

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 kaavoituksessa tulisi näille vesistöille jättää riittävästi tilaa, jotta niiden eliöstön elinolosuhteita ei heikennettäisi.

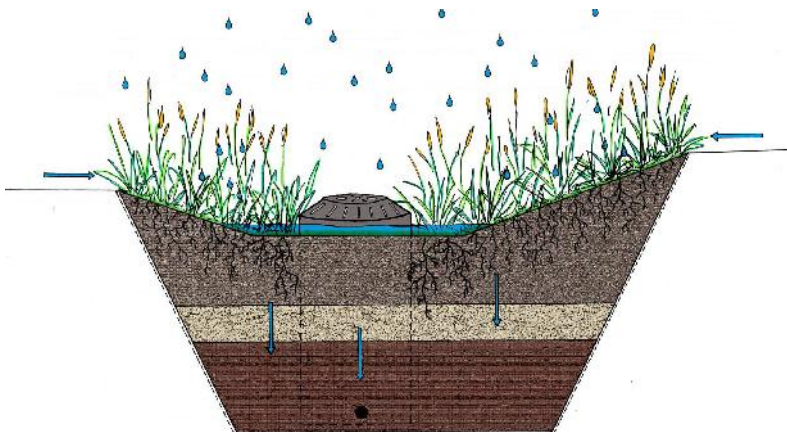
Hulevesien hallintaa tonteilla

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. Hulevesiaiheita 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 kauppakeskukseksi koululle, kuten esimerkiksi kävelyraitia, aukioita, pihakatua, jne...

2. KAUPUNKIMAISET, TÄYDENTYVÄT KATUJULKISIVUT

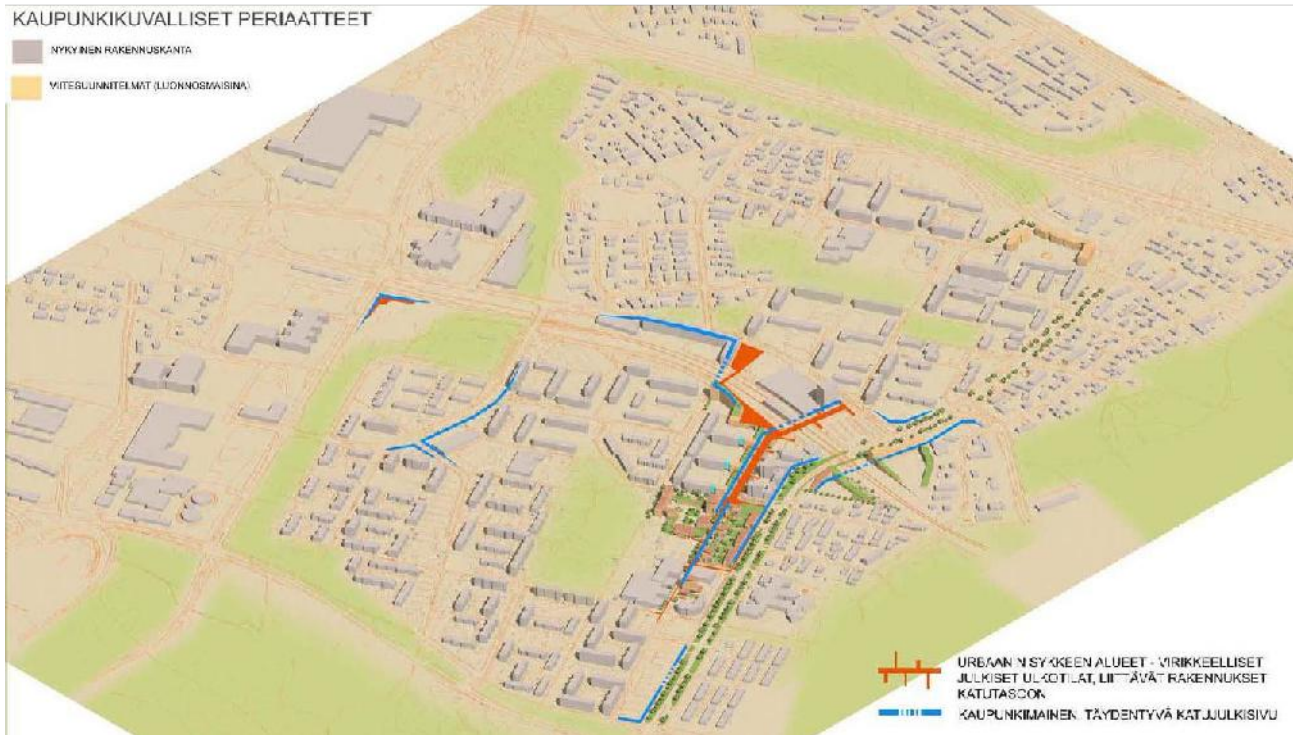
Luodaan yhtenäisyyttä raittien varrelle ja kaupunkikuvallisesti tärkeille katujulkisivuille. Martinlaakson itä- ja länsipuoliskot "kudotaan" yhteen kaupunkisuunnittelullisin keinoin radan aiheuttaman estevaikutuksen eliminoimiseksi. Martinlaakson tielle pyritään luomaan yhtenäinen ja täydentävä katujulkisivu, 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 KAUPUNKIKUVALLIST KIIINNEKOHDAT

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. Saapumiskohtat Martinlaaksoon ovat kaupunkikuvallises-ti tärkeitä paikkoja. Ne pyritään suunnittelemaan arkkitehtuuriltaan mielenkiintoisiksi kiintopisteiksi ja tunnistettaviksi Martinlaakson "kulmapisteiksi". Tulijalle välittyy ajatus Martinlaaksoon saapumi-sesta ja alueen identiteetistä. Alueen sisällä 8-kerroksiset asuintornit jaksottavat kävelyraitin vartta asemalta koululle. Tornit pyritään suunnittelemaan rungoltaan kapeiksi, jotta ne eivät varjosta poh-joispuolisia alueita. Tornien välistä aurinko pääsee vapaasti paistamaan pohjoispuolen tonteille.



Kuva 101. Yleiset kaupunkikuvalliset periaatteet

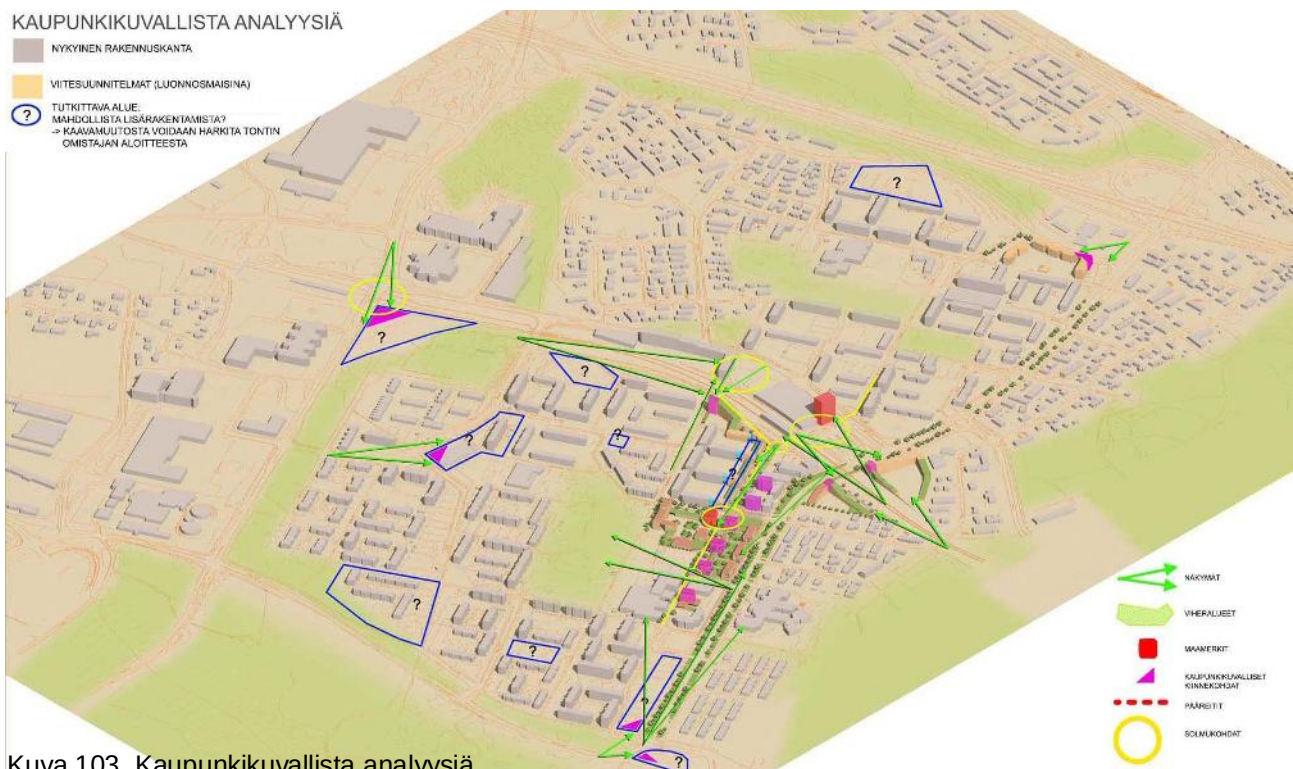


Kuva 102. Kaupunkikuvalliset periaatteet

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 pihaille ja virkistysalueiden suuntaan. Tärkeät näkymälinjat muun muassa Laajavuoren puiston suuntaan pyritään säilyttämään.



Kuva 103. Kaupunkikuvallista analyysiä



Kuva 104. Näkymä Martinlaaksontieltä: 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 talotyytit 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"

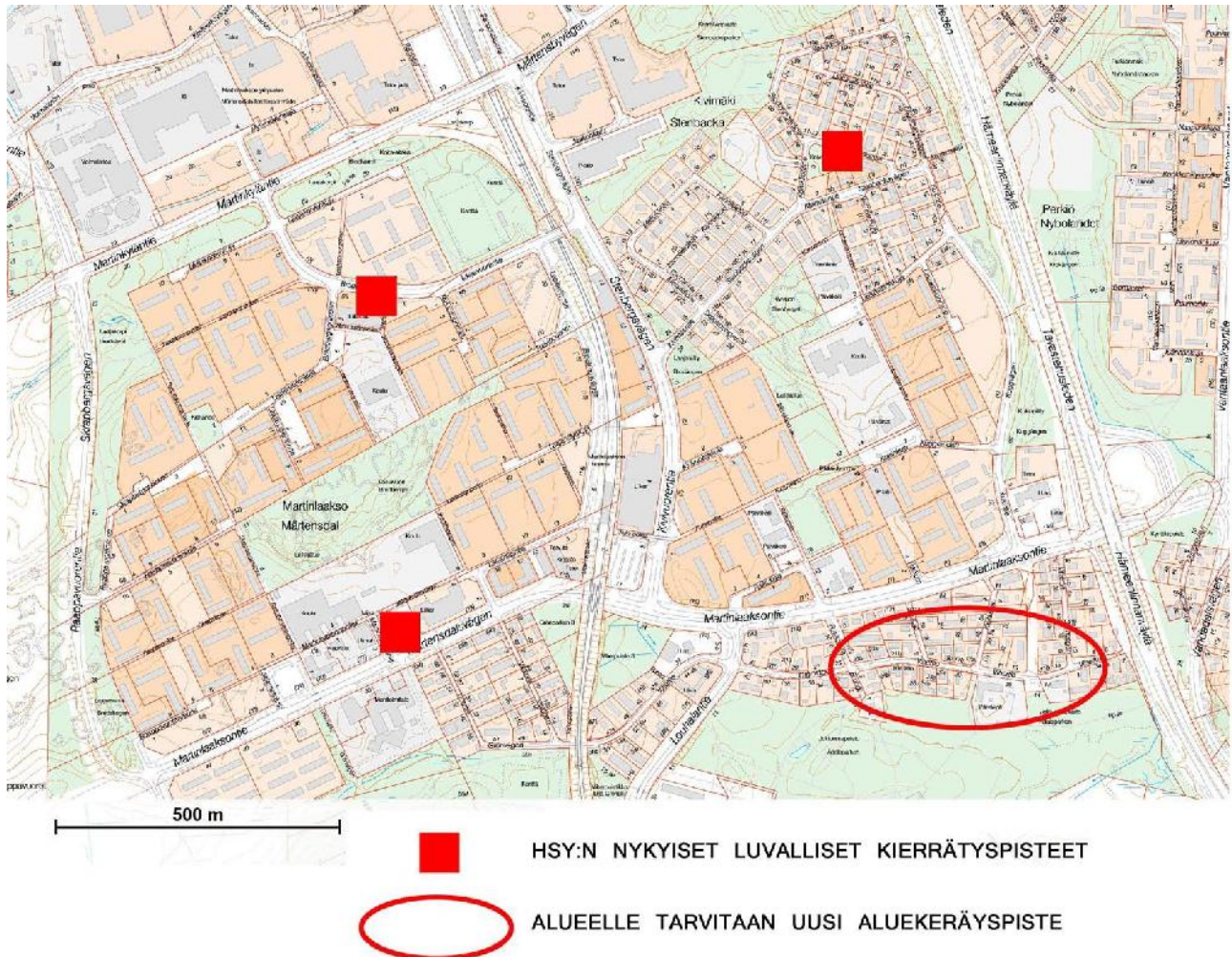
Kulttuurihistorian kannalta merkittävimmät julkiset rakennukset keskittyvät Martinlaaksonpolun varrelle. Kiistattomasti suojelukohde on Martinlaakson koulu. Yleisesti rakennusten suojeluperusteet tulee aina määritellä kaavatyön yhteydessä riittävin selvityksin. Maankäytön suunnittelussa tehdään tarvittaessa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



Muuta

Tarkemmassa asemakaava-suunnittelussa erityisesti uusille asuinalueille tulee varata riittävät lumitilat. Samalla tulisi tutkia mihin voidaan sijoittaa mahdolliset lumien kaatopaikat. Kaavahankekohtaisesti voidaan esittää lumikuormille myös lähisiirtopaikkoja.

