

### **Hulevedet kaupunkiympäristössä**

Pitkäjärven valuma-alue on tulvimisherkkää aluetta. Kivistön, Keimolan ja Vehkalan rakentuminen tulevat lisäämään valuma-alueen virtaamia nykyisestä ellei hulevesien imeytystä ja viivytystä tehdä jo niiden syntypaikalla. Uusilla asuin- ja työpaikka-alueilla panostetaan hulevesien hallintaan, mutta samanaikaisesti on tärkeää viivyttää hulevesiä myös jo rakentuneilla alueilla. Martinlaaksossa hulevesiä muodostuu etenkin kerrostalojen kattopinnoilla ja asfalttipintaisilta pysäköintialueilta ja pysäköintilaitoksista. Kuten uusilla alueilla, myös Martinlaaksossa tulee uudis- ja täydennysrakentamisessa noudattaa Vantaan hulevesiohjelmaa. Martinlaaksossa virtaa yhteensä kolme vesilain mukaista vesistöä; Myllymäenoja, Mätäoja ja Pellaksenoja. Tulevaisuuden suunnittelussa ja kaa-voituksessa tulisi näille vesistöille jättää riittävästi tilaa, jotta niiden eliöstön elinolosuhteita ei heikennettäisi.

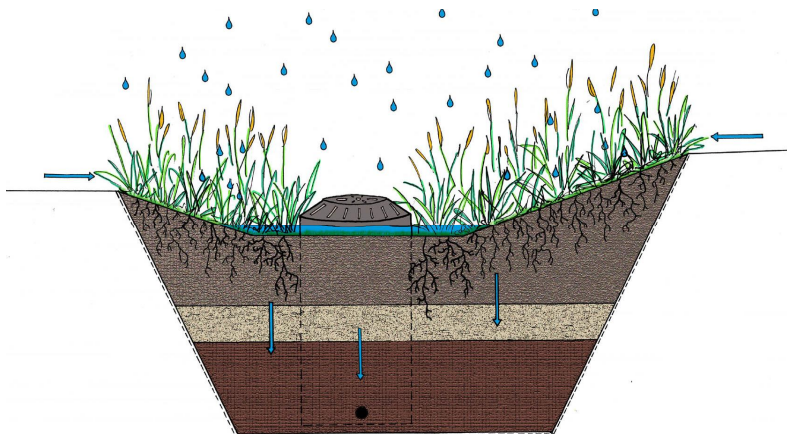
#### *Hulevesien hallintaa tonteilla*

Hulevesiohjelman mukaisesti hulevesien muodostumista pyritään ensisijaisesti vähentämään. Määrää voidaan vähentää korvaamalla vettä läpäisemättömiä pintoja läpäisevillä materiaaleilla. Asfalttipäällysteisiä alueita, kuten pysäköintialueita ja tontin kulkuyhteyksiä, voidaan korvata esimerkiksi kivituhkalla tai nurmikiveyksellä, jotka päästävät vettä lävitseen. Katot voidaan toteuttaa viherkattoina tai kattopuutarhoina, jotka paitsi kuluttavat vettä myös tasaavat rakennuksen lämpötilan vaihteluita ja mahdollistavat kattojen hyötykäytön myös asukkaille. Muodostuvaa hulevettä voidaan hyödyntää keräämällä katoille satavaa vettä saaveihin, jolloin vettä voidaan käyttää pihalla kasteluun. Mahdollistamalla tonteille kaupunkiviljelypalstoja, lisätään vettä kuluttavien kasvien määrää, yhteisöllisyyttä ja viihtyisyyttä.



Kuvat 94-95. Viherkatto vähentää muodostuvan huleveden määrää ja hulevesiallas viivyttää hulevesiä.

Jos huleveden syntyä tai hyötykäyttöä ei saada riittävässä määrin toteutettua, tulee hulevesiä imeyttää tai ainakin viivyttää pihalla. Viivytyksen jälkeen hulevedet ohjataan yleiseen hulevesijärjestelmään. Viherpainanteet sekä rehevä ja monipuolinen kasvillisuus lisäävät kasvillisuuden ja eliöstön monimuotoisuutta samalla, kun rakenteet viivyttävät ja puhdistavat hulevesiä.



Kuva 96. Poikkileikkaus hulevesiä suodattavasta rakenteesta.

### *Hulevesien hallintaa katualueilla*

Katualueilla hulevesiä voidaan imeyttää ja viivyttaa säilyttämällä nykyisiä avo-ojia ja painanteita sekä lisäämällä näitä rakenteita katujen kunnostuksen yhteydessä. Katujen saneerauksen yhteydessä voidaan ajoradan reunakivet poistaa ja viherkaistaa madaltaa painanteeksi, jonne kadun hulevedet ohjataan. Hulevesien laatua saadaan parannettua ohjaamalla kadulle satavia vesiä painanteisiin, joissa kiintoainesta saadaan laskeutettua painanteen pohjalle ja ravinteita ja raskasmetalleja sidottua kasvillisuuden avulla. Näillä toimenpiteillä parannetaan vastaanottavan puron vedenlaatua ja sitä kautta puron eliöstön elinolosuhteita. Viherpainanteet lisäävät turvallisuutta erottamalla kevyen liikenteen kulun ajoradasta. Samalla ne lisäävät myös katualueiden vehreyttä ja sitä kautta viihtyisyyttä.

Kehityskuvan yhteydessä arvioitiin pintakuivatukseen soveltuvia katuja sekä katuja, jotka jo nykyisin toimivat tässä tarkoituksessa. Nämä kadut on esitetty kartalla s. 45. Katujen saneerausten yhteydessä tulee tarkemmin tarkastella todelliset mahdollisuudet pintakuivatuksen toteuttamiselle tai nykyisten rakenteiden säilyttämiselle.



Kuvat 97-98. Kaupunkimainen hulevesikanava sekä hulevesiä imeyttävä pihakatu.

### *Hulevesien hallintaa puistoissa*

Tonteilta ja katualueilta hulevedet päätyvät ojissa ja hulevesiviemäreissä puistoissa sijaitseviin puuroihin. Mikäli tonteilla ja katualueilla ei saada riittäviä hulevesien hallintatoimenpiteitä suoritettua ja puron alajuoksulla on tulvimisongelmia, voidaan puistoon suunnitella hulevesien viivytysaltaita tai kosteikkoja. Näillä rakenteilla saadaan vesiä viivytettyä, mutta myös puhdistettua kiintoaineiden painuessa rakenteen pohjalle ja kasvien sitoessa vedestä ravinteita ja raskasmetalleja.



Kuvat 99-100. Hulevesiaihteita puistoissa Hyvinkäällä ja Haminassa

## 2.3 Eheä kaupunkikuva

### Yleiset kaupunkikuvalliset periaatteet

#### 1. URBAANIN SYKKEEN ALUEET

Urbanin sykkeen alueille sijoittuu runsaasti uutta asuinrakentamista ja palveluita. Pääpaino on Martinlaakson koululta asemalle vievällä raitilla, josta pyritään tekemään asukkaiden yhteinen "ulko-olohuone". Raitin tärkeys asukkaille tuli esille jo haastatteluissa, nettikyselyssä ja asukasillassa. Raitin suunnittelussa tulee olla vahva kevyen liikenteen näkökulma ja turvallinen kulku erityisryhmille. Raitti sisältää erilaisia virikkeitä kauppakeskukselta koululle, kuten esimerkiksi kävelyraitia, aukioita, pihakatua, jne...

#### 2. KAUPUNKIMAISET, TÄYDENTYVÄT KATUJULKISIVUT

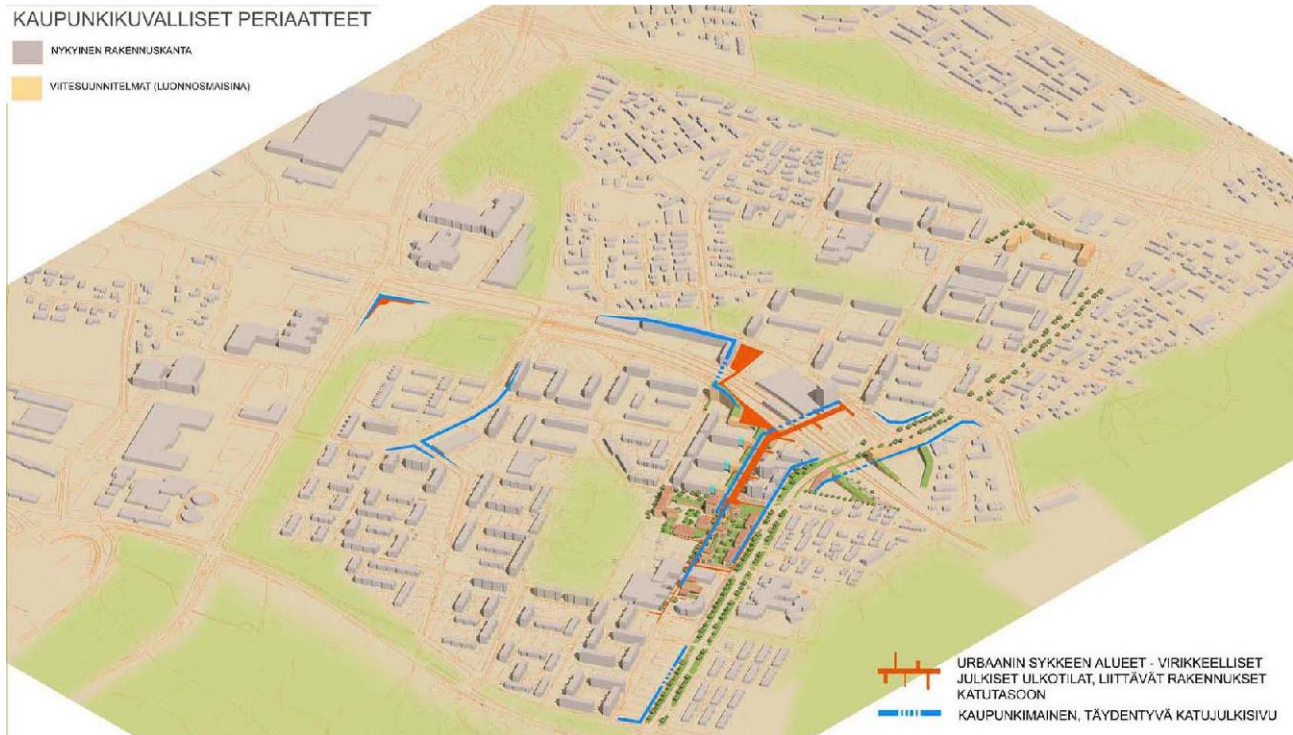
Luodaan yhtenäisyyttä raittien varrelle ja kaupunkikuvallisesti tärkeille katujulkisivuille. Martinlaakson itä- ja länsipuoliskot "kudotaan" yhteen kaupunkisuunnittelullisin keinoin radan aiheuttaman estevaikutuksen eliminoimiseksi. Martinlaakson tielle pyritään luomaan yhtenäinen ja täydentävä katujulkisivu, joka kuitenkin sisältää myös yllätyksellisyyttä ja kerroksellisuutta. Katutilassa säilytetään bulevardimaisuus ja otetaan huomioon jalankulkijan, pyöräilijän, autoilijan ja julkisen liikenteen käyttäjän näkökulmat.

#### 3. MAAMERKIT JA MERKITTÄVÄT KAUPUNKIKUVALLISTIET KIINNEKOHDAT

Korkeammat rakennukset toimivat maamerkkeinä. Ne tulee havaita jo kaukaa. Kaupunkikuvalliset kiinnekohdat helpottavat ympäristössä liikkujaa jäsentämään ja hahmottamaan aluetta. Niitä ovat esimerkiksi korkeampi rakennuksen osa, erikoinen julkisivu, muusta rakenteesta poikkeava katto-muoto, materiaali, sommittelu tai väritys. Saapumiskohdat Martinlaaksoon ovat kaupunkikuvallisesti tärkeitä paikkoja. Ne pyritään suunnittelemaan arkkitehtuuriltaan mielenkiintoisiksi kiintopisteiksi ja tunnistettaviksi Martinlaakson "kulmapisteiksi". Tulijalle välittyy ajatus Martinlaaksoon saapumisesta ja alueen identiteetistä. Alueen sisällä 8-kerroksiset asuintornit jaksottavat kävelyraitin vartta asemalta koululle. Tornit pyritään suunnittelemaan rungoltaan kapeiksi, jotta ne eivät varjosta pohjoispuolisia alueita. Tornien välistä aurinko pääsee vapaasti paistamaan pohjoispuolen tonteille.



Kuva 101. Yleiset kaupunkikuvalliset periaatteet

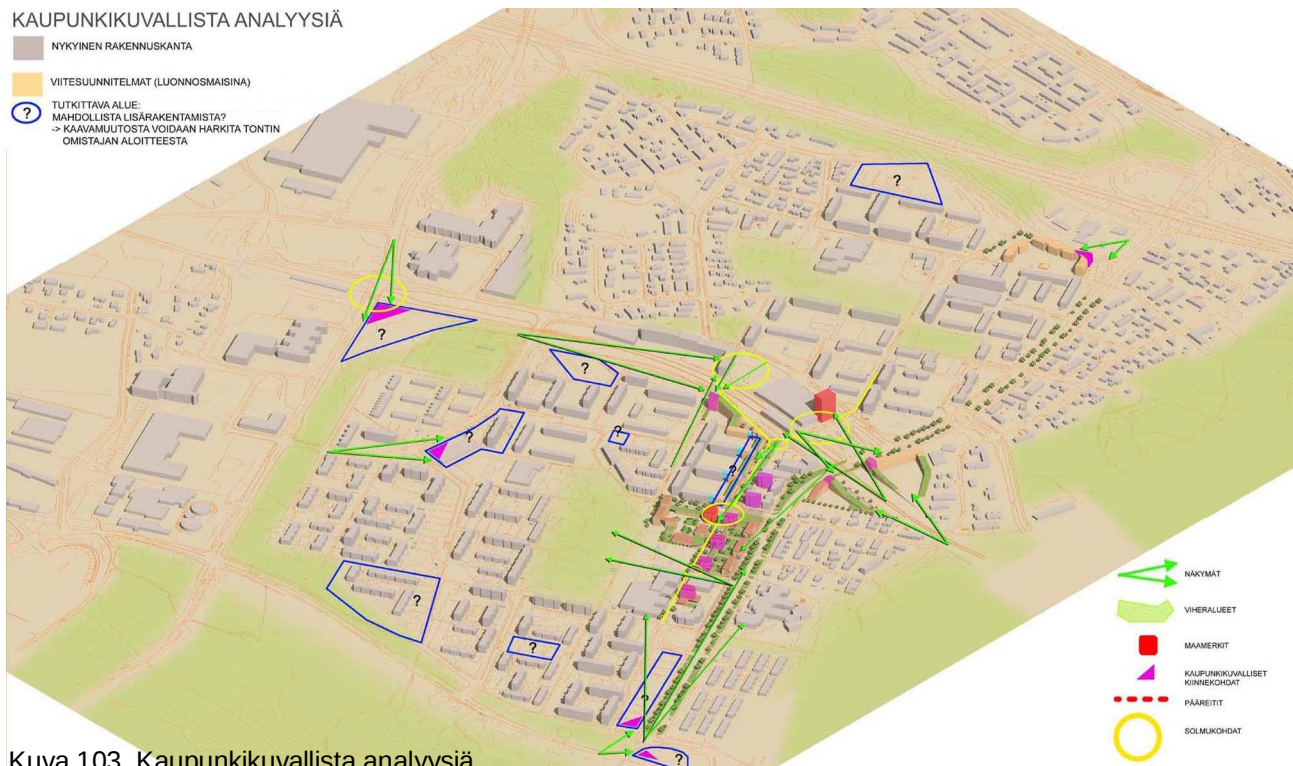


Kuva 102. Kaupunkikuvalliset periaatteet

### *Kaupunkitilan hahmottaminen*

"Luettavan" ja ymmärrettävän ympäristön luominen auttaa ihmistä orientoitumaan ja selkeyttää tilan ymmärtämistä. Samalla paikan erityispiirteet tulevat esille ja se ymmärretään oma paikkanaan, joka on erilainen kuin muut paikat. Paikka voidaan identifioida tai muistaa tietyn muiston tai kokemuksen kautta.

Kokonaissuunnitelmassa olemassa olevat ja uudet pikkuaukiot ja torialueet pyritään yhdistämään mielenkiintoiseksi sarjaksi erilaisia urbaaneja kaupunkitiloja. Ne toimivat myös pieninä sosiaalisina solmukohtina. Raittia jaksottaa sarja erityyppisiä aukioita: uuden ostarin edusta – "Martinaukio" – Mika Häkkisen aukio. Välillä kaupunkitila tiivistyy ja kuljetaan porttimaisten tilojen läpi. Välillä tila aukeaa vihreille pihuille ja virkistysalueiden suuntaan. Tärkeät näkymälinjat muun muassa Laajavuoren puiston suuntaan pyritään säilyttämään.



Kuva 103. Kaupunkikuvallista analyysiä



Kuva 104. Näkymä Martinlaakson tieltä: viitteellinen kuva Martinkeskuksen tontin uudesta rakentamisesta



Kuva 105. Viitteellinen kuva Martinkeskuksen ja Laajavuoren tonttien uudesta rakentamisesta

## Arkkitehtuuri

***"Tietynlaista pirteyttä, nykyinen julkisivu ja maine on väsynyt. Ei liikaa uutta ja modernia, vaan perinteikästä 'kylähenkeä'. Lisää vihreyttä talojen keskelle"***

***"siistimpi aseman seutu, väriä rakennuksien seiniin"***

***"Martinlaaksolaisuus. Ei sitä että kopioidaan muualta vaan tehdään omanlainen"***

Täydennysrakentamisen arkkitehtuurille asetetaan kehityskuvassa tiettyjä vaatimuksia. Pyritään luomaan sellaisia suunnitteluratkaisuja, jotka sopeutuvat muun muassa paikalliseen rakennusperintöön, historiaan ja maisemaan. Täydentyvien katujulkisivujen linjoille sekä kaupunkikuvallisesti tärkeille paikoille sijoittuva rakentaminen edellyttää erityistä panostusta rakennusten arkkitehtuuriin. Materiaali- ja värivalinnoissa tulee huomioida olemassa oleva rakennuskanta. Julkisissa ja kaupallisissa rakennuksissa mukaan lukien asuinrakennusten kivijalkaliiketilat voidaan käyttää kirkkaita perusvärejä erottamaan ne selkeämmin muusta rakenteesta.

Rakennetusta ympäristöstä tulisi löytää vaihtelevuutta siten, että yhdessä se kuitenkin muodostaisi yhtenäisen kokonaisuuden. Asunto- ja talotyyppit voivat olla erilaisia kunhan niitä yhdistää jokin elementti. Yksittäinen asunto voidaan tietyn ehdoin suunnitella hyvinkin omaleimaiseksi ja toisista erottuvaksi. Yksittäiset asuntoarkkitehtuurit voivat antaa alueelle erityisluonnetta, josta se muistetaan.

Myös asukkaille tehdyn nettikyselyn palautteesta on saatu hyviä huomioita. Kuten kyselyn palauteosiossa todettiin, suuri osa vastaajista toivoi uuden rakentamisen olevan arkkitehtuuriltaan Martinlaakson vanhaan rakennuskantaan sopivaa, tähän päivään "päivitettyjä", maustettuna väriruiskein. Haluttiin ekologista, vaihtelevaa ja "vihreää" rakentamista.

