

VALKOISENLÄHTEENTIE YHDISTÄÄ PÄÄRADAN ITÄ- JA LÄNSIPUOLEN TIKKURILASSA

Ulla-Kirsti Junttila, projektipäällikkö, Sito Oy

Niina Meronen, projektipäällikkö, Sito Oy



mettä. Meluaitojen korkeus oli keskimäärin 2,5 m.

Uudelle katujaksolle oli suunnitteilla useita kadun ylittäviä siltoja, joista pääradan alitukseen suunniteltiin jopa kolme erillistä siltaa: pääradan länsipuolella Ratatien silta, pääradan varsinainen ratasilta sekä sen itäpuolinen Teatteripolun kevyen liikenteen silta. Lisäksi Orvokkitien kohdalle vanhan Orvokkitien koulun viereen oli suunnitteilla Valkoisenlähteentien ylittävä kevyen liikenteen silta. Siltaympäristöjen kaupunkikuvallisen ilmeen suunnittelu sisältyi yleissuunnitelmaan.

KAUVIHERSUUNNITELMA JA SILTAYMPÄRISTÖT

Vantaan kaupunki laati omana työnään Valkoisenlähteentien katusuunnitelmat. Sitossa laadittiin katuosuuden katuviher-suunnitelmat sekä siltojen ja niiden ympäristön tukimuurien arkkitehtisuunnitelmat vuonna 2007-2008. Työ sisälsi istutusten, kiveysten ja kalusteiden suunnittelun lisäksi siltojen arkkitehtuurin ja valaistuksen kaupunkikuvallisten detaljien tarkistamisen ja täydentämisen yhteistyössä siltojen ja valaistuksen rakennussuunnittelijoiden kanssa. Muun muassa kaiteiden muotoilu, graafisen betonin elementtien jaksotus sekä luonnonkivitukimuurien detaljien määräytyminen sisältyivät siltaympäristön suunnitteluun.

Valkoisenlähteentien katu ympäristö on muotokieleltään ja materiaalivalinnoiltaan pelkistettyä ja värimaailmaltaan graafisen mustavalkoista. Mustaa ja tummanharmaata luonnonkiveä on käytetty runsaasti kadun varren kiveyksissä, alikulkua avartavissa kivikoritukimuureissa sekä liuskekivi-pintaisissa betonitukimuureissa. Ryhtiä kadun ilmeeseen tuovat mustat kalusteet, kuten kaiteet ja valaisimet. Pääradan sillat ovat puolestaan maalattu valkoiseksi, mikä lisää pitkän alikulun valoisuutta. Pääradan siltojen maatumkien laajoihin seinäpintoihin toteutettiin graafisen betonin tekniikalla taideteos, jonka kuvioinnista vastasi kuvataiteilija *Tuuli Helve*.

Istutusten osalta tavoitteena oli tuoda vaihtelevuutta ja monipuolisuutta erityisesti siltaympäristöön eri vuodenaikoina muuntuvin kasvivalinnoin. Alikuluympäristön kaukalomaisuutta kevennettiin kivikoreilla ja istutuksilla terassoiduin rintein.

MELUSELVITYKSET

Muuttuvan liikennetilanteen ja uuden kadun vaikutusten lähialueisiin, Läntisen Valkoisenlähteentien itäpään ja Talvikkitielle todettiin edellyttävän

1 Valkoisenlähteentie merkittynä ilmakuvassa.

Valkoisenlähteentie on merkittävä uusi katuyhteys, joka yhdistää pääradan itä- ja länsipuoliset osat Tikkurilan aseman pohjoispuolella Vantaalla. Valkoisenlähteentien uusi jakso jatkaa lännessä Läntisen Valkoisenlähteentien linjaa Talvikkitieltä itään ja yhtyy pääradan itäpuolella Jokiniementiehen. Valkoisenlähteentielle on ollut varaus Vantaan yleiskaavassa jo vuodelta 1992, mutta kadun suunnittelu käynnistyi vasta vuonna 2005 laaditun yleiskaavaluonnoksen valmistuttua.