Kiinteistöjen jätehuolto käsitellään tapauskohtaisesti kiinteistöittäin. Nykyisten ja ehdotettujen uusi-
en kierrätyspisteiden sijainnit on esitty kuvassa 110.



kuva 110. Aluekeräyspisteet

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"

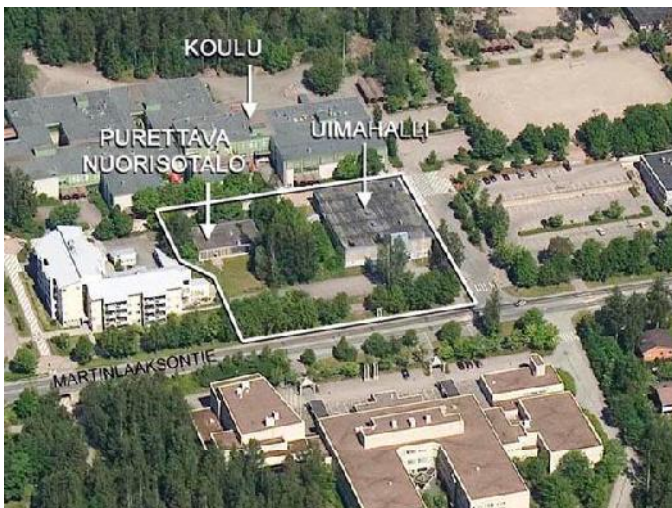
" Isoja puistomaisia pihoja ja ympäristöjä hyvien palveluiden äärellä."

"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 68 000 k-m² uutta asumista. Tämä tarkoittaa vähintään 1700 uutta asukasta. Lisäksi muut täydennysrakentamiseen tutkittavat alueet vireillä olevien hankkeiden lisäksi käsittävät enimmillään noin 40 000 – 50 000 k-m² uutta asuinrakentamista, mikä tarkoittaisi noin 1000 - 1250 uutta asukasta. Uusi rakentaminen täytyy kuitenkin ajoittaa tarkasti siten, että alueet rakentuvat vähitellen, eikä kaikkea kerralla. Kaavamuutoksia voidaan harkita tontin omistajan aloitteesta.

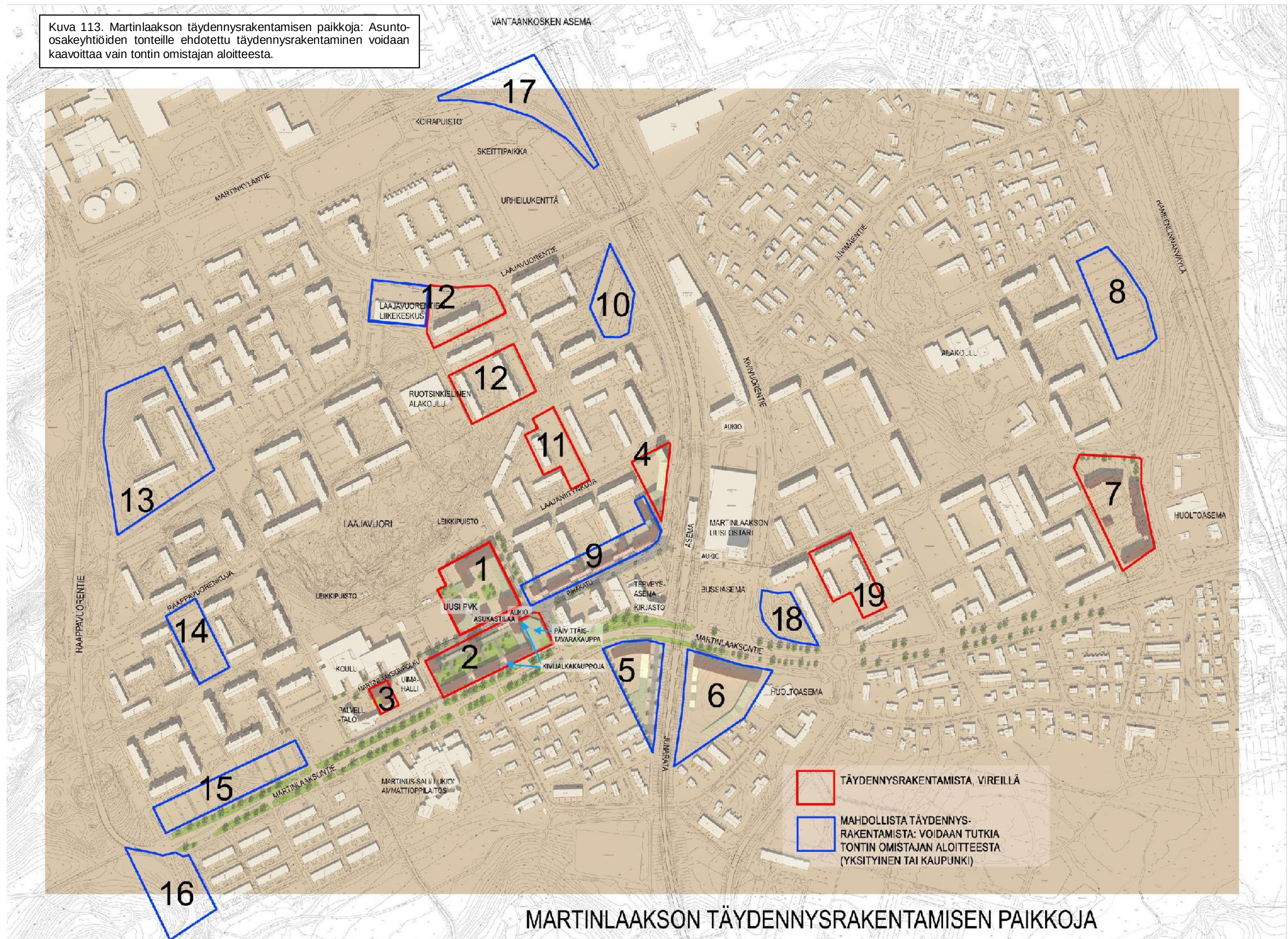
Vireillä olevia ja muita potentiaalisia täydennysrakentamiskohteita

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. Asukastyöpajassa sekä karttapohjaisella nettikyselyllä kysyttiin myös asukkaiden mielipiteitä ja ehdotuksia rakentamisen paikoista.



Kuvat 111-112. Kuvia asemakaavamuutoksesta 002159, vammaisten ja senioreiden erityisasumista

Kuva 113. 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
- n. 18 000 kem2 asumista
- 450 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 tarkoitettu 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 elämänvaiheissa olevat ihmiset sekä palvelut ja virikkeellinen urbaani katuymäristö.
- Alue suunnitellaan yhdessä eteläpuolisen Martinkeskuksen tontin uuden asuinrakentamisen kanssa. Kulku elämänkaarikorttelin parkkipaikoille järjestetään maanalaisena Martinlaaksonpolun ali. Samalla taataan jalankulkijoiden kannalta turvallinen kulkuyhteys koululta asemalle.

Asukas palaute raportin nähtävilläolon aikana

- *Laajavuorentien koulun paikan avoimuus säilytettävä*
- *Tärkeä Martinlaakson visuaalinen elementti ovat vaahterat! Jo Martinlaakson logo on muotoiltu vaahteranlehden ympärille. Tätä historiallista visuaalista omaleimaisuutta kannattaa ja pitää säilyttää.*
- *Martinlaaksonpolun varren kehittäminen tärkeää*
- *Laajavuoren koulun tilalle rakennettavat kohteet on suunniteltava niin, etteivät ne varjosta Laajaniityntie 8:n taloa enempää kuin nykyinen koulurakennus.*
- *Vanha koulu kannattaa purkaa ja rakentaa asumista tilalle.*
- *matalahko rakentaminen, jottei avaraa yleismaisemaa menetettäisi*
- *Pelialue säilytettävä*

2 Martinkeskuksen tontti

- vireillä, asemakaavamuutos 002178
- Rakentamisen aloitus n. 2016
- n. 18 000 kem2 asumista
- 450 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 ensisi-



jaisena vaihtoehtona tontille uutta asuinrakentamista, päivittäistavarakauppaa sekä kivijalkaliikkeitä. Vaihtoehdot tutkitaan tarkemmin ja tarvittavat lisäselvitykset teetetään kaavatyön yhteydessä.

- Martinlaakson kaupunkikuvallisten ja maisemallisten tavoitteiden toteutuminen. mm. liittyminen katutilaan ja muihin rajapintoihin, asuinkortteleiden suhde Martinlaaksonpolkuun
- Uusi rakentaminen täydentää Martinlaaksontien 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.

Asukas palaute raportin nähtävilläolon aikana

- *Martinkeskukseen uimahalli, ihan tavallinen*
- *Martinkeskusta ei tule purkaa. Päivittäistavara- ja pientarvikeliikkeitä Martinkeskukseen. HOK-Elannon ylivalta liikekeskuksen hallinnossa poistettava. Kirpparit pois, kunnon liikkeitä tilalle.*
- *Laajaniityntie 1:n, 8:n, Laajavuoren koulun ja vanhan Ostarin välinen aukio vaahteroineen ja muistolaattoineen on kaupunkikuvallisesti ja kaupunkihistoriallisesti Martinlaakson olennaisin paikka. Tämä pitää ehdottomasti säästää entisellään.*
- *Martsarin vanhan ostarin tilalle uusi ostari, johon yhdistettynä asuntoja, vanha alkaa olla jo aikansa nähnyt. Rakennuksessa voisi olla ravintoloita/kahviloita ja muutamia pienempiä kauppia. Tässä voisi olla joku pienempi ruokakauppa.*
- *Toivottavasti tulee niitä kivijalkapuoteja/kahviloita/elämää*
- *Tärkeää, ettei liiketilojen kustannukset kohoa niin, ettei kivijalkakauppoja (päivittäistavara) saadakaan vanhan ostoskeskuksen tilalle.*
- *Vanha ostari säilytettävä ja ehostettava!*
- *Ulkoa käytäviä liikkeitä / kauppia / kahviloita kävelytien varteen*
- *Jos vanha ostoskeskus puretaan, liiketiloja tuskin kannattaa enää keskittää jonnekin uuteen liikerakennukseen, vaan ripotella katutasoon esim. Martinlaaksonpolun ympärille.*
- *säästetään ostari ja tehdään siitä liikuntatila*

3 Erityisasumista

- vireillä, asemakaavamuutos 002159
- Rakentamisen aloitus n. 2015
- n. 3 000 kem2 vammaisten ja senioreiden asumista
- n. 70 asukasta
- Tontti kaupungin omistuksessa
- Huonokuntoinen 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.

Asukas palaute raportin nähtävilläolon aikana

- *purettavaan nuorisotaloon väliaikainen ruokajakelupiste (Vahti ry)*



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, asuntotyytit
- 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 kiinnekehänä Laajanintynaukion päätteeksi.

Asukaspalaute raportin nähtävilläolon aikana

- joutomaata
- kolmiotontti hyvä paikka rakentamiseen
- Nykyinen pysäköintialue on yksityisessä omistuksessa eikä sinne voi kaavoittaa toistaiseksi mitään täydennysrakentamista.
- Tontti on yksityisaluetta ja sille on omistavilla taloyhtiöillä muuta käyttöä.

5 Täydennysrakentamista radan länsipuolelle

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

Erityistä suunnittelussa huomioitavaa:

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

Asukaspalaute raportin nähtävilläolon aikana

- hyvä paikka rakentaa nykyistä hukkatilaa, hyvää työpaikkatilaa, radanvarsi hyvä
- Säilytettävä puistomaisena
- Radan ympäristö on hyvä ottaa käyttöön, nykyiset pusikot eivät ole edes virkistyskäytössä.

6 Täydennysrakentamista radan itäpuolelle

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

Erityistä suunnittelussa huomioitavaa:

- Täydentää Martinlaaksontien katujulkisivua
- junaradan läheisyys: melu, värinä, näkymät, asuntotyytit
- tulee rakentaa liiketilaa katutasoon Martinlaaksontien puolelle
- soveltuisi hyvin autottomille
- edellyttäisi pysäköintilaitosta tai maanalaista pysäköintiä

Asukaspalaute raportin nähtävilläolon aikana

- hyvä paikka rakentaa nykyistä hukkatilaa, hyvää työpaikkatilaa, radanvarsi hyvä
- ei liian korkeaa ja ihan kadun varteen, puro ja satakieli turvattava
- Säilytettävä puistomaisena



7 Sato:n asuinkortteli

- vireillä, asemakaavamuutos 002209
- Rakentamisen aloitus n. 2016
- n. 11 700 kem2 asumista
- n. 290 asukasta
- Tontti yksityisen omistuksessa

Erityistä suunnittelussa huomioitavaa:

- Martinlaakson kaupunkikuvallinen kulmapiste
- melu, pihan suuntaus

Asukasalaute raportin nähtävilläolon aikana

- uusi rakentaminen matalaa
- Rivitalot ovat vanhoja ja huonokuntoisia. Suunnitteilla olevat talot ovat aika korkeita.
- Tässä on hyvä mahdollisuus kehittää edustavaa "porttia" Martinlaaksoon Hämeenlinnan väylän suunnasta tultaessa.
- Uudet asuintalot vanhojen tilalle.