Vantaa valmistelee uutta arkkitehtuuripoliittista ohjelmaa. Työ tehdään vuoden 2014 aikana. Edellinen arkkitehtuuristrategia valmistui vuonna 2007. Valtioneuvosto hyväksyi 17.12.1998 valtakunnallisen arkkitehtuuripoliittisen ohjelman, joka toimii ohjeena kaupunkien ohjelmatyössä. Ohjelmassa todetaan mm. että jokaisella kansalaisella on oikeus nauttia hyvästä ympäristöstä ja korkeatasoisesta arkkitehtuurista. Arkkitehtuuripoliittikan keinoin pyritään parantamaan rakentamisen laatua, antamaan sisältöä kestäväen kehityksen periaatteisiin kaavoituksessa ja rakentamisessa sekä lisäämään avoimuutta ja vuorovaikutteisuutta. Nämä ovat myös maankäyttö- ja rakennuslakiuudistuksessa keskeisiä tavoitteita.



Kuvat 106-109. Asukaskyselyssä eniten valitut kuvat asuntoarkkitehtuurista

## Rakennusperinnön turvaaminen, suojelukohteet

***"Aluetta saneerattaessa vanhan säilyttäminen, mutta rakennuksien värikkyden lisääminen"***

Kulttuurihistorian kannalta merkittävimmät julkiset rakennukset keskittyvät Martinlaaksonpolun varrelle. Kiistattomasti suojelukohde on Martinlaakson koulu. Yleisesti rakennusten suojeluperusteet tulee aina määritellä kaavatyön yhteydessä riittävin selvityksin. Maankäytön suunnittelussa tehdään tarvittaessa alueellisia ja rakennuskohtaisia kulttuuriympäristöselvityksiä.

## **Eheyttä täydennysrakentamisella**

***" Martinlaaksoa pitäisi kehittää lähiöstä kaupungiksi"***

***"Lisää asukkaita tiivistysrakentamisen avulla. Kokeiluja esim. taloyhtiöt joissa olisi vähemmän autopaikkoja. Parkkitalojen tai -luolien rakentaminen jolloin vapautuisi tilaa asuntorakentamiselle. Uusien talojen kivijalkoihin liiketiloja."***

***"Viheralueiden säästäminen, ei liian tiivistä rakentamista"***

***" Isoja puistomaisia pihvoja ja ympäristöjä hyvien palveluiden äärellä."***

***"Yksi tärkein parannus olisi koirapuiston nykyaikaistaminen."***

Pitkällä tähtäimellä Martinlaaksosta halutaan kehittää parhaimmat ominaispiirteensä säilyttävä vehreä ja tiivis, puutarhamainen kaupunki, jossa uudis- ja täydennysrakentaminen muodostaa selkeitä kaupunkimaisia kortteleita. Alkuperäinen kaupunkisuunnittelullinen ajatus Martinlaaksossakin oli kontaktikaupunki - tiivistä vastareaktionä metsäkaupungille. Nyt tiivis tiivistyy entisestään. Kehityskuvan yhteydessä tutkitaan alueella jo vireillä olevia rakentamisen alueita sekä ehdotetaan potentiaalisia täydennysrakentamisen paikkoja (lähinnä yleiskaavan pohjalta). Tällä hetkellä vireillä olevat asemakaavat ja asemakaavamuutokset mahdollistavat noin 45 000 k-m2 uutta asumista. Tämä tarkoittaa vähintään 1100 uutta asukasta. Lisäksi muut täydennysrakentamiseen tutkittavat alueet vireillä olevien hankkeiden lisäksi käsittävät enimmillään noin 65 000 k-m2 uutta asuinrakentamista, mikä tarkoittaisi noin 1600 uutta asukasta. Uusi rakentaminen täytyy kuitenkin ajoittaa tarkasti siten, että alueet rakentuvat vähitellen, ei kaikkea kerralla. Kaavamuutoksia voidaan harkita tontin omistajan aloitteesta.

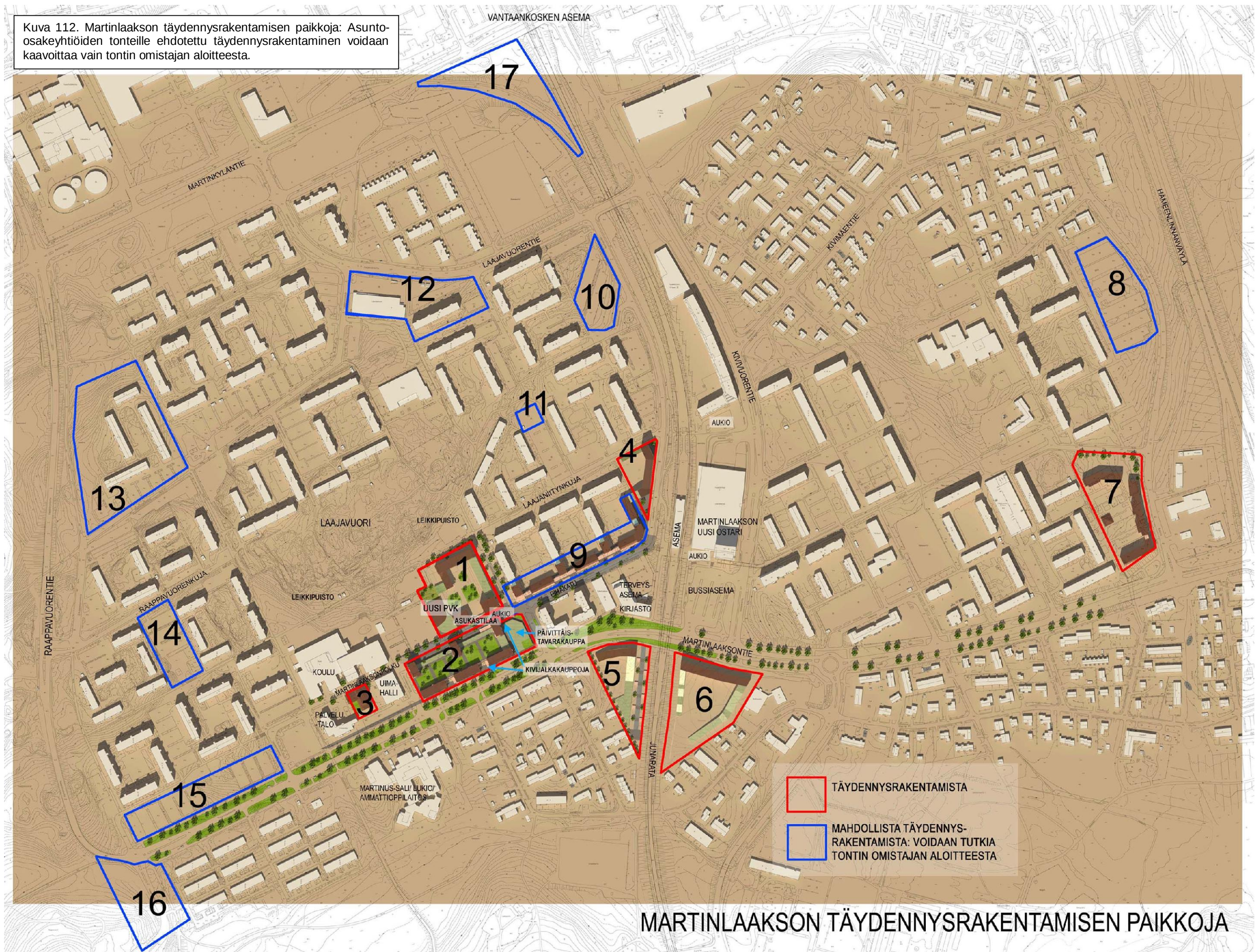
### ***Vireillä olevia ja muita potentiaalisia täydennysrakentamiskohteita***

Kartalla on merkitty vireillä olevia kaavahankkeita sekä ehdotettuja täydennysrakentamisen paikkoja. Merkintä kartalla ei välttämättä tarkoita, että paikka tullaan rakentamaan, vaan tutkitaan, onko tontille mahdollista täydennysrakentaa. Myös muille kuin ehdotetuille paikoille voidaan ehdottaa täydennysrakentamista kehityskuvan periaatteiden mukaisesti. Kartapohjaisella nettikyselyllä kysytään myös asukkaiden mielipiteitä ja ehdotuksia rakentamisen paikoista.



Kuvat 110-111. Kuvia asemakaavamuutoksesta 002159, vammaisten ja senioreiden erityisasumista

Kuva 112. Martinlaakson täydennysrakentamisen paikkoja: Asunto-osakeyhtiöiden tonteille ehdotettu täydennysrakentaminen voidaan kaavoittaa vain tontin omistajan aloitteesta.





## 1 Laajavuoren koulun tontti, "Elämänkaarikortteli"

- vireillä, asemakaavamuutos 002031, tontinluovutuskilpailu keväällä 2014
- Rakentamisen aloitus n. 2017
- 10 000 – 15 000 kem2 asumista
- 250-375 asukasta
- liiketilaa n. 200 kem2, päiväkotia, jonka yhteyteen yhteisöllistä tilaa
- Tontti kaupungin omistuksessa
- Laajavuoren koulu puretaan huonokuntoisuuden vuoksi. Viereinen Martinlaakson koulu on peruskorjattu ja laajennettu äskettäin. Vapaaksi jäävälle Laajavuoren koulun tontille on tarkoitus suunnitella asuinrakentamista sekä päiväkotia ja yhteisöllistä tilaa.

### Erityistä suunnittelussa huomioitavaa:

- Martinlaakson kaupunkikuvallisten ja maisemallisten tavoitteiden toteutuminen. mm. liittyminen katutilaan ja muihin rajapintoihin
- Toiminnallisuus: mm. laadukas piha, toimintojen yhteensovittaminen, kivijalkakauppojen sijoittaminen, liikenteellinen sujuvuus, esteettömyys
- Asumismuotojen monipuolisuus
- Pihan laadukkaat suunnitteluratkaisut, mm. hulevedet.
- Yhteisöllisyyteen liittyvä suunnittelufilosofia: Päiväkotiin suunnitellaan sali, jossa on mahdollisuus pelata sählyä (20x10 m), ruokailutila (60-70 m2) ja kotikeittiö (20 m2). Näitä tiloja voidaan vuokrata kuntalaisille vapaa-ajan käyttöön. Tiloihin järjestetään erillinen sisäänkäynti.
- Päiväkodin yhdistäminen muuhun rakenteeseen (asuinkortteli ja koulu)
- edellyttää maanalaista/pihakannen alaista pysäköintiä
- Suunnitelman keskeinen lähtökohta on luoda Martinlaaksoon keskustakortteli, jossa kohtaavat eri-ikäiset ja eri elämänvaiheessa olevat ihmiset sekä palvelut ja virikkeellinen urbaani katuympäristö.
- Alue suunnitellaan yhdessä eteläpuolisen Martinkeskuksen tontin uuden asuinrakentamisen kanssa. Kulku elämänkaarikorttelin parkkipaikoille järjestetään maanalaisena Martinlaaksonpolun ali. Samalla taataan jalankulkijoiden kannalta turvallinen kulkuyhteys koululta asemalle.

## 2 Martinkeskuksen tontti

- vireillä, asemakaavamuutos 002178
- Rakentamisen aloitus n. 2016
- 10 000 – 15 000 kem2 asumista
- 250-375 asukasta
- liiketilaa n. 1000 kem2
- Tontti osin yksityisen, osin kaupungin omistuksessa

### Erityistä suunnittelussa huomioitavaa:

- Martinkeskuksen paikalle on tutkittu erilaisia vaihtoehtoja, mm. purkavia ja säilyttäviä. Nykytilassaan ostari ei voi kauan toimia. Se on jo melkein tyhjentynyt liikkeistä.
- Kaupungin teettämän Ostari-inventoinnin (Helasvuo & Vainio, 2008) jatkotyössä Martinkeskus on ehdotettu kategoriaan, jossa se voidaan purkaa, jos se on alueen kokonaisuuden kehittämisen kannalta toimivampi ratkaisu kuin säilyttäminen. Kaupunki on esittänyt ensisijaisena vaihtoehtona tontille uutta asuinrakentamista, päivittäistavarakauppaa sekä kivijalkaliikkeitä. Vaihtoehdot tutkitaan tarkemmin ja tarvittavat lisäselvitykset teetetään kaavatöiden yhteydessä.
- Martinlaakson kaupunkikuvallisten ja maisemallisten tavoitteiden toteutuminen. mm. liittyminen katutilaan ja muihin rajapintoihin, asuinrakenteiden suhde Martinlaaksonpolkuun
- Uusi rakentaminen täydentää Martinlaaksonkatua katujulkisivua
- Päivittäistavarakaupan sijoittuminen ja sisäänkäyntien suuntaus
- huoltoliikenne, asiakaspysäköinti, asiakasliikenne, missä ihmisvirrat?
- kivijalkakauppojen toteutuminen, minkä tyyppistä liiketilaa?
- edellyttää maanalaista/pihakannen alaista pysäköintiä



- Alue suunnitellaan yhdessä pohjoispuolisen elämänkaarikorttelin (nykyisen Laajavuoren koulutontin) uuden asuinrakentamisen kanssa. Kulku elämänkaarikorttelin parkkipaikoille järjestetään maanalaisena Martinlaaksonpolun ali. Samalla taataan jalankulkijoiden kannalta turvallinen kulkuyhteys koululta asemalle.

### **3 Erityisasumista**

- vireillä, asemakaavamuutos 002159
- Rakentamisen aloitus n. 2015
- n. 3 000 kem2 vammaisten ja senioreiden asumista
- n. 70 asukasta
- Tontti kaupungin omistuksessa
- Huonokuntainen nuorisotalo on tarkoitus purkaa ja paikalle rakennetaan erityisasumista omalle tontilleen.

#### **Erityistä suunnittelussa huomioitavaa:**

- esteettömät ja hyvät yhteydet virkistysalueisiin ja palveluihin
- viihtyisä piha
- julkisen liikenteen pysäkit ja parkkipaikat vieraille
- Asemakaavamuutoksen yhteydessä tutkitaan myös mahdollista VAV:n vuokra-asuntojen sijoittamista erityisasumisen yhteyteen.

### **4 kolmiotontti asumiseen**

- vireillä, asemakaavamuutos 001946
- Rakentamisen aloitus 2018 jälkeen
- 3 500 – 4 500 kem2 asumista: tontilla 17575/1 sijaitseva nykyinen paikoitusalue muutetaan asuinkerrostalotontiksi
- 90-115 asukasta
- Tontti yksityisen omistuksessa

#### **Erityistä suunnittelussa huomioitavaa:**

- junaradan läheisyys: melu, näkymät, asuntotyypit
- soveltuisi hyvin autottomille
- edellyttää maanalaista/pihakannen alaista pysäköintiä
- Uusi rakennusmassa tulee sijoittaa siten, että tontin länsipuolelle saadaan suojaisa ja aurinkoinen piha-alue, ja että asuntojen suuntaus olisi valon saannin kannalta mahdollisimman hyvä.
- Asuinrakennuksen korkein osa voisi toimia kaupunkikuvallisena kiinnekohtana Laajanitynaukion päätteenä.

### **5 Täydennysrakentamista radan länsipuolelle**

- ei vielä vireillä
- n. 5 000 kem2 asumista
- n. 125 asukasta

#### **Erityistä suunnittelussa huomioitavaa:**

- Täydentää Martinlaaksontien katujulkisivua
- junaradan läheisyys: melu, tärinä, näkymät, asuntotyypit
- soveltuisi hyvin autottomille
- edellyttäisi pysäköintilaitosta tai maanalaista pysäköintiä

### **6 Täydennysrakentamista radan itäpuolelle**

- ei vielä vireillä
- n. 10 000 kem2 asumista
- n. 250 asukasta

#### **Erityistä suunnittelussa huomioitavaa:**

- Täydentää Martinlaaksontien katujulkisivua
- junaradan läheisyys: melu, tärinä, näkymät, asuntotyypit
- tulee rakentaa liiketilaa katutasoon Martinlaaksontien puolelle



- soveltuisi hyvin autottomille
- edellyttäisi pysäköintilaitosta tai maanalaista pysäköintiä

### **7 Sato:n asuinkortteli**

- vireillä, asemakaavamuutos 002209
- Rakentamisen aloitus n. 2016
- n. 10 000 – 12 000 kem2 asumista
- n. 250 asukasta
- Tontti yksityisen omistuksessa

#### **Erityistä suunnittelussa huomioitavaa:**

- Martinlaakson kaupunkikuvallinen kulmapiste
- melu, pihan suuntaus

### **8 Täydennysrakentamista tutkitaan**

- ei vielä vireillä
- voidaan tehdä asemakaavamuutos yhteistyössä kiinteistön omistajien kanssa
- n. 10 000 kem2 asumista
- 250 asukasta

#### **Erityistä suunnittelussa huomioitavaa:**

- suhde liikennemeluun
- edellyttäisi pysäköintilaitosta tai maanalaista pysäköintiä

### **9 Täydennysrakentamista tutkitaan**

- ei vielä vireillä
- voidaan tehdä asemakaavamuutos yhteistyössä kiinteistön omistajien kanssa
- 2-8 -kerroksista?
- n. x kem2 asumista, x asukasta

#### **Erityistä suunnittelussa huomioitavaa:**

- Suhde katutilaan: Laajaniitynkadun luonne pihakatuna tai pihakatumaisena katuna
- edellyttäisi pysäköintilaitosta tai maanalaista pysäköintiä

### **10 Täydennysrakentamista tutkitaan**

- ei vielä vireillä
- voidaan tehdä asemakaavamuutos yhteistyössä kiinteistön omistajien kanssa
- n. 5 000 kem2 asumista
- n. 125 asukasta

#### **Erityistä suunnittelussa huomioitavaa:**

- edellyttäisi pysäköintilaitosta tai maanalaista pysäköintiä

### **11 Täydennysrakentamista tutkitaan**

- ei vielä vireillä
- voidaan tehdä asemakaavamuutos yhteistyössä kiinteistön omistajien kanssa
- n. 5 000 kem2 asumista
- n. 125 asukasta

#### **Erityistä suunnittelussa huomioitavaa:**

- edellyttäisi pysäköintilaitosta tai maanalaista pysäköintiä
- Suunnittelussa tulee huomioida erityisesti viereisten asuinrakennusten sijainti

### **12 Täydennysrakentamista tutkitaan**

- ei vielä vireillä
- voidaan tehdä asemakaavamuutos yhteistyössä kiinteistön omistajien kanssa
- n. x kem2 asumista, x asukasta

#### **Erityistä suunnittelussa huomioitavaa:**

- Täydentää Laajavuorentien katujulkisivua
- Päivittäistavarakauppa palveluna edellytetään säilytettäväksi



- edellyttäisi pysäköintilaitosta tai maanalaista pysäköintiä

### 13 Täydennysrakentamista tutkitaan

- ei vielä vireillä
- voidaan tehdä asemakaavamuutos yhteistyössä kiinteistön omistajien kanssa
- n. x kem2 asumista, x asukasta

#### Erityistä suunnittelussa huomioitavaa:

- Martinlaakson kaupunkikuvallinen kulmapiste
- aluetta rajaavan metsävyöhykkeen ja ulkoilureitin suhde täydennysrakentamiseen

### 14 Täydennysrakentamista tutkitaan

- ei vielä vireillä
- voidaan tehdä asemakaavamuutos yhteistyössä kiinteistön omistajien kanssa
- n. x kem2 asumista, x asukasta

#### Erityistä suunnittelussa huomioitavaa:

- Uuden rakentamisen tulee sopeutua olemassa olevaan korttelirakenteeseen

### 15 Täydennysrakentamista tutkitaan

- ei vielä vireillä
- voidaan tehdä asemakaavamuutos yhteistyössä kiinteistön omistajien kanssa
- n. x kem2 asumista, x asukasta