Valkoisenlähteentien kaupunkikuvallisen yleissuunnitelman laatiminen aloitettiin *Sito Oy:ssä* vuonna 2005. Pääosin vanhan pientaloalueen lävitse kulkevalle viheralueelle sijoittuvan kadun ilmeen haluttiin olevan mahdollisimman korkeatasoinen ja alueen vanhaan rakennuskantaan sopiva. Uuden kadun puhkaiseminen vanhaan kaupunkirakenteeseen on aina asukkaille vaikea asia ja siksi Vantaan kaupunki halusi kaupunkikuvallisella yleissuunnitelmalla välittää myös asukkaille viestin kaupungin halusta toteuttaa katu korkeatasoisena

ja asukkaiden toiveet huomioon ottaen. Kaupunkikuvallisen yleissuunnitelman aikana pidetyssä yleisötilaisuudessa päähuomio kohdistuikin suunnitelman sijasta kritiikkiin koko kadun rakentamista kohtaan, koska sen pelättiin tuovan alueelle runsaasti raskasta läpiajoliikennettä.

KAUPUNKIKUVALLINEN YLEISSUUNNITELMA

Yleissuunnitelmassa määriteltiin katu ympäristön laatu tavoitteet, päällysteiden, kalusteiden ja istutusten periaatteet sekä melusuojausten yleiset periaatteet kaupungin omana työnä laadittujen katusuunnitelmaluonnosten ja aiemmin tehtyjen meluselvitysten pohjalta.

Erityisen korkeat kaupunkikuvalliset tavoitteet asetettiin meluaitojen suunnittelulle. Yleissuunnitelmassa esitettiin puulla verhoiltuja meluaitarakenteita, jotka ilmeeltään muistuttavat alueella vanhastaan olleita lautarakenteisia tonttiaitoja. Rimoituksen värien tonttikohteisella vaihtelulla haluttiin korostaa niiden tonttiaitaa muistuttavaa il-

Artikkelin kuva-aineisto: Sito Oy



2



3

2, 3

Valkoisenlähteentien katuymäristö on muutokieleltään ja materiaalivalinnoiltaan pelkistettyä ja värimaailmaltaan graafisen mustavalkoista. Mustaa ja tummanharmaata luonnonkiveä on käytetty runsaasti kadun varren

kiveyksissä, alikulkua avartavissa kivikoritukimuureissa sekä liuskekivipintaisissa betonitukimuureissa. Ryhtiä kadun ilmeeseen tuovat mustat kalusteet, kuten kaiteet ja valaisimet.



4

4, 5

Pääradan sillat ovat puolestaan maalattu valkoiseksi, mikä lisää pitkän alikulun valoisuutta. Pääradan siltojen maatumien laajoihin seinäpintoihin toteutettiin graafisen betonin tekniikalla taideteos "Virtapaikka", jonka kuvioin-

nista vastasi kuvataiteilija *Tuuli Helve*. Valkoisenlähteen tien uusi jakso ja pääradan alikukusilta avattiin liikenteelle 28. syyskuuta 2010.



5



6

meluselvityksen laatimista myös niiden osalta. Läntisen Valkoisenlähteentien ja Talvikkitien melusuojuuksen yleissuunnitelma ja Valkoisenlähteentien uuden jakson melusuojaussuunnitelman tarkastus laadittiin Sitossa vuonna 2007. Meluselvityksen lähtökohdista oli liikenteen ennustetilanne vuonna 2030 ja katusuunnitelmaluonnos, jonka mukaan Läntinen Valkoisenlähteentie muutetaan urheilupuiston kohdalla 4-kaistaiseksi, kuten uusi Valkoisenlähteentien jakso. Meluselvityksen perusteella kaduille tarvittiin selvästi aiempaa korkeampia, keskimäärin 3 m korkeita meluaitoja.

Melusuojuuksen yleissuunnitelmassa Läntisellä Valkoisenlähteentiellä ja Talvikkitielle ehdotettiin samantyyppisiä, puurimoin verhoiluja ja väreiltään tonttikohtaisesti vaihtuvia meluaitoja kuin uudella jaksollakin. Aitojen korkeuden kasvaessa niiden yläosaan ehdotettiin 0,5 - 1 m korkeaa läpinäkyvää osaa. Kaikkien meluaitojen tuli olla absorboivia.



