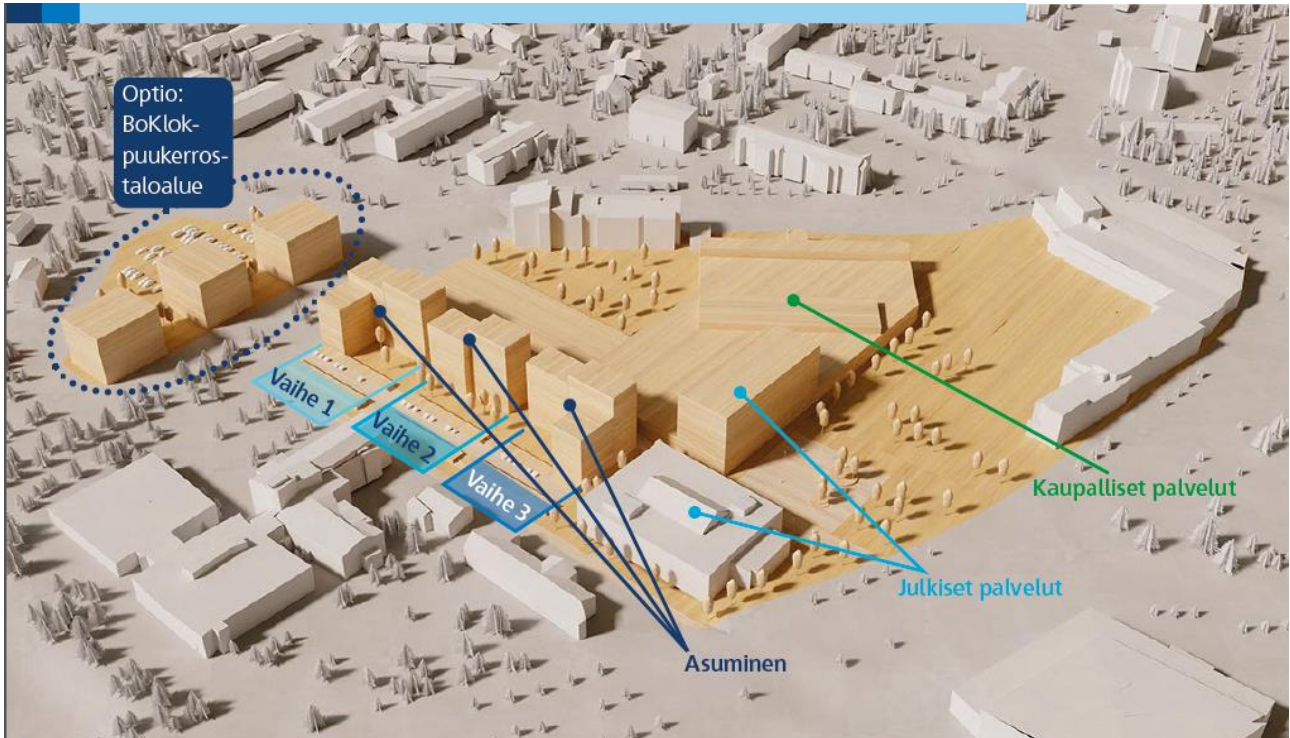
13. Rakennusoikeus, tontinmyyntitulo

- Liikerakentamista on suunnitelmassa 8970 brm², toimisto-osa 5000 brm², uusi kirjasto 1810 brm². Uudisrakentaminen sijoittuu kunnan omistamille kiinteistöille ja tontinmyyntitulo on n. 3,8 M€.

14. Kunnan vuokratustannukset

- Skanska yhteistyökumppaneineen on ilmoittanut, että vuokrahinta on liikesalaisuus. Hinta on merkittävästi korkeampi kuin NREP:n esittämä. Vuokra-ajaksi esitetään 25 v.