#### Erityistä suunnittelussa huomioitavaa:

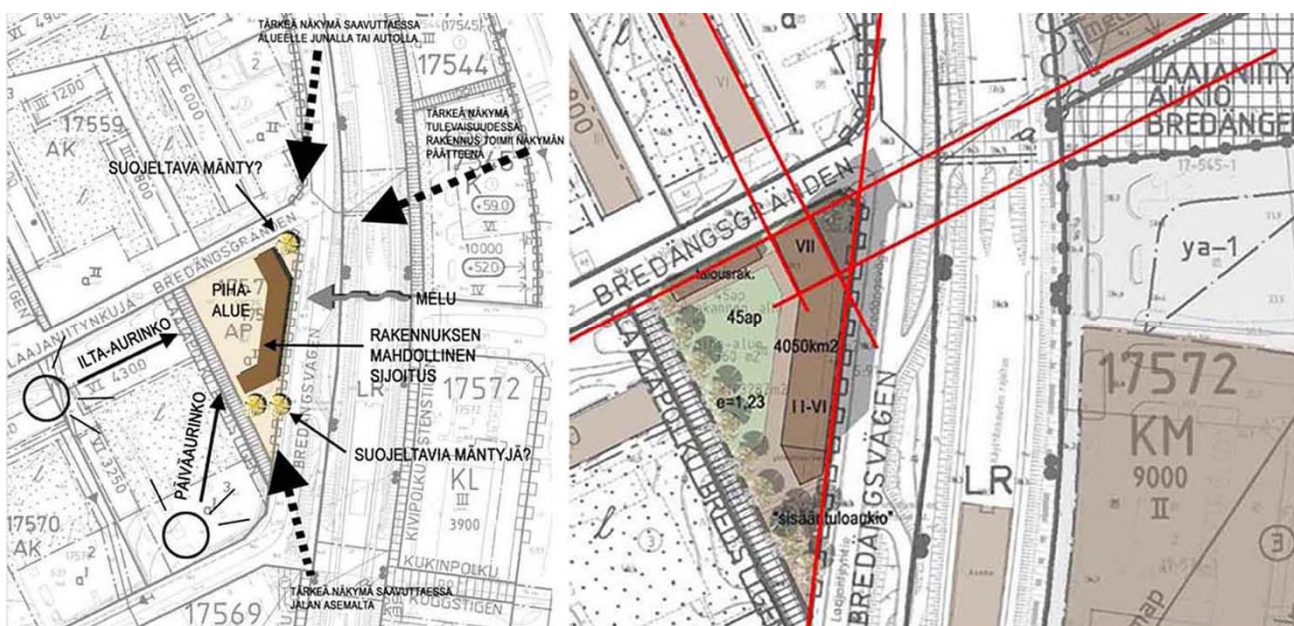
- Keskeinen kohta Martinlaaksoon saavuttaessa, kaupunkikuvallisesti tärkeä alue
- Täydentää Martinlaaksontien katujulkisivua
- edellyttäisi pysäköintilaitosta tai maanalaista pysäköintiä

### 16 Täydennysrakentamista tutkitaan

- ei vielä vireillä
- voidaan tehdä asemakaavamuutos yhteistyössä kiinteistön omistajien kanssa
- n. x kem2 asumista, x asukasta

#### Erityistä suunnittelussa huomioitavaa:

- Martinlaakson kaupunkikuvallinen kulmapiste
- uudet liikennejärjestelyt ja pikaraitiovaraus
- edellyttäisi pysäköintilaitosta tai maanalaista pysäköintiä
- suuret liikennemäärät suhteessa asumisen luonteeseen ja sijoittumiseen



Kuva 113. kaupunkisuunnittelun luonnos tontinkäytöstä, kaavamuutos 001946 Laajaniitynkuja 2



## **Kaavatalous**

Kaavataloudella tarkoitetaan lähinnä maankäytön muutoksen aiheuttamia kustannuksia ja tuloja. Asemakaavan muutos aiheuttaa kunnalle ainakin kaavoituskustannuksia, yhdyskuntateknisen huollon (infra) rakentamistarpeita, mahdollisesti myös esirakentamista. Näitä peritään maanomistajilta kaavoitus-, toteuttamis- ja kunnallistekniikan sopimuksilla. Maanomistaja hyötyy silti kaavoituksella saatavasta rakennusoikeuden myynnistä, kunta puolestaan kiinteistö-, ja tuloveroina.

Myös palveluiden turvaaminen on olennainen osa tiivistyvässä palvelurakenteessa. Palvelut voidaan tuottaa tehokkaammin, kun niiden käyttäjiä on riittävästi. Palvelujen järjestämistä on viime vuosina kaupungin talouden parantamiseksi tehostettu, mikä on tarkoittanut esimerkiksi päiväkotien ja koulujen yhdistämisistä.

Martinlaakso on jo sen verran tiiviisti rakennettu alue, että täysin uutta infrarakentamista ei juuri-kaan tarvita; kadut, kaukolämpö-, vesi- ja viemärijohdot ynnä muut ovat jo hyvin pitkälti valmiiksi rakennettuja. Näiden kapasiteettia pitää tietysti tutkia ja tarpeen tulla lisätä, mutta ylipäättään tiivistyvä yhdyskuntarakentaminen tulee kaupungille edulliseksi ja sen edistäminen on toivottavaa. Myös autoilun tarpeen vähentäminen tiivistämällä rakentamista hyvien joukkoliikenneyhteyksien lähellä on kannatettavaa muun muassa ilmastovaikutusten vuoksi.

## ***Rakentamisen taloudellisuus***

Hankalaksi taloudellisen yhtälön saamisen toimivaksi varsinkin asunto-osakeyhtiöillä tekee etupäässä pysäköinti. Nykyiset laajat parkkikentät ovat olleet edullisia rakentaa ja ylläpitää, mutta tuhlavat hyvää rakennusmaata. Nykyisten autopaikkojen korvaaminen rakenteellisella pysäköinnillä (kansiratkaisut, pysäköintilaitos, parkkihalli) on kallista, mutta tilalle saatava rakennusoikeus kompensoi tätä.

Karkeasti voidaan sanoa, että yhden maantasopaikan rakentamiskustannukset vaativat rakennuttajalle kymmenen neliön rakennusoikeutta ja on asunnon myyntihinnassa mitattuna kahden asuin- neliön hinta. Rakenteellisen pysäköinnin hinta vaihtelee ratkaisusta riippuen ja on nelin- tai jopa kuusinkertainen maantasopaikkaan verrattuna.

Tulevaisuudessa todennäköisesti käy niin, että autopaikkojen rakentamiskustannuksia siirretään entistä enemmän autopaikkojen tarvitsijoille, mikä toisaalta helpottaa taloudellista yhtälöä rakennuttajan kannalta.

## ***Esimerkki tiivistävän täydennysrakentamisen kannattavuudesta, Laajaniityntie 8-12***

Esimerkissä on pohdittu aivan aseman vieressä sijaitsevien kolmen asunto-osakeyhtiön parkkipaikalle sijoittuvaa uutta rakentamista. Paikka on kaupunkikuvallisesti ja myös toiminnallisesti merkittävä.

Suunnitelma perustuu tilanteeseen, jossa viereinen koulutontti rakennetaan suunnitelman mukaisesti niin, että tontin alle rakennetaan pysäköintitaso. Täältä tehtäisiin yhteys viereiselle tontille ja läpi koko korttelin niin, että toinen kulkuaukko olisi Laajaniityntien ja Laajapolun risteyksen läheisyydessä. Jos tämä on vaikea toteuttaa voidaan Laajaniityn koulutontin sijasta toiseksi liittymäksi tutkia myös Laajaniityntien länsipäätä.

Tämän maanalaisen pysäköintirivin päällä olisi kansi, jonka päällä on myös pysäköintiä. Lisäksi Laajaniityntie 12 tontin pohjoispuolelle Laajaniitynkujan varteen tulisi uusia maantasopaikkoja. Lisäksi uusia maantasopaikkoja voitaisiin osoittaa Laajaniityntien ja Laajaniitynpolun kulmaan. Liiketoimien autopaikat sekä vieraspysäköinti voitaisiin ensisijaisesti saada järjestymään kadun varteen.

Autopaikkojen määrä on laskettu uudella normilla, joka on Vantaan keskusta-alueilla kokeiluluontoisesti käytössä vuoden 2018 loppuun asti. Tällöin autopaikkojen (ap) minimimäärä uusilla asuinrakennuksilla on 1 ap / 130 k-m<sup>2</sup>. Vuodesta 2011 voimassa ollut norma on kerrosneliöillä laskettuna melko sama, mutta siinä rajoituksen luo asuntojen lukumäärään sidottu normi 0.6 ap / asunto. Kumpaakin normia käytettäessä olemassa olevien autopaikkojen määrä on säilytetty.

Laajaniityntien varteen tulisi kaksi neljäkerroksista kerrostaloa ja itäosaan kuudesta kahdeksaan kerroksinen kerrostalo. Nämä eivät merkitsevästi varjostaisi olemassa olevien talojen reunustamia isoja pihvoja, mutta näkymiä asunnoista ne tietysti muuttavat.

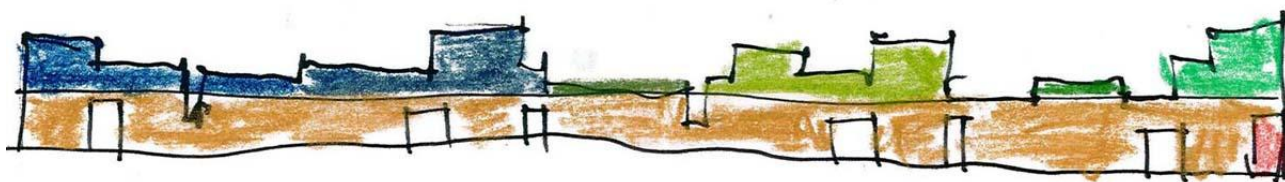
Tällaisella ratkaisulla saataisiin noin 12 000 k-m<sup>2</sup> - 14 000 k-m<sup>2</sup> uutta asuinkerrosalaa sekä lisäksi jonkin verran (esim. 600 k-m<sup>2</sup>) liiketilaa. Asuntoina tämä tarkoittaa 160 - 190 asuntoa (nykyisissä taloissa 288 asuntoa).

Taloudellinen vaikutus tonttien omistajille riippuu jonkin verran pysäköintijärjestelyistä: jos kaikki autopaikat toteutettaisiin rakenteellisena pysäköintinä, autopaikkojen rakentamiskustannukset söisivät rakennusoikeuden myynnistä saatavan tulon niin pieneksi ettei hanke olisi houkutteleva maanomistajalle tai rakennuttajaliikkeelle. Sen sijaan jo 40 maantasopaikan järjestäminen aikaansaa yli puolen miljoonan euron tulot mikä tekee noin 1700 euroa per nykyinen asunto. Myös tehokkaammalla rakentamisella saattaa olla tuloja nostava vaikutus.

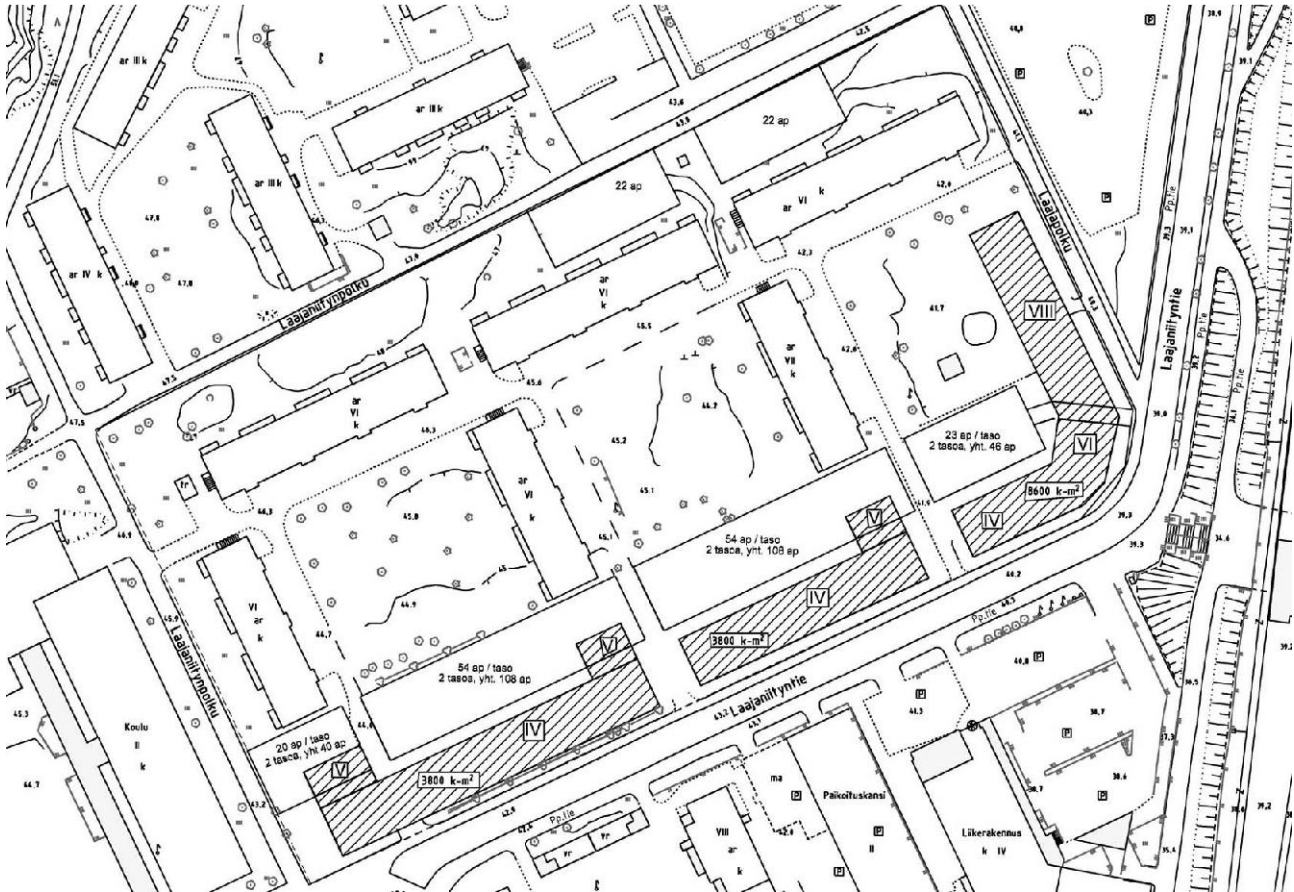
Karkea laskelma ei sisällä esimerkiksi johtosiirtoja tai kaupungille maksettavaa kehittämiskorvausta. Tässä voi olla nykyisen käytännön ongelma: asunto-osakeyhtiöillä ei ole mahdollisuuksia päästä kannattavaan tulokseen tiivistämishankkeissa, jos kaupunki edellyttää kehittämiskorvauksena puolta tulevasta rakennusoikeuden arvosta rahana. Esimerkiksi Helsingissä kehittämiskorvausta lasketaan vasta miljoona euroa ylittävältä osalta.

Asunto-osakeyhtiöiden saaminen mukaan tällaisiin hankkeisiin saattaa olla vaikeaa, koska ne vaativat asiantuntemusta sekä rakennuttamisesta että esimerkiksi asunto-osakeyhtiölaista ja vaivaa sekä laajaa yksimielisyyttä osakkaiden kesken.

Seuraavissa kuvissa rakennusmassoja on sijoitettu likimääräisesti ajatelluille paikoille.



Kuva 114.



Kuva 115.



Kuva 116. Näkymä aseman suunnalta Laajaniityntielle: viitteellinen kuva Laajaniityntien varren potentiaalisesta täydennysrakentamisesta



## **2.4 Sujuva ja turvallinen liikkuminen**

*"Turvallinen liikkuminen myös ikäihmisille"*

*"Martinlaakson vahvuus on hyvä joukkoliikenne"*

*"Alueella (ja alueelta) työssäkäyvien ihmisten liikkumistarpeiden (julkinen liikenne, yksityisautoilu ja kevyt liikenne) kartoitus ja niiden huomiointi suunnittelussa"*

*"Autot pois pyöriteiltä ja jalkakäytäviltä"*

*"Jättäkää Martinlaaksonpolku rauhaan ja pankaa kuriin autoilijat, jotka ajavat ostarin ylätasanteelle koulun ja lastentarhan vierestä."*

*"Vihertielle jalkakäytävä."*

*"Pyörätiet kuntoon, myös puistotiet."*

*"Jos Martinlaaksoa kehitetään viihtyisämmäksi ja jalankulkuystävällisemmäksi, voisin tulevaisuudessa siirtää pyöräilylenkkini sinne ja jopa harkita muuttavanikin sinne, sillä Martinlaaksosta on hyvät julkisen liikenteen yhteydet muualle, esim. Helsinkiin ja Tikkurilaan."*

### **Kehityskohteita**

#### **Tavoitteet**

Tavoitteena on edistää liikennejärjestelmän kestävyttä ja tehokkuutta. Tulevaisuuden liikennejärjestelmä tarjoaa kaikille tasa-arvoiset liikkumismahdollisuudet ja tyydyttää kuljetustarpeet. Liikennejärjestelmä aiheuttaa vähemmän haittoja ihmisille ja luonnolle. Liikennejärjestelmä hyödyntää eri kulkumuotojen positiiviset vaikutukset Martinlaakson kehitykseen.

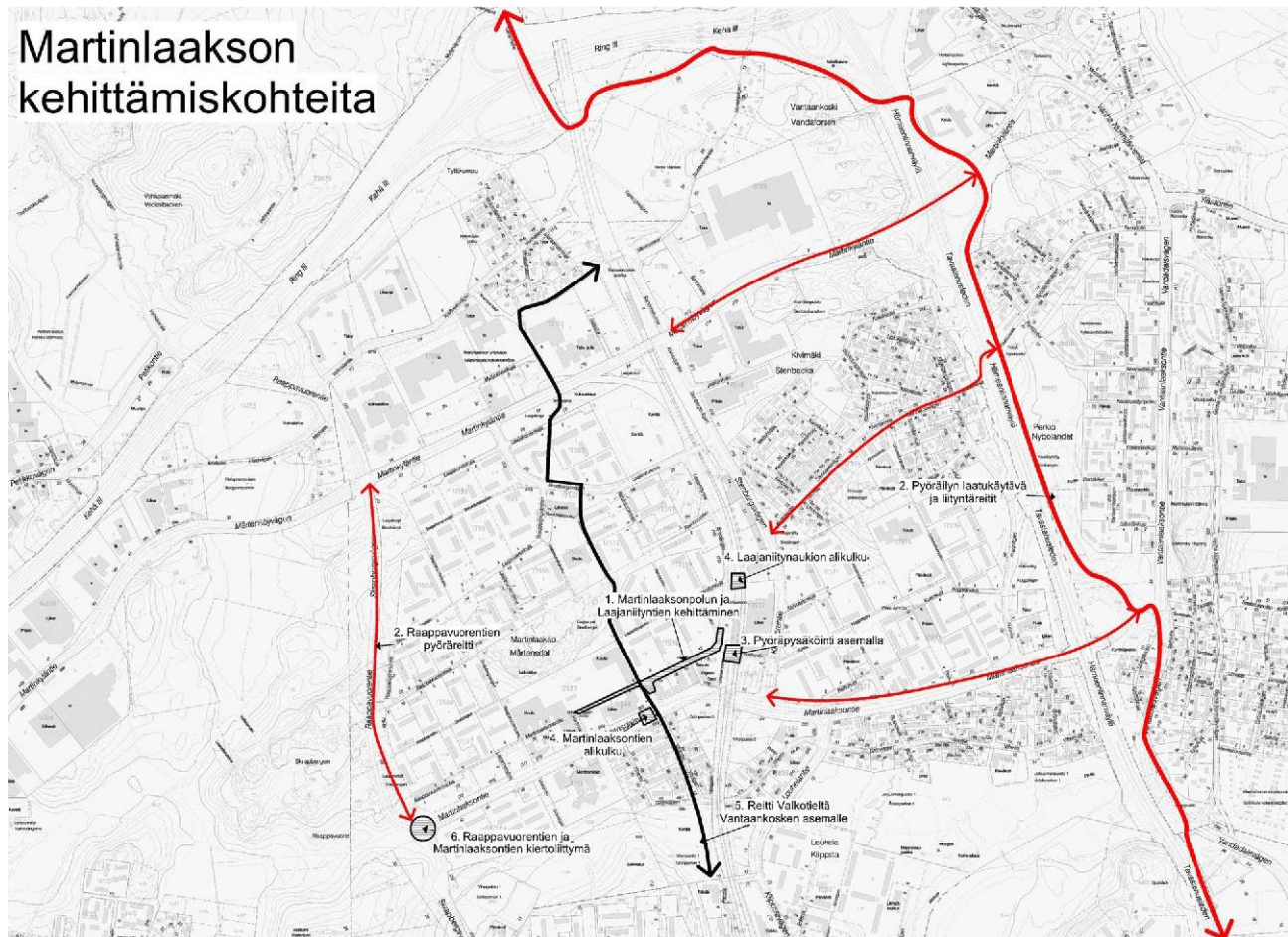
Tavoitteena on, että yhä useampi matka tehdään jalan, pyörällä ja joukkoliikenteellä kaikissa ikäryhmissä. Eri kulkumuotoja yhdistetään entistä useammin ja matkanteon valinnanmahdollisuudet lisääntyvät. Myös autoliikenteen tarpeet turvataan.

