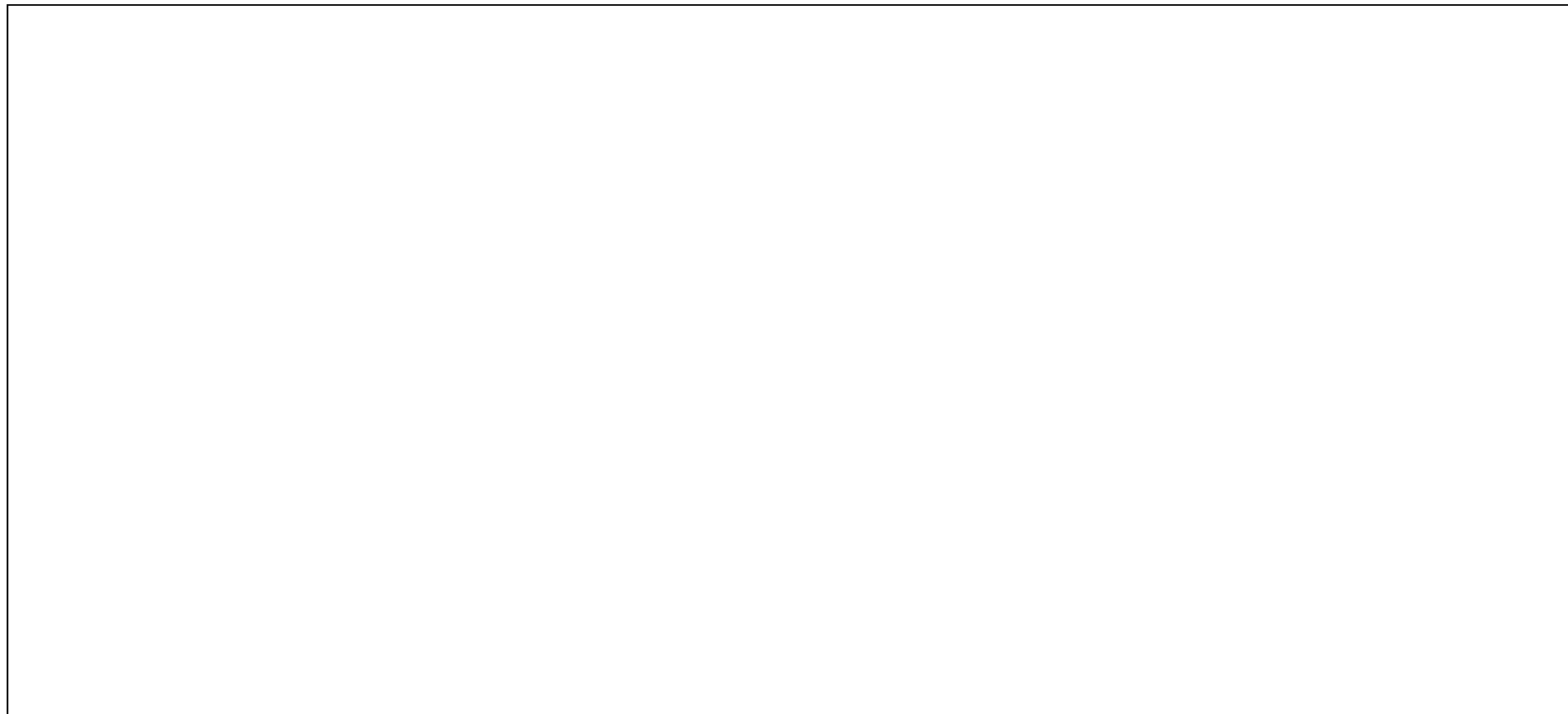


URJALAN KUNTA
LAUKEELAN KESKUSTAPROJEKTI
Kehittämissuunnitelma



27.3.2006



Sisällysluettelo

1.	JOHDANTO	1
2.	SUUNNITTELUALUEEN SIJAINTI JA RAJAUS	2
3.	LÄHTÖTILANNE	2
3.1	Taustaa	2
3.2	Nykytilanne	2
3.2.1	Yleistä	2
3.2.2	Rakennettu ympäristö	2
3.2.3	Maisema, vihermassat	3
3.2.4	Maanomistus	3
3.2.5	Aluetta koskevat suunnitelmat	3
3.3	Tavoitteet	4
4.	SUUNNITTELUPROSESSIN KUVAUS	4
4.1	Suunnittelun kulku ja osallistuminen	4
5.	KEHITTÄMISTARPEIDEN KARTOITUS	4
5.1	Yleistä	4
5.2	Alueen vahvuudet	5
5.3	Ongelmat, kehittämiskohteet	5
6.	KEHITTÄMISSUUNNITELMA	7
6.1	Yleistä	7
6.2	Keskustan alue	7
6.2.1	Liikenne- ja pysäköintijärjestelyt	7
6.2.2	Täydennysrakentaminen	7
6.2.3	Viihtyisyys ja virkistys	7
6.2.4	Kaupalliset palvelut	8
6.3	Sisääntuloväylät	8
6.4	Muut kohteet ja osa-alueet	8
6.5	Valaistus, pintamateriaalit, kadunkalusteet	9
7.	KEHITTÄMISSUUNNITELMAN VAIKUTUKSET MAANKÄYTTÖÖN JA ASEMAKAAVOITUKSEEN	9
8.	TOTEUTTAMINEN	9
9.	LÄHTEET	9

Liiteasiakirjat

1. Analyysi, 1:2500
2. Suunnittelualue ja -kohteet, 1:2500
3. Yleissuunnitelma, 1:1500
4. Sisääntuloväylät, läntinen, pohjoinen ja itäinen, (A – C), 1:500
5. Ympäristön rakentamisen ja hoidon laatutasot, valaisintyypit alueittain, 1:2500
6. Leikkauskuvat, 1:200
7. Havainnekuvat (A – E)

URJALAN KUNTA

LAUKEELAN KESKUSTAPROJEKTI

Kehittämissuunnitelma

1. JOHDANTO

Urjalan keskustaajama Laukeela on koettu miljööltään rikkonaiseksi, epäyhtenäiseksi ja epäviihtyisäksi ympäristöksi. Myös liikenneturvallisuus on paikoin puutteellinen. Kesäisin Urjalan väkiluku kasvaa huomattavasti vapaa-ajan asukkaiden myötä.

Laukeelan keskustaprojektin tavoitteena on ollut laatia yleissuunnitelma keskusta-alueen kokonaisvaltaiseksi kehittämiseksi. Suunnittelussa on kiinnitetty huomiota mm. keskusta-alueen palveluiden kehittymismahdollisuuksiin, viihtyisyyteen, liikenne- ja pysäköintijärjestelyihin sekä asumiseen. Tavoitteena on ollut edistää keskustan vetovoimaisuutta niin yritystoiminnan kuin myös kuntalaisten, vapaa-ajan asukkaiden ja matkailijoiden näkökulmasta.

Hankesuunnitelma on laadittu 24.8.2004. Pirkanmaan liitto on myöntänyt hankkeelle maakunnan kehittämisrahaa.

Työtä on ohjannut suunnittelutyöryhmä, johon ovat kuuluneet:

Hannu Majjala, kunnanjohtaja, Urjalan kunta
Lilli Salo, projektivastaava, Urjalan kunta
Jari Lehtonen, tekninen johtaja, Urjalan kunta
Pauliina Vitakoski, aluearkkitehti, Urjalan kunta
Seppo Seppänen, Valkeakosken Seudun Kehitys Oy
Raimo Tuominen, Urjalan Yrittäjät Ry
Seppo Lahdenperä, isännöitsijä, asukkaiden edustaja

Laukeelan keskustan kehittämissuunnitelma on laadittu Maa ja Vesi Oy:ssä, jossa työstä on vastannut arkkitehti SAFA Jarmo Lukka. Suunnitteluun ovat osallistuneet rakennusarkkitehti, ark.yo Pasi Vierimaa, ins. AMK, miljöösuunnittelija Maria Ruotsalainen, ins. Jouni Saranpää sekä maisemaarkkitehti Kaisa Rantee. Liikenteellisistä tarkasteluista on vastannut DI Heimo Rintamäki sekä DI-yo Sakari Mustalahti JP-Transplan Oy:stä.