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

Asukasalaute raportin nähtävilläolon aikana

- Erinomainen paikka uudelle kerrostaloalueelle. Autopaikat rakennusten alle.
- en kannata
- Liikenteen melu? Muutoin sopiva täydennyspaikka.

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

Asukasalaute raportin nähtävilläolon aikana

- korkeat talot ruutukaavassa -> tuulitunnelit
- autopaikat mietityttävät
- osa asukkaista vastustaa jyrkästi
- Laajaniityntie 8 - 12 tonteille ei tulla sallimaan täydennysrakentamista. Asuntojen arvo putoaa välittömästi mikäli kuvitteellinen rakennuksien muuri toteutetaan taloyhtiöiden omistamille tonteille.
- Nykyinen pysäköintialue on yksityisessä omistuksessa eikä sinne voi kaavoittaa toistaiseksi mitään täydennysrakentamista.
- Kuvitteellinen pihakatu ei onnistu. Liian kallis toteuttaa. Taloyhtiöt eivät salli rakentamista tonteilleen. Pihojen avoimuus säilytettävä. Talomuuuri pihojen eteläsivuille täysin absurdi ajatus.
- Sopii hyvin parkkikentille, rakennukset voisivat rajata katutilaa ja tarjota hieman liiketiloja.
- matalaa rakentamista, jottei väylästä tulisi kuilumainen ja kolkko
- ei missään tapauksessa täydennysrakentamista Laajaniityntielle
- Uudisrakennukset Laajaniityntie 8-12:n tonteille voidaan suoralta kädeltä unohtaa. Asukkaat eivät halua luopua viheralueistaan. (Alueen vihreys on olennainen asia miksi täällä asutaan!)



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

Asukaspaute raportin nähtävilläolon aikana

- *Onko todellista potentiaalia? Onko nykyisten taloyhtiöiden kannalta taloudellisesti mielekäs-tä / kestävä? Olisiko tässä kaupunkipientalokorttelille paikka? Pysäköintijärjestelyt? Vai skyscraper / urbaani olohuone / toiminnallinen kylätalo...*
- *Louhimalla nykyisen parkkipaikan Raiviosuonrinteen tasolle saadaan siihen 3 tasoinen parkkihalli ja sen päälle asuntoja kolmeen -neljään kerrokseen. U-muotoisen asuintalon si-säpiha (pitkä sivu Raiviosuonrinteen suuntainen) liittyisi päiväkodin leikkipihaan.*
- *Alueelle on muutenkin vaikea pysäköidä autoja, joten parkkihalli on ainoa mahdollinen ra-kennus kyseiselle tontille. Raskaalle liikenteellekin voisi harkita muutamaa hyvin suunnitel-tua paikkaa kyseiseltä tontilta tai ainakin lähistöltä.*

11 Täydennysrakentamista tutkitaan

- vireillä, asemakaavamuutos 002245 (tullut vireille raportin nähtävillä olon jälkeen)
- n. x kem2 asumista -> tarkentuu suunnittelun edetessä
- n. x asukasta -> tarkentuu suunnittelun edetessä

Erityistä suunnittelussa huomioitavaa:

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

Asukaspaute raportin nähtävilläolon aikana

- -

12 Sato/ Raiviosuonmäki

- vireillä, asemakaavamuutos 002249 (tullut vireille raportin nähtävillä olon jälkeen)
- n. 10 700 kem2 uutta asuinkerrosalaa (huom! osa vanhaa rakennuskantaa korvataan, hankkeen kokonaiskerrosala n. 18 000kem2)
- n. 270 uutta asukasta
- Tontti Sato:n omistuksessa

Erityistä suunnittelussa huomioitavaa:

- Täydentää Laajavuorentien katuulkisivua
- Päivittäistavarakauppa palveluna edellytetään säilytettäväksi
- edellyttäisi pysäköintilaitosta tai maanalaista pysäköintiä

Asukaspaute raportin nähtävilläolon aikana

- *Täydennysrakentamisella tässä kohteessa voitaisiin merkittävästi parantaa lähiympäristön laatua, joka on tällä hetkellä aika huono.*
- *Onhan tossa tilaa vaikka mille, mutta nyt toi kohta on ihanan avara. Jos nyt jotain pitää ra-kentaa, niin jokin hyvin matala rakennus esim. nykyiselle kukkakaupalle ja mahdollisesti jol-lekin toiselle pienelle liikkeelle.*
- *Jos liiketalo puretaan, pitää varmistaa että pohjoisessa Martsarissa on tulevaisuudessa myös palveluita lähellä.*
- *Erittäin pieni maapläntti, ei mitään järkeä rakentaa! Mahtuu ehkä yksi talo.*

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



Asukaspalaute raportin nähtävilläolon aikana

- -

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

Asukaspalaute raportin nähtävilläolon aikana

- *en halua tuohon rakennettavan taloa*

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

Asukaspalaute raportin nähtävilläolon aikana

- *Kannatettavaa täydennysrakentamista. Ehkä näitä lähialueen kortteleita voitaisiin täydentää muiltakin osin pysäköintialueiden uudelleenjärjestelyillä?*

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

Asukaspalaute raportin nähtävilläolon aikana

- *Raappavuorentien suoristus n 16 kohdalla, tontti vapautuu rakentamiseen*

17 Täydennysrakentamista tutkitaan

- ei vielä vireillä
- tutkitaan asumiseen
- n. x kem2 asumista, x asukasta

Erityistä suunnittelussa huomioitavaa:

- Martinlaakson kaupunkikuvallinen kulmapiste
- uudet liikennejärjestelyt ja pikaraitiovaraus
- edellyttäisi pysäköintilaitosta tai maanalaista pysäköintiä

Asukaspalaute raportin nähtävilläolon aikana

- *hyvä paikka rakentaa*
- *pitääkö skeittipaikka siirtää?*
- *Tyhjä kulma, johon voi rakentaa, mutta vain siten, että soveltuu urheilupuistoon hyvin.*
- *Kentät eivät saa kärsiä, tärkeitä alueita alueen lapsille.*

18 Täydennysrakentamista tutkitaan

- ei vielä vireillä
- tutkitaan asumiseen
- n. x kem2 asumista, x asukasta

Erityistä suunnittelussa huomioitavaa:

- kaupunkikuvallisesti tärkeä kohta, yhdistyy aseman seutuun



- edellyttäisi maanalaista pysäköintiä
- maastonmuodot haastelliset

Asukaspalaute raportin nähtävilläolon aikana

- ehdotus tämän paikan täydennysrakentamiseen tullut asukaskyselyn kautta

19 Täydennysrakentamista pysäköintialueelle

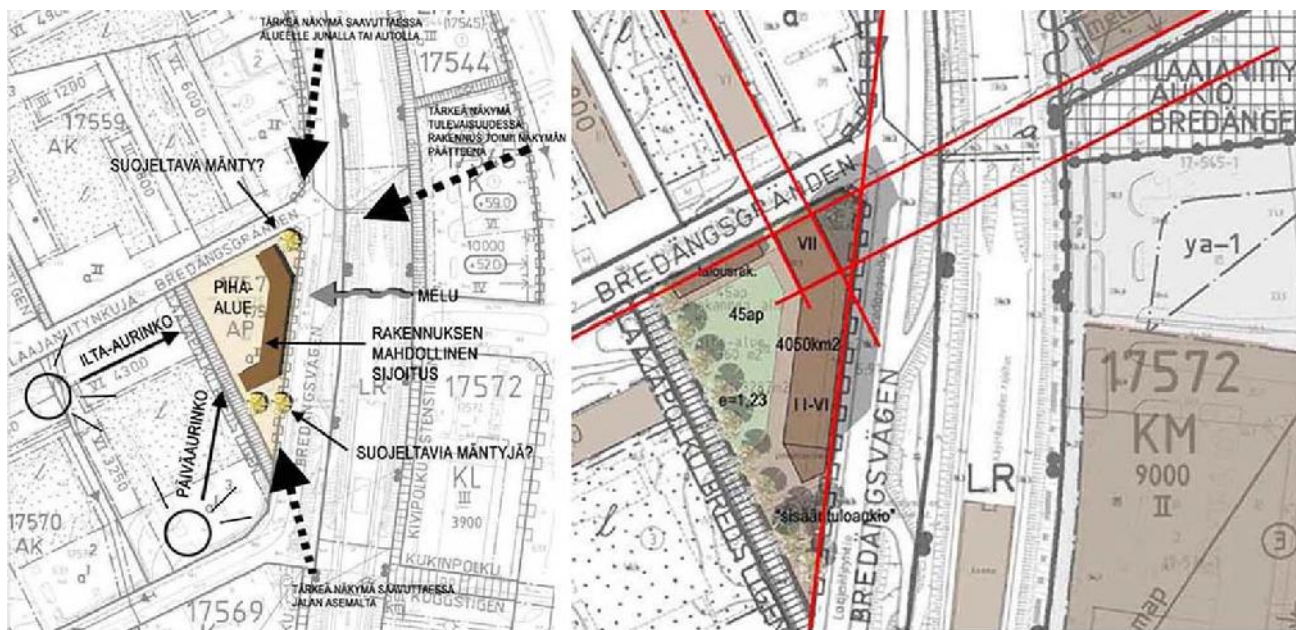
- vireillä, asemakaavamuutos 002257 (tullut vireille raportin nähtävillä olon jälkeen)
- uusi kuusikerroksinen kerrostalo nykyiselle pysäköintialueelle
- n. 2000 kem2 asumista, 50 asukasta

Erityistä suunnittelussa huomioitavaa:

- mm. pihan jäsentely

Asukaspalaute raportin nähtävilläolon aikana

- -



Kuva 114. kaupunkisuunnittelun luonnos tontinkäytöstä, kaavamuutos 001946 Laajaniitynkuja 2, täydennysrakentamiskohde 4



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 juurikaan 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. Liiketilöiden 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-m². Vuodesta 2011 voimassa ollut norma on kerrosneliöillä laskettuna melko sama, mutta siinä rajoituksen luo asuntojen lukumäärään sidottu norma 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.

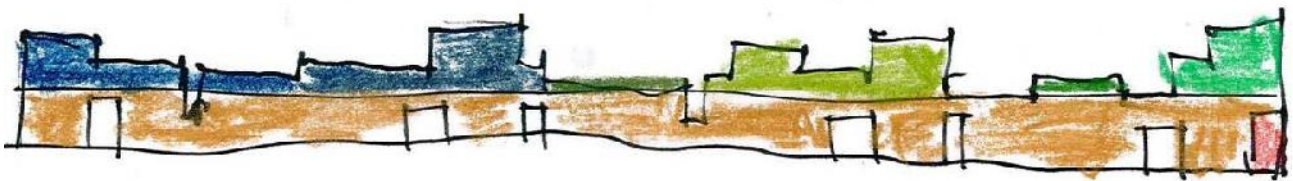
Tällaisella ratkaisulla saataisiin noin 12 000 k-m² - 14 000 k-m² uutta asuinkerrosalaa sekä lisäksi jonkin verran (esim. 600 k-m²) liiketilaa. Asuntoina tämä tarkoittaa 160 - 190 asuntoa (nykyisissä taloissa 288 asuntoa).

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.