Liikennejärjestelmää tulee tarkastella kokonaisuutena, jolloin eri katuluokista muodostuu liikkujille loogiset ja katu ympäristö ohjaa liikkujaa turvalliseen liikennekäyttäytymiseen. Tarpeellisia kehityssuunnitelmia ovat muun muassa:

- nopeusrajoitusten tarkistaminen,
- autopysäköinnin järjestäminen,
- joukkoliikenteen parannukset ja pikaraitiolinjauksen suunnittelu,
- jalankulun ja pyöräilyn verkkosuunnitelmat,
- pyöräpysäköinti sekä
- esteettömyyden ja liikenneturvallisuuden parannuskohteet.

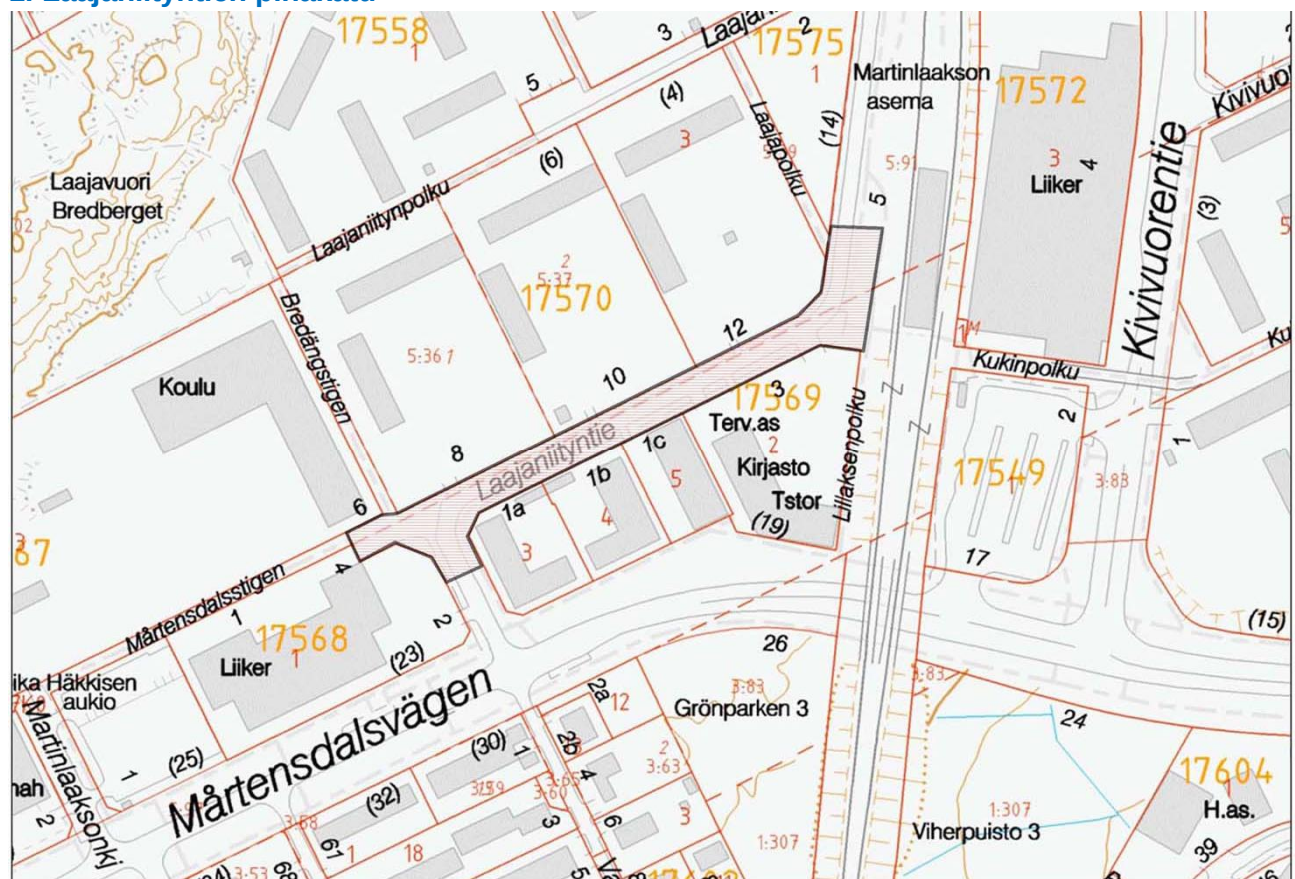
#### **Yleiset kehittämiskohteet**

Työn aikana tutkittiin tarkemmin Martinlaakson alueen kehittämiskohteita.



Kuva 117. Kehittämiskohteita

## 1. Laajaniityntien pihakatu



Kuva 118. Laajaniityntie

Laajaniityntie on nopeusrajoituksella 30 km/h oleva paikallinen kokoojakatu. Laajaniityntie on tärkeä jalankulun reitti Martinlaakson asemalle ja ostoskeskukseen. Martinlaaksonpolulta aseman kulmalle on noin 200 metriä. Katu toimii Martinlaaksonpolun jatkeena, mutta tällä hetkellä katu ei houkuttele kävelemään. Suoralla kadulla ajonopeudet saattavat helposti nousta yli nopeusrajoituksen.



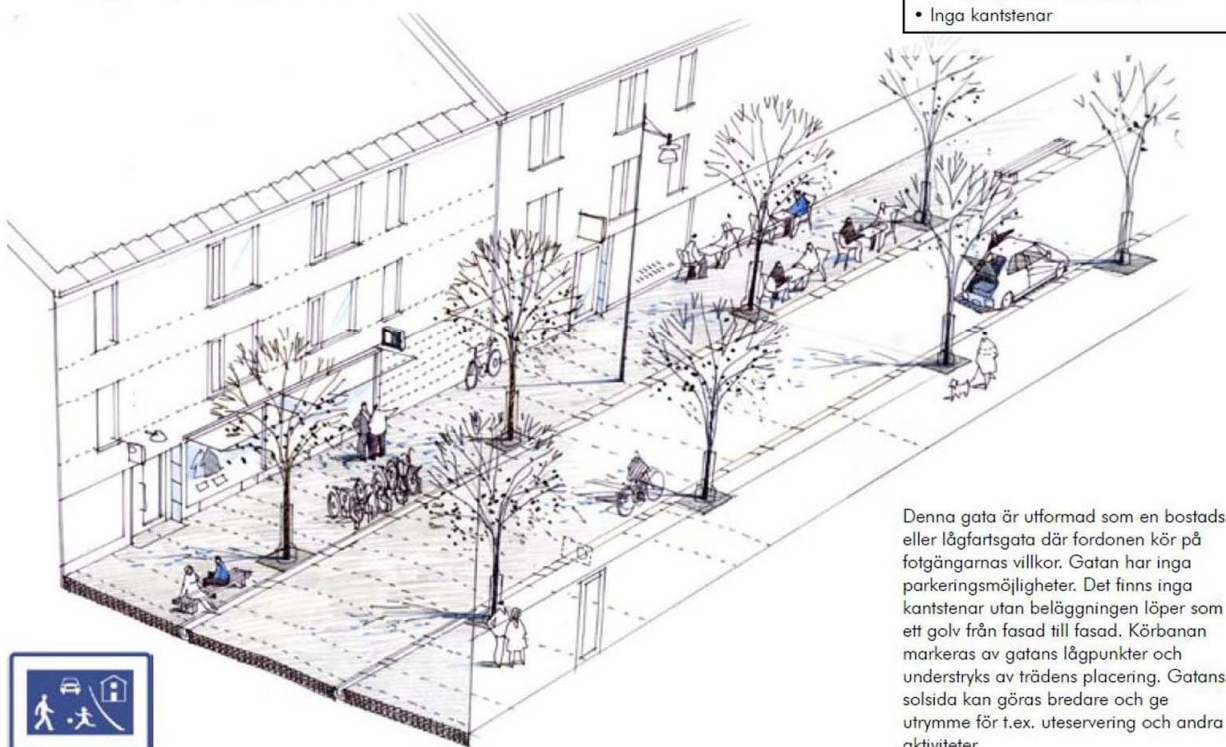
Kuva 119. Laajaniityntie aseman suunnalta, Kuva 120. Laajaniityntie asemalle päin, Kuva 121. Laajaniityntie talvisena sunnuntaiaamuna

Martinlaaksonpolun kävelyreittiä asemalle on tarkoitus kehittää sosiaalisesti tapahtumaraitiksi. Laajaniityntiellä on perusteltua säilyttää mahdollisuus ajaa moottoriajoneuvolla muun muassa viereisten asuinrakennusten asukaspysäköinnin, julkisten palveluiden ja pelastusteiden takia. Jalankulun, pyöräilyn ja ajoneuvoliikenteen sovittaminen kadulle viihtyisästi ja turvallisesti voidaan tehdä hillitsemällä liikenteen nopeuksia katu ympäristön luonteen avulla.

Ruotsalaisessa Trafik för en attraktiv stad -suunnitteluohjeessa (TRAST 2006) on esimerkkejä eri katutypeistä. Ohjeessa hyödynnetään laajalti ns. shared space-suunnittelufilosofiaa, jossa eri liikennemuotoja ei erotella toisistaan liikennemerkein ja väylin, vaan kadun kalusteiden ja materiaalien avulla osoitetaan pääasiallinen kulkupaikka. Katuympäristön luonne viestittää liikkujaa ajamaan hiljaa ja ottamaan muut huomioon. Liikennenympäristö on eri liikkumismuodoille tasa-arvoinen ja turvallinen (Mattsson 2010.).

GATURUM 15 m.

Gårdsgata, kantstensfri.



Kuva 122. Pihakatu TRAST-ohjeessa (TRAST 2006)

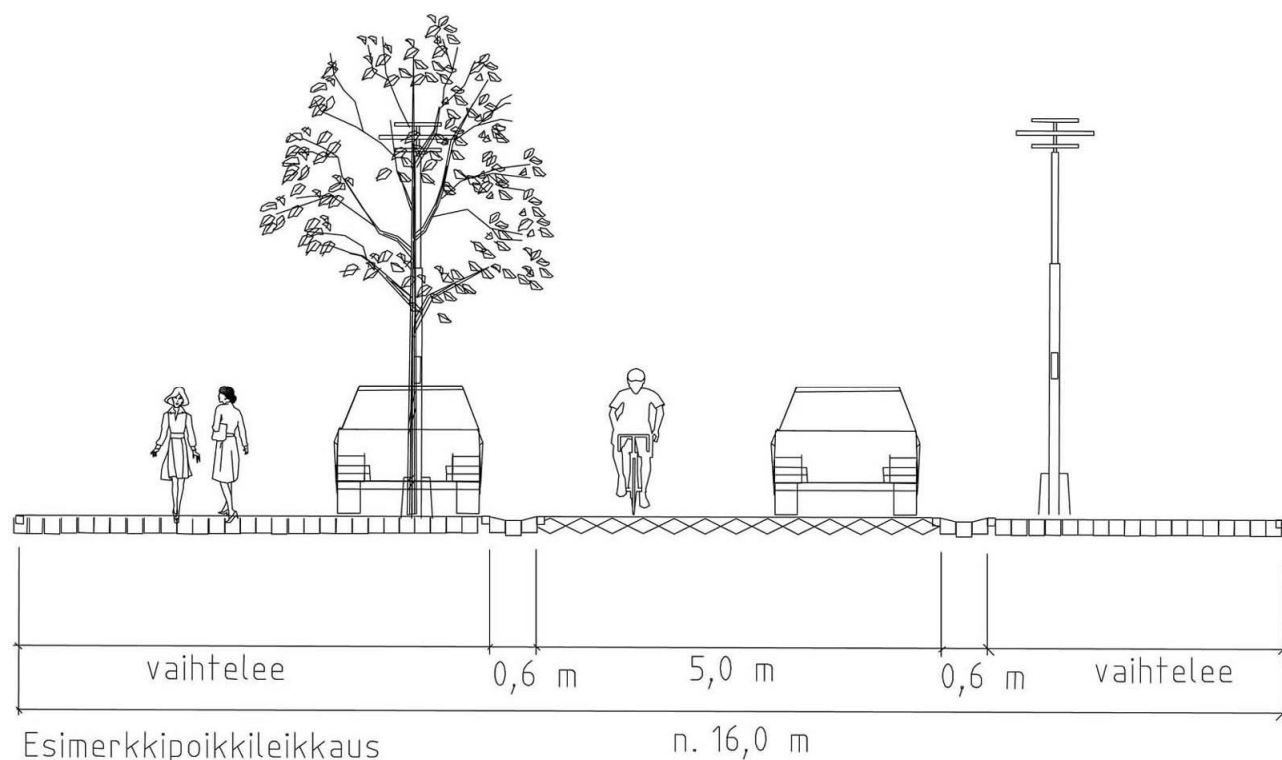


Kuva 123. Luonnonmukaista hulevesien hallintaa kadulla Berliinin Stralaussa. Kadun hulevedet valuvat painanteeseen, jossa on rehevää kasvillisuutta. Laajaniitynkujan hulevesien hallintaa voitaisiin toteuttaa tämän tapaisesti.

Kuva 124. Bussi- ja huoltoliikenteelle sallittu kauppakatu Kemptenissä Saksassa

Jos Laajaniityntien pohjoispuolelle sijoitetaan lisärakentamista, on myös Laajaniityntien luonnetta helpompi muuttaa. Laajaniityntien katutila on leveydeltään noin 16 metriä ja kadulla liikkuu liikennelaskennan perusteella suunnilleen samassa suhteessa autoja, jalankulkijoita ja pyöräilijöitä, joten se on otollinen pihakatumaiselle kadulle. Liikenteellisten ratkaisujen toimivuus tulee tarkastella erikseen tutkimusten avulla. Vaikka lisärakentaminen ei heti toteutuisikaan, tulisi Laajaniityntien luonnetta silti tutkia lähiympäristösuunnitelmassa.

Laajaniityntiellä moottoriajoneuvoille ja polkupyörille varattu kadunosa voidaan rajata muusta tilasta materiaaalieroin, vesikouruin, pollarein, istutuksin ja kalustein. Nykyisin kadulla ei ole sallittu pysäköintiä. Asiakaspysäköintiä varten voisi osoittaa paikkoja esimerkiksi puiden välistä. Pihakatumainen osuus alkaa ja loppuu molemmissa päissä aukioilla, joissa ajoväylä voidaan rajata esimerkiksi pollareilla.



Kuva 125. Esimerkkipoikkileikkaus Laajaniityntiestä pihakatuna

## 2. Pyöräilyverkon kehittäminen ja pyöräilyn laatukäytävä

Martinlaakson autoliikenteestä eroteltu kevyen liikenteen verkko mahdollistaa alueen sisäisen liikumisen turvallisesti ja nopeasti. Lyhyillä matkoilla pyöräilynopeudet ovat vähäiset ja liikkujien kesken aiheutuu vähän ongelmia.

Haasteita aiheutuu siellä, missä pyöräilynopeudet ovat suuremmat ja matkat pidempiä. Raappavuorentien suuntainen pääpyöräreitti kulkee talojen vierestä, jolloin varsinkin alamäessä nopeat pyöräilijät voivat aiheuttaa turvattomuuden tunnetta. Nykyisin pyöräilijöiden nopeuksia hillitään kukkalaatikoiden avulla. Lisäksi reittiä on vaikea hahmottaa, kun katua ei ole vieressä. Raappavuorentien mahdollisen saneerauksen yhteydessä pääpyöräreitti tulisi sijoittaa lähemmäksi katua.

Ongelmallisimmat paikat ovat alueen pääkaduilla, joissa pyöräiliikenne risteää autoliikenteen kanssa ja joissa jalankulkuliikenne on vilkasta. Liikkujien nopeuserot aiheuttavat usein ongelmia yhdistetyillä jalankulku- ja pyöräteillä. Pyöräilyn sujuvuus ja turvallisuus tulee taata suunnitteluratkaisujen avulla.



Kuva 126. Pyöräilijöitä hidastamaan tehdyt kukkalaatikot Raappavuorenreunalla



Kuva 127. Kivivuorentiellä pyöräilyn tila on ahtaalla

Hollannissa ja Tanskassa etenkin työmatkapyöräilyä on pyritty edistämään tarjoamalla erityisen laadukkaita reittejä kaupunkien ja kaupunginosien välillä. HSL:n seudullisten pääpyöräreittien ja laatukäytävien määrittelytyössä (HSL, 2012) Helsingistä Kivistöön kulkevan laatukäytävä kulkee Martinlaakson kautta. Laatukäytävä on pitkämatkaisen pyöräilyn pääreitti, joka yhdistää tärkeimpiä asutus- ja liikekeskustoja toisiinsa ja jossa pyöräilylle taataan normaalia korkeampi palvelutaso. Laatukäytävälle asetettiin työssä eri maankäytön alueille erilaiset laatutasotavoitteet. Jalankulku erotellaan pyöräilystä selkeästi ja liittymäjärjestelyissä pyöräliikennettä suositetaan aina kun se on mahdollista.

Laatukäytävän linjausvaihtoehtoja tutkittiin tarkemmin syksyllä 2013. Nykyinen nopea yhteys kulkee Hämeenlinnaväylän vartta ja sen kehittäminen on mahdollista pienillä investoinneilla. Reitti kuitenkin sijaitsee Martinlaaksosta hieman syrjässä, mikä vähentää sen houkuttelevuutta.

Toisena vaihtoehtona laatukäytävän tarkasteltiin kulkevan Louhelantieltä Kivivuorentietä pitkin edelleen Vantaankosken asemalle. Louhelantiellä ja Martinlaaksontien lyhyellä osuudella laatukäytävän sijoituksessa ei ollut ongelmia. Kivivuorentiellä laatukäytävän rakentaminen edellyttäisi kuitenkin paljon erilaisia toimenpiteitä, sillä katutilaa on niukalti.

Tarkastelussa ehdotettiin lopulta laatukäytävän sijoittamista Hämeenlinnaväylän varteen ja liittymäreittien kehittämistä.