Tampereella 27.3.2006

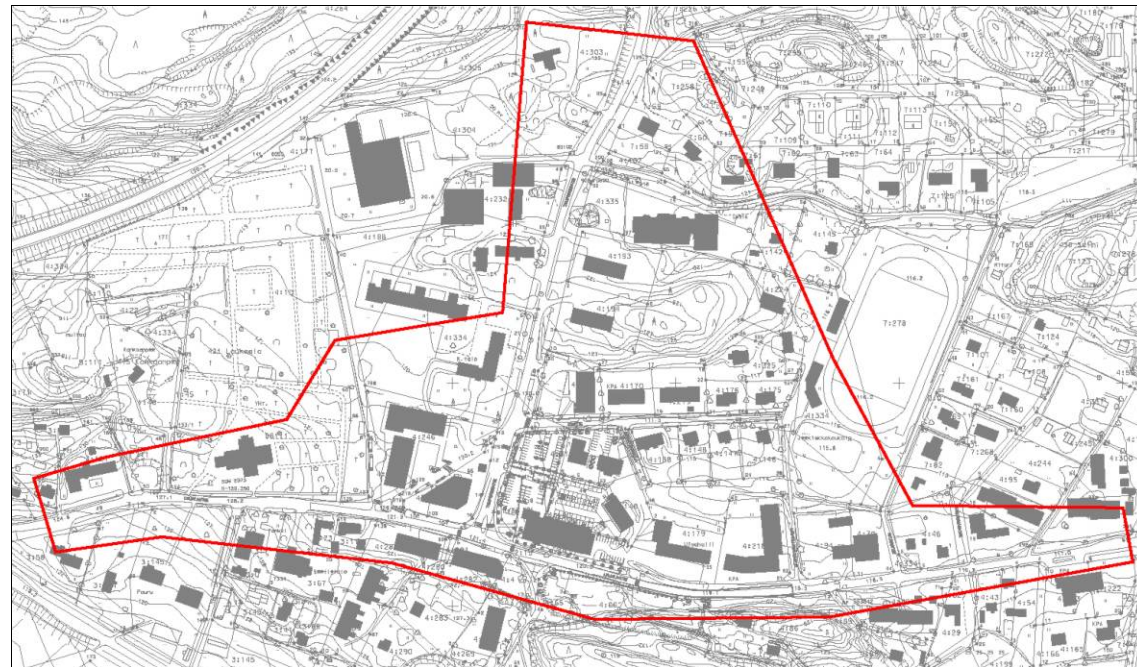
JAAKKO PÖYRY INFRA
Maa ja Vesi Oy

Hämeenkatu 23 A
33200 Tampere
puh. (03) 2724 131
faksi (03) 2724 331
maajavesi.poyry.fi

2. SUUNNITTELUALUEEN SIJAINTI JA RAJAUS

Urjalan kunta sijaitsee Länsi-Suomen läänissä, Pirkanmaan eteläosassa. Urjalan rajanaapureita ovat Forssa, Humppila, Punkalaidun, Vammala, Vesilahti, Kylmäkoski, Kalvola ja Tammela. Urjala sijaitsee Tampere–Turku –valtatien (VT 9) varrella. Laukeela muodostaa Urjalan kaupallisen ja hallinnollisen keskustataajaman.

Suunnittelualue käsittää Laukeelan ydinkeskustan sisäntuloteineen. Ydinkeskustassa suunnittelualueeseen kuuluvat mm. kunnantalon ympäristö, liike- ja virastotalot linja-autoasemineen, tori lähiympäristöineen sekä Kisatien varsi urheilukentän suuntaan. Pohjoisessa suunnittelualue ulottuu Tampereentien vartta Puistotien risteykseen, idässä Urjalantien vartta Vanhainkotiäntien risteykseen Kirkonkylän ala-asteen kohdalle sekä lännessä Urjalantien vartta kirkolle ja seurakuntatalolle asti. Työn luonteesta johtuen aluerajauksen tarkka määrittely ei ole tärkeää ja rajaus on jonkin verran elänyt suunnittelutyön aikana. Suunnittelualueen likimääräinen rajaus on esitetty oheisessa kuvassa.



Kuva 1. Suunnittelualueen likimääräinen rajaus.

3. LÄHTÖTILANNE

3.1 Taustaa

Urjalan keskustataajama Laukeela on miljööltään rikkonainen, epäyhtenäinen ja paikoin epäviihtyisä. Myös liikenneturvallisuudessa on puutteita.

Kesäisin Urjalan väkiluku kasvaa huomattavasti vapaa-ajan asukkaiden myötä. Lisäksi ympäri vuoden perjantaisin järjestettävä toripäivä houkuttelee ulkopaikkakuntalaisiakin vierailijoita; tapahtuma onkin maakunnallisesti tärkeä.

Keskustataajama on kokenut hiljattain muutoksia uuden torin, asuinkerrostalon ja K-Marketin rakentamisen myötä.

Näistä lähtökohdista Urjalan kunta päätti laadituttaa Laukeelan keskustaa koskevan kokonaisvaltaisen yleissuunnitelman, jossa kiinnitetään huomiota mm. vetovoimaisuuden lisäämiseen kuntalaisten, keskustan yrityselämän, vapaa-ajan asukkaiden sekä matkailijoiden näkökulmasta.

3.2 Nykytilanne

3.2.1 Yleistä

Laukeelan keskustaa jakavat sisäntuloväylinä toimivat Tampereentie ja Urjalantie. Keskustan palvelut sijoittuvat pääasiassa näiden teiden risteysalueen ympärille. Joitakin palveluita sijaitsee myös idempänä Urjalantien varressa. Keskustassa on jonkin verran asutusta. Asutuksen painopiste sijoittuu kuitenkin keskustan pohjois-itäpuolelle. Myös eteläpuolella ja kauempana lännessä Turunväylän toisella puolella on asuinalueita.



Kuva 2. Näkymä Laukeelan keskustaan etelä-lounaasta. Kuva on otettu kesäkuussa 2005.

3.2.2 Rakennettu ympäristö

Taajamakuva

Keskustan rakennukset ovat yleensä matalia ja ne sijoittuvat paikoin etäälle teistä. Palvelutoimintojen alueella pysäköintialueet ovat usein asfaltoituja kenttiä ilman jakavia rakenteita tai elementtejä. Tästä syystä pysäköintialueet liittyvät visuaalisesti toisiinsa tie- ja katualueiden ylitse ja taajamakuva on paikoin erittäin väljä, epäyhtenäinen ja jäsentymätön; tilanne on nähtävissä oheisessa ilmakuvassa. V. 2005 valmistunut tori ja sen pohjoislaidalle rakennetut 4-kerroksiset asuinkerrostalot kuitenkin osaltaan parantavat tilannetta.

Välittömästi ydinkeskustan ulkopuolella taajamakuvalliset ongelmat ovat lievempiä. Esim. kirkon ympäristö ja kirkon kohdalla Urjalantien eteläpuolella sijaitsevien vanhojen rakennusten ryhmät muodostavat persoonallista ja miellyttävää taajamakuva. Monin paikoin katumiljööt keskustan tuntumassa ovat suhteellisen kapeita ja sellaisina jokseenkin miellyttäviä. Kuitenkin eri suunnista keskustaa lähestyttäessä ei välttämättä synny selvää rajakohtaa tai vihjettä keskustarakenteen alkamisesta.