7

VIRTUAALIMALLI JA TYÖN VIIMEISTELY

Melusuojuuksen yleissuunnitelman havainnollistamiseksi Vantaan kaupunki tilasi Sitolta vuonna 2009 Valkoisenlähteentien Talvikkitien ko. jaksoja koskevan virtuaalimallin, jonka avulla voidaan tarkastella tulevan kadun ilmettä sekä melusuojuuksen vaikutusta katukuvaan ja tonteille. Virtuaalimalli perustuu alueen 3D-mallinnukseen ja se on 1:1 tarkka malli käytettävissä olevista lähtötiedoista. Se mahdollistaa meluaitojen tarkastelun eri suunnista ja eri etäisyyksiltä liikkumalla vapaasti mallissa. Lisäksi virtuaalimallista voidaan ottaa tarvittava määrä animaatioita ja still-kuvia kohteesta halutuista tarkastelukulmista ja halutuilta etäisyyksiltä. Tehtyjä suunnitelmia on esitelty virtuaalimallin avulla sekä asukastilaisuuksissa, että Vantaan kaupungin hallintoelimissä katuun liittyvän päätöksenteon apuna.

Vuonna 2010 laadittiin päivitetty yleispiirustukset melusuojarakenteiden sijoituksesta ja mitoituksesta sekä tarkennetut piirustukset aitarakenteista ja niiden väreistä katujen eri jaksoilla tarkennettuna virtuaalimallitarkastelun ja Vantaan kaupungin asukkaiden kanssa käymien neuvottelujen palautteen pohjalta. Meluaitojen rakentaminen alkoi syksyllä 2010.

Valkoisenlähteentien uusi jakso ja pääradan alikulkusilta on avattu liikenteelle 28. syyskuuta 2010. Kadun avajaisissa julkistettiin myös Tuuli Helven radan alikulkuun suunnittelema ympäristötäideteos "Virtapaikka", joka lisätti Vantaan kaupungin jul-

kisen taiteen kokoelmiin. 5 vuotta jatkunut, poikkeuksellisen kiinnostava työ Valkoisenlähteentien suunnittelussa päättty ja lopputulos on kokonaisuudessaan nähtävillä maastossa ensi vuonna.

Valkoisenlähteentien suunnittelusta ovat Sitossa vastanneet työn eri vaiheissa: Projektipäällikkö, kaupunkikuva, Ulla-Kirsti Junntila Projektipäällikkö, katu ympäristö- ja katuvihersuunnittelu, Niina Meronen Projektipäällikkö, melusuojuus, Anne Määttä Katu- ja silta-arkkitehtuuri, Timo Urala Visualisointi ja virtuaalimalli, Sami Luoma ja Jarkko Holttinen.

VALKOISENLÄHTEENTIE ROAD CONNECTS EAST AND WEST SIDES OF MAIN RAILWAY LINE

Valkoisenlähteentie Road, which was opened in September 2010, is a significant new access road that connects the east and west sides of the main railway line on the north side of the Tikkurila Station in Vantaa.

The road runs primarily through a low-rise residential area and the objective was for it to reflect high standards and to adapt it to the old building stock. A new street run through an existing townscape is always a difficult issue for the residents and the Town of Vantaa wanted the mas-

6, 7

Virtuaalimallissa voidaan tarkastella melusuojarakenteiden sijoitusta ja mitoitusta. Suunnitelmassa on myös tarkennetut piirustukset aitarakenteista ja niiden väreistä katujen eri jaksoilla.

ter plan of the townscape to convey to the townspeople the message that the new road was to be realised in compliance with high quality requirements and the wishes of the residents.

Particularly strict objectives in terms of the townscape were laid down for the design of anti-noise barriers. The master plan presented anti-noise barrier structures with wooden cladding imitating the existing boarded fences between the properties. The resemblance with the fences was further emphasised by different colouring of battens between the plots. The average height of the anti-noise barriers was 2.5 m.

The form language and the material choices of Valkoisenlähteentie Road are based on a minimalistic approach with a colour scheme of graphical black-and-white. Black and dark grey natural stone has been used plentifully in roadside paving, the gabion retaining walls that open up the underpass and the concrete retaining walls covered with slate. Black fixtures, such as railings and luminaires, give the road a disciplined appearance. The bridges of the main railway line, on the other hand, are painted in white. This increases light in the long underpass. The extensive wall surfaces of the abutments of the railway bridges were utilised as canvases for a work of environmental art designed by Tuuli Helve in graphic concrete, called the "Current area".

The trough-like nature of the underpass environment was lightened by terracing the slopes with gabions and plantations.