

TIKKURILAN KESKUSTAN KAAVARUNKO 062600

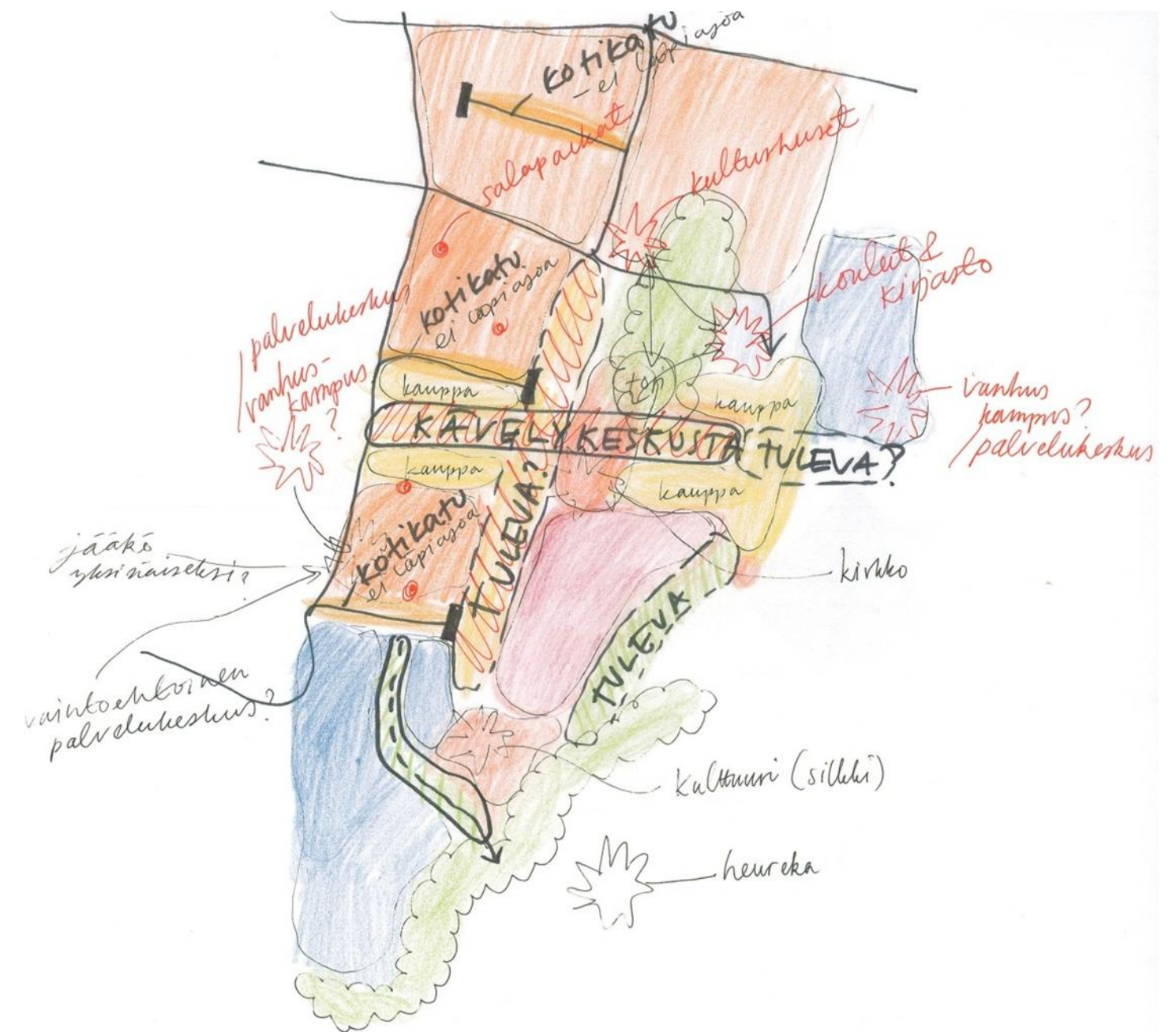
VANTAAN KAUPUNKI / KAUPUNKISUUNNITTELU 19.1.2015