SKANSKA ve 2



1. Kaupunkikuva, julkisivut, massoittelu, näkymät, mittakaava

- Liikerakennusosa on matala ja paljon pinta-alaa vaativa. Ongelmallista rakennusmassaa ja julkisivua on reunustettu hyvin korkeammilla asuin- ja toimistokerrostaloilla. Pysäköintitalosiiven lyhyt sivu on Hyrylätien suuntaan. Tästä huolimatta katukuvan ja toteutuneen asuinkerrostalon suuntaan pysäköintitalon julkisivu ja kattomaailma on todennäköisesti heikompi kuin optimaalisessa tilanteessa, jossa autopaikat on viety täysin maan alle.

2. Palvelujen houkuttelevuus ja toimivuus käyttäjille

- Erikoistavarakaupan ja palveluiden tiloja on keskusta-alueella liian vähän, ellei näitä saada suunniteltujen kerrostalojen ja "kunnantalon" osan ensimmäiseen kerrokseen. Keskustassa asuvien asukkaiden ohella em. toiminnot ovat keskustan elinvoiman kannalta tärkeimpiä.

3. Liiketoimijoiden tarpeiden täytyminen

- HOK totesi:
 - Prisman muoto on hankala, kun ei ole suorakaide.

- Kalliita rakenneteknisiä ratkaisuja, toteutettavuusriskejä ja toiminnallisesti hankala.
- Riski hankkeelle. Em. syistä johtuen HOK ei välttämättä voi olla mukana tässä vaihtoehdossa.

4. Olevan rakennuskannan säilyminen

- Auratumin kiinteistöä hyödynnetään uuden Prisman osana. Todennäköisesti rakennuksen maanpäällisestä rungosta voisi säilyttää vain vähäisiä osia.
- Ve 2a:ssa Skanska esittää kirjaston purkamista ja ve 2b:ssä säilyttämistä. Tämän voi ajatella olevan myös vaiheistamiskysymys,
- Vanha ostoskeskus on purettava kaikissa vaihtoehdoissa.

5. Maaston korkeuseroihin sopeutuminen ja niiden hyödyntäminen

- Vain pysäköintitalosiivessä on hyödynnetty loivaa rinnettä siten, että pysäköintitasoista alin on kirjaston Prisman puolelta maanpinnan alapuolella. Maaperä- ja pohjavesiolot huomioon ottaen pysäköintitalon painaminen enemmän maan alle olisi sekä tarpeen että mahdollista.

6. Maanomistus, hankkeen läpivientivarmuus

- Entisen S-marketin ja tämän länsipuolella olevan matalan liikerakennuksen omistaa Kiinteistö Oy Tuusulan Pysäkkikuja 1, jonka omistaa Auratum Oyj/AKR Tuotto ky. Osa uudesta liikerakentamisesta tulee suunnitelman mukaan näille kiinteistöille. Sekä kiinteistöjen omistaja että suunnitelman laatija katsovat olevan hyvät edellytykset saada hanke toteutettua, vaikka osapuolia on enemmän.

7. Autoliikenne - sujuvuus, saavutettavuus, turvallisuus, pysäköinti

- Tonttiliittymä Hyrylätien ja Koskenmäentien risteyksestä on ongelmallinen risteuksen toimivuuden kannalta. Kanavointia ei voida toteuttaa esitetyillä liittymäjärjestelyillä toimivasti. Liittymä pysäköintitaloon pitäisi olla lounaampana.

8. Joukkoliikenne – saavutettavuus

- Linja-autoasema tulee siirtää rakentamisesta johtuen. Joukkoliikenteen saavutettavuuteen vaikuttaa uuden bussiterminaalin sijoittuminen. Mikäli lähin joukkoliikennepysäkki on Esikunnanpuiston kohdalla

tulevaisuudessa, etäisyys palvelukeskuksen pääovelle on 170 m ja mikäli se sijaitsee Rykmentin puistotien varressa, on etäisyyttä 250 m.

- Sijaintia tulee miettiä yhdessä HSL:n kanssa.