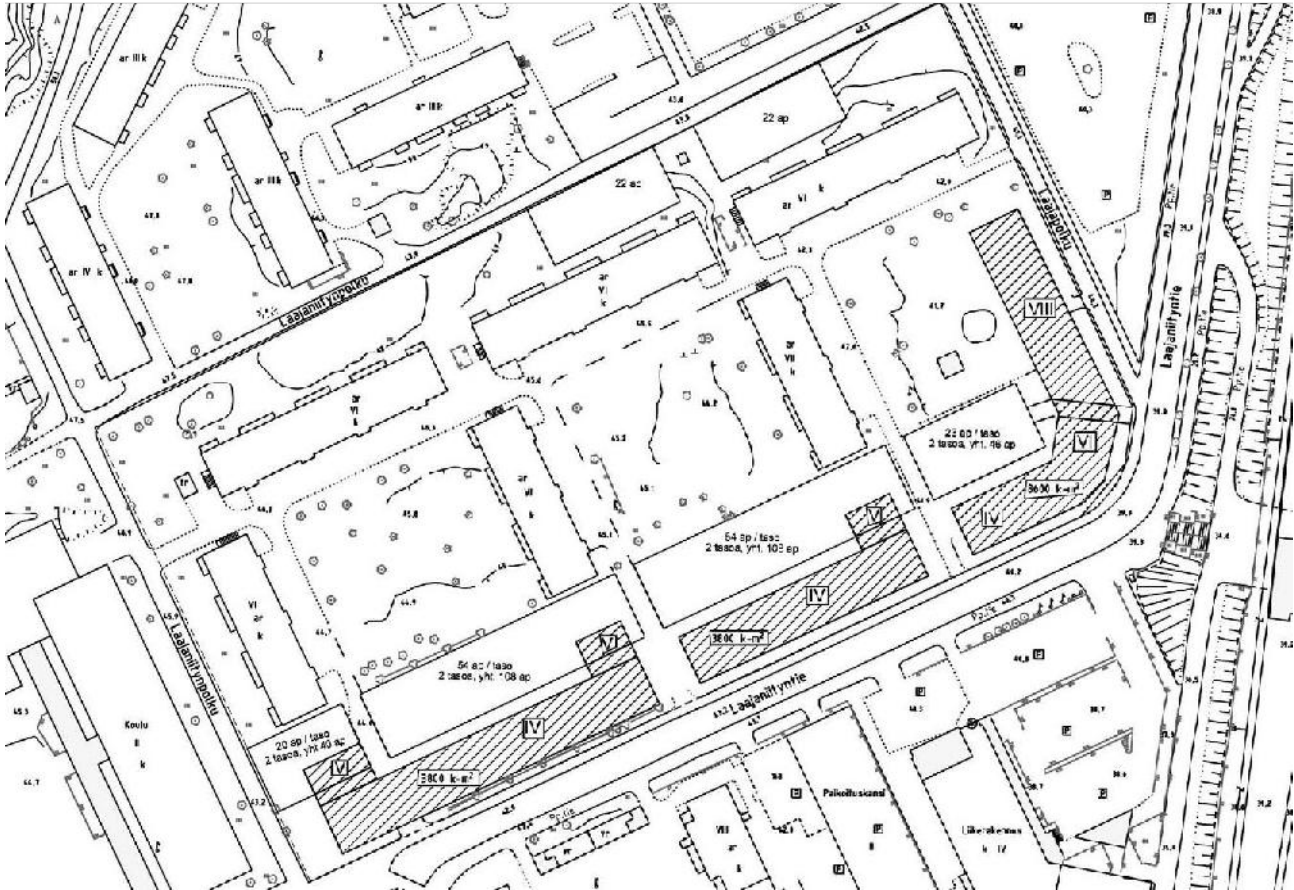
Karkea laskelma ei sisällä esimerkiksi johtosiirtoja tai kaupungille maksettavaa kehittämiskorvausta. Tässä voi olla nykyisen käytännön ongelma: asunto-osakeyhtiöillä ei ole mahdollisuuksia päästä kannattavaan tulokseen tiivistämishankkeissa, jos kaupunki edellyttää kehittämiskorvauksena puolta tulevasta 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 115.



Kuva 116.



Kuva 117. 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 kestävyyttä 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.

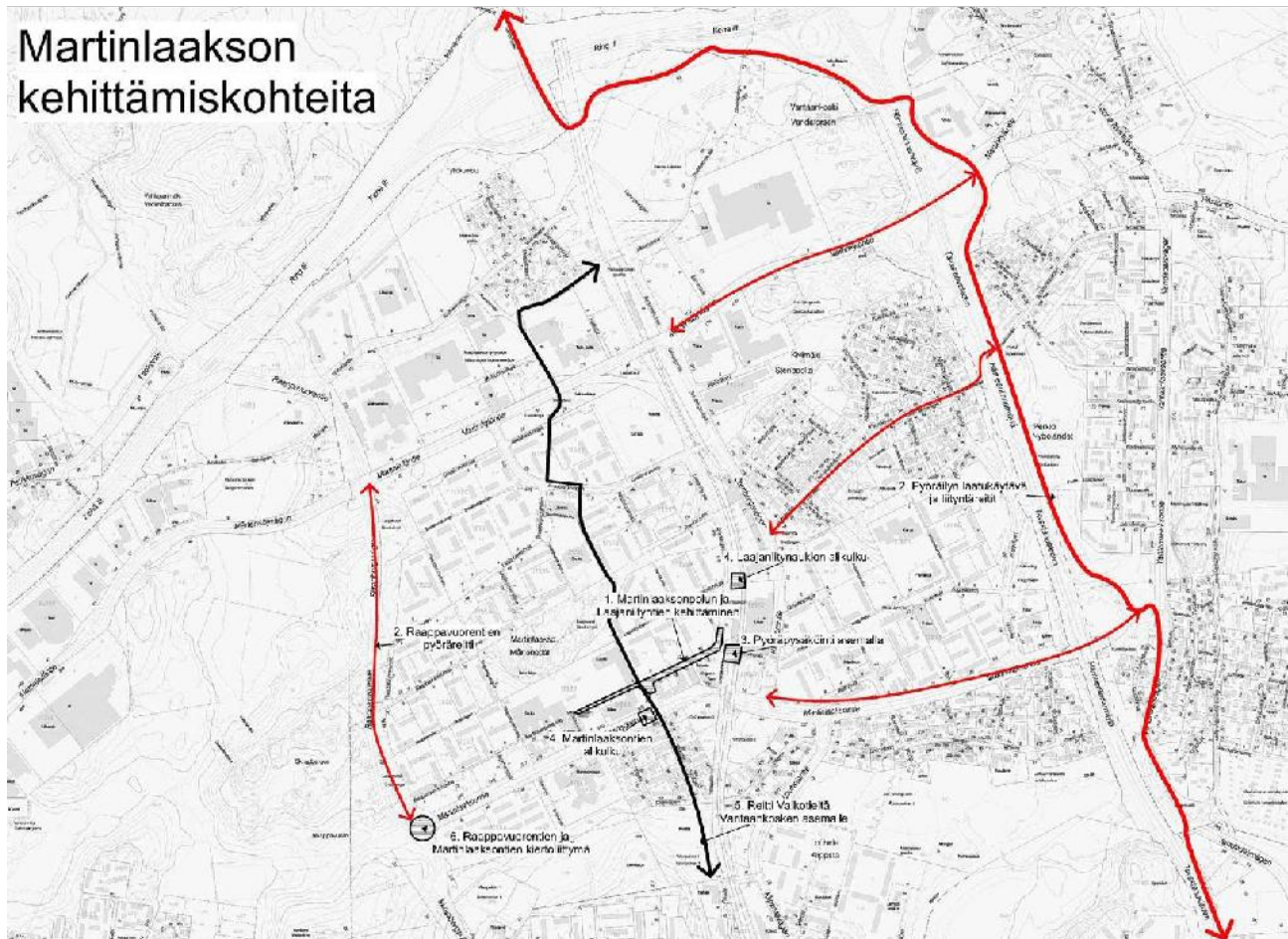
Tavoitteena on, että yhä useampi matka tehdään jalan, pyörällä ja joukkoliikenteellä kaikissa ikäryhmissä. Eri kulkumuotoja yhdistetään entistä useammin ja matkanteon valinnanmahdollisuudet lisääntyvät. Myös autoliikenteen tarpeet turvataan.

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

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

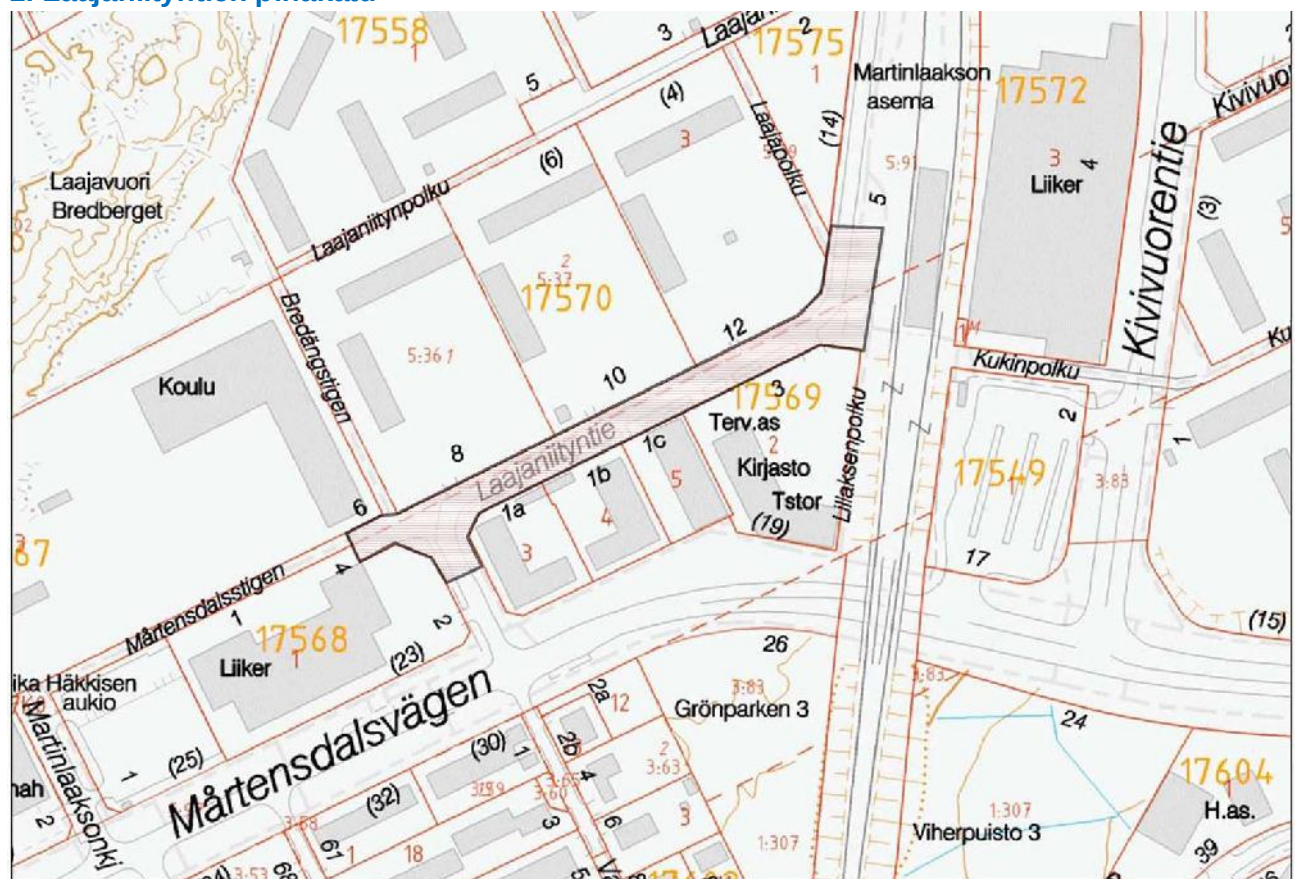
Yleiset kehittämiskohteet

Työn aikana tutkittiin tarkemmin Martinlaakson alueen kehittämiskohteita.



Kuva 118. Kehittämiskohteita

1. Laajaniityntien pihakatu



Kuva 119. 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 120. Laajaniityntie aseman suunnalta, Kuva 121. Laajaniityntie asemalle päin, Kuva 122. Laajaniityntie talvisena sunnuntaiaamuna

Martinlaaksonpolun kävelyreittiä asemalle on tarkoitus kehittää sosiaalseksi tapahtumaraitiksi. Laajaniityntiellä on perusteltua säilyttää mahdollisuus ajaa moottoriajoneuvolla muun muassa vieristen 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. Liikennemympäristö on eri liikkumismuodoille tasa-arvoinen ja turvallinen (Mattsson 2010.).

GATURUM 15 m.

Gårdsgata, kantstensfri.



Kuva 123. Pihakatu TRAST-ohjeessa (TRAST 2006)

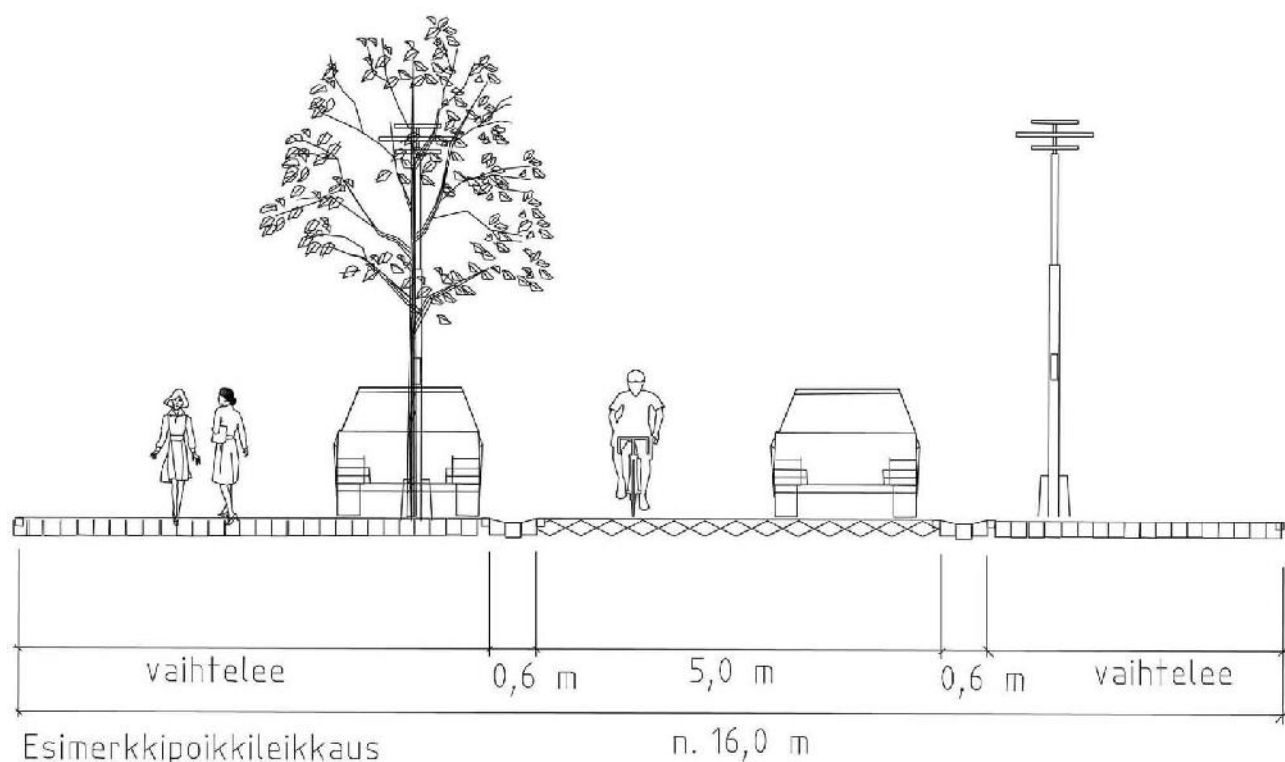


Kuva 124. Luonnonmukaista hulevesien hallintaa kadulla Berliinin Stralaussa. Kadun hulevedet valuvat painanteeseen, jossa on rehevää kasvillisuutta. Laajaniitynkujan hulevesien hallintaa voitaisiin toteuttaa tämän tapaisesti.