Viihtyisyys ja virkistys

Keskustan viihtyisyys kärsii lähinnä em. taajamakuvaan epämääräisyyden ja laajojen pysäköintialueiden vuoksi; huonoin tilanne on juuri linja-autoaseman, entisen Aholaidan liikerakennuksen ja kunnantalon välisellä alueella. Ydinkeskustassa ei nykytilanteessa ole urbaania puistoa tai oleskelualueita, joka olisi osa keskustan toimintaa. Ydinkeskustan läheisyydessä on kyllä metsäisempiä virkistysalueita, mutta niiden merkitys keskustassa liikkuvalla on lähinnä maisemallinen.

Em. virkistysalueita sijaitsee Urjalantien eteläpuolella kohoavalla Varkausvuorella, Kisatien, Tampereentien ja Puistotien rajaavien korttelialueiden keskellä sekä kunnantalon ja hautausmaan välissä. Lisäksi torin itäpuolella sijaitseva Airanteenkujan ja Urheilukentäntien välinen alue on asemakaavassa osoitettu puistoksi, mutta se ei ole varsinaisesti sellaiseksi rakentunut; alue on lähinnä "unohtunut" osaksi sitä rajaavien tonttien pihamaata.

Erityisiä virkistyspalveluita keskusta tarjoaa lähinnä urheilukentän muodossa. Kenttä sijaitsee suunnittelualueen itäpuolella Kisatien päättänä Urheilukentäntien varressa.

Liikenne ja pysäköinti

Laukeelan keskustan sisääntuloväylinä toimivat pohjoisesta Tampereentie sekä idästä ja lännestä Urjalantie. Tiet toimivat keskustan pääväylinä. Näille alisteisina on suhteellisen kattava katuverkosto.

Tampereentien ja Urjalantien luoteisneljänneksessä sijaitsee linja-autoasema, jonka kautta liikennöi päivittäin n. 60 linja-autoa. Sijainti on toiminnallisesti hyvä, mutta aluetta käyttävät linja-autojen lisäksi myös taksit ja siviili liikenne; Tampereentien varressa sijaitsee myös polttoaineen jakelupiste. Linja-autoaseman edusta kokonaisuudessaan onkin liikenneturvallisuuden kannalta ongelmallisinta seutua keskustassa.

Pääväylien varressa on yleensä ainakin toisella puolella kevyenliikenteen väylä. Paikoin kevyenliikenteen väyliä ei kuitenkaan ole rajattu selvästi joko pysäköintialueesta tai jopa ajoradasta. Erityisesti paikoissa joissa kevyenliikenteen väylät ylittävät katuja tai teitä – kuten esim. linja-autoaseman ympäristössä – syntyy liikenneturvallisuuden kannalta riskialttiita kohtia.

Suurempia yksittäisiä pysäköintialueita on K-Marketin edessä torilla, linja-autoasemalla entisen Aholaidan rakennuksen ympärillä, kunnantalon ja Osuuspankin edustoilla sekä idempänä Laukeelan Keskuksen (uimahalli) ja Laukeelan Puistonkulman edessä. Pysäköinti on muodostunut ongelmaksi erityisesti perjantaisin Urjalan toripäivän aikana, jolloin myös Urjalantien vartta käytetään pysäköintiin. Ongelma on kuitenkin lyhytaikainen. Autopaikkojen lukumäärä on kuitenkin jossain määrin vähentynyt mm. torin rakentamisen myötä. Suurempi pysäköintiin liittyvä ongelma lienee kuitenkin monien nykyisten pysäköintialueiden jäsentymättömyys ja sen aiheuttama tehottomuus. Epämääräisyys aiheuttaa myös puutteita liikenneturvallisuuteen.

3.2.3 Maisema, vihermassat

Maisemarakenne

Maisemarakenteellisesti Urjala sijoittuu Hämeen maisemamaakuntaan, Tammelan ylänköseudun ja Lounaisen viljelyseudun vaihtumisvyöhykkeeseen, jolla laajat viljelykäytössä olevat savikot muuttuvat karuksi moreeniselännealueeksi.

Urjalan keskustaa kehystävät metsäiset selänneet. Keskustan eteläpuolisen selänneen taakse sijoittuu laaja viljelyalue. Vesistöjä keskustan alueella ei ole, vaan ne sijoittuvat eteläisen selänneen taakse. Kirkko on rakennettu korkealle maastonkohdalle toimien maiseman hierarkkisena pisteenä. Selänneet rajaavat kaukonäkymät Urjalantien suuntaisiksi. Keskustan ydinosassa näkymät aukeavat pysäköintialueille.

Rakennetun ympäristön vihermassat ja maiseman ongelma-alueet

Keskustan vihermassa koostuu pääosin ympäröivien selänneiden metsäkasvillisuudesta. Varsinaisia istutuksia on vähän. Maisemakuvaan yksi hallitsevimista elementeistä ovat suurehko yhtenäiset pysäköintialueet, jotka yhdistettynä vähäisiin istutuksiin muodostavat maisemallisen ongelma-alueen. Maisemallinen ongelma keskustassa on myös maiseman hierarkian heikkeneminen. Hierarkiapisteenä toimivan kirkon ja keskustan välissä kasvaa korkeaa puustoa, joka peittää näkymiä kirkolle.

3.2.4 Maanomistus

Suunnittelualueella on sekä kunnan että yksityisten omistuksessa.

3.2.5 Aluetta koskevat suunnitelmat

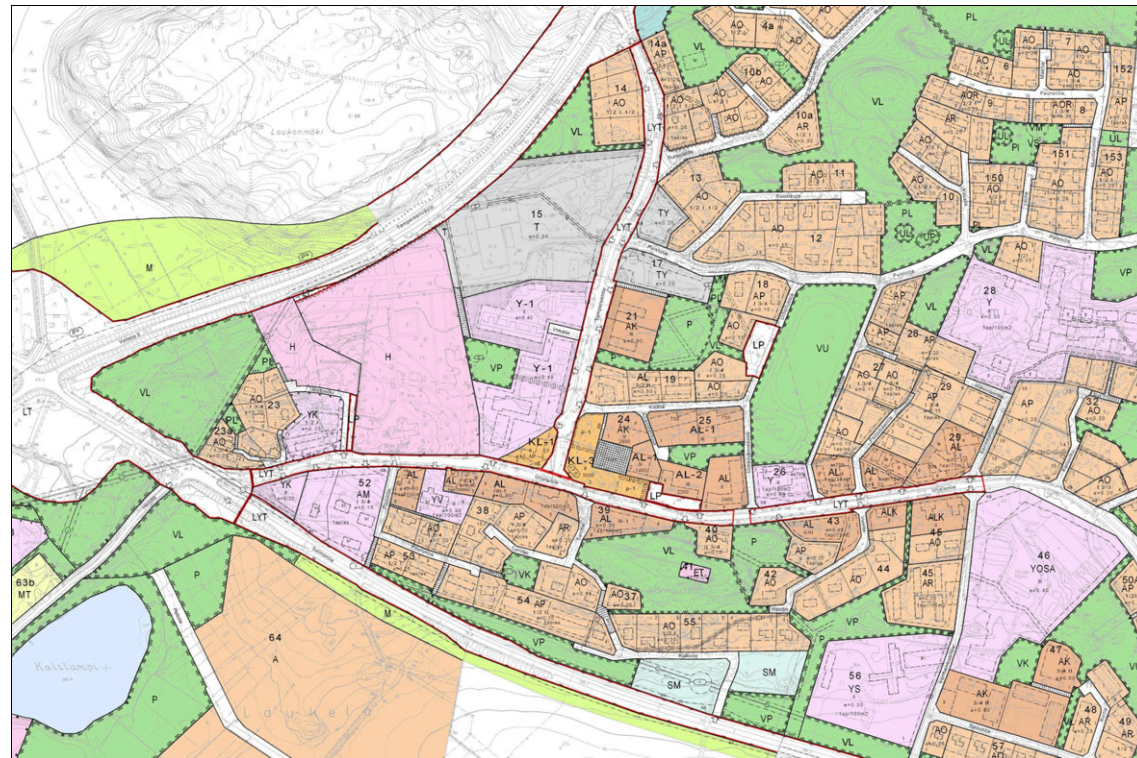
Yleiskaava

Urjalan kunnanvaltuusto on hyväksynyt Urjalan kirkonseudun osayleiskaavan 17.1.1983.