MINNA KOSKINEN, RITVA KOTILAINEN, LAURA MUUKKA, SEPPO NIVA / KESKI-VANTAAN ASEMAKAAVAYKSIKKÖ / KAUPUNKISUUNNITTELU / VANTAA

TIKKURILAN KESKUSTAN KAAVARUNKO 19.1.2015

Sisällys

JOHDANTO.....	1
1. TIKKURILA, TIKSI, STIDILÄ.....	2
1.1 SUUNNITTELUALUEEN SIJAINTI JA RAJAUS.....	2
1.2 TIKKURILASSA ON VIRTAA.....	2
1.3 GLOBAALIT MEGATRENDIT PAIKALLISESTI.....	3
2. MAALIKYLÄSTÄ KAUPUNGIN KESKUSTAKSI.....	5
2.1 TIKKURILAN KAAVARUNKO.....	5
2.1 MITOITUS.....	7
2.2 RAKENTAMISEN KORKEUS.....	8
2.3 TOIMINTOJEN SJOITTUMINEN.....	10
2.4 KAUPUNKIKUVA.....	15
2.5 KAUPALLINEN JULKISIVU.....	16
2.6 VIHERALUEET ja julkiset ulkotilat.....	16
2.7 LIIKENNE.....	20
3. TIKKURILAN VÄRILÄISKÄT.....	24
4. PROSESSI JA ASUKASYHTEISTYÖ.....	36
4.1 PROSESSIN KULKU JA ASUKASYHTEISTYÖ.....	36
4.2 NETTIKYSELY.....	36
4.3 SENIORIFOORUMI.....	37
4.4 LASTEN JA NUORTEN OSALLISUUS.....	37
5. LÄHTÖAINEISTO.....	38
5.1 MAISEMA JA HISTORIA.....	38
5.2 RAKENNETTU YMPÄRISTÖ.....	38
5.3 VIHERALUEET.....	39
5.4 VÄESTÖ JA TYÖPAIKAT.....	39
5.5 SOSIAALINEN RAKENNE, TURVALLISUUS.....	39
5.6 LIIKENNE.....	40
5.7 INFRA.....	41
5.8 YMPÄRISTÖHÄIRIÖT.....	41
5.9 ALUETTA KOSKEVAT SUUNNITELMAT JA SELVITYKSET.....	42
6. SUUNNITTELUORGANISAATIO.....	44



JOHDANTO

Tikkurila on Vantaan keskus –vai onko? Epäilemättä se on hallinnollinen keskus, johon kaupungin ja valtion virastot sijoittuvat. Kaupunginosa on myös merkittävin työpaikkakeskittymä Vantaalla heti lentokentän jälkeen. Tikkurila on lisäksi joukkoliikenneyhteyksiltään ainutlaatuinen koko Suomessa, joten sillä on edessään huikeat tulevaisuuden näkymät.

Tikkurila on uinunut vuosikymmeniä ja uusia asuintaloja on rakennettu harvakseltaan. Asukasluku on jämähtänyt paikalleen eikä asukkaiden varallisuus tai koulutustaso ole juurikaan noussut. Vähittäiskaupan tarjonta on hiljalleen hiipunut ja ostovoima on ohjautunut Jumboon.