### 3. Pyöräpysäköinti

Pyöräpysäköinnin tarjonta on olennainen osa pyöräilyn edistämistä. Uudisrakennuksissa tulee edellyttää helppokäyttöisien ja säältä suojattujen pyöräpaikkojen tarjontaa. Suurimmat pyöräpysäköintitarpeet kohdistuvat kouluihin, julkisiin palveluihin ja ostoskeskuksen alueelle.

Martinlaakson aseman pyöräpysäköinti ei vastaa nykyajan laatuvaatimuksia. Telineet ovat osittain rikki ja niihin saa pyörän vain eturenkaasta kiinni, mikä helpottaa pyörän varastamista. Viereisen ostoskeskuksen edessä on pyörätelineitä, jotka ovat myös ahkerassa liityntäpysäköintikäytössä runkolukitusmahdollisuuden vuoksi. Aseman kunnostuksen yhteydessä pyöräpysäköinnin laatuun ja riittävyteen tulee kiinnittää erityisesti huomiota.



Kuva 128. Ostoskeskuksen hyvät pyörätelineet Kuva

Kuva 129. Martinlaaksontien alikulku

Kuva 130. Martinlaaksontien alikulku

### 4. Alikulut

Monet alueen alikuluista ovat saneerauksen tarpeessa. Erityisesti Martinlaaksontien alittava alikulku Valkotien vieressä on epäkäytännöllinen ja ahdas. Näkemäolosuhteet aukon reunalla ovat huonot, alikulkuun johtavat portaat ovat jyrkät ja varsinkin liikuntaesteiselle vaikeasti kuljettavat. Alikulku voisi toimia paremmin, jos reitistä pääsisi suoraan esimerkiksi kauppakeskuksen pihalle ja Martinlaaksonpolulle. Myös Laajaniityntieltä uudelle Laajaniitynaukiolle johtava alikulku kaipaa ehостusta.

### 5. Reitti Valkotieltä Vantaankosken asemalle

Myyrmäenraitilta Martinlaaksoon kulkeva reitti radan länsipuolta jatkuu Valkotien kautta. Valkotie on läpiajettava tonttikatu, jossa ei ole jalkakäytävää. Jalkakäytävän rakentaminen Valkotielle palvelisi reitin toimivuutta ja lisäisi jalankulkijoiden turvallisuutta.

Martinlaaksonpolulta pohjoiseen reitti yhdistää Martinlaakson etelä- ja pohjoisosan aina Vantaanlaakson asemalle asti. Reitti ei kuitenkaan hahmotu helposti. Reittiä voidaan parantaa muun muassa pienillä liikenneturvallisuustoimenpiteillä, valaistuksella ja viitoituksella.

### 6. Raappavuorentien ja Martinlaaksontien kiertoliittymä

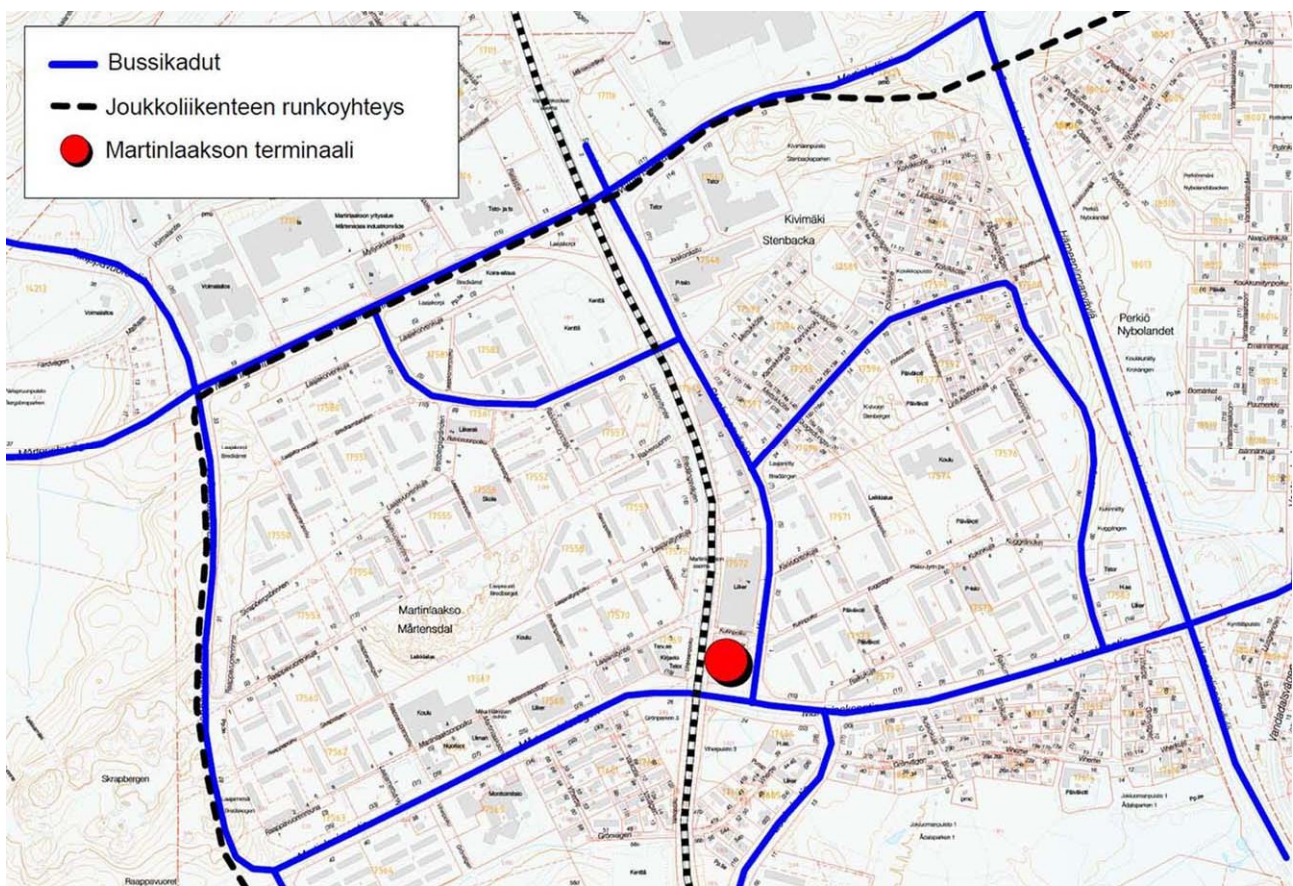
Raappavuorentien ja Martinlaaksontien välinen risteys on liikkujille haastava, sillä Raappavuorentie laskeutuu jyrkästi ja nopeudet ovat korkeat. Paikkaan on suunniteltu kiertoliittymää, joka parantaisi liikenneturvallisuutta.

## Joukkoliikenteen kehittäminen

### Runkoyhteys

Yleiskaavaan on merkitty joukkoliikenteen runkoyhteys Martinlaaksontieltä Raappavuorentielle. Tätä yhteyttä on tutkittu toteutettavaksi joko busseilla tai pikaraitiotienä. Linjaus kulkee Martinlaakson reunoja pitkin, mutta pysäkkien vaikutusalueet ulottuvat alueen sisälle. Runkolinjan pitkän pysäkki-välin johdosta Martinlaakson alueen kohdalle pysäkkejä tulisi todennäköisesti yksi Raappavuorentielle ja kaksi tai kolme Martinkyläntielle, jolloin alueen länsi- ja pohjoisreunan asukkaiden joukkoliikenteen palvelutaso nousee huomattavasti. Runkoyhteydellä voisi kulkea sen toteutuessa Myyrmäestä Martinlaakson kautta Pakkalaan, lentoasemalle, Tikkurilaan ja sieltä edelleen Hakunilaan ja Länsimäkeen.

Runkoyhteyden toteutumisaikataulusta ei ole suunnitelmia, mutta todennäköisesti se toteutuu ensimmäisessä vaiheessa tiheänä bussiyhteytenä. Kulkumuodosta riippumatta runkoyhteyden palvelutasoon kuuluu pysäkkien korkeatasoisuus ja esteettömyys sekä hyvät ja selkeät kävelyreitit pysäkeille.



Kuva 131. Martinlaakson bussikadut ja runkoyhteysvaraus.

### Martinlaakson terminaali

Martinlaakson terminaali toimii bussi- ja raideliikenteen solmukohtana, joka sijaitsee Martinlaakson keskustassa uuden ostoskeskuksen edessä. Alueella on joitakin toiminnallisia ongelmia, joiden ratkaisemiseksi on käynnistetty suunnittelu. Pääpainona on bussien liikennöinnin sujuvoittaminen pienillä laiturien uudelleenjärjestelyillä sekä paikan löytäminen alueen saattoliikenteen lyhytaikaisille pysäköintipaikoille, jonka lisäksi tutkitaan taksiaseman siirtämistä keskeisemmälle paikalle.

Näiden pienten, nopeasti toteutettavien toimenpiteiden lisäksi terminaalista halutaan kehittää pidemmällä aikavälillä viihtyisä kaupunkitila, joka valaistuksen ja vihersuunnittelun avulla antaa hyvän turvallisesta ja mukavasta ympäristöstä. Myös terminaalin esteettömyyteen ja ajantasaiseen matkustajainformaatioon halutaan panostaa jatkossa.

## Rautatieasema

Martinlaakson asema on pitkään herättänyt keskustelua muun muassa rähjäisyyden ja turvattomuuden takia. Esillä on ollut myös aseman muuttaminen niin sanotuksi kylmäasemaksi. Tällöin asemahalli purettaisiin. Nyt tekeillä olevassa aseman peruskorjauksen hankesuunnitelmassa (Tilakeskus) asema säilyy toistaiseksi lämpimänä asemana. Muuttaminen kylmäasemaksi olisi kallista. Asema on myös luokiteltu rakennushistoriallisesti arvokkaaksi, joten osittainen purkaminen ei tulisi kysymykseen. Asema on puhtaslinjainen aikakautensa betoniarkkitehtuurin edustaja, eikä kunnostuksessa saa hävittää aseman alkuperäistä arkkitehtuuria ja ilmettä. Hankesuunnitelmassa on esitetty rakenteiden ja pintojen kunnostamista ja uusimista sekä tarkistetaan asemalla olevien huone-tilojen käyttöä verrattuna tilatarpeisiin. Myös valaistusta ja esteettömyyttä parannetaan. Asemahallista tehdään avarampi ja valoisampi. Pintoja graffitisuojaetaan. Peruskorjaustarve perustuu tilojen nykyisen huonon kunnon lisäksi Vantaan lähijuna-asemien kehittämisselvityksessä (YTV 2008) esitettyihin asemien turvallisuutta, esteettömyyttä, viihtyisyyttä sekä asematilojen käytön helppoutta parantaviin toimenpide-ehdotuksiin. Osa kunnostuksista on jo tehty.



Kuvat 132-134. Rautatieaseman nykytilanne

## Pysäköinnin kehittäminen

Ajoneuvojen asukaspysäköinti järjestetään tonteilla tai erillisissä pysäköintilaitoksissa. Kaupunki haluaa edistää pysäköintilaitoksien rakentamismahdollisuuksia keskuksissa varmistamalla niiden kaavalliset edellytykset. Mahdollisten pysäköintilaitosten tai -alueiden tulee olla korkeatasoisesti toteutettuja ja sopia kaupunkikuvaan. Rakennushankkeeseen ryhtyvän on kyettävä suunnittelemaan pysäköintipaikkojen riittävä määrä ottaen huomioon rakennuksen koko elinkaari: kaupunki asettaa normeillaan asukaspysäköintipaikkojen osalta ainoastaan vaatimuksen vähimmäismäärästä ja toivoo suunnittelussa kiinnitettävän huomiota myös vieraspysäköinnin toimivuuteen. Asukaspysäköinnin oletettu tarve on aseman lähistöllä pienempi kuin vastaavasti kauempana sijaitsevilla alueilla, mutta siihen vaikuttaa myös moni muu tekijä. Polkupyörän käyttöä kulkumuotona edistetään muun muassa suunnittelemalla riittävän kokoiset laadukkaat ja helposti käytettävät pyörän varastointimahdollisuudet ja muut oheistilat tonteille.



Kuva 135. Pysäköintitalo Kemptenissä.

## **Esteettömyys**

Mahdollisuus itsenäiseen liikkumiseen on keskeinen elämänlaadun tekijä, eikä ympäristön tulisi sulkea ketään ulkopuolelle vaan mahdollistaa kaikkien yhdenvertainen toiminta. Esteetön, kaikille soveltuva liikkumisympäristö on itsenäisen ja omatoimisen elämän edellytys (Vantaan esteettömyysohjelma). Myös Vantaalla esteettömyys tarkoittaa kaikkien mahdollisuutta liikkua ja toimia omien halujensa ja tarpeidensa puitteissa. Esteettömyys ei tarkoita vain liikuntaesteisten mahdollisuutta liikkua kaupungissa, vaan se sisältää myös kaikki aistivammaiset sekä henkilöt, joiden havainnointi- ja toimintakyvyssä on rajoitteita. Erilaiset ihmiset tarvitsevat siten erilaisia asioita esteettömyyden toteutumiseksi. Jollekin riittää korjaukset fyysisessä ympäristössä, toiset tarvitsevat kuljetuspalveluita ja avustajaa. Esteetön ympäristö on hyväksi kaikille kuntalaisille, sillä se helpottaa myös esimerkiksi lastenvaunujen ja matkalaukkujen kanssa liikkumista.

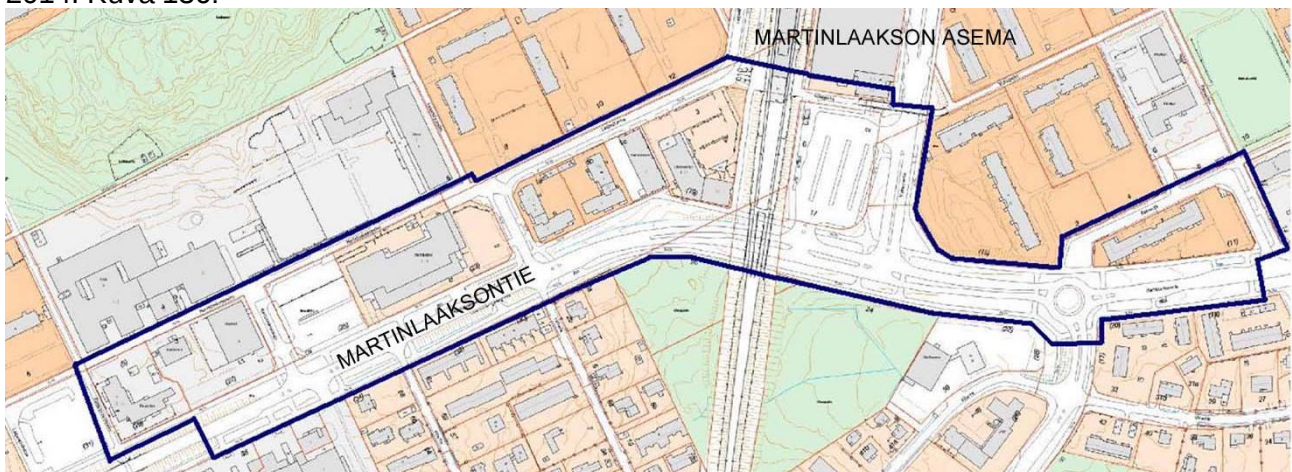
Ympäristö tai yksittäinen rakennus on esteetön, kun se on kaikille käyttäjille toimiva, turvallinen ja miellyttävä, ja kun rakennuksen kaikkiin tiloihin ja kerrostasoihin on helppo kaikkien päästä. Tilat ja niissä olevat toiminnot ovat mahdollisimman helpokäyttöisiä ja loogisia. Esteetön ympäristö auttaa kaikkia tilojen käyttäjiä, sillä esimerkiksi tavaroiden kuljettaminen, siivous ja tilojen huolto helpottuvat fyysisesti esteettömässä ympäristössä.

Esteetön joukkoliikenne kattaa koko matkaketjun. Se koostuu monesta osatekijästä, muun muassa kaikkien käytettävissä olevista liikennevälineistä ja niitä palvelevista pysäkki- ja laiturirakenteista sekä asema- ja terminaalirakennuksista ja informaatiojärjestelmistä. Turvallisuus vähentää tapaturmia. Esteettömyys ei yleensä tule rakennusvaiheessa kalliimmaksi, vaan vaatii vain hyvää suunnittelua ja suunnitelmien toteuttamista. Esteetön ympäristö mahdollistaa itsenäisen asumisen tai asioimisen henkilöille, jotka huonosti toimivassa ympäristössä olisivat toisten avun varassa.

Vantaan kaupunki edistää vammaisten ihmisten yhdenvertaisuutta huomioimalla esteettömyyden suunnittelun lähtökohtana. Joukkoliikenteen esteettömyyttä edistetään yhteistyössä HSL:n kanssa. (Vantaan vammaispoliittinen ohjelma ja toimenpidesuunnitelma vuosille 2012-2016) Kaupunki tekee yhteistyötä vammaisneuvoston ja vammaisjärjestöjen kanssa vammaisten ihmisten osallisuuden kehittämiseksi päätöksenteossa. Kestävän kehityksen periaatteet ovat mukana Vantaan kaupunkisuunnittelussa sekä uudis- ja korjausrakentamisessa.

### ***Martinlaakson kehityskuvan esteettömyystavoitteet***

Martinlaakson tien varteen uimahallin ja palvelutalon väliin suunnitellaan vammaisten erityisasumista. Alueen rakentaminen esteettömäksi ympäristöksi on haaste. Tavoitteena on Martinlaakson tien pysäkkien (Martinlaaksonkujan kohdalla) muuttaminen esteettömiksi. Martinlaakson aseman seudun esteettömyyden toteuttaminen on suuri tulevaisuuden haaste. Vantaan liikennesuunnittelu tekee esteettömyyskartoitusta Martinlaakson keskusta-alueesta. Alue sijoittuu vanhusten palvelutalojen ja keskeisten palvelukohteiden välille kuvan 136 mukaisesti. Selvityksessä määritellään rajatun alueen kulkuväylien, risteysten, ennalta määriteltujen palvelukohteiden sisäänkäyntien sekä joukkoliikennepysäkkien esteettömyyden nykytila. Nykytila-analyysin pohjalta esitetään toimenpideehdotukset esteettömyyden parantamiseksi alueella. Selvityksen on määrä valmistua toukokuussa 2014. Kuva 136:





## **2.5 Elinvoimainen Martinlaakso**

*"Raikkautta, kansainvälisyyttä lisäämällä kahviloita, ravintoloita, liikkeitä ja palveluita"*

*"Taidetta, piirroksia, erilaisia viherkasveja ja joku osa polusta voisi olla "sisustettavissa" aina kuluvan vuoden ajan mukaan"*

*"kesätori olisi todella mukava"*

*" Uusia tarhapaikkoja, lapsiperheitä tullut lisää ja kaikki eivät mahdu päiväkoteihin, ilmaisharrastusmahdollisuuksia nuorille, leikkipuistoja joihin olisi mahdollista myös koti äitien päästä lastensa kanssa päivällä ja uusia leikki paikkoja."*

Keskeinen osa elinvoimaista kaupunkia ovat einvoimaiset ja omaleimaiset asuinalueet. Kasvavan kaupungin ideaalissa kehitys ei saa rajoittua vain sen historiallisen, hallinnollisen tai kaupallisen keskustan kehittämiseen vaan myös asumispainotteisia suuralueita tulisi kehittää ja vaalia osana monikeskuksista kaupunkikonaisuutta.