Asemakaava

Koko suunnittelualueella on voimassa asemakaava. Alueen kautta kulkevat Tampereentie ja Urjalantie ovat yleisiä teitä. Niiden varteen sijoittuvat korttelialueet ovat pääasiassa yleisten rakennusten, liikerakennusten tai asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialueita. Torialue on osoitettu. Keskustan tuntumassa on myös pientalorakentamisen korttelialueita. Ydinkeskustan pohjoisreunalla on muutama teollisuus- ja varastorakennusten korttelialue. Kortteleiden väliin sijoittuu viheralueita; niitä on mm. urheilukentän alue ja Varkausvuori sekä joitakin pienempiä kokonaisuuksia.

Ote ajantasaisesta asemakaavasta on kuvassa 3. Urjalantien eteläpuolella Varkausvuoren kupeessa on vireillä S-marketin asemakaavamuutos; kaavamuutos ei ole havaittavissa kuvassa.



Kuva 3. Ote ajantasa-asemakaavasta (ei mittakaavassa).

11.8.2005 laadittiin kaksi alustavaa luonnosvaihtoehtoa ydinkeskustan alueelta. Vaihtoehto 1 oli luonteeltaan enemmän purkava, vaihtoehto 2 enemmän säilyttävä.

Suunnitelmia tarkennettiin kunnes 19.12.2005 kaksi vaihtoehtoista luonnosta esiteltiin Urjalan kunnanvaltuustolle.

2.2.2006 järjestettiin avoin yleisötilaisuus Urjalan kunnantalolla. Tilaisuudessa esiteltiin kahta vaihtoehtoa ja muuta lähtökohta- ja suunnitelma-aineistoa. Suunnitelmia esiteltiin lisäksi kunnantalolla vielä 3.2. Yleisötilaisuudessa ja seuraavan päivän nähtävillä pidon aikana suunnitelmiin kävi tutustumassa yhteensä n. 40 henkeä. Tämän jälkeen suunnitelmat olivat nähtävillä 10.2.2006 asti. Tilaisuuksissa jaettiin kyselylomaketta, joissa kummankin vaihtoehdon osalta kartoitettiin mielipiteitä koskien viihtyisyyttä ja viheralueita, pysäköintijärjestelyjä, liikennejärjestelyitä autojen ja kevyenliikenteen osalta, uusien rakennusten sijaintia sekä kaupallisia palveluita ja yrityselämää. Kyselyn perusteella vaihtoehto 1 sai hieman enemmän kannatusta (60 %).

27.2.2006 vaihtoehtoiset suunnitelmat esiteltiin Urjalan kunnanhallitukselle. Kunnanhallitus päätti hyväksyä vaihtoehto 1:n lopullisten suunnitelmien pohjaksi.

Suunnittelun aikana on järjestetty neuvottelut K-Market Marin, Tiehallinnon, Tradekan, Kansaneläkelaitoksen sekä urjalalaisten taksiautoilijoiden edustajien kanssa. Myös Urjalan seurakunnan edustaja on osallistunut suunnittelutyöryhmän kokoukseen. Linja-autoliikennöitsijät Väinö Paunu Oy ja Lautakylän Auto Oy ovat kommentoineet luonnoksia.

5. KEHITTÄMISTARPEIDEN KARTOITUS

5.1 Yleistä

Lähtötietojen keräämisen lisäksi kehittämistarpeiden selvittämiseksi on työn aikana pyritty keräämään kuntalaisten, keskustan alueen yrittäjien sekä mm. linja-autoyhtiöiden, taksien ja eri yritysten edustajien mielipiteitä kehitettävistä kohteista.

Työn alkuvaiheesta lähtien on keskusta-alueita analysoitu mm. maastokäyntien ja asukaskyselyjen perusteella. Näissä yhteyksissä on pyritty kartoittamaan sekä vahvuuksia että ongelma- ja kehittämiskohteita. Vahvuudet sekä ongelmat ja kehittämiskohteet on esitetty karttapohjalla; liite 1, analyysikartta.

3.3 Tavoitteet

Työn tavoitteena on ollut laatia kokonaisvaltainen suunnitelma, jolla Laukeelan keskustaa kehitetään vilkkaana ja erilaisten toimintojen keskuksena ja viihtyisänä kuntalaisten "olohuoneena". Suunnittelussa on pyritty huomioimaan mm. liikenne- ja pysäköintijärjestelyt sekä liikenneturvallisuus, viihtyisyyden parantaminen, nykyisten keskustan alueen yritysten toimintaedellytykset, liikerakentamisen sijoittuminen sekä asuinrakentamisen mahdollisuudet.

4. SUUNNITTELUPROSESSIN KUVAUS

4.1 Suunnittelun kulku ja osallistuminen

Työ aloitettiin huhtikuussa 2005 lähtötietojen keräämisellä ja suunnittelualueeseen tutustumalla.

Toukokuun puolivälissä jaettiin keskusta- ja haja-asutusalueiden talouksiin sekä keskustan yrityksiin kyselylomakkeita, jolla kartoitettiin mielipiteitä ja ajatuksia keskustan kehittämisestä asumisen, palveluiden, viihtyisyyden ja liikenteen suhteen. Lisäksi oli kysymyksiä yritysten edustajille. Lomake oli lisäksi saatavissa kirjastosta sekä kunnan www-sivuilta.

17.6.2005 järjestettiin Urjalan säätiötalolla kuntalaisille avoin "Unelmieni Urjala" -seminaari. Seminaarin tarkoituksena oli toisaalta tiedottaa Laukeelan keskustaprojektin käynnistymisestä ja kertoa sen tavoitteista, toisaalta kartoittaa kuntalaisten alustavia mielipiteitä keskustan kehittämissuunnista. Yleisöä oli paikalla arviolta n. 70 henkeä. Tilaisuuden vetäjänä toimi suunnittelutyöryhmän jäsen, Urjalan Yrittäjät Ry:n edustaja Raimo Tuominen. Tilaisuuteen oli kutsuttu puhujiksi urjalalaiset Heikki Saha ja Kirsti Niemistö sekä kesälomiaan Urjalassa viettävä arkkitehti Juha Leiviskä. Puhujat kertoivat omia näkemyksiään Urjalasta ja hahmottelivat osaltaan suuntia, joihin Urjalaa ja sen keskustaa voisi kehittää. Tilaisuuden loppupuolella myös yleisöllä oli mahdollisuus esittää puheenvuoroja. Seminaarissa oli mahdollisuus vielä täyttää kyselylomake.

5.2 Alueen vahvuudet

Seuraavassa on lueteltu Laukeelan keskusta-alueen vahvuuksiksi mielletäviä asioita (numerointi viittaa liitekartan 1 numerointiin):

1. Urjalantien eteläpuolella kirkon kohdalla on vanhaa rakennuskantaa, joka muodostaa arvokasta, edustavaa ja tunnistettavaa ympäristöä sekä miellyttävää katutilaa.



Kuva 4. Osa Urjalantien eteläpuolen vanhasta rakennuskannasta. Kuvan oikealle puolelle sijoittuu mm. Säätiötalo.