Kuva 125. 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 126. 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 127. Pyöräilijöitä hidastamaan tehtyt kukkalaatikot Raappavuorenreunalla



Kuva 128. 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 129. Ostoskeskuksen hyvät pyörätelineet Kuva



Kuva 130. Martinlaaksontien alikulku



Kuva 131. 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 parantaisi 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

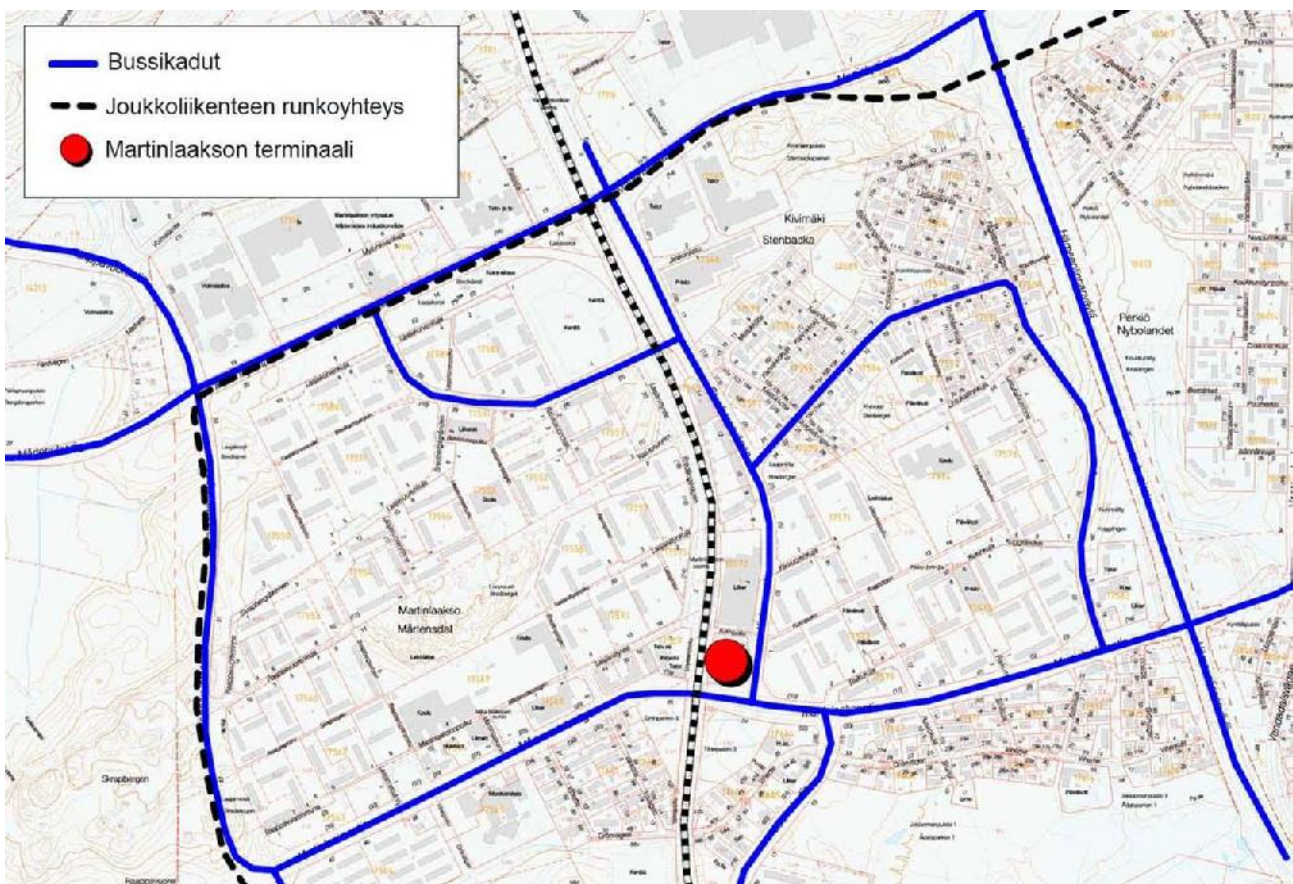
Raappavuorentien ja Martinlaaksontien välinen risteys on liikkujille haastava, sillä Raappavuorentie laskeutuu jyrkästi ja nopeudet ovat korkeat. Paikkaan on suunniteltu kiertoliittymää, joka parantaisi liikenneturvallisuutta.

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 132. 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 kuvan 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 huoneilojen käyttöä verrattuna tilatarpeisiin. Myös valaistusta ja esteettömyyttä parannetaan. Asemahallista tehdään avarampi ja valoisampi. Pintoja graffitisuojataan. Peruskorjaustarve perustuu tilojen nykyisen huonon kunnan 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 133-135. 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 136. 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 on tehnyt esteettömyyskartoituksen Martinlaakson keskusta-alueesta. Alue sijoittuu vanhusten palvelutalojen ja keskeisten palvelukohteiden välille kuvan 137 mukaisesti. Selvityksessä on määritely rajatun alueen kulkuväylien, risteysten, ennalta määriteltyjen palvelukohteiden sisäänkäyntien sekä joukkoliikennepysäkkien esteettömyyden nykytila. Nykytila-analyysin pohjalta on esitetty toimenpideehdotukset esteettömyyden parantamiseksi alueella. Selvityksen toimenpideehdotukset otetaan huomioon alueen jatkosuunnittelussa. Kuva 137:





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 elinvoimaiset 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 liikkumisen 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 olemassa olevien 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 maineystyöstä 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, huoneistoja-kauman ja hallintamuotojen tarjonta. Ajatuksena on, että alueen sisällä voidaan muuttaa ihmisen elinkaaren mukaisesti; yksiöstä kaksioon, kaksion perheasuntoon jne. Tämän takia asuntojen muunneltavuuden tulisi kiinnittää erityistä huomiota. Yhteisöllisyyden syntymiseen tarvitaan aikaa. Suunnittelulla voidaan kuitenkin luoda potentiaalinen kasvualusta yhteisöllisyydelle.

Ihmisten välistä kanssakäymistä voidaan lisätä suunnittelun keinoin, esimerkiksi sekoittamalla toimintoja ja käyttötarkoituksia ('mixed land uses' / 'mixed uses'). Ihmiset myös haluavat viettää aikaa sellaisissa tiloissa, missä inhimillinen ja pieni mittakaava. Tämän vuoksi on tärkeää, että kävelykatujen ja aukioiden rakentamisessa kiinnitetään huomiota katutaso mittakaavaan ja arkkitehtuuriin. Vaikka aukiota ympäröivät tai kävelykadun viereiset rakennukset olisivatkin korkeita, tulee katutasolle silti välittyä inhimillinen mittakaava. Tämä voidaan saavuttaa esimerkiksi terassoimalla rakennusmassaa (kuva 138) tai kiinnittämällä erityistä huomiota katutaso julkisivun suunnitteluun (kuvat 138-142).



Kuvat 138-139.



Kuvat 140-142.

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

• *Esimerkkejä:*

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



Kuva 143.

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 havainnoimiseen.

Ympäristön havainnointi eri aistien avulla (Jan Gehl: 2001):

- *Kuulo*
 - alle 7 m: melko tehokas/ 7-35 m: luontosalit/ 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 sosiaalisiin 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 elämänpiiri laajenee, kun hän voi turvallisesti liikkua asunnostaan vaikkapa ostarille.



Kuva 144. Näkymä Laajaniityntieltä Martinlaaksonpolulle: viitteellinen kuva uudesta aukiosta, jonka ympärille sijoittuu kivijalkaliiketilöjä



Kuva 145. Näkymä Martinlaaksonpolulta: 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 146-147. Kuvia Kampin elämäntapa-asualueesta, 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 muistisairaouden seurauksena, 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 erikäisiä 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 kehittämissuunnitelmassa 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 asuinkerrostalojen katutasoon tulee sijoittua pikkupuutiikkejä 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 ennakoinnin 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 keskittyymiin.

Taulukko 5. Väestönkasvusta aiheutuva teoreettinen lisätarve liiketilalle.

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

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 148. Martinlaakson täydennysrakentamisen ja palveluiden sijoittumisen mahdollisuuksia

MARTINLAAKSON TÄYDENNYSRAKENTAMISEN JA PALVELUIDEN SIOJOTTUMISEN MAHDOLLISUUKSIA 19.1.2015



2.6 Aukkaiden 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 Häkkisen 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- aluetta 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. Asukkailta saatu palaute, ns. hiljainen tieto tai kollektiivinen viisaus, ovat parhaimmillaan tärkeitä rakennuspalikoita suunnitteluprosessissa. Kun ryhmä ihmisiä toimii yhteisen tavoitteen eteen, he muodostavat luonnollisesti ystävyyssiteitä ja on todennäköistä heidän kesken syntyy 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 suunnitelmiin jätettyjä "aukkoja", jotka asukkaat ovat ajan myötä täyttäneet (kuva 148).



Kuva 149.

3. Tavoitteista totta – Visio

3.1 Yhteenveto 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 kiinnekohdilla, 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 ekotehokasta sekä 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 koiset laadukkaat ja helposti käytettävät pyörän varastointimahdollisuudet ja muut oheistilat tonteille.
- Uusille asuinalueille tulee varata riittävät lumitilat ja lumikuormien lähisiirtopaikat.

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.



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. Kaavamutosta 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-alueita 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 keskustoista 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.

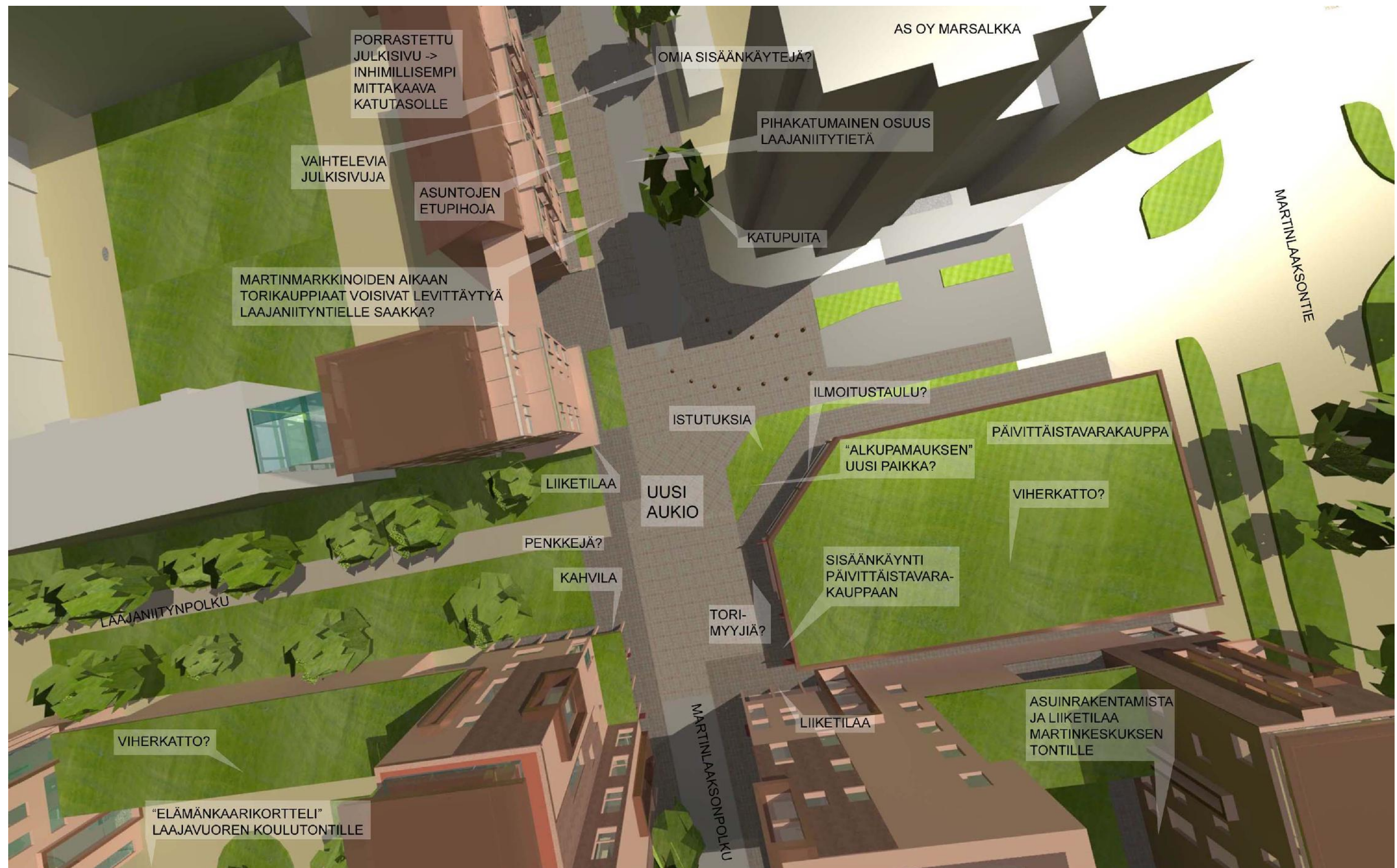
VIITESUUNITELMA 19.1.2015

-  NYKYINEN RAKENNUSKANTA
-  VIITESUUNNITELMAT (LUONNOSMAISINA)
+ MYÖS VIREILLÄ OLEVAT HANKKEET
-  TUTKITTAVA ALUE: MAHDOLLISTA LISÄRAKENTAMISTA?
-> KAAVAMUUTOSTA VOIDAAN HARKITA TONTIN
OMISTAJAN ALOITTEESTA





Kuva 151.