Erityiseen tärkeää tämä on yhdyskuntarakenteeltaan sirpaleiselle ja aidon monikeskuksiselle Vantaalle. Kaavoittajien, rakennuttajien ja asukkaiden yhteisin toimin tuleekin huomioida se että sekä uudet että vanhat asuinalueet kehittyvät viihtyisiksi, omaleimaisiksi ja ihmisiä kiinnostaviksi asuinalueiksi joihin asukkaan voivat samaistua, kiintyä ja juurtua.

Asuinalueen kiinnostavuutta, toiminnallisuutta ja elinvoimaa lisäävät alueen yleisen viihtyisyyden, ympäristön turvallisuuden sekä liikumisen helppouden rinnalla sieltä saatavissa olevat palvelut - niin julkiset kuin yksityiset. Myös alueen omaleimaisuutta tukevat tapahtumat ja yhteisöllisyyttä lisäävät kohtaamisen tilat ja kaupunkiympäristöt ovat merkittävä osa niin alueen kiinnostavuuden kuin maineenhallinnan näkökulmasta.

Uusien ja jo olemassaolevien asuinalueiden kehittämisessä olisi tärkeää turvata tai ennemminkin lisätä paikallista kivijalkayrittäjyyteen sopivaa, ihmisten kohtaamista mahdollistavaa ja kiinnostavaan viiptyilyyn kannustavaa ja ihmismittakaavaista kaupunkiympäristöä. Paikallista kaupallista rakentamista tukemalla voidaan turvata myös asuinalueiden viihtyisyys, ympärivuorokautisuus sekä soveltuminen myös mahdollisimman hyvin myös ikäihmisille sekä autottomille talouksille.

Kaupunkien ja asuinalueiden välisessä eräänlaisessa asukaskilpailussa tärkeään asemaan nousee erottautuminen omaleimaisella ja kiinnostavalla tavalla. Siksi niin uusille kuin erityisesti vanhemmille asuinalueille keskeinen kilpailuetu olisi kyky luoda alueelle omintakeista profiilia, korostaa sille omaisia tunnuspiirteitä tai vahvuuksia (asumismuotoja, profiloivia työpaikkakeskittymiä, oppilaitoksia, harrasteympäristöjä, kaupunkikulttuurin muotoja, tms), huolehtia näitä vahvuuksia tukevasta maineystä sekä rakentaa niitä tukevia kiinnostavia, ihmismittakaavaisia julkisia tiloja.

## Virikkeellinen ja eloisa keskusta

### *Yhteisöllisyys, sosiaalinen aspekti suunnitteluun*

Suunnittelun keinoin pyritään luomaan yhteisöllisyyttä tavoitteena elävä kaupunkikeskusta, jossa asutaan, tehdään töitä ja vietetään vapaa-aikaa. Alueelle suunnitellaan solmukohtia, joissa ihmisten "polut" risteävät, sekä turvallisia paikkoja, joissa asukkaat tapaavat toisiaan ja viettävät vapaa-aikaa. Näitä solmukohtia ovat esimerkiksi aukiot, raitit, pihakadut, yhteispihat. Tavoitteellisessa kaupunkikeskustassa asuu eri-ikäisiä ihmisiä ja erilaisia perhekuntia, myös yksin eläviä. Asemakaavoilla pyritään tarjoamaan monipuolinen talotyyppien ja niiden yhdistelmien, huoneistokauman ja hallintamuotojen tarjonta. Ajatuksena on, että alueen sisällä voidaan muuttaa ihmisen elinkaaren mukaisesti; yksiöstä kaksioon, kaksionsta perheasuntoon jne. Tämän takia asuntojen muunneltavuuden tulisi kiinnittää erityistä huomiota. Yhteisöllisyyden syntymiseen tarvitaan aikaa. Suunnittelulla voidaan kuitenkin luoda potentiaalinen kasvualusta yhteisöllisyydelle.

Kaupunkisuunnittelijat ja arkkitehdit ovat ehdottaneet useita tapoja lisätä ihmisten välistä kanssakäymistä suunnittelun keinoin, esimerkiksi sekoittamalla toimintoja ja käyttötarkoituksia (mixed land uses). Ihmiset myös haluavat viettää aikaa sellaisissa tiloissa, missä inhimillinen ja pieni mittakaava. Tämän vuoksi on tärkeää, että kävelykatujen ja aukioiden rakentamisessa kiinnitetään huomiota katutason mittakaavaan ja arkkitehtuuriin. Vaikka aukiota ympäröivät tai kävelykadun viereiset rakennukset olivatkin korkeita, tulee katutasolle silti välittyä inhimillinen mittakaava. Tämä voidaan saavuttaa esimerkiksi terassoimalla rakennusmassaa (kuva 137) tai kiinnittämällä erityistä huomiota katutason julkisivun suunnitteluun (kuvat 137-141).



Kuvat 137-138.



Kuvat 139-141.

Kadun varren kivijalkakerroksen sekä varsinaisen katutilan tulee tarjota erilaista informaatiota ja viirikettä ympäristöstä. Näitä ovat erilaiset kadun varren yksityiskohdat, elämykset ja "visuaaliset kohdat".

- *Esimerkkejä:*

- ihmiset: lapset leikkivät, hääparin seuraaminen, katumuusikot, tapahtumat
- pikkukaupat ja niiden näyteikkunat, näyttelyt, lehtikioskit ja niiden lööpit, valokuvanäyttely ikkunnassa
- opasteet, kyltit, tienviitat
- kadun kalusteet: pysähtymispaikat, penkit, katulamput, jne.
- arkkitehtuuri: värit, materiaalit, muodot, sommittelu



Kuva 142.

Erilaiset tapahtumat ja aktiviteetit tuovat ihmisiä kaupunkitiloihin; kaduille, toreille ja aukioille. Julkisten tilojen sijainti on tärkeä. Asuinalueilla tämä tarkoittaa lähinnä puoli-julkisia ulkotiloja, kuten pikkukatuja ja aukioita. Aukion vetovoima on usein juuri sen sijainnissa. Tori tai aukio tulisikin sijaita kevyen liikenteen solmukohdassa palveluiden vieressä. Aukion tai torialueen suunnittelun kannalta tärkeitä asioita ovat mikroilmasto luominen, valoisuusolosuhteet sekä kadun kalusteiden luonne ja sijoittelu. Aukiolla tulisi olla jotain aktiviteetteja, jotain visuaalista mitä seurata tai jotain mitä kuunnella, haistaa tai koskettaa. Ihmisen tulisi voida käyttää kaikkia aistejaan ympäristön havainnointiin.

Ympäristön havainnointi eri aistien avulla:

- *Kuulo*
  - alle 7 m: melko tehokas/ 7-35 m: luontosali/ yli 35 m: kuuleminen heikkenee
  - keskustelu, lasten leikkiminen, musiikki, askeleet, ulkoilman äänet, eläimet, luonnonäänet: tuuli, sade jne.
- *Hajuaisti*
  - alle 1m: heikot tuoksut iholta, hiuksista ja vaatteista/ 2-3m: parfyymi/ 5-30m: tuoreen leivän tuoksu, kahvipaahtimo etc.
- *Näkö*
  - 100m: erottaa ihmisen hahmon
  - 70-100m: erottaa sukupuolen, summittaisen iän ja tekemisen
  - 30m: kasvon piirteet, tarkempi ikä/ 20-25m: tunteet ja mieliala
  - 1-3m: yksityiskohdat
- *Tunto*
  - pintamateriaalit, luonto
- *Tasapaino*
  - portaat, luiskat, rampit, parvekkeet ym.

Urbaanin sykkeen alueen katutilojen tarkemmassa suunnittelussa hyödynnetään Jan Gehlin (2001) huomioita onnistuneesta julkisesta ulkotilasta:

Hyödynnetään sosiaalisia etäisyyksiä suunnittelussa:

- 0-0.45m: intiimi
- 0.45-1.3m: henkilökohtainen (läheiset ystävät, perhe)
- 1.3-3.75m: sosiaalinen (keskustelu tuttujen esim. naapurien kanssa)
- 3.75-...m: "julkinen" etäisyys

Ulkona oleskelua edesauttavat suunnittelulliset tekijät (Jan Gehl):

- *Käveleminen:*
  - enintään 400-500m etäisyys
- *Seisoskelu:*
  - pollarit/ jotain, johon nojata/ auringonsuojat/ pylväät/ jne.
  - suojattu paikka, ei esillä: "selusta turvattu"
- *Istuskelu:*
  - syöminen, juominen, lukeminen, pelien pelaaminen, auringonotto, ihmisvilinän seuraaminen, juttelu
  - penkit, suihkulähteiden reunat, aidanteet, muurit, istutuspenkkien reunat, portaat
  - vähintään 100 m välein sijoitettuna

Aktiviteetit:

- 1. *Pakolliset tärkeät aktiviteetit*
  - työmatka
  - koulumatka
  - kauppamatka
  - bussin odottelu
- 2. *Vapaaehtoiset aktiviteetit*
  - ulkona jaloittelu, lenkkeily, kävely
  - istuskelu auringossa
  - ihmisvilinän seuraaminen
- 3. *sosiaaliset aktiviteetit*
  - lasten leikkiminen
  - tervehtiminen
  - keskustelut
  - yhteisölliset aktiviteetit, kyläjuhlat jne.
  - passiiviset kontaktit: "nähdä ja kuulla"

Sosiaaliset kontaktit

- *Intensiteetti*
  - läheiset kontaktit – ystävät – tutut – sattumalta tavatut kontaktit – passiiviset kontaktit
  - mahdollisuus sosiaaliin kontakteihin kaikilla näillä tasoilla
  - ihmisiä yhdistää: sama matka, kiinnostukset kohteet, naapuruus – sama pihapiiri, kulttuuri-tausta, asuinpaikka yleensä, yhteiset ongelmat tai ilonaiheet

### *Erityisryhmien huomioiminen katutilan suunnittelussa*

Erityisesti lapset tarvitsevat sellaisia inspiroivia ympäristöjä, jotka antavat haasteita ja virikkeitä ajattelulle ja luovuudelle. Tulisi suunnitella paikkoja, jotka tukevat lapsien kehitystä, mutta eivät eristä heitä muista ikäryhmistä. Asuinalueiden asuntojakauman tulisi olla mahdollisimman monipuolinen ja tarjota asumistoimintoja eri-ikäisille. Hyvin suunnitellussa asuinympäristössä asukkaat tapaavat toisiaan helposti esimerkiksi yhteispihalla, syntyy epävirallisia keskusteluja ja opitaan myös katsomalla ja seuraamalla muita.

Nuorille tulisi tarjota erilaisia hengailupaikkoja, sellaisia joissa he saavat halutessaan olla omassa rauhassa, mutta myös sellaisia, joissa nuoret ovat osana vilkasta kaupunkiympäristöä, siellä missä "tapahtuu". Myös senioreille on tärkeää saada olla siellä missä on elämää ja muita ihmisiä. Esimerkiksi kauppareissun tulisi olla turvallinen, virikkeellinen matka, jonka varrella törmää tuttuihin ja voi piipahtaa hetkeksi kahvittelemaan toriaukion viereiseen pikkukahvilaan, josta näkee muiden eläkeläisten kerääntyneen viereiseen pöytänsä pelaamaan shakkia.

Katutilan esteettömyys takaa turvallisen liikkumisen kaikille. Esimerkiksi liikuntarajoitteisen asukkaan elämämpiiri laajenee, kun hän voi turvallisesti liikkua asunnostaan vaikkapa ostarille.



Kuva 143. Näkymä Laajaniityntieltä Martinlaaksonpolulle: viitteellinen kuva uudesta aukiosta, jonka ympärille sijoittuu kivijalkaliiketoja



Kuva 144. Näkymä Martinlaaksontieltä: viitteellinen kuva Martinkeskuksen tontin uudesta rakentamisesta

## **Asumisen kehittäminen, asumisvaihtoehtoja**

### *Elämäntapa-asuminen*

Elämäntapa-asumisen otetaan huomioon ihmisten mahdollisuus asua ja viihtyä tutuksi tulleella alueella elämäntilanteiden ja asumistarpeiden muuttuessa. Asumisen elinkaaren suunnittelussa on oleellista huomioida alueen toimintojen ja palvelujen monipuolisuus, asuntotyyppien ja hallintamuotojen vaihtelevuus, esteettömyys sekä tilojen muunneltavuus. Asuntojen suunnittelussa tulee kiinnittää huomiota rakennuksen elinkaareen ja tarkoituksenmukaisiin materiaalivalintoihin. Tätä suunnittelufilosofiaa pyritään hyödyntämään Laajaniityn koulutontille sijoittuvan asuntorakentamisen tontinluovutuskilpailussa.



Kuvat 145-146. Kuvia Kampin elämäntapa-asumiskorttelista, jonne sijoittuu muun muassa omistusasumista, vuokra-asumista, palvelutalo ja päiväkotia

### *Senioriasumisen trendit*

Ikääntyneiden asumista kotona mahdollisimman pitkään tuetaan määrätietoisesti ja kaupunki pyrkii tuomaan tarvittavat palvelut asiakkaiden omaan kotiin. Seniori-ikäisiä kannustetaan yhä vahvemmin miettimään oman asuntonsa esteettömyyttä ja muunneltavuutta jo hyvissä ajoin. Yli 65-vuotiaan väestöryhmän toiveet ja tarpeet asumisen suhteen vaihtelevat kuitenkin keskenään hyvin paljon. Myös mahdollisuudet vaikuttaa omaan asumiseen vaihtelevat varallisuuden määrän ja käytettävissä olevien tulojen mukaan.

Senioriasumisen markkinat ja kysyntä ovat selvässä kasvussa. Senioritaloja, joissa korostetaan esteetöntä asumista ja usein myös yhteisöllistä elämäntapaa, on jo olemassa erilaisilla hallintamuodoilla. Senioritalot muistuttavat pitkälti aivan tavallisia omistus-, vuokra- tai asumisoikeusasuntoja, mutta niihin on tarvittaessa mahdollista ostaa yksityisiä palveluja tai sitten kunta voi tuottaa ne kotihoidon palveluna. Mikäli omassa kodissa ei enää pärjää esimerkiksi muistisairaudesta, on mahdollisuutena erilaiset yksityiset tai kunnalliset palvelutalot ja tehostetun asumispalvelun yksiköt.

Erilaisten elämäntapojen ja asumistoiveiden myötä tarvitaan useita ratkaisuja ja konsepteja ikääntyneiden asumisen rahoitusmalleihin, hallintamuotoihin ja yhteisöllisyyden vaihtoehtoihin. Vaihtoehtoina voi olla esimerkiksi senioreille suunnattuja omia taloja ja kampuksia tai toisaalta taas erikokoisia ihmisiä yhdistäviä useamman sukupolven asumismalleja.

Pelkkä uusien esteettömien asuntojen rakentaminen ei riitä ikääntyvän väestön asuntotarpeeseen, vaan muutoksia täytyy tehdä myös olemassa olevaan asuntokantaan. Ympäristöministeriön Ikääntyneiden asumisen kehittämisohjelmassa vuosille 2013–2017 yhtenä neljästä toimenpiteestä mainitaan esteettömyyden parantaminen ja asuntojen korjaaminen. Näitä toimenpiteitä ovat esimerkiksi hissien jälkiasennus ja asuntojen korjausavustukset. Olemassa olevan asuntokannan muuttaminen ja korjaaminen esteettömäksi ovat pitkälti asunto-osakeyhtiöiden aktiivisuuden varassa, mutta neuvontaa muutosprojekteihin ja avustushakemuksiin on saatavissa kaupungilta ja järjestöiltä.

## Palvelut

Kehityskuva osana on tutkittu nykyisten ja uusien palveluiden sijoittumista alueelle. Palveluita sijoituu erityisesti Martinlaaksonpolun varteen, raitille uudelta ostarilta koululle. Nykyisellä Martinkeskuksen tontilla esitetään asuinrakentamisen lisäksi päivittäistavarakauppa ja kivijalkakauppoja elävöittämään katutilaa. Myös Martinlaakson tien varteen tulisi suunnitella elävää katutilaa, kivijalkakauppoja ym. Paikkoja uusille kaupungin palveluille on tutkittu.

Urbanin sykkeen alue yhdistää uuden Martinlaakson ostarin ja uuden suunnitteilla olevan ”pikkukeskuksen” palveluineen. Myös raitin varrelle asuinkeuhkojen katutasoon tulee sijoittua pikkupuutiekkeja ja pienyrityksiä. Martinkeskus on esitetty kehityskuvassa korvattavaksi asuinrakentamisella, jonka yhteyteen sijoitetaan päivittäistavarakauppa ja kivijalkaliikkeitä. Samalla Martinkeskuksen ostarin sisäkauppakäytävä korvataan uudella aukiolla, joka toimii asukkaiden uutena ulko-olohuoneena.

Martinlaakson väestömäärän kasvaessa kasvaa myös vähittäiskaupan sekä kaupallisten palveluiden kysyntä, jonka johdosta myös liiketilaa tarvitaan todennäköisesti lisää alueella. Päivittäistavarakauppa ja erikoiskauppa ovat kasvaneet voimakkaasti Uudellamaalla 2000-luvun ensimmäisen vuosikymmen aikana. Kasvun ennustetaan jatkuvan myös tulevaisuudessa, joskin sen uskotaan hidastuvan (Uudenmaan liitto, 2012). Vastikään laadittujen yleispiirteisten palveluverkkoselvitysten (Uudenmaan liitto, 2012; KSV 2013) perusteella liiketilan tarpeen ennustetaan kasvavan merkittävästi pääkaupunkiseudulla, joskin verkkokaupan kasvun ennakoimisen vaikeus hankaloittaa todellisen tarpeen arvioimista. Selvityksessä käytettyjen arvioiden perusteella uusi asukas kasvattaa liiketilatarvetta karkeasti taulukon 5 mukaisesti. Luonnollisesti luvut ovat vain suuntaa antavia arvioita, mutta niiden avulla voi karkeasti hahmottaa myös Martinlaakson teoreettista liiketilapotentiaalia. Erikoiskaupan ja tilaa vaativan kaupan kysynnästä valtaosa ohjautunee kuitenkin edelleen seudun suurempiin kaupallisiin keskittymiin.

Taulukko 5. Väestönkasvusta aiheutuva teoreettinen lisätarve liiketilalle.