2. Kirkonmäki kirkkoineen ja hautausmaineen on hoidettua aluetta, joka yleisesti koettaneen miellyttävänä ympäristönä. Korkeussuhteiden vuoksi mäki on selvästi havaittavissa keskustan alueella, jolloin se rajaa myös maisemaa.
3. Kunnantalo ja sen pohjoispuoliset vanhat rakennukset pihoineen ovat hoidettua aluetta ja muodostavat edustavan ympäristön.



Kuva 5. Kunnantalon pohjoispuolella sijaitsevat vanhat rakennukset muodostavat edustavaa ja persoonallista taa-jamakuva.

4. Torin itäpuolinen puistoalue on hoidettuna säilynyttä nurmialuetta. Alueella on potentiaalia toimia yhteysväylänä keskustan ja urheilukentän välillä. Ks. myös 5.3., kohta 5.



Kuva 6. Torin suunnasta Airanteenkujan kääntöpaikalta keskuspuistoon. Puistolla olisi potentiaalia toimia torin ja urheilukentän välisenä yhteysväylänä; sitä ei ole toistaiseksi hyödynnetty.

5.3 Ongelmat, kehittämiskohteet

Seuraavassa on lueteltu Laukeelan keskusta-alueen ongelmia ja mahdollisia kehittämiskohteita ja -tarpeita (numerointi viittaa liitekartan 1 numerointiin):

1. Linja-autoaseman ja liikerakennusten sekä polttoaineen jakelupisteen ympäristö on epämääräistä asfalttikenttää, jolla pysäköinti on jäsentymätöntä. Alueella ei ole juurikaan huomioitu kevyttä liikennettä, joten liikenneturvallisuus on puutteellinen. Arkkitehtuuriltaan vaatimaton entinen Aholaidan liikerakennus rikkoo muodollaan aluetta. Linja-autoasemaliikerakennuksen takapiha muodostaa osan hautausmaan edustasta. Liikenneturvallisuusongelmat jatkuvat jossain määrin myös Tampereentien itäpuolelle, johon tosin on vastikään valmistunut uusi tori liikenneväylään.



Kuva 7. Torin liittymästä linja-autoaseman ja liikerakennusten suuntaan.

2. Sisääntuloväyliltä lännessä (A), idässä (B) ja pohjoisessa (C) avautuu ensimmäiset näkymät Laukeelan keskustaan saavuttaessa. Nykyisin teiden varsilla ei ole selviä merkkejä tai vihjeitä keskustarakenteen alkamisesta. Erityisesti lännessä ja idässä voi syntyä jopa liikenneturvallisuusriskejä. Hajanaisin vaikutelma syntyy idästä lähestyttäessä. Lännessä kirkon suunnasta ongelma on enemmänkin liikenneturvallisuuteen liittyvä: keskustaan saavutaan hie-

man yllättäen kirkonmäen ylityksen jälkeen. Pohjoisesta saavuttaessa keskustan havaitseminen on helpompaa, mutta lähestyminen tapahtuu teollisuusrakennusten saattamana vielä juuri ennen kunnantaloa ja toriympäristöä. Ongelman muodostaa myös kevyenliikenteen huomiotta jättäminen.



Kuva 8. Läntinen sisääntuloväylä seurakuntatalon kohdalta. Keskusta avautuu mäenharjanteen jälkeen.



Kuva 9. Itäinen sisääntuloväylä K-kauppa Kähäriin kohdalta keskustan suuntaan.



Kuva 10. Pohjoinen sisääntuloväylä ennen Puistotien liittymää.

3. Laukeelan Keskuksen (uimahalli) ja Laukeelan Puistonkulman piha-alue on jäsentymätöntä asvalttikenttää, joka leviää osaksi katutilaa. Pysäköinnin, kevyenliikenteenväylän ja ajoneuvoliikenteen rajautuminen toisiinsa nähden on puutteellinen.



Kuva 11. Laukeelan Puistonkulman ja edelleen Laukeelan Keskuksen (uimahalli) piha-alue on jäsentymätöntä asvalttikenttää. Urjalantien varren kevyenliikenteenväylää ei ole rajattu lainkaan tiestä; myös pysäköintialueeseen nähden rajaus on vain viitteellinen.

4. Voimassa olevan asemakaavan mukaan Tampereentien ja Puistotien risteysalueen ympäristössä sijaitsee teollisuusalueita. Tampereentien itäpuolella ne liittyvät suoraan niitä ympäröiviin asuinalueisiin ja näin ollen poikkeavat ympäristönsä maankäyttömuodosta. Näistä Puistotien pohjoispuolella oleva tontti on lisäksi rakentumatta ja jäänyt joutomaaksi.
5. Torin itäpuolen puistoalue ei ole käytännössä toteutunut puistona eikä se liity ympäristöönsä. Torin puolella selvän yhteyden estää vinottain rakennettu matala Siwan rakennus. Ks. myös 5.2., kohta 4.
6. Tampereentien ja Urjalantien risteysalueen eteläpuolen liikerakennusten (nk. Rohtola ja Kalliorinne) edustan pysäköinti on erittäin jäsentymätöntä. Tila rakennusten ja tien välissä on ahdas, joten ajoneuvot joutuvat peruuttamaan ajoradalle poistuessaan. Liikerakennusten edessä ei ole selvää väylää jalankulkijoille. Nykyisellään pysäköinti muodostaa liikenneturvallisuusrisikin tieliikenteen ja jalan liikkuvien kanssa.



Kuva 12. Urjalantien eteläpuolen liikerakennusten (ns. Rohtola ja Kalliorinne) edustan pysäköintiä. Pysäköinti on jäsentymätöntä ja aiheuttaa ahtaasti sijoittuneena liikenneturvallisuusriskejä.

7. Suunnittelualueen itäosassa Urjalantien varressa sijaitsee mm. K-kauppa Kähäri. Kyseisessä paikassa palvelut sijaitsevat ydinkeskustasta erillään ja näin ollen ne jonkin verran hajauttavat pienen keskustan rakennetta.

8. Tornitien ja Urjalantien liittymä on kaksihaaraisena jäsentymätön, joten se on liikenneturvallisuukseltaan kannalta riskialtis risteysalue.

6. KEHITTÄMISSUUNNITELMA

6.1 Yleistä

Kehittämissuunnitelman pääosan muodostaa ydinkeskustan alue, joka sisältää kunnantalon, linja-autoaseman ja virasto-liikerakennuksen ympäristön, pääteiden risteysalueen, torin ja edelleen torin itäpuolen puistoalueen. Keskustan tärkeimmät ongelmat keskittyvät pääasiassa tälle alueelle. Laajemmassa tarkastelussa on ollut koko suunnittelualue sisääntuloväylineen. Laajemmalta alueelta on otettu muutamia yksittäisiä, edellä kohdassa 5.3. mainittuja ongelmakohtia, joita parantamalla on koettu saavutettavan merkittäviä etuja.

6.2 Keskustan alue

Keskustan alueen suunnitelma on osoitettu yleissuunnitelmakartalla, liite 3.

6.2.1 Liikenne- ja pysäköintijärjestelyt

Merkittävin keskustan alueella esitetty muutos on Tampereentien siirtäminen kunnantalon ja Urjalantien välisellä osuudella siten, että se kulkee polttoaineen jakelupisteen länsipuolelta. Tien alta on entinen Aholaidan liikerakennus esitetty purettavaksi. Siirron myötä linja-autoaseman edusta pienenee, mutta tällä ei juurikaan ole toiminnallisia vaikutuksia: aseman edusta on päinvastoin käytännöllisemmän muotoinen ja tehokkaammin käytettävissä. Vapautunut tila on siirtynyt K-Marketin viereen. Myös Urjalantietä on siirretty pohjoisemmaksi noin leveytensä verran. Siirto on tehty K-Marketin ja hautausmaan kulman välisellä osuudella. Tien tasausta on myös esitetty laskettavaksi siten, että se sijaitsee suunnilleen samassa tasossa linja-autoaseman kanssa. Periaateleikkaukset on esitetty liitekartalla 6. Tornitien ja Urjalantien kaksihaaraisesta liittymästä on esitetty muutettavaksi T-liittymäksi liikenteen selkiyttämiseksi ja liikenneturvallisuuksien parantamiseksi. Linjauksen suoristamisesta ja Urjalantien tasauksen laskusta johtuen Tornitien pituuskaiteisuus jyrkkenee jonkin verran. Sen vuoksi toteutus suunnitteluvaiheessa ja tarkemman maanpinnan korkeustason kartoittamisen jälkeen on tarkemmin tutkittava mahdollisuudet em. toimenpiteelle.