Kuva 152. Tulevaisuuden visio Martinlaaksonpolun pääteenä olevasta aukiosta. Huom! Laajaniityntie varren rakentaminen toteutuu vain tontin omistajan aloitteesta (ideointia: Kauhanen, Muukka, Olkkola, Rajala)

3.3 Nähtäville, osallistuminen 2

Kehityskuvavaraportti ja sen liiteaineisto käsiteltiin kaupunkisuunnittelulautakunnassa 24.2.2014. Kaupunginhallitus päätti 3.3.2014 asettaa nähtäville 30 päiväksi (19.3.-17.4.2014.) MRA 30 §:n mukaisesti 24.2.2014 päivätyn Martinlaakson kehityskuvavaraportin 014200, sekä oikeutti kaupunkisuunnittelun pyytämään tarvittavat lausunnot.

Asukastilaisuus 2: työpajatyypinen asukastilaisuus 8.4.2014

Nähtävilläoloaikana järjestettiin työpajatyypinen asukastilaisuus, jossa osalliset saivat kommentoida kehityskuvan visioita ja ideoita. Martinlaakson koululla järjestetyssä tilaisuudessa keskusteltiin hyvässä hengessä alueen kehittämistä. Paikalla oli kaupungilta peräti 21 virkamiestä ja asukkaita noin 50.

Asukasilta aloitettiin yllätysnumerolla kulttuurin parissa; Kirjailija ja filosofi Pauli Artturi Luttinen esitti runojaan tilaisuuden alkuun. Sen jälkeen kaupunkisuunnittelujohtaja Tarja Laine avasi tilaisuuden ja toivotti kaikki tervetulleeksi. Laine tiivistä omassa esityksessään kaupunkisuunnittelun näkökulman lauseeseen *"Iisää Martinlaaksoa Martinlaaksoon"*, mikä selvästi miellytti asukkaita. Kaupunkisuunnittelujohtajan puheenvuorossa korostui myös paikan hengen ymmärtäminen suunnittelussa sekä asukkaiden kädenjälki. Elinkeinojohtaja Jose Valanta kertoi elinvoimaisista keskustoista ja yleisesti Vantaan uudesta elinkeino-ohjelmasta. Valannon mukaan kaupunkikeskustojen tulisi erottautua omaleimaisella ja kiinnostavalla tavalla. Martinlaaksossakin on tärkeää luoda alueelle ominakeinen profiili ja korostaa sille ominaisia tunnuspiirteitä ja vahvuuksia. Asukasyhdistyksen puheenvuorossa yhdistyksen puheenjohtaja Timo Saarinen toi esille asukkaille tärkeitä kehittämistarpeita kuten asemanseudun paikoitustilanteen parantamisen. Kehityskuvan eri osiot esiteltiin monen suunnittelijan voimin. Puhuttiin muun muassa ulkotiloista, liikenteestä, esteettömyydestä, hulevesistä, palveluista ja täydennysrakentamisesta. Tietopalvelupäällikkö Päivi Rapo kertoi osallisuuden toteuttamisesta käytettävästä nettipohjaisesta karttakyselytyökalun periaatteista. Vantaan kaupunki on mukana pilottiorganisaationa, joka kokeilee Valtiovarainministeriön SADE-hankkeeseen liittyvää Harava-kyselytyökalua muun muassa Martinlaakson kehityskuvan yhteydessä.

Esitysten jälkeen jakauduttiin kolmeen työpajaryhmään, joissa jokaisessa oli kaupungin asiantuntijoita ohjaamassa ja kirjaamassa ideointia: Kullakin ryhmällä oli oma teemansa, jota työstettiin ryhmissä. Työpisteet vaihtuivat 15 minuutin välein siten, että lopuksi jokainen oli osallistunut kunkin työpisteen työskentelyyn. Lopuksi ryhmien koordinaattorit esittelevät tuotokset. Ryhmien aiheita olivat elinvoimainen Martinlaakso, ulkotilat ja liikenne sekä kaupunkikuva ja asuminen. Kehityskuvassa esitetty urbaani syke viritti paljon keskustelua ja ideoita.

Yhteistyö illan aikana koettiin sekä asukkaiden että virkamiesten osalta positiiviseksi ja rakentavaa keskustelua käytiin hedelmällisin tuloksin. Raitti asemalta koululle miellettiin alueen "aortaksi". Urbanin sykkeen alueen toivottiin osin jatkuvan uuden kauppakeskuksen itäpuolelle Kukinpolulle saakka. Asiaa tutkitaan tarkemmin asemakaavoissa, jotka rajoittuvat raittiin asemalta Kukinkujalle. Tällöin asukkaita tulisi kuulla asiasta uudelleen. Asemanseudulle haluttiin enemmän taidetta, mm. alikulkuihin maalattuja taideteoksia. Yleisesti ottaen keskusteluissa katsottiin positiivisesti tulevaisuuteen. Uudeksi sloganiksi ehdotettiin "mahdollisuuksien Martinlaakso". Kulkuyhteyksien solmupisteeseen haluttaisiin kahvilla, jonne olisi helppo mennä. Toivottiin, että virkamiehet luottaisivat asukkaisiin ja antaisivat heille myös vastuuta ja tehtäviä oman alueensa suunnittelussa ja ideoinnissa. Palautteiden perusteella raportin osioita on päivitetty. Kaikki työpajan tuotokset ja palautteet on koottu tämän raportin erilliseksi liitteeksi 4.



kuva 153. työskentelyä työpajassa



Mielipiteet ja lausunnot

Lausuntoja saatiin 3 kpl ja mielipiteitä 5 kpl. Lausunnot ja mielipiteet sekä niiden vastineet on esitetty tarkemmin liitteessä 5.

Lausunnot lyhyesti:

HSL HELSINGIN SEUDUN LIIKENNE: Jatkosuunnittelussa tulee turvata Martinkyläntien ja Kivivuorentien seudulliset pääpyöräilyreitit. Pysäköinti alueella on suunniteltava siten, että se ei rajoita täydennysrakentamisen mahdollisuuksia hyvän joukkoliikennepalvelun alueella. Asia tulee ottaa huomioon kaavojen pysäköintinormeissa. Martinlaakson asemaa suunniteltaessa tulee huolehtia esteettömyydestä ja turvallisuudesta. Aseman yhteyteen tulee esittää riittävästi liityntäpysäköintipaikkoja pyörille ja autoille. Bussiterminaalin ja aseman välille tulisi toteuttaa uusi aikataulunäyttö. Martinkyläntien ja Laajavuorentien risteykseen ehdotetaan kiertoliittymää.

- *Uusi rakentaminen suunnataan yleiskaavan mukaisille täydennysrakentamisalueille, erityisesti nykyisille pysäköintikentille. Rakennetaan enemmän ja monipuolisemmin purettujen rakennusten tilalle, ja vain vähän viheralueille. Mahdollisimman suuri osa pysäköintiä pyritään toteuttamaan rakenteellisina ratkaisuin (kuten pihakannen alle tai pysäköintitalona).*
- *Martinkyläntien ja Laajavuorentien risteyksessä ei ole tilaa kiertoliittymälle, koska Martinkyläntien eteläpuolella kulkevalla puistokaistaleella on varauduttu pikaraitiotiehen. Liittymän sujuvoittamiseksi tarkastellaan muita vaihtoehtoja, kuten valo-ohjausta. Martinlaakson bussiterminaalin laitureita tullaan kehittämään ja lisäämään polkupyörien pysäköintipaikkoja Martinlaakson asemalla. Samassa yhteydessä tarkastellaan myös aikataulunäyttötarpeet. Raappavuorentien ja Martinkyläntien raitiotievaraus otetaan huomioon alueen asemakaavoissa.*

HSY HELSINGIN SEUDUN YMPÄRISTÖPALVELUT: Kehittämisperiaatteisiin tulisi lisätä energianäkökulma sekä rakentamisen uudistuotannon että korjausrakentamisen osalta. Kehityskuvassa tulisi käsitellä kiinteistöjen jätehuollon järjestäminen. Kiinteistökohtaisessa jätekeräyksen järjestämisessä tulee varautua jätteiden lajitteluun asianmukaisin tiloin. Aluekohtaisten kierrätyspisteiden sijoittelussa tulee ottaa huomioon HSY:n ohjeet. Jatkosuunnittelussa tulee selvittää uuden vesihuollon tarve ja sen kustannukset sekä huomioida riittävät tilavaraukset putkille ja laitteille.

- *Alueen tulevaisuudessa voidaan mahdollisesti hyödyntää matalahiilisen aluekehityksen tukityökaluja. Uudis- ja korjausrakentamisen osalta noudatetaan periaatteita, joihin Vantaan kaupunki on sitoutunut. Erityisesti 60-70-luvun rakennuskannan osalta asiaa voidaan käsitellä tarvittaessa laajemmin erillisessä selvityksessä. Kiinteistöjen jätehuolto käsitellään tapauskohtaisesti kiinteistöittäin. Nykyisten ja ehdotettujen uusien kierrätyspisteiden sijainnit esitetään liitekartassa, jos liitetään raporttiin. Nykyiset vesihuoltolinjat otetaan huomioon kaavahankkeiden yhteydessä.*
- *Tarkistukset: Kehitysraporttiin lisätään kohta kiinteistöjen jätehuolto liitekuviin sekä tekstiä kestävästä rakentamisesta kohtaan 2.1 ekologinen kaupunki.*

Myyrmäen aluetoimikunta: Myyrmäen aluetoimikunta pitää Martinlaakson kehityskuvaa lähtökohdiltaan hyvänä. Aluetoimikunta toivoo, että Martinlaaksonpolusta tehdään elävä väylä, eräänlainen "Martinlaakson aorta", jonka varrella on mm. liiketiloja ja kahviloita vanhan Martinkeskuksen palveluja korvaamaan. Elävä väylä voisi jatkua Kukinpolulta Vesitornimäelle saakka. Martinlaakso ei saa jakautua Länsi- ja Itä-Martinlaaksoon, vaan yhteyttä radan eri puoltien välillä on vahvistettava. Lisäksi toimivaa ja esteetöntä kävelyreittiä Myyrmäkeen Viherpuiston ja radan välissä pidetään tärkeänä. Martinlaakson asemalta länteen olisi parannettava esteetöntä yhteyttä korkeiden portaiden ohi Martinpolun varren liikkeisiin, uimahallille, Martinukseen jne.

Jos Martinkeskus puretaan, Alepan tilalle on saatava korvaava kauppa ja myös rakennusaikainen tilapäinen vähittäiskaupan sijainti olisi ratkaistava.

Martinlaakson historian ja tarinallisuuden hyödyntäminen nähdään tärkeänä alueen omaleimaisuuden vahvistamisessa.

- *Urbanin sykkeen alueen jatkumista uuden kauppakeskuksen itäpuolelle Kukinpolulle saakka tutkitaan tarkemmin asemakaavoissa, jotka rajoittuvat raittiin asemalta Kukinkujalle. Tällöin asukkaita tulisi kuulla asiasta uudelleen.*
- *Esteetöntä kävelyreittiä Myyrmäkeen Viherpuiston ja radan välissä tutkitaan Viherpuiston täydennysrakentamisen yhteydessä. Vantaan liikennesuunnittelu on tehnyt esteettömyyskartoituksen Martinlaakson keskusta-alueesta.*
- *Martinkeskuksen purkamisen yhteydessä voidaan tutkia kaupan väliaikaista sijoituspaikkaa.*
- *Martinlaakson historiaa, asukkaiden ajatuksia ja muun muassa formula-teemaa voidaan hyödyntää jatkosuunnittelussa esimerkiksi rakentamiseen liittyvän taiteen tai ympäristötaiteen keinoin.*



Saadut mielipiteet lyhyesti:

Mielipide 1: toivomus Metsikköpolun ja Kukinpolun kulmassa olevan "puiston" kunnostuksesta

- *Ulkotilojen kehittämistarpeet voidaan ottaa esille, kun lähialueita kaavoitetaan. Alueiden yksityiskohtaisemmasta jatkosuunnittelusta, toteutuksesta ja ylläpidosta vastaa kuntateknikka.*

Mielipide 2: Martinlaakso kaipaa eniten palvelujen kehittämistä. Alueelle on turhaa muodostaa enää uusia "keskustoja". Kehityskuvan viitteellisen talomuurin rakentaminen Laajaniityntien pohjoispuolelle yksityisten taloyhtiöiden tontille ei tule onnistumaan. Yksimielisyyttä kolmessa eri taloyhtiössä ei varmasti saada.