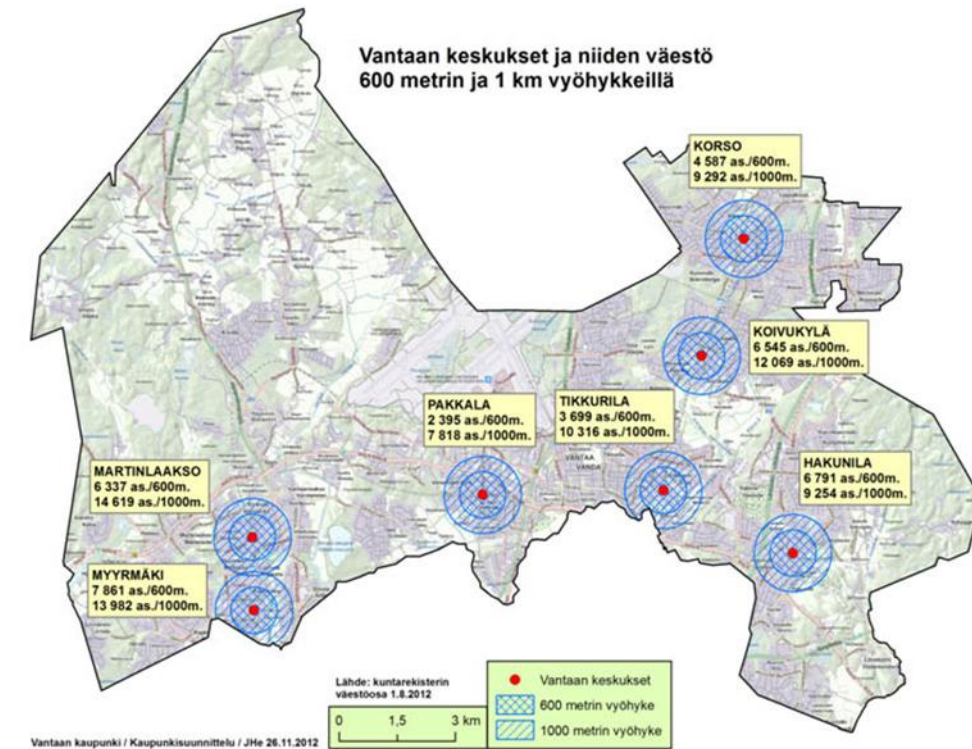
Kehäradan rakentaminen on kuitenkin herättänyt Tikkurilan uuteen nousuun. Investorit ovat innokkaita sijoittamaan Tikkurilaan ja kaupunkiuudistukseen on löytynyt myös poliittista tahtoa. Merkinä tästä on Suomen mittakaavassakin valtava keskusta uudistus, jossa vanhaa 1950-luvun keskustaa korjataan ja rinnakkain rakennetaan uutta. Kaupungintalon peruskorjaus, maanalainen pysäköintitila ja toria reunustava kerrostalo on saatu valmiiksi. Kaksi kokonaan uutta asuinkorttelia nousee kaupungintalon ja radan väliin ja aseman uusi liike- ja toimistokeskus matkakakeskuksineen on kohonnut vanhan keskustan yläpuolelle. Kävelykeskusta laajenee kaksinkertaiseksi ja tori siirtyy sen ytimeen. Kaupunki satsaa julkiseen kaupunkitilaan ja uuteen Tikkurilanpuistoon.

Muutoksille ei näy loppua. Radan itäpuolelle rakennetaan uusia asuinkortteleita ja Kielo-tien varrelle kaavoitetaan kahdeksankerroksisia asuin- ja liikerakennuksia korvaamaan matalaa ja tehotonta 1960- ja 70-lukujen rakennuskantaa. Uusia asukkaita halutaan lisää. Asukastiheys rautatieaseman lähellä on nykyisellään vain puolet Myyrmäen asukastiheydestä.

Tikkurilan vallannut positiivinen kierre halutaan saada jatkumaan. Tämän työn tarkoituksena on kaivaa esiin kaupunginosan vahvuudet ja korostaa niitä. Heikkouksiin ja epäkohtiin kaavarunko tarjoaa ratkaisumalleja, joihin kaupunkisuunnittelulla voidaan vaikuttaa. Tavoitteena on tehdä Tikkurilasta aito kaupunkikeskusta, jossa on tarjolla monipuolisesti asuntoja erilaisille ihmisille ja erilaisiin tarpeisiin. Tiivis, kaupunkimainen rakenne mahdollistaa palvelujen ja joukkoliikenteen hyvän saavutettavuuden. Tikkurilassa on mahdollista kehittää yksityisautoista riippumatonta kaupunkirakennetta, jossa palvelut ja hyvät joukkoliikenneyhteydet ovat kävelyetäisyydellä.