Käynti linja-autoasemalle on osoitettu yksisuuntaisena Tampereentieltä suunnilleen polttoaineen jakelupisteen kohdalta. Liittymä palvelee ainoastaan linja-autoja ja takseja, joten aseman edustalla ei ole enää yleistä pysäköintialuetta. Ajoneuvot poistuvat Urjalantielle. Lyhytaikaisia, linja-autoaseman saattoliikennettä palvelevia autopaikkoja (4 ap) on osoitettu liikerakennuksen eteläkulmalle lähelle hautausmaan muuria.

Urjalantien siirron ansiosta sen eteläpuolella sijaitsevien nk. Rohtolan ja Kalliorinteen liikerakennusten pysäköinnille on saatu ratkaisevasti lisää tilaa. Pysäköintipaikoille ajo tapahtuu johdetusti länsipäästä ja pysäköinti on järjestetty vinopysäköintinä (16+9 ap). Poistuminen tapahtuu itäosasta. Urjalantien tasauksen laskun vuoksi piha-alue jää jonkin verran tietä ylemmäksi. Väliwyöhyke käsitellään pensasistutuksin ja tarvittaessa tukimuurein. Väliwyöhykkeen kautta on osoitettu myös porrasaskelmat keskustan suunnasta.

Pysäköintialuetta Laukeelan Keskuksen (uimahalli) ja Laukeelan Puistonkulman edustalla on jäsennetty istutusalueilla pysäköinnin järjestämiseksi. Alueelle on muodostunut yhteensä 56 autopaikkaa. Järjestelyillä on myös Urjalantien varren kevyenliikenteen väylä rajattu muista liikennealueista ja näin sen turvallisuutta on parannettu.

Uusi yleinen pysäköintialue on osoitettu kunnantalon länsipuolelle asemakaavan mukaiselle pienelle puistoalueelle. Pysäköintialue sijaitsee ydinkeskustan välittömässä läheisyydessä mutta kuitenkin

Selostus

sivussa. Tulevaisuudessa sillä voi olla merkitystä myös hautausmaalla kävijöiden paikoitusalueena. Alueelle sijoittuu 67 autopaikkaa, joten se todennäköisesti helpottaisi myös toripäivien pysäköintiongelmia. Lisäksi alueelle on järjestetty kolme pysäköintipaikkaa pitkille ajoneuvoille, kuten linja-autoille tai matkailuvaunuille. Näiden läheisyyteen liikerakennuksen taakse on osoitettu 6 autopaikkaa, jotka palvelisivat kuitenkin työpaikkapysäköintinä.

Torialueen ja K-Marketin autopaikat ovat jonkin verran vähentyneet tielinjauksen muutoksen ja täydennysrakentamisen vuoksi. Suunnitelmissa niitä on osoitettu 31+8 ap.

Kevyenliikenteen järjestämisessä on pyritty ottamaan huomioon turvallisuus, sujuvuus, väylien kattavuus sekä viihtyisyys. Väylät yhdistävät toisiinsa keskeiset jalankulukupainotteiset ympäristöt, kuten virasto- ja liikerakennuksen aukion, torin ja keskuspuiston; näistä kohteista on tarkempia kuvauksia myös kohdassa 6.2.3. *Viihtyisyys ja virkistys*. Suunnitelmassa on pyritty järjestämään kattavat kevyenliikenteen yhteydet myös pääteiden varsille. Monin paikoin ne on osoitettu erillisinä liikenneturvallisuuksien parantamiseksi.

Polkupyörille on osoitettu säilytyspaikka keskitetysti virasto-liikerakennuksen ja aukion viereen kunnantalon puoleiselta sivulta. Polkupyörät sijoittuvat puurivistön katveeseen.

6.2.2 Täydennysrakentaminen

K-Marketin länsipuolelle on osoitettu paikka uudelle, maksimissaan II-kerroksiselle liikerakennukselle. Rakennus tiivistää sekä risteysalueen katukuvaa että torialuetta.

Tampereentien ja Kisatien risteykseen on osoitettu uusi IV-kerroksinen rakennus. Se sijoittuu pohjoisesta Tampereentietä lähestyttäessä tienäkymän päätepisteeseen, jolloin se osaltaan toimii selvänä taajamarakenteen rajakohtana. Rakennus on tarkoitettu pääasiassa asuinkäyttöön, mutta 1. kerrokseen on suotavaa sijoittaa liiketiloja keskeisen sijainnin vuoksi. Rakennus voi hyvin soveltua myös vanhusten palveluasunnoiksi ja muiksi palvelutiloiksi. Autopaikat (15 ap) on sijoitettu rakennuksen itäpuolelle Kisatien varteen.

Torin pohjoisreunalla sijaitsee hiljattain valmistunut IV-kerroksinen asuinrakennus, jonka viereen on juuri valmistumassa toinen vastaavatyypinen. Suunnitelmassa on esitetty torin itäreunaan uusi IV-kerroksinen asuin- ja liikerakennus, joka massaltaan ja mittakaavaltaan noudattaa em. uusia rakennuksia. Yhdessä rakennukset rajaavat tehokkaasti torialuetta. Itäreunan rakennus sijaitsee keskeisesti torin pääteenä ja pistemäisenä se jättää tilaa keskuspuiston yhdistämiseksi toiminnallisesti ja visuaalisesti osaksi toria. Rakennuksen 1. kerrokseen tulisi sijoittaa liiketiloja ja ylempiin kerroksiin asuintiloja. Vaihtoehtona Tampereentien ja Kisatien risteuksen uudisrakennukselle vanhusten palveluasunnot ja -tilat voi luontevasti sijoittaa myös torin reunalle. Autopaikat (14 ap) sijaitsevat rakennuksen itäpuolella. Tulisi myös tutkia mahdollisuus sijoittaa autopaikkoja rakennuksen kellariin, koska alueen korkeuserot mahdollistaisivat sen koilliskulman kautta suhteellisen vaivattomasti ja taloudellisesti.

Suunnitelmassa on osoitettu mahdollinen tuleva S-Marketin rakennus pysäköintialueineen, vaikka sen toteutuminen ei olekaan varmaa – asemakaavamuutos on ollut tämän suunnitteluhankkeen aikana vireillä. Jos S-Market toteutuu, tiivistää se katukuvaa, lisää palvelutarjontaa sekä tuo huomattavan määrän pysäköintitilaa keskustaan.

6.2.3 Viihtyisyys ja virkistys

Keskustan viihtyisyyden kannalta yhden keskeisimmistä oleskelualueista muodostaa linja-autoaseman ja virasto-liikerakennuksen viereen esitetty aukio. Tavoitteena on ollut, että alueesta voisi muodostua osa kuntalaisten ”julkista olohuonetta” yhdessä kunnantalon edustapuiston, torin ja edelleen keskuspuiston kanssa. Aukio on esitetty rakennettavaksi pintamateriaaliltaan korkeatasoisena, kävelykatutyypisenä ympäristönä, jolle voi sijoittaa esim. patsaan vesiaiheineen. Eteläreunaan on sijoitettu taksikuljettajien taukotila, jonka yhteydessä voi toimia myös pieni kioskki. Lisäksi

alueelle voi kesäisin tuoda jäätelökioskin. Kasvillisuudella luodaan ympäristöön vehreyttä ja vasta-kohta keskustan koviille materiaaleille.