Martinlaakso on alun pitäen mielletty luonnonläheiseksi, väljästi rakennetuksi, viihtyisäksi, valoisaksi ja yhtenäisen ominaisilmeen omaavaksi kerrostalovaltaiseksi lähiöksi. Uudet Kivivuorentien varren rakennukset kuten tornitalo, uuden ostarin parkkitalon tiilimuuri ja tummanpunatiiliset asuinkerrostalot viinoräystäineen ovat jo pilanneet alueen valoisaa vaaleasävyisen kokonaisilmeen. Viheralueet tulee säilyttää nykyisellään.

Monimuotoisen ja melkoisia korkeuseroja käsittävän maiseman vuoksi liikuntarajoitteisilla saattaa olla monin paikoin hankaluuksia. Erityisesti siirtyminen radan länsipuolelta itäpuolen palveluiden saavuttamiseksi on hankalaa.

Vieras pysäköinti on koko alueella erittäin hankalaa ja vaikeaa toteuttaa, kun kadunvarsipysäköintikin on yleisesti kiellettyä.

Täydennysrakentaminen todetaan Martinlaakson kaltaisessa lähiössä lähinnä kirosanaksi, koska sillä vain tuhotaan alueen luonnonläheisyys, väljyys ja viihtyvyys. Laajavuoren koulun tontille rakentamisessa on huomioitava lähirakennusten ominaispiirteet ja sävyt. Martinkeskus on säilytettävä jo Vantaan kaupungin rakennusperintö-dokumentin esittämällä tavalla ja sen palveluita parannettava läntisen alueen asukkaita paremmin palvelevaksi. Martinlaaksolla on oma 70-luvun kokonaisarkkitehtuuri. Se tulee säilyttää ja huomioida myös kaikissa korjaus- ja täydennysrakentamistoimenpiteissä. Valtaosin taloyhtiöt ovat jo suurelta osin parantaneet alueen ilmettä omilla peruskorjauksillaan.

- *Martinlaakson kokonaisvaltaisessa suunnittelussa pyritään luomaan alueelle kerrostuneisuutta kuten 90-luvun kehityshankkeessa tehtiin. Uusi rakentaminen pyritään sovittamaan nykyiseen rakennuskantaan. Rakentamisessa saa kuitenkin näkyä tämän päivän moderni arkkitehtuuri. Nykyisen rakennuskannan korjausrakentamisessa tulee säilyttää kunkin aikakauden arkkitehtuurille ominaiset piirteet.*
- *Asunto-osaakeyhtiöiden tonteille ehdotettu täydennysrakentaminen voidaan kaavoittaa vain tontin omistajan aloitteesta. Tällöin neuvotellaan tontin omistajien kanssa, sekä selvitetään rakentamisen kannattavuus ja soveltuminen kaupunkikuvaan.*
- *Vantaan liikennesuunnittelu on tehnyt esteettömyyskartoituksen Martinlaakson keskusta-alueesta. Alue sijoittuu vanhusten palvelutalojen ja keskeisten palvelukohteiden välille. Selvityksessä on määriteltä rajatun alueen kulkuväylien, risteysten, ennalta määriteltujen palvelukohteiden sisäänkäyntien sekä joukkoliikennepysäkkien esteettömyyden nykytila. Nykytila-analyysin pohjalta on esitetty toimenpide-ehdotukset esteettömyyden parantamiseksi alueella. Selvityksen toimenpide-ehdotukset otetaan huomioon alueen jatkosuunnittelussa.*
- *Kehityskuva osana on tutkittu nykyisten ja uusien palveluiden sijoittumista alueelle. Palveluita sijoittuu erityisesti Martinlaaksonpolun varteen, raitille uudelta ostarilta koululle. Nykyisellä Martinkeskuksen tontilla esitetään asuinrakentamisen lisäksi päivittäistavarakauppa ja kivijalkakauppoja elävöittämään katutilaa. Myös Martinlaakson tien varteen on tarkoitus suunnitella elävää katutilaa, kivijalkakauppoja ym. Myös paikkoja uusille kaupungin palveluille on tutkittu osana kehityskuvaa. Martinlaakson väestömäärän kasvaessa kasvaa myös vähittäiskaupan sekä kaupallisten palveluiden kysyntä, jonka johdosta myös liiketilaa tarvitaan todennäköisesti lisää alueella.*
- *Uusi rakentaminen suunnataan yleiskaavan mukaisille täydennysrakentamisalueille, erityisesti nykyisille pysäköintikentille. Rakennetaan enemmän ja monipuolisemmin purettujen rakennusten tilalle, ja vain vähän viheralueille.*

Mielipide 3: Asumme Martinlaaksossa omakotitalossa osoitteessa Viherkuja 7. Samassa osoitteessa on 5 samanlaista asuntoa. Talomme on rakennettu HYVIN lähelle Hämeenlinnantietä ja meluhaitta on erittäin huomattava. Erittäin ikäväksi asiaa tekee se, että taloa ostaessamme vuonna 2006 sekä välittäjä, että rakennusliike vakuuttivat meille, että meluvalli ollaan rakentamassa aivan lähiaikoina. Tämä tieto oli ratkaisevassa asemassa ostopäätöstä tehdessämme.

- *Hämeenlinnanväylä on valtion tie. Siksi meluntorjunta on valtion vastuulla. Rakentaminen sijoittuu vanhalle asemakaava-alueelle vuodelta 1975, jolloin tulevaa melua ei ole voitu huomioida kaavassa. Kiinteistövälittäjän olisi pitänyt selvittää alueen meluolosuhteet eikä antaa väärää tietoa tuleville asukkaille. Asukkaiden tulisi ottaa asiasta yhteyttä valtion viranomaisiin.*



Mielipide 4: Kävisin mielelläni kivijalkakaupoissa, vaikka niissä olisi kalliimpaa kuin suurissa ostoskeskuksissa. Ajatus Laajaniityntie tekemisestä kävelykaduksi asemalta koululle on loistava. Yksityisautoilua ei tule suosia ja mitä järkeä on pitää kallista tonttimaata autojen parkkipaikkana? Ylipäättään Martinlaakson tulisi profiloitua vihreänä, urbaanina kaupunginosana. Täydennysrakentaminen ok, että saadaan hieman urbaanimpi katukuva mutta ei liian korkeita taloja, mieluummin korkeintaan kolme- tai nelikerroksisia.

- Kivijalkaliiketojen syntymistä pyritään edistämään ns. urbaanin sykkeen alueilla. Rakentamisen kerskorkeudet tutkitaan tapauskohtaisesti asemakaavojen yhteydessä.

Mielipide 5: Aluetta kun kehitellään, ehdottaisin skeittipuiston laajentamista suureksi freestyleparkiksi joita vantaalla ei ole, Helsingissä on useita jotka ovat todella suosittuja. Scootaus on vahvasti nousussa 8-14v keskuudessa, skeittaus ja BMX -pyöräily hieman vanhemmilla. Asia vaikuttaisi varmasti nuorien ja lapsiperheiden kiinnostukseen alueeseen.

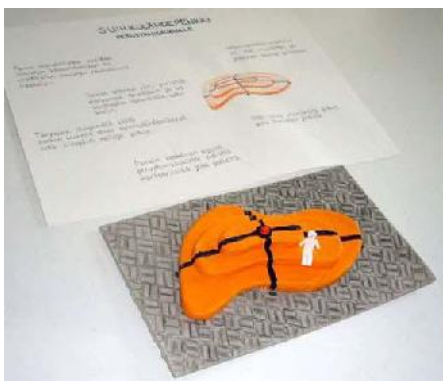
- Ulkotilojen kehittämistarpeet voidaan ottaa esille, kun lähialueita kaavoitetaan. Asiaan voidaan palata, kun Vantaankosken asemanseutua kehitetään. Tähän liittyy Martinkyläntien ja Kivivuorentien risteyksen eteläpuolisen alueen mahdollinen täydennysrakentaminen. Alueiden yksityiskohtaisemmasta jatkosuunnittelusta, toteutuksesta ja ylläpidosta vastaa kuntateknikka.

Kysely asukkaille: karttapohjaisen palautejärjestelmän pilottiprojekti Harava

Karttapohjaisella nettikyselyllä kartoitettiin Martinlaakson asukkaiden ja muiden asiasta kiinnostuneiden näkemyksiä Martinlaakson kehityskuvassa esitetyistä periaatteista. Aihealueita ovat muun muassa täydennysrakentamisen paikat, reitit, esteettömyys ja palvelut. Vastauksia saatiin yli sadalta henkilöltä. Suurin osa vastaajista oli Myyrmäen suuralueelta, mutta myös alueella työskentelevät ja ohikulkevat vastasivat kyselyyn. Ikäjakaumaltaan vastaajat edustivat kaikki ikäluokkia. Kyselyn palautteet on koottu tämän raportin erilliseksi liitteeksi 6. Niihin palataan aluekohtaisesti, kun kyseistä aluetta asemakaavoitetaan.

Nuorten osallisuus - Taidekilpailu lukiolaisille kehityskuvan periaatteista

Toukokuussa 2014 järjestettiin taidekilpailu Martinlaakson lukiolaisille yhteistyössä asukaspalveluiden, Myyrmäen aluetoimikunnan ja koulun opettajan kanssa. Kilpailu toteutettiin osana kuvaamataidon kurssia. Kysyimme lukiolaisilta, mitä kehityskuvassa esitetty ”urbaani syke” heille merkitsee. Toteutustapa oli vapaa. Moni nuorista oli uudistanut Mika Häkkisen aukiota, toiset taas olivat suunnitelleet erilaisia kadunkalusteita, joita voitaisiin käyttää aukioilla. Kilpailuraati oli todella vaikuttunut lukiolaisten hauskoista ideoista. Myyrmäen aluetoimikunta lahjoitti ennen kesää kaikille leffaliput. Voittajat saavat palkinnon Myyrmäen aluetoimikunnan järjestämässä asukastilaisuudessa 10.9. Lisäksi kuvaamataidon oppilaat olivat tehneet ryhmitöinä erilaisia kuvakollaaseja, siitä minäkäläisen ympäristön he kokevat miellyttävänä ja mitä he toivoisivat näkevänsä Martinlaakson katukuvassa.



Kuva 154. Kilpailun voittaja Maiju Lindberg on ideoinut orgaanisen muotoisen suihkulähdepenkin aukiolle
Kuva 155. Ote kilpailun toiseksi tulleesta ehdotuksesta

Myös saman lukion maantieteen kurssin kanssa tehtiin yhteistyötä. Aiheena yhdelle oppitunnille oli sovittu paikkatiedot sekä Kevin Lynchin teorian soveltaminen kaupunkisuunnitteluun. Esitysten jälkeen oppilaille annettiin erilaisia tehtäviä, muun muassa mielikuvakartan piirtäminen Martinlaaksosta. Tulokset analysoitiin yhdessä tunnin lopussa.

Kokemuksia yhteistyöstä lasten ja nuorten kanssa

Lasten ja nuorten kanssa tehdystä yhteistyöstä on ollut ihan konkreettista hyötyä Martinlaakson kehityskuvatyölle. Muun muassa kyselyiden kautta olemme saaneet vahvistusta suunnittelun suurille linjoille ja esittäneet ratkaisuja myös nuorilta saadun palautteen perusteella. Nuorten havainnot ympäristöstä olivat nokkelia ja ytimekkäitä. Pyrimme huomioimaan nuorten ajatuksia myös jatko-suunnittelussa.



Kuva 156. Muuta kilpailun satoa

3.4 Johtopäätöksiä

Kehityskuvareporttia on päivitetty saadun palautteen, kyselyiden tulosten ja muun osallisuusmateriaalin perusteella:

- Kohtaa Martinlaakson kehityskuvan esteettömyystavoitteista on täydennetty
- Kehityksraporttiin on lisätty kohta kiinteistöjen jätehuollosta liitekuviineen.
- Täydennysrakentamisen periaatteisiin on tehty lisäys ekotehokkuudesta sekä riittävästä lumitiloista ja lumikuormien lähisiirtopaikoista asuinalueille.
- Vireillä olevan uuden asuntokerrosalan määrää on tarkennettu sivulla 53 'Eheyttä täydennysrakentamisella'
- Kehityskuvareporttiin on lisätty tekstiä kestävästä rakentamisesta kohtaan 2.1 ekologinen kaupunki.
- Viitteellisiin selostuksiin täydennysrakentamiskoista (1-19) on lisätty raportin nähtävilläolon aikana saadut asukaspalautteet kustakin kohteesta
- Karttaa täydennysrakentamiskoista on päivitetty vireillä olevien kohteiden ja kahden uuden kohteen (18,19) osalta (kuva 113)
- Karttaa Martinlaakson täydennysrakentamisen ja palveluiden sijoittumisen mahdollisuuksista on päivitetty vireillä olevien täydennysrakentamiskohteiden osalta (Kuva 148)
- Havainnekuvaa (kuva 150) yleissuunnitelmasta on päivitetty vireillä olevien kohteiden osalta

Martinlaakson kehityskuvaan tulee palata alueella vireillä olevissa asemakaavoissa, asema-kaavamuutoksissa tai muissa suunnitelmissa. Tällöin tulisi tarkistaa aluekohtaisesti, mitä kehitystoimenpiteitä tai rajoituksia on kyseiselle paikalle kehityskuvassa esitetty.