Kaavarungon laadinta käynnistyi vuoden 2013 alussa. Sitä on laadittu kaupunkisuunnittelun omana työnä ja mukana on ollut laaja ryhmä kaupungin asiantuntijoita eri toimialoilta. Suunnitteluvälineeksi valikoitui kaavarunko, sillä Tikkurilan keskustan kaltaiselle, suuria muutoksia kokevalle alueelle tarvittiin työkalu, joka sijoittuu asemakaavan ja yleiskaavan väliin.

Kaavarunko ei anna suoraan määräyksiä uudelle rakentamiselle. Se kuitenkin antaa yleispiirteiset reunaehdot tulevaisuudessa laadittaville asemakaavamuutoksille, joiden pohjalta rakentaminen tapahtuu. Asemakaavamuutokset laaditaan kuten tähänkin asti, yleensä maanomistajien omasta aloitteesta.



1. TIKKURILA, TIKSI, STIDILÄ

1.1 SUUNNITTELUALUEEN SIJAINTI JA RAJAUS

Tikkurila sijaitsee Kehä III:n pohjoispuolella, pääradan varrella. Lentoasema on vajaan viiden kilometrin päässä. Alue on Helsingin metropolialueen keskellä, raideliikenteen, lento-liikenteen ja tieliikenteen solmukohtassa. Kun kehäradan liikenne käynnistyy kesällä 2015, Tikkurilasta tulee Suomen toiseksi vilkkain rautatieasema, jossa vaihdetaan kauko-junista lähiliikenteeseen ja lentoaseman juniin.

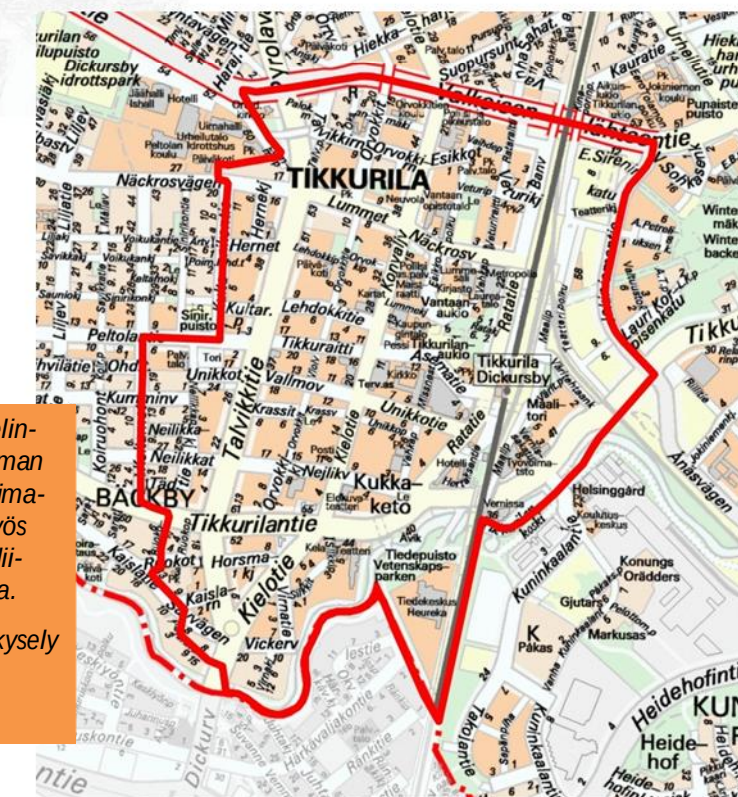