Kunnantalon edustapuisto on esitetty toteutettavaksi korkeatasoisena ja vihreänä ”edustuspuistona” polkuineen, joka liittyy visuaalisesti eteläpuolella sijaitsevaan aukioon. Olevaa puustoa hyödynnetään mahdollisuuksien mukaan. Kunnantalo ei saa kuitenkaan peittyä korkean kasvillisuuden taakse.



Kuva 13. Esimerkki kunnantalon edustapuiston tavoiteltavasta luonteesta.

Keskuspuisto sijoittuu torin itäpuolelle. Puisto on esitetty toteutettavaksi pääasiassa nurmipintaisena, ”piknik”-tyyppisenä puistoalueena, jonka kautta on muodostettu kulkuyhteys torin ja urheilukentän välille. Puisto voi toimia oleskelu-, peli- ja leikkialueena. Tämän mahdollistamiseksi puisto tulisi pyrkiä yhdistämään toiminnallisesti ja visuaalisesti mahdollisimman selvästi itä- ja länsipäistään ympäristöönsä.

Urheilukentän eteläpään keskuspuiston jatkeeksi on osoitettu nuorten liikuntapaikka. Alueelle sopisi esim. skeittirampit, jotka olisivat luonteva täydennys urheilukentän palveluille. Luonteeltaan kyseinen toiminta sopii urheilukentän läheisyyteen. Koska alue on verrattain laaja ainoastaan skeittiharrastajia varten, tulisi yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa ottaa huomioon nuorten toiveita ja tarpeet myös muiden toimintojen suhteen. Alue sijaitsee ydinkeskustan ulkopuolella mutta kuitenkin keskeisesti taajamarakenteessa.

6.2.4 Kaupalliset palvelut

Kaupallisia palveluita varten sopivia tiloja poistuu entisen Aholaidan liikerakennuksen ja Siwan rakennuksen purkamisen myötä. Uusia liiketiloja on osoitettu K-Marketin länsipuolelle sekä katutasen kerrokseen Tampereentien ja Kivatien risteykseen ja torin itäreunaan.

6.3 Sisääntuloväylät

Seuraavassa on esitetty toimenpiteet kolmelle keskustan sisääntuloväylälle. Tarkemman suunnittelun kohteeksi on valittu kohdat, joihin kaivattaisiin jonkinlaista merkkiä tai vihjettä saapumisesta kunnan taajamaan. Kohdan määrittelyyn on osaltaan vaikuttanut teihin liittyvät muut kadut, maastonmuodot ym. liikenneturvallisuutta säätelevät seikat. Sisääntuloväylien rajakohdat toimivat myös mm. valaistuksen osalta tärkeinä kiintopisteinä, ks. 6.5. Sisääntuloväylät on esitetty liitekartoilla 4A-C.

Läntinen sisääntulo

Tarkemman käsittelyn kohdaksi on valittu seurakuntatalon ja kirkon edusta, koska ne ovat ensimmäisiä rakennuksia, jotka luonteeltaan liittyvät keskustatoimintoihin. Lisäksi ko. paikka on jo lähellä mäenharjanteen korkeinta kohtaa ennen maiseman avautumista keskustaan; kohdan valintaan on vaikuttanut siis myös liikenneturvallisuus.

Urjalantien molemmin puolin on osoitettu linja-auton pysähtymisalueet. Ne on erotettu ajoradasta joko materiaali- tai värierolla. Pysähtymisalueiden läheisyyteen on osoitettu liikenteenjakajat sekä suojatiet Urjalantien yli; näin seurakuntatalo, kirkko ja tien eteläpuolella sijaitseva kirkkoherranvirasto ovat paremmin yhteydessä toisiinsa. Seurakuntatalon viereistä pysäköintialuetta on esitetty jäsenneltäväksi ja samalla kevyenliikenteenväylää on tällä kohdalla siirretty kauemmas teistä. Siirrolla on saatu erillinen odotusalue linja-autopysäkkiä varten. Samaa periaatetta on soveltaen käytetty myös toisella pysäkillä. Seurakuntatalon piha ja pysäköintialue on erotettu liikennealueesta istutusalueilla. Kevyenliikenteenväylää on mahdollista jatkaa länteen ja edelleen Lehmussuon uusittavia risteysjärjestelyitä. Urjalantien eteläpuolisen kevyenliikenteen väylän jäsennön tarpeellisuus suojateineen tulee ratkaistavaksi myöhemmin toteutussuunnittelun yhteydessä.

Pohjoinen sisääntulo

Tarkemman suunnittelun kohteeksi on valittu Tampereentien ja Puistotien risteysalue. Risteysalueen ympäristöön sijoittuu teollisuutta ja Puistotie jatkuu itään asuinalueille.

Liittymää on esitetty jonkin verran avarrettavaksi erityisesti länteen Urjala Worksin suuntaan, jotta risteys ei muodosta estettä erikoispitkille teräskuljetuksille. Keskustasta päin tulevasta kahdesta kevyenliikenteenväylästä itäpuolelta on jatkettu Puistotien yli pohjoiseen. Sitä vastoin länsipuolen väylä on esitetty päätettäväksi nykytilanteen mukaisesti risteysalueelle tai käännettäväksi Urjala Worksin suuntaan. Tampereentien yli on osoitettu keskisaarekkeellinen suojatie. Välien väliin jäävät alueet on esitetty istutettaviksi joko nurmialueina tai pensasistutuksin. Risteysalueesta keskustan suuntaan on myös osoitettu yhtenäinen katua reunustava puurivi.

Itäinen sisääntulo

Suunnittelun kohteeksi on valittu Urjalantien, Sairaalantien ja Vanhainkodintien risteysalue. Alue kaipaa katutilallista jäsentelyä osittain jo viereisen liikerakennuksen piha-alueen vuoksi. Kyseisen risteysalueen kautta kuljetaan lisäksi Kirkonkylän ala-asteelle, terveysasemalle ja vanhainkodille.

Tien pohjoispuolelle on osoitettu linja-auton pysähtymisalue, joka erotetaan ajoradasta materiaali- tai värierolla. Ajorataa on hieman kavennettu keskustan puoleisessa osassa ajonopeuksien hillitsemiseksi. Urjalantien ylittävät suojatiet on esitetty kivettäväksi, jolloin niiden merkitys korostuu. Väylien väliset alueet on esitetty istutettaviksi. Liittymä Urjalantielta liikerakennuksen pihaan on siirretty pysäköintialueen keskustan puoleiseen päähän ja pysäköintialuetta on jäsennelly.

6.4 Muut kohteet ja osa-alueet

Suunnittelun pohjoisosassa Tampereentien ja Puistotien risteysalueen ympäristö on teollisuusaluetta. Tampereentien itäpuolen teollisuusalueet liittyvät suoraan niitä ympäröiviin asuinalueisiin. Lisäksi risteysalueen koillisneljänneksen tontti Puistotien pohjoispuolella ei ole toteutunut. Puistotien eteläpuolella toimii nykyisin teollisuusyritys.

Kyseiset alueet soveltuisivat hyvin asuinalueiksi, jolloin ne noudattaisivat ympäristönsä maankäyttömuotoa. Puistotien eteläpuolelle ja varsinkin Tampereentien puoleiselle osalle tulisi osoittaa asuin-kerrostalorakentamista, jolloin se jatkaisi eteläpuolella sijaitsevaa asuin-kerrostalorakennetta. Asuin-kerrostalorakentaminen myös tiivistäisi taajamakuva pohjoisen sisääntuloväylän tärkeässä pisteessä. Muutos vaatisi kuitenkin teollisuusyrityksen siirtymistä paremmin teollisuustoimintaan soveltuvalle alueelle. Puistotien pohjoispuolen tyhjä tontti liittyy pientalokortteliin, mutta sen sijaitessa risteysalueen vieressä tulee erikseen harkita mahdollisen uuden asuinrakentamisen muoto.