9. Kävely-ympäristö – kulku- ja oleskelualueiden viihtyisyys ja monikäyttöisyys, pienilmasto, julkinen ulkotila, mielenkiintoisuus, esteettömyys, turvallisuus



- Hyrylän tien ja Koskenmäentien risteyksestä sisäinen ajoneuvojen yhteys huonontaa jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden reittejä.
- Vaihtoehdon kevyen liikenteen verkkoa kannattaisi vielä miettiä siten, että sisääntuloaukiolle olisi etelämpää parempi yhteys.
- Saattoliikenne on järjestettävissä aukiolle.
- Sisääntuloaukio on rajattu etelästä ja lännestä – suotuisaa olisi rajata aukiot pohjoisesta ja idästä muodostaen parempaa pienilmastoa.
- Aukio rajoittuu sisääntulokatuun, mikä laskee aukion viihtyisyyttä.

10. Pyöräilyn edistäminen – sujuvuus, turvallisuus, pysäköinti

- Pyöräpysäköintiä ei ole esitetty suunnitelmassa.

11. Palveluiden keskinäinen läheisyys keskusta-alueella

- Prisma on erillinen rakennus, josta ei esitetä sisäyhteyttä muihin liikerakennuksiin maantasossa ja vastaa siltä osin NREP:n suunnitelmaa. Sijainti sen sijaan suhteessa K-ryhmän yksikköön on parempi. Etäisyys kirjaston ovelta liikekiinteistön ovelle pääovelta on n. 30 m. K-supermarketin pääovelle on etäisyyttä n. 210 metriä.

12. Ympäristöhäiriöt, melu

- Yksi olemassaoleva huoltopiha riittää, mikä on etu.

13. Merkittävät kunnallistekniset kustannukset ja muut kynnysinvestoinnit

- SitoWise Oy on tehnyt kustannuslaskentaa liikenneverkkoon liittyen. Liittymäjärjestelyiden muutosten aiheuttamia kustannuksia on laskettu liittymäkohtaisesti yleissuunnitelmatasoisesti huomioiden kaistamuutoksista johtuvat ajoratojen ja siltojen levennykset. Kustannukset on arvioitu keskimääräisten yksikköhintojen mukaisesti, eikä laskelmissa ole huomioitu mm. mahdollisia liikennevalojen muutoksia eikä tarvittavia erityisrakenteita. Bussiterminaali: 160 000 €, muut liittymät yhteensä 130 000 €, Kievarinportin kiertoliittymä 880 000 €, Kulloontien kiertoliittymä 315 000 €.
- Vanha ostoskeskus tulee purkaa ja ainakin kunnan toiminnoille järjestää korvaavia tiloja.
- Yksittäinen merkittävä menoerä on nykyisen torin läpi kulkevan viemäriinjan siirto, josta aiheutuu suuruusluokaltaan ~100 000 € kulut. Kunnallistekniikan verkkoa uusitaan tarpeen mukaan, todennäköisesti laajasti, mutta tältä osin ei vielä ole kustannusarviota tiedossa.
- Nykyisten vanhan ostoskeskuksen ja Auratumin matalain liikerakennuksen väliselle alueelle ei voida sijoittaa johtoja, mikä vaikeuttaa uusien johtolinjojen suunnittelua.
- Korvaavat pysäköintipaikat kirjastolle järjestetään liiketilojen pysäköintipaikkojen kanssa vuorottaispysäköintinä..

14. Rakennusoikeus, tontinmyyntitulo

- Uutta liikerakentamista on 2b-suunnitelmassa, jossa kirjastoa ei pureta, 4300 kem², toimisto-osa 5000 brm² ja asuinrakentamista noin 11 000 brm². Uudisrakentaminen sijoittuu suurimmaksi osaksi kunnan omistamille kiinteistöille ja tontinmyyntitulo kunnalle on n. 5,3 M€.

15. Kunnan vuokratustannukset

- Skanska yhteistyökumppaneineen on ilmoittanut, että vuokrahinta on liikesalaisuus. Hinta on merkittävästi korkeampi kuin NREP:n esittämä. Vuokra-ajaksi esitetään 25 v.