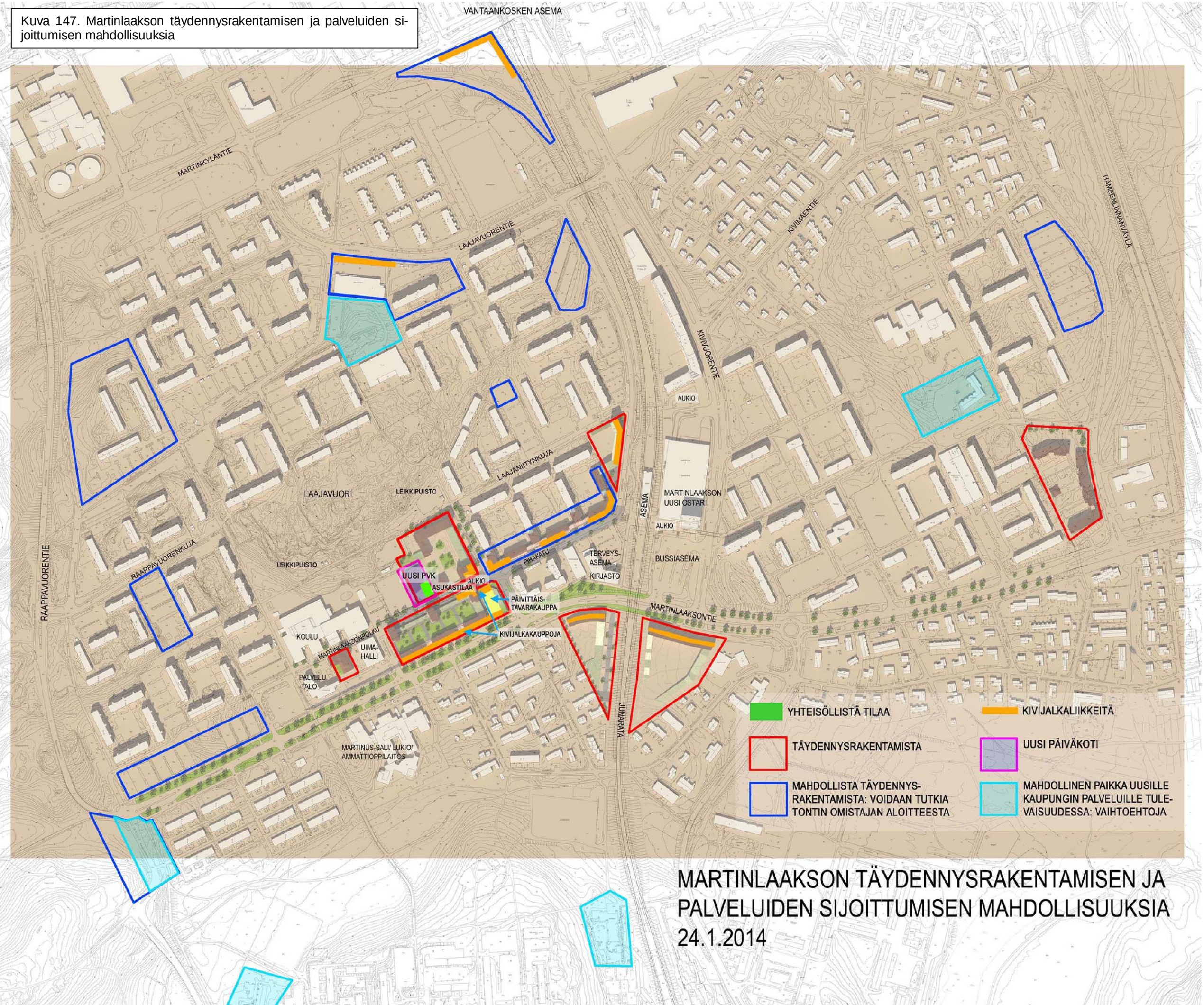
|                               | per 1 asukas          | per 1000 asukasta     |
|-------------------------------|-----------------------|-----------------------|
| Päivittäistavarakauppa & Alko | 0,47 k-m <sup>2</sup> | 473 k-m <sup>2</sup>  |
| Tilaa vaativa kauppa          | 0,97 k-m <sup>2</sup> | 965 k-m <sup>2</sup>  |
| Muu erikoiskauppa             | 1,21 k-m <sup>2</sup> | 1206 k-m <sup>2</sup> |
| Kaupalliset palvelut          | 1,06 k-m <sup>2</sup> | 1058 k-m <sup>2</sup> |

Martinlaakson alueen päiväkotiverkoston kehittämishanke kytkettiin mukaan kaupunkisuunnittelun syksyllä 2012 käynnistämään Martinlaakson kehityskuvahankkeeseen, jonka yhtenä osa-alueena oli palveluiden parantaminen. Selvitykseen kuului Martinlaakson alueen olemassa olevien päiväkotitilojen kartoitus, alueen päivähoidon tarpeen selvittäminen ja päiväkotien määrän ja kokojen optimointi suhteessa lasten määrään ja sijoittumiseen alueella seuraavan 10 -20 vuoden aikana.

Väestöennusteen 2013 -2023 mukaan koko Myyrmäen suuralue tarvitsee päivähoitoikäisten lasten (10 kk-6v.) määrän kasvusta johtuen uutta hoitokapasiteettia noin 180 lapselle ja Martinlaaksossa päivähoitopaikkojen painopisteen siirtämistä keskusta-alueella ja radan länsipuolelle. Tässä yhteydessä on selvitetty tonttivalintoja mahdollisille uusille päiväkodeille. Lisäksi Martinlaakson toimintaverkko tarvitsee uudistamista, jolla saadaan terveellisiä ja turvallisia uusia tai peruskorjattuja tiloja. Osa päiväkodeista on esitetty korvattaviksi. Nämä ovat teknisesti ja rakenteellisesti huonokuntoisia, toiminnallisesti huonoja sekä usein myös taloudellisesti kestäättömiä. Yksityisiä päiväkoteja olisi mahdollisesti tulossa alueelle lisäksi, jos niille pystytään osoittamaan soveltuva tontti.

Jatkossa asukasluvun kasvaessa tutkitaan takemmin myös kouluverkon kunto ja koulupaikkojen riittävyys koko Myyrmäen suuralueella.

Kuva 147. Martinlaakson täydennysrakentamisen ja palveluiden sijoittumisen mahdollisuuksia



## 2.6 Asukkaiden oma kaupunki – asukkaiden kädenjälki

*"yhteisiä tiloja, korttelitiloja, pieniä, kaikille avoimia :)"*

*"Kukkia, kenties vaihtuva taide-sermi tai vitriini! Paikallisten taidetta esiin ilostuttamaan! Koululaisetkin suoltavat taidetta jota olis kiva nähdä"*

*"Alueelle pitäisi löytää joku "oma juttu", joka erottaa Martinlaakson muista pk-seudun alueista."*

*"Mika Häkkinen aukiolle leikki-formula-auto lapsille. Pelkkä paalu on sääli."*

On ilmeistä, että yhteisöllisyyden käsite liittyy läheisesti ihmisten sosiaalisiin tarpeisiin ja heidän mahdollisuuksiin tavata muita ihmisiä ja olla vuorovaikutuksessa muiden ihmisten kanssa päivittäin. Kun asukas on luonut sosiaalisen verkoston, hän voi luottaa siihen, että saa apua ja tukea muilta vaikeissa tilanteissa tai vaikka seuraa muista asukkaista. Esimerkiksi harrastustoimintaa voidaan järjestää yhdessä, jos asuinalueella on yhteisöllistä tilaa. Yksinäinen eläkeläinen voi tuntea olonsa turvalliseksi tietäen, että lähellä asuu tuttuja ihmisiä. Vanhemmat voivat jättää lapsensa leikkimään asuntojen ympäröimälle yhteispihalle tietäen, että kustakin asunnosta voi pitää leikki-alueita silmällä. Tietyillä suunnitteluratkaisuilla, kuten luomalla alueelle eriasteista yksityisyyttä, on mahdollista luoda ympäristöä, jossa luonnollinen valvonta toimii hyvin.

### Asukkaiden kädenjälki

Kaupunkisuunnittelun haasteena on luoda suunnittelulle sellaiset kehitykset, johon myös asukkaat voivat tarttua ja vaikuttaa lopputulokseen. Asukkaita saatu palaute, ns. hiljainen tieto tai kollektiivinen viisaus, ovat parhaimmillaan tärkeitä rakennuspalikoita suunnitteluprosessissa. Kun ryhmä ihmisiä toimii yhteisen tavoitteen eteen, he muodostavat luonnollisesti ystävyssiteitä ja on todennäköistä heidän kesken syntyä ajan mittaan yhteisöllisyyttä. Heillä saattaa olla samankaltaisia mielikuvia alueestaan ja he puhuvat naapurustostaan "meidän paikkana", "meidän katuna" tai "meidän talona". Kehityskuvan tavoitteena on, että asukkaat voivat kokea saaneensa jollain tavoin vaikuttaa suunnitteluratkaisuihin ja kehityslinjoihin. Pelkällä fyysisen ympäristön suunnittelulla ei voida luoda paikan henkeä, vaan korkeintaan asettaa alustan, jolla paikan henki voi potentiaalisesti alkaa kasvaa. Usein kaikkein muistetuimmat ja mielenkiintoisimmat ympäristön elementit ovat niitä suunniteltuihin jätettyjä "aukkoja", jotka asukkaat ovat ajan myötä täyttäneet (kuva 148).



Kuva 148.



### **3. Tavoitteista totta – Visio**

#### **3.1 Yhteenvedo kehittämisperiaatteista:**

##### ***Viheralueiden kehittämisen periaatteet***

- Säilytetään viheralueiden verkosto, jossa ekologiset yhteydet ja yhtenäiset ulkoilureitit ovat mahdollisia.
- Säilytetään rakentamattomia metsäisiä alueita ja maaperää sekä piholla että viheralueilla.
- Luodaan viihtyisää kävely-ympäristöä ja sujuvia pyöräilyreittejä.
- Kehitetään kestävä hulevesien hallintaa.
- Kannustetaan viljelemään piholla tai katoilla.
- Kannustetaan rakentamaan viherkattoja.
- Parannetaan viheralueiden käytettävyyttä.
- Rakennetaan kaupunkimaista ulkotilaa.

##### ***Yleiset kaupunkikuvalliset periaatteet***

- Keskustaan suunnitellaan urbaanin sykkeen alueita, joille sijoittuu runsaasti uutta asuinrakentamista ja palveluita.
- Luodaan yhtenäisyyttä raittien varrelle ja kaupunkikuvallisesti tärkeille katujulkisivuille.
- Kaupunkitilan havainnointia parannetaan kaupunkikuvallisilla kiinnostavilla, jotka helpottavat ympäristössä liikkujaa jäsentämään ja hahmottamaan aluetta.

##### ***Täydennysrakentamisen periaatteet***

###### ***Yleiset***

- Tiivistetään kaupunkirakennetta kävelyetäisyydellä asemasta.
- Täydennysrakentaminen tulee vaiheistaa suhteessa päiväkot- ja koulupalveluihin.
- Monipuolistetaan asuntotarjontaa.
- Täydennysrakentamisen tulee olla liikenteellisesti, maisemallisesti ja ekologisesti järkeviä toteuttaa.
- Täydennysrakentamisen tulee olla taloudellisesti kannattavaa.
- Asuntorakentamisessa tulee pyrkiä monipuoliseen asuntotyyppien ja hallintamuotojen tarjontaan.
- Asuinrakennusten elinkaaren suunnittelussa tulee huomioida esteettömyys sekä tilojen muunneltavuus.
- Liiketilän sijoittaminen asuinrakennusten kivijalkaan "urbaanin sykkeen" alueella (Martinlaaksonpolun alkupään uusi aukio + Laajaniityntien pihakatumainen osuus, Martinkeskuksen tontin Martinlaaksontien puoleinen osuus)
- Ajoneuvojen asukaspysäköinti järjestetään tonteilla tai erillisissä pysäköintilaitoksissa. Kaupunki haluaa edistää pysäköintilaitoksien rakentamismahdollisuuksia keskuksissa varmistamalla niiden kaavalliset edellytykset.
- Rakennushankkeeseen ryhtyvän kyettävä suunnittelemaan pysäköintipaikkojen riittävä määrä ottaen huomioon rakennuksen koko elinkaari.
- Polkupyörän käyttöä kulkumuotona edistetään muun muassa suunnittelemalla riittävän kokoiset laadukkaat ja helposti käytettävät pyörän varastointimahdollisuudet ja muut oheistilat tonteille.

###### ***Kaupunkikuva***

- Kaupunkimaiset, täydentyvät julkisivut tärkeimpien raittien ja katujen varrella
- Kulttuurihistoriallisten arvojen huomioonottaminen inventoiduissa kohteissa sekä julkisissa rakennuksissa tulee huomioida tapauskohtaisesti.
- Mahdollisten pysäköintilaitosten tai -alueiden tulee olla korkeatasoisesti toteutettuja ja sopia kaupunkikuvaan.
- Kaupunkikuvallisesti tärkeille paikoille halutaan luoda kaupunkimaisempaa korttelirakennetta.
- Pihojen suunnittelussa tulisi suosia kaupunkipuita, kuten lehmuksia, tammia ja vaahteroita.

### Täydennysrakentamisen arkkitehtuuriset periaatteet

- Rakennusten julkisivujen käsittely kaupunkimaisesti, materiaalien, aukotuksen ja jäsentelyn osalta
- Maantasokerrokseen katujen puolella tulee sijoittaa toiminnallisesti aktiivisia tiloja, esimerkiksi liiketiloja, kerhohuoneistoja, yhteistiloja tms
- Nykyisen rakennuskannan korjausrakentamisessa tulee säilyttää kunkin aikakauden arkkitehtuurille ominaiset piirteet.
- Suunnittelussa tulee huomioida Vantaan arkkitehtuuripoliittiset periaatteet.

### Sijoittuminen

- Sijoittuminen yleiskaavan mukaisille täydennysrakentamisalueille
- Rakentamisen keskittäminen Martinlaaksonpolun varteen
- Rakennetaan nykyisille pysäköintikentille tai rakennetaan enemmän ja monipuolisemmin purettujen rakennusten tilalle, ja vain vähän viheralueille.
- Pyritään säilyttämään aluerakentamisen aikaista korttelirakennetta ja sisäpihoja, uutta rakentamista ei vehreille sisäpihoille, korkeintaan rajaamaan pihaa
- Taloyhtiöiden laajat parkkipaikka-alueet, joille mahtuisi täydennysrakentamista -> Neuvotellaan tontin omistajien kanssa, selvitetään rakentamisen kannattavuus ja soveltuminen kaupunkikuvaan. Kaavamuutosta voidaan harkita tontin omistajan aloitteesta.
- Uusi rakentaminen ei saa aiheuttaa kohtuutonta haittaa naapuritaloille, esimerkiksi varjostusta koko päivän ajan.

### Sujuvan ja turvallisen liikkumisen periaatteet

- Tavoitteena on, että yhä useampi matka tehdään jalan, pyörällä ja joukkoliikenteellä kaikissa ikäryhmissä.
- Suunnittelun lähtökohtana tulee olla esteetön ja tasavertainen liikkumisympäristö kaikille ihmisille.
- Kehitetään jalankulun ja pyöräilyn reitistöä ja pyöräpysäköintiä
- Tehdään toimenpiteitä liikenneturvallisuuden parantamiseksi, mm. nopeusrajoitusten tarkistaminen
- Aseman seudun lyhytaikaista pysäköintiä kehitetään
- Martinlaakson rautatieaseman ja bussiterminaalin alueen toiminnallisuutta ja turvallisuutta parannetaan.
- Laajaniityntien katutilaa Laajaniitynpolulta rautatieasemalle kehitetään turvalliseksi ja virikkeelliseksi raitiksi myös jalankulkijoille ja pyöräilijöille.

### Elinvoimaisen Martinlaakson kehittämisperiaatteet

- Keskusta-aluetta kehitetään virikkeellisenä ja omaleimaisena alueen ytimenä: Urbanin sykkeen alueelle sijoitetaan erikokoista liike- ja toimistotilaa asuinrakennusten katutasoon.
- Palveluita keskitetään erityisesti Martinlaaksonpolun ja Laajaniityntien varteen, raitille uudelta ostarilta koululle.
- Martinlaaksoa kehitetään yhteistyössä asukkaiden kanssa omaleimaiseksi, muista keskuksista erottuvaksi ja tunnistettavaksi alueeksi.
- Järjestetään enemmän yhteistyötä alueen yrittäjien kanssa.

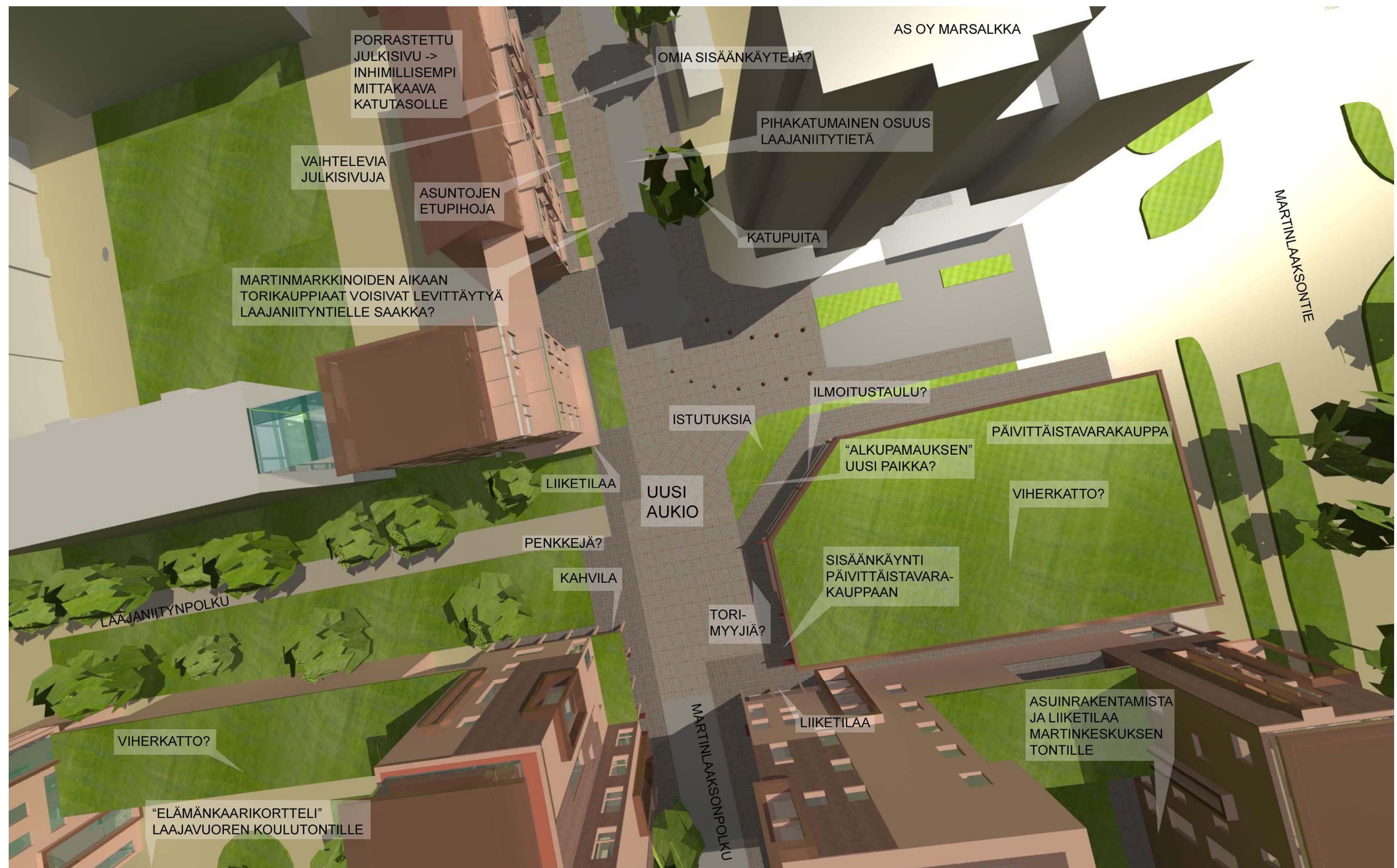
### Asukkaiden oma kaupunki - kehittämisperiaatteet

- Asemakaavoissa edistetään yhteisöllisiä ratkaisuja ja kannustetaan rakentamaan yhteistiloja tai kylätaloja
- Asukkaita ja muita osallisia kuullaan asukastilaisuuksia ja ideoidaan miten, asukkaiden kädenjälki voisi paremmin näkyä kaupunkiympäristössä
- Laajavuoren koulun tontille sijoittuvan päiväkodin yhteyteen suunnitellaan sali, jossa on mahdollisuus pelata sählyä, ruokailutila ja kotikeittiö. Näitä tiloja voidaan vuokrata kuntalaisille vapaa-ajan käyttöön. Tiloihin järjestetään erillinen sisäänkäynti.





Kuva 150.