6.5 Valaistus, pintamateriaalit, kadunkalusteet

Ympäristön rakentamisen ja hoidon laatutasot sekä valaisintyypit alueittain on esitetty liitekartalla 5. on esitetty liitekartalla 5.

Ympäristön laatutasot, pintamateriaalit ja kadunkalusteet

Keskusta-alueella rakentamisen ja hoidon laadun on oltava korkealuokkaista eniten käytetyillä alueilla. Taajamakuvaan laatua lisätään valitsemalla sopivia pintamateriaaleja ja kadunkalusteita. Arvokkuutta tuovia pintamateriaaleja ovat esim. erilaiset kiveykset. Kustannustehokkaaseen, mutta laadukkaaseen tulokseen päästään yhdistämällä eri materiaaleja. Asfaltilla päällystettyjä alueita elävöitetään kiveytyillä radoilla ja vyöhykkeillä.

Suosittelavaa on, että virastotalon edustan jalankululle varattu alue aukioineen päällystetään kokonaisuudessaan kiveyksellä. Kadunkalusteiksi valitaan ympäristöön sopivia, laadukkaita ja kestäviä tuotteita. Harkituilla väriyhdistelmillä tuodaan ympäristöön omaleimaisuutta ja viimeistely ilme. Istuimien luontevia sijoituspaikkoja ovat keskuspuisto sekä virastotalon päädyn aukio. Kadunkalusteiden valinta tulisi tehdä samanaikaisesti ko. alueen muun suunnittelun yhteydessä, jolloin voidaan huomioida niiden sopivuus muihin materiaaleihin ja varmistua niiden sijoittamisesta muihin toimintoihin ja kulkuväyliin nähden.

Korkealuokkaista ympäristöä on jatkettu aukiolta sekä kunnantalon edustalle että jalankulkuakselin mukaisesti keskuspuistoon. Vaikka ko. alueilla pintamateriaalien luonne muuttuukin, on hoidon laadulla näilläkin alueilla suuri merkitys.

Valaistus

Keskustan alueelle on esitetty kahta erilaista valaisinsarjaa. Katualueiden valaisimet korvataan keskusta-alueelle sopivalla valaisinmallilla. Suositeltava malli on varrellinen ja ainoastaan alaspäin valaiseva, esim. Philips Oculus. Taajamakuvaan sopiva valaisinkorkeus on n. 6-7 m valojakaumasta riippuen. Pysäköintialueiden valaisuun voidaan mahdollisuuksien mukaan käyttää saman valaisinsarjan matalampaa mallia, korkeudeltaan n. 4 m. Suuremmilla pysäköintialueilla voidaan käyttää myös korkeampaa, n. 6 m valaisinta. Valaisintyyppin muuttuminen keskustan sisääntuloista lähtien auttaa osaltaan tulijaa huomaamaan keskustarakenteen alkamisen. Rakennettuun ympäristöön sopivat valaisimet lisäävät alueen viihtyisyyttä ja keskustamaista ilmettä.

Jalankulkualueiden valaisussa käytetään yhdenmukaisuuden vuoksi puistovalaisinsarjaa, joka on jo käytössä torilla ja K-marketin pysäköintialueella (Ketonen Puistohelmi). Puistovalaisimille sopiva korkeus on n. 4 m. Tarvittavissa kohdissa, esim. oleskelualueilla ja rakennusten edustoilla, valaistusta voidaan täydentää matalilla pollarivalaisimilla tunnelman luomiseksi.

7. KEHITTÄMISSUUNNITELMAN VAIKUTUKSET MAANKÄYTTÖÖN JA ASEMAKAAVOITUKSEEN

Suurin yksittäinen muutos aiheutuu Tampereentien ja Urjalantien linjausten muutoksesta. Toimenpide vaatisi asemakaavamuutoksen kunnantalon etelänurkalta lähtien aina risteysalueelle asti ja edelleen Urjalantietä myötä länteen hautausmaan nurkalle ja itään K-Marketin kohdalle asti. Kaavamuutoksessa tulee teiden lisäksi käsitellä niihin rajautuvat korttelialueet. Samalla tulisi huomioida suunnitelmissa esitettyjen kahden uudisrakennuksen (Tampereentien mutkan ja Kisatien risteyksen asuin-liikerakennus sekä K-Marketin länsipuolen liikerakennus) toteuttamismahdollisuus.

Kunnantalon länsipuolen puistoalueelle osoitettu yleinen pysäköintialue olisi hyvä käsitellä samassa kaavamuutoksessa lähinnä liikenteellisten vaikutusten vuoksi.

Suunnitelmissa esitetty keskuspuisto noudattaa pääpiirteissään voimassa olevan asemakaavan mukaista tilannetta. Torin puoleisessa päässä puistoa on kuitenkin esitetty tuotavaksi torille asti, jotta näiden visuaalinen yhteys korostuisi ja puistosta todella muodostuisi osa keskustaa. Asemakaava-

muutoksella tulisi ratkaista puistoalueen jatkaminen Airanteenkujan kääntöpaikan kautta torille. Samalla tulisi ratkaista nykyisen Siwan tontille suunnitelmassa esitetyn asuin-liikerakennuksen toteuttaminen. Tältä osin tulee tarkistaa ainakin tontin rajausta suhteessa puistoon sekä rakennusoikeus.

Eri asemakaavan muutostarpeet on mahdollista hoitaa yhdessä kaavamuutoshankkeessa. Kuitenkin selvästi toisistaan aluerajauksiltaan ja tavoitteiltaan eroavat kaavamuutoskohteet voi olla helpompi viedä läpi itsenäisinä hankkeinaan, koska muutoin helposti ratkaistavissa olevat asiat voivat aiheetta hidastua vaikeampien kohteiden vuoksi.

8. TOTEUTTAMINEN

Seuraavassa on esitelty ne kohteet, jotka voidaan toteuttaa ennen tielinjausmuutoksia:

- Kunnan toimenpitein voidaan toteuttaa keskuspuisto Airanteenkujan ja urheilukentän välisellä alueella ml. nuorten liikuntapaikka, yleinen pysäköintialue kunnantalon länsipuolella sekä kunnantalon edustapuisto osittain.
- Kunnan ja Tiehallinnon toimenpitein voidaan toteuttaa sisääntuloalueet sekä uimahallin ja liikerakennuksen pysäköintialue.
- Kunnan, seurakunnan ja virasto-liikekiinteistön toimenpitein voidaan toteuttaa virasto-liikerakennuksen ja hautausmaan välinen alue ja uusi hautausmaan portti.
- Kunnan ja yksityisten maanomistajien toimenpitein voidaan toteuttaa Siwan kiinteistön uusiminen. Tämä edellyttäneen korvaavan liiketilän osoittamista.

Loput kohteet ja toimenpiteet voidaan toteuttaa tielinjausmuutosten yhteydessä tai niiden jälkeen.

9. LÄHTEET

- Urjalan keskustan ajantasa-asemakaava
- Urjalan kunta, torisuunnitelma (Air-lx Oy, 20.9.2004, päivitetty 19.11.2004)
- VT 9 Lehmuksen eritasoliittymäsuunnitelma (Insinööritoimisto A-Tie Oy, 22.6.2005)
- eräiden keskustan alueen rakennusten suunnitelmat
- Urjalan kunta, Laukeelan kylä, asemakaavan muutosehdotus; S-market (Air-lx Ympäristö Oy, 20.6.2005).