4. Liitteet

Liite A. Kaavatilanne

Liite B. Työryhmän kokoonpano

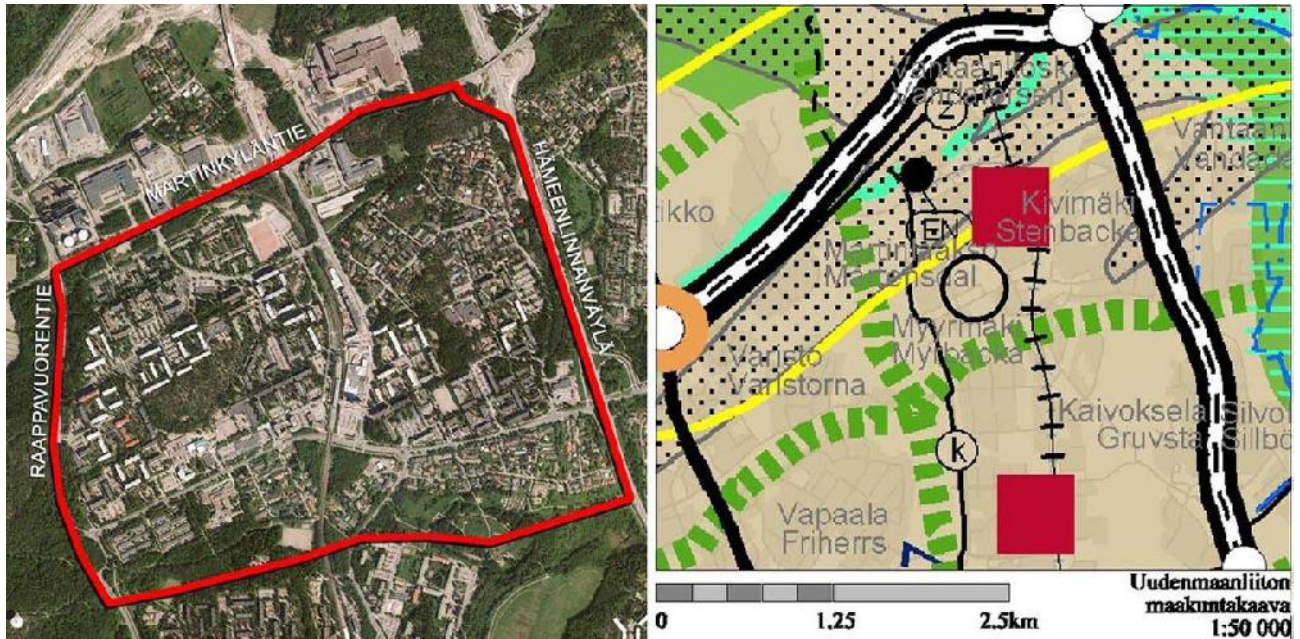
Liite C. Lähteet

Liite D. Kuvalähteet

Liite E. Erilliset liitteet

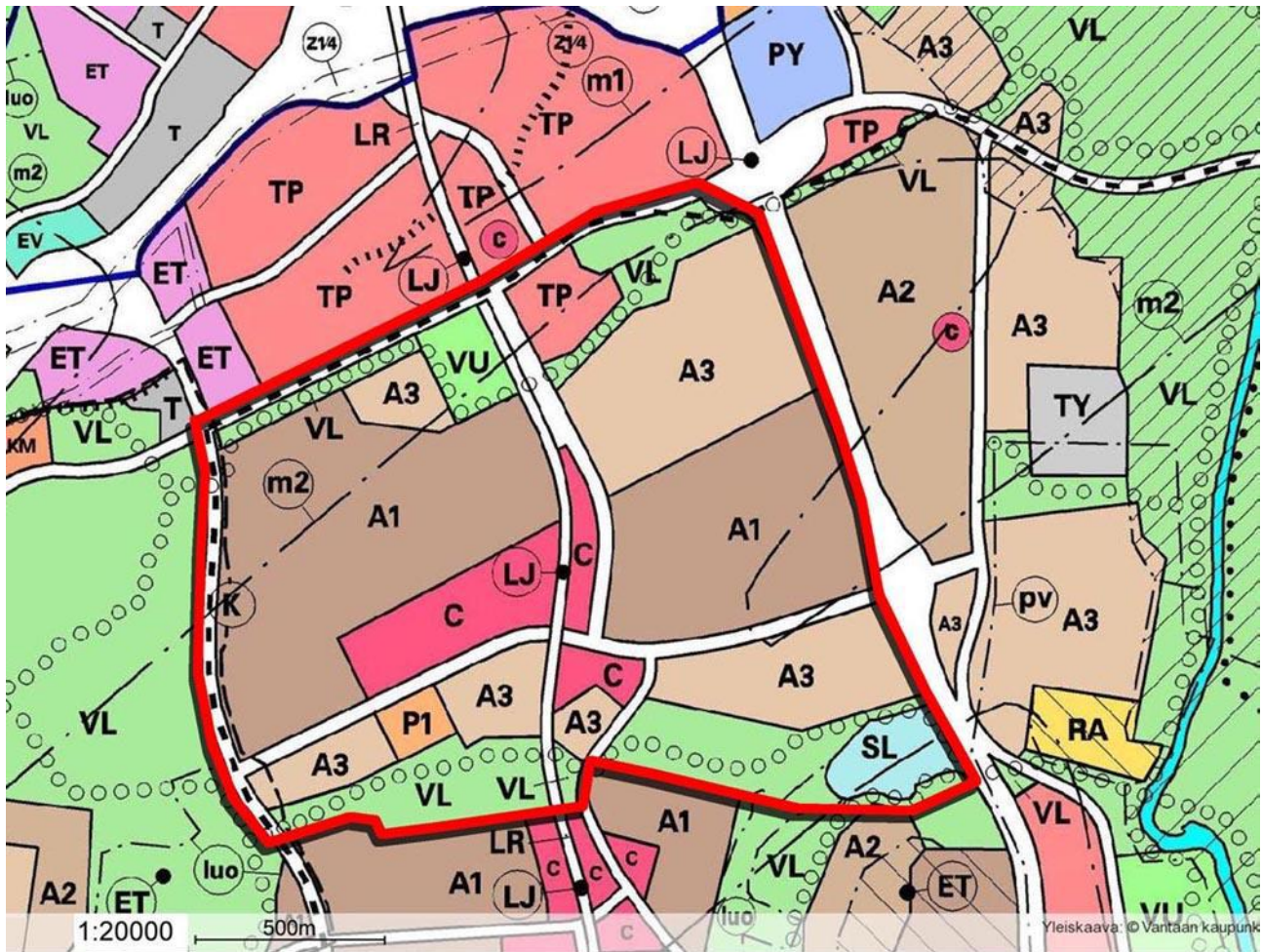
A. Kaavatilanne

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

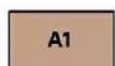




Yleiskaavassa (Kv 17.12.2007) alue on pääosin keskustatoimintojen aluetta (C) ja tehokkaan asumisen aluetta (A1). Alueen etelä- ja pohjoisosassa on myös pientaloaluetta (A3).

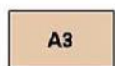


Yleiskaavamerkinnot ja -määräykset



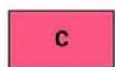
Tehokas asuinalue

Alueelle saa rakentaa ensisijaisesti asuinkerrostaloja. Alueella voidaan sallia asuinympäristöön soveltuvia työtaloja.



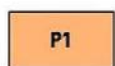
Pientaloalue

Alueelle saa rakentaa ensisijaisesti pientaloja. Alueella voidaan sallia asuinympäristöön soveltuvia työtaloja.



Keskustatoimintojen alue

Alue varataan toimisto-, liike- ja palvelutiloille, asunnoille sekä keskusta-alueelle soveltuville työpaikkatoiminnoille.



Palvelujen alue

Alue varataan yksityisille ja julkisille palvelutiloille. Alueella voidaan sallia urheilukenttiä, majoitus- ja ravitsemustiloja sekä näyttely-, koulutus-, virkistys- ja kulttuuritiloja. Alueelle ei saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksiköitä.



Työpaikka-alue

Alue varataan työvoimavaltaisiin ja ympäristöhäiriötä aiheuttamattomia toimisto-, tuotanto- ja palvelutyöpaikkoja varten.



Lähi-virkistysalue

Alue varataan yleiseen virkistystoimintaan ja lähiulkoiluun. Alueella sallitaan ulkoilua tai muuta yleistä virkistystoimintaa palveleva rakentaminen. Maisemaa muuttava maanrakennustyö, puiden kaataminen tai muu näihin verrattava toimenpide on luvanvaraista kuten maankäyttö- ja rakennuslain 128 §:ssä on säädetty.

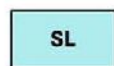


Ohjeellinen ulkolireitti



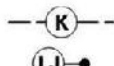
Urheilu- ja virkistyspalvelujen alue

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



Luonnonsuojelualue

Luonnonsuojelulain nojalla rauhoitettu tai rauhoitettava luonnonsuojelualue. Alueen suojele 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 luvanvaraista siten kuin maankäyttö- ja rakennuslain 128 §:ssä on säädetty.



Maakaasun runkojohto

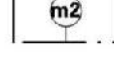


Joukkoliikenteen terminaali

Alueella varaudutaan raiteliikenteen tai linja-autoliikenteen terminaali-rakennusten ja pysäkkialueiden sekä liityntäpysäköinnin tarpeisiin.



Ohjeellinen joukkoliikenteen runkoyhteys



Lentomeluvyöhyke 2 (LDEN 55-60 dB)

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



Lentomeluvyöhyke 3 (LDEN 50-55 dB)

Nimi	Toimenkuva	Osuus/ vastuualue/ kommentointi
<i>Kaupunkisuunnittelu:</i>		
Heikkola Joni	yleiskaavasuunnittelija	kaupalliset palvelut, osayleiskaavallinen näkemys
Jaakola Ari, 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	harioittelija	asukashaastattelut



Oikkola 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
Elinkeinopalvelut:		
Jose Valanta	elinkeinojohtaja	Elinvoimaiset keskustat
Kuntatekniikka:		
Burjam Heidi	maisema-arkkitehti	viheralueet, julkiset ulkotilat
Heiska Ilari	liikenneinsinööri	liikenneasiat yleisesti, paikoitus
Hiltula Mira	insinööriharjoittelija	esteettömyys
Hulkko Tiina	liikenneinsinööri	joukkoliikenneasiat
Jääskeläinen Paula	Kehitysinsinööri	Kunnallisteknisten sopimusten valmistelu
Keskinen Hanna	maisema-arkkitehti / puistosuunnittelupäällikkö	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
Rakennusvalvonta:		
Kärki Matti	lupa-arkkitehti	kaupunkikuva, täydennysrakentamisen ideointi
Kaupunginmuseo:		
Moberg Jaana, syksy 2012 asti	rakennustutkija	suojelukohteet
Vuojolainen Anne/ Paa- vola Susanna, 2013 alk.	rakennustutkija	suojelukohteet
Yrityspalvelut:		
Henriksson Tomi	asumisen erityisasiantuntija	asuntopolitiikka, asumisen kehittäminen
Hurme Tuula	Asumisasioiden päällikkö	asuntopolitiikka, asumisen kehittäminen
Virkkunen Heikki	Projektijohtaja	keskustojen kehittäminen
Koivisto Sakari	Projektijohtaja	keskustojen kehittäminen
Ympäristökeskus:		
Vähämäki Jaakko	Johtava ympäristösuunnittelija	ympäristöasiat
Tilakeskus:		
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
Sosiaali- ja terveyden- huollon toimiala:		
Mellais Asta	suunnittelija	Palveluympäristö ja toimitilat



Sivistystoimi, rakentamisasiat:		
Kurki Aimo	toimistoarkkitehti	Koulujen ja oppilaitosten palveluverkko
Riehungangas Päivi	suunnittelija	Varhaiskasvatuksen palveluverkko
Asukkaat:		
Martinlaakson asukasyhdistys		kommentointi, työpajoihin osallistuminen tms.
Asukkaat		kommentointi, työpajoihin osallistuminen tms.
Yritykset:		
Martinlaakson Ostari/ Citycon		kommentointi, työpajoihin osallistuminen?
muita?		
Muuta:		
Myyrmäen 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
- 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: 137
- http://www.trafikverket.se/PageFiles/56347/gatutyper_en_exempelsamling.pdf : 113
- Jäppinen Sakari: 49, 51, taulukko 5
- Järvi Mikko: 116
- Kauhanen Jyrki: 115
- Komulainen Elina: 94, 99, 100
- Lehikoinen Elina: 96
- Liikennesuunnittelu, Vantaan kaupunki: 132
- *'Martinlaakso – arkea ja juhlaa'* –Kirjasta, Nylund, Aulis. 8, 53-60
- Muukka Laura: 5, 11-13, 42, 50, 82-83, 112, 124
- Muukka Laura ja Rajala Johanna: 35,



- Mäki Paula: 61-63
- Niskanen Petteri: 153
- Niva Seppo: 95, 98
- Martinlaakson kehityshanke 1996: 9
- Olkkola Anne: 138-140, 142
- Pasanen Teppo: 48, 118-122, 125, 126, 128-131, 136
- 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
- Liite 4. Asukastyöpajan palautteet 8.4.2014
- Liite 5. Mielenpitoet ja lausunnot kehityskuvaraportista 19.1.2015
- Liite 6. Harava – karttapohjaisen nettikyselyn palaute 4.12.2014