Kuva 151. Tulevaisuuden visio Martinlaaksonpolun päätteenä olevasta aukiosta. Huom! Laajaniityntie varren rakentaminen toteutuu vain tontin omistajan aloitteesta (ideointia: Kauhanen, Muukka, Olkkola, Rajala)

### **3.3 Nähtäville, osallistuminen 2**

Kehityskuva käsitellään kaupunkisuunnittelulautakunnassa 24.2.2014. Kehityskuvan aineisto on tämän jälkeen julkisesti nähtävillä 30 päivän ajan, jolloin myös siitä on mahdollisuus jättää mielipide. Samaan aikaan kehityskuvasta pyydetään lausunnot. Kehityskuvan julkisesta nähtävillä olosta kuulutetaan Vantaan Sanomissa, Hufvudstadsbladetissa, internetissä ja kaupungin ilmoitustaululla. Muussa kunnassa asuville maanomistajille ilmoitetaan tavallisella kirjeellä. Nähtävilläoloaikana järjestetään työpajatyypinen asukastilaisuus, jossa osalliset saavat kommentoida kehityskuvan visiota ja ideoita. Myös alueen yrittäjiä kuullaan ja tehdään yhteistyötä heidän kanssa.

#### ***Kysely asukkaille: karttapohjaisen palautejärjestelmän pilottiprojekti Harava***

Karttapohjaisessa nettikyselyssä on tarkoitus kartoittaa asukkaiden mielipiteitä Martinlaakson alueen kehittämisestä. Kyselyssä pyritään myös huomioimaan uuden liikekeskuksen vaikutuksia asukkaiden kulutuskäyttäytymiseen ja arkeen sekä nuorten osalta Martinlaakson koulun laajennuksen vaikutusta kuten haastattelututkimuksen yhteydessä todettiin.

#### ***Tiedottaminen***

Kehityskuvatyön vaiheesta kerrotaan internetissä sekä vantaalaisiin talouksiin jaettavassa kaavotuskatsauksessa, joka julkaistaan Vantaan asukaslehdessä.

#### ***Asukaspalautteen työstäminen***

Tämä kohta päivitetään nähtävilläolon jälkeen.

### **3.4 Johtopäätöksiä**

*asumiskohteiden toteuttamisjärjestys*

Tämä kohta päivitetään nähtävilläolon jälkeen.

*Suhde Myyrmäen kokonaisuuteen*

Tämä kohta päivitetään nähtävilläolon jälkeen.

Tämä kohta päivitetään nähtävilläolon jälkeen.



## 4. Liitteet

Liite A. Kaavatilanne

Liite B. Työryhmän kokoonpano

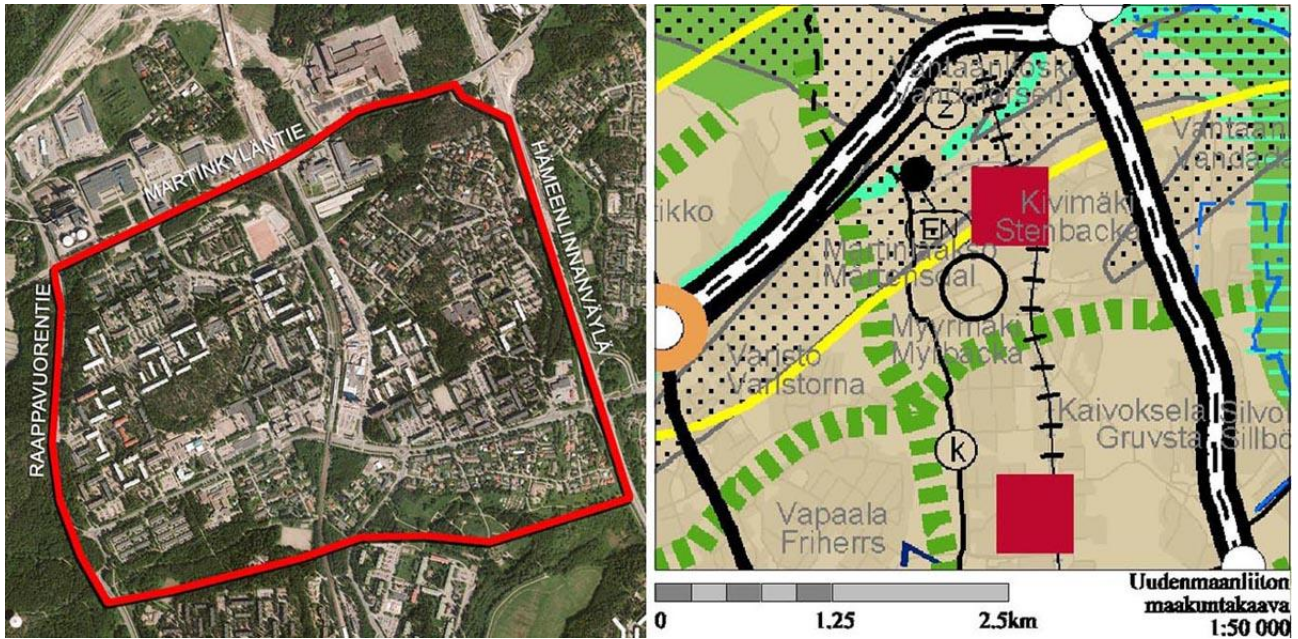
Liite C. Lähteet

Liite D. Kuvalähteet

Liite E. Erilliset liitteet

### A. Kaavatilanne

**Maakuntakaavassa** (YM 8.11.2006) alue on keskustatoimintojen aluetta. Valmisteilla olevassa 2. vaihemaakuntakaavassa Martinlaakso ei ole enää keskusta vaan tiivistettävää aluetta.



The diagram illustrates the layout of a building with various rooms and their functions. The rooms are represented by colored boxes with labels, and their descriptions are provided in the adjacent text.

- A1** (Brown box): Alueelle saa rakentaa ensisijaisesti asuin kerrostaloja. Alueella voidaan sallia asuin ympäristöön soveltuvia työtiloja.
- A3** (Orange box): Alueelle saa rakentaa ensisijaisesti pientaloja. Alueella voidaan sallia asuin ympäristöön soveltuvia työtiloja.
- C** (Pink box): Alue varataan toimisto-, liike- ja palvelutiloille, asunnoille sekä keskusta-alueelle soveltuville työpaikkatoiminnoille.
- P1** (Orange box): Alue varataan yksityisille ja julkisille palvelutiloille. Alueella voidaan sallia urheilutaloksia, majoitus- ja ravitsemustiloja sekä näyttely-, koulutus-, virkistys- ja kulttuuritiloja. Alueelle ei saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksiköitä.
- TP** (Pink box): Alue varataan työvoimavaltaisia ja ympäristöhäiriötä aiheuttamattomia toimisto-, tuotanto- ja palvelutyöpaikkoja varten.
- VL** (Green box): Alue varataan yleiseen virkistystoimintaan ja lähiluokluun. Alueella sallitaan uikoulia tai muuta yleistä virkistystoimintaa palveleva rakentaminen. Maisemaa muuttava maanrakennustyö, puden kaataminen tai muu näihin verrattava toimenpide on luvanvaraista kuten maankäyttö- ja rakennuslain 128 §:ssä on säädetty.

**Ohjeellinen ulkoilureitti**

Alue varataan urheilu-, virkistys- ja vapaa-ajantoiminnoille. Alueella sallitaan näihin toimintoihin liittyvä rakentaminen, ei kuitenkaan suurten urheilulaitosten rakentamista.

Luonnonsuojelulain nojalla rauhoitettu tai rauhoitettava luonnonsuojelualue. Alueen suojelu turvataan maankäyttö- ja rakennuslain nojalla, kunnes luonnonsuojelulainsäädännön mukainen rauhoitus astuu voimaan. Alueella sallitaan ainoastaan sen käyttötarkoitusta palveleva vähäinen rakentaminen. Maisemaa muuttava maanrakennustyö, puiden kaataminen tai muu näihin verrattavissa oleva toimenpide on luvunvaraisista siten kuin maankäyttö- ja rakennuslain 128 §:ssä on säädetty.

Alueella varaudutaan raideliikenteen tai linja-autoliikenteen terminaalirakennusten ja pysäkkialueiden sekä liityntäpysäköinnin tarpeisiin.

Alueella ei sallita uuden asutuksen eikä uusien sairaaloiden, hoitolaitosten, vanhainkotien, päiväkotien, oppilaitosten rakentamista tai muiden sellaisten toimintojen sijoittamista, jotka ovat herkkiä melun haitoilille. Alueella jo olevan asutuksen ja melulle herkan muun toiminnan säilyttäminen, korjaaminen ja vähäinen täydentäminen on mahdollista.

## 86

| Nimi                            | Toimenkuva                 | Osuus/ vastuualue/ kommentointi                                                                                   |
|---------------------------------|----------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Kaupunkisuunnittelu:</b>     |                            |                                                                                                                   |
| Heikkola Joni                   | yleiskaavasuunnittelija    | kaupalliset palvelut, osayleiskaavallinen näkemys                                                                 |
| Jaakola Ari,<br>kevät 2012 asti | tietopalvelupäällikkö      | haastattelututkimuksen kommentointi                                                                               |
| Järvi Mikko                     | kaavoitusinsinööri         | täydennysrakentamisen kannattavuus, kaavatalous                                                                   |
| Jäppinen Sakari                 | yleiskaavasuunnittelija    | kaupalliset palvelut, osayleiskaavallinen näkemys                                                                 |
| Kallaluoto Timo                 | aluearkkitehti             | taustat, 90-luvun kehityshankkeet, yhteydenpito eri tahoihin, suunnitteluedellytysten varmistaminen               |
| Kauhanen Jyrki                  | asemakaavasuunnittelija    | täydennysrakentamisen ideointi                                                                                    |
| Laine Tarja                     | kaupunkisuunnittelujohtaja | kannustus ja kommentointi, yhteydenpito eri tahoihin, suunnitteluedellytysten varmistaminen                       |
| Muukka Laura                    | maisema-arkkitehti         | nykytilanteen analyysi, ekologinen kaupunki –periaatteet, ulkotilojen kehityskuva, täydennysrakentamisen ideointi |
| Mäki Paula                      | harjoittelija              | asukashaastattelut                                                                                                |



|                                                |                                  |                                                                                                                         |
|------------------------------------------------|----------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Olkkola Anne                                   | asemakaavasuunnittelija          | täydennysrakentamisen ideointi                                                                                          |
| Pentinmikko Anitta                             | kehityspäällikkö                 | "sparraus", keskustojen yleisen kehittämisen periaatteet                                                                |
| Rajala Johanna                                 | asemakaavasuunnittelija          | analyysit, täydennysrakentamisen ideointi, kokonaisuuden ja raportin kokoaminen, työn organisointi, havainnekuvat       |
| Rapo Päivi, kevät 2013 alkaen                  | tietopalvelupäällikkö            | haastatteludatan hyödyntäminen (Harava-pilottikohde)                                                                    |
| Shala Agon                                     | kesätyöntekijä                   | Martinlaakson lähiympäristön kehittämiseen liittyvä ideointi ja luonnostelu, mm. Mika Häkisen aukion parannusehdotukset |
| <b>Elinkeinopalvelut:</b>                      |                                  |                                                                                                                         |
| Jose Valanta                                   | elinkeinojohtaja                 | Elinvoimaiset keskustat                                                                                                 |
| <b>Kuntatekniikka:</b>                         |                                  |                                                                                                                         |
| Heiska Ilari                                   | liikenneinsinööri                | liikenneasiat yleisesti, paikoitus                                                                                      |
| Hiltula Mira                                   | insinööriharjoittelija           | esteettömyys                                                                                                            |
| Hulkko Tiina                                   | liikenneinsinööri                | joukkoliikenneasiat                                                                                                     |
| Keskinen Hanna                                 | maisema-arkkitehti               | viheralueet, julkiset ulkotilat                                                                                         |
| Komulainen Elina, kevät 2013 alkaen            | suunnitteluinsinööri             | hulevedet, tekniseen huoltoon liittyvät kysymykset                                                                      |
| Koskinen Emmi                                  | liikenneinsinööri                | joukkoliikenneasiat, esteettömyys                                                                                       |
| Orava Marika, syksy 2012 asti                  | vesihuollon suunnittelupäällikkö | hulevedet, tekniseen huoltoon liittyvät kysymykset                                                                      |
| Pasanen Teppo                                  | liikenneinsinööri                | liikenneasiat yleisesti, kevyt liikenne, Laajanii-tyntien ideointi                                                      |
| Virtanen Jaana                                 | liikenneinsinööri                | liikenneasiat yleisesti, esteettömyys                                                                                   |
| <b>Rakennusvalvonta:</b>                       |                                  |                                                                                                                         |
| Kärki Matti                                    | lupa-arkkitehti                  | kaupunkikuva, täydennysrakentamisen ideointi                                                                            |
| <b>Kaupunginmuseo:</b>                         |                                  |                                                                                                                         |
| Moberg Jaana, syksy 2012 asti                  | rakennustutkija                  | suojelukohteet                                                                                                          |
| Vuojolainen Anne/ Paa-vola Susanna, 2013 alk.  | rakennustutkija                  | suojelukohteet                                                                                                          |
| <b>Yrityspalvelut:</b>                         |                                  |                                                                                                                         |
| Henriksson Tomi                                | asumisen erityisasiantuntija     | asuntopolitiikka, asumisen kehittäminen                                                                                 |
| Hurme Tuula                                    | Asumisasioiden päällikkö         | asuntopolitiikka, asumisen kehittäminen                                                                                 |
| Virkkunen Heikki                               | Projektijohtaja                  | keskustojen kehittäminen                                                                                                |
| Koivisto Sakari                                | Projektijohtaja                  | keskustojen kehittäminen                                                                                                |
| <b>Ympäristökeskus:</b>                        |                                  |                                                                                                                         |
| Vähämäki Jaakko                                | Johtava ympäristösuunnittelija   | ympäristöasiat                                                                                                          |
| <b>Tilakeskus:</b>                             |                                  |                                                                                                                         |
| Juolahti Mikko                                 | Rakennuttaja-arkkitehti          | kaupungin omistamien kiinteistöjen hallinta ja käyttö                                                                   |
| Tanner Ritva                                   | Rakennuttaja-arkkitehti          | kaupungin omistamien kiinteistöjen hallinta ja käyttö                                                                   |
| Törmä Arja                                     | Rakennuttaja-arkkitehti          | kaupungin omistamien kiinteistöjen hallinta ja käyttö                                                                   |
| <b>Sosiaali- ja terveydenhuollon toimiala:</b> |                                  |                                                                                                                         |
| Mellais Asta                                   | suunnittelija                    | Palveluympäristö ja toimitilat                                                                                          |
| <b>Sivistystoimi, rakenta-</b>                 |                                  |                                                                                                                         |



|                               |                    |                                               |
|-------------------------------|--------------------|-----------------------------------------------|
| <b>misasiat:</b>              |                    |                                               |
| Kurki Aimo                    | toimistoarkkitehti | Koulujen ja oppilaitosten palveluverkko       |
| Riehungangas Päivi            | suunnittelija      | Varhaiskasvatuksen palveluverkko              |
|                               |                    |                                               |
| <b>Asukkaat:</b>              |                    |                                               |
| Martinlaakson asukasyhdistys  |                    | kommentointi, työpajoihin osallistuminen tms. |
| Asukkaat                      |                    | kommentointi, työpajoihin osallistuminen tms. |
|                               |                    |                                               |
| <b>Yritykset:</b>             |                    |                                               |
| Martinlaakson Ostari/ Citycon |                    | kommentointi, työpajoihin osallistuminen?     |
| muita?                        |                    |                                               |
|                               |                    |                                               |
| <b>Muuta:</b>                 |                    |                                               |
| Martinlaakson aluetoimikunta  |                    | kommentointi, työpajoihin osallistuminen?     |

### C. Lähteet

- Gehl, Jan (2001), *Life between buildings – Using public space*, The Danish Architectural Press, Skive
- Hirvonen, Sari (2005). *Ruraali Urbaani - Vantaan kaupunkisuunnittelun historia*. Vantaan kaupunkisuunnittelu 8/2005, C18:2005
- HSL Helsingin seudun liikenne, *Helsingin seudun pääpyöräilyverkon ja pyöräilyn laatukäytävien määrittely*, HSL:n julkaisuja 21/2012, 2012.
- KSV (2013). Helsingin yleiskaava. *Helsingin palveluverkkoselvitys sekä tavoiteverkko 2050*. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2013:10.
- Lynch, Kevin (1990), *The image of the city*: The M.I.T. Press, Cambridge, USA
- Mattsson, Ruut-Maria. *Shared Space –suunnittelumetodin soveltaminen ja käyttömahdollisuudet Suomessa*. Diplomityö, Tampereen teknillinen yliopisto, 2009.
- Mäki, Paula. *Kaupunkitila osana nuorten arkea - Hengailun tiloja suomalaisessa lähiössä*. Pro gradu –tutkielma, Yhteiskuntatieteiden ja filosofian laitos, Jyväskylän yliopisto 2012
- Nylund, Aulis. *Martinlaakso – arkea ja juhlaa*, Martinlaakson Asukasyhdistys ry, 2009
- Paavola, Susanna. *Rakennuskulttuuri Martinlaaksossa*, Vantaan kaupungin museo, 28.5.2013
- TRAST, Trafik för en attraktiv stad. Trafikverket. 2006, [http://www.trafikverket.se/PageFiles/56347/gatutyper\\_en\\_exempelsamling.pdf](http://www.trafikverket.se/PageFiles/56347/gatutyper_en_exempelsamling.pdf)
- Uudenmaan liitto (2013). *Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava. Kaupan palveluverkon mitoittaminen ja vaikutusten arviointi*. Uudenmaan liiton julkaisuja E-125 – 2013.
- Vantaa alueittain 2010*
- YTK ryhmätyö 2011: *suunnittelukäsitykset case Vantaa*

### D. Kuvalähteet:

- Arkkitehtitoimisto Rouhiainen: 16-18, 66
- Asukastilaisuudesta kerätys kommentit: 64-65
- Henriksson Tomi: 39, taulukot 1-4
- Hiltula mira: 136
- [http://www.trafikverket.se/PageFiles/56347/gatutyper\\_en\\_exempelsamling.pdf](http://www.trafikverket.se/PageFiles/56347/gatutyper_en_exempelsamling.pdf) : 112
- Jäppinen Sakari: 49, 51, taulukko 5
- Järvi Mikko: 115
- Kauhanen Jyrki: 114
- Komulainen Elina: 94, 99, 100
- Lehikoinen Elina: 96
- Liikennesuunnittelu, Vantaan kaupunki: 131
- 'Martinlaakso – arkea ja juhlaa' –Kirjasta, Nylund, Aulis. 8, 53-60
- Muukka Laura: 5, 11-13, 42, 50, 82-83, 111, 123
- Muukka Laura ja Rajala Johanna: 35,
- Mäki Paula: 61-63
- Niva Seppo: 95, 98



- Martinlaakson kehityshanke 1996: 9
- Olkkola Anne: 137-139, 141
- Pasanen Teppo: 48, 117-121, 124, 125, 127-130, 135
- Raami Pertti: 14,15,19-27, 40, 44, 67
- Ramboll Oy: 88
- Salpa Rakennuttaa –lehti 1968: 7
- Vesanen Sari: 97
- Ympäristökeskus, Pienvesiselvitys: 6
- Muut kuvat: Johanna Rajala

#### **E. Erilliset liitteet**

- Liite 1. Asukashaastatteluita
- Liite 2. Nettikysely Martinlaakson kehittämistä, touko- ja kesäkuu 2013, vastaukset ja palautteet
- Liite 3. Paavola, Susanna. *Martinlaakson rakennusperintö*, Vantaan kaupunginmuseo, 7.2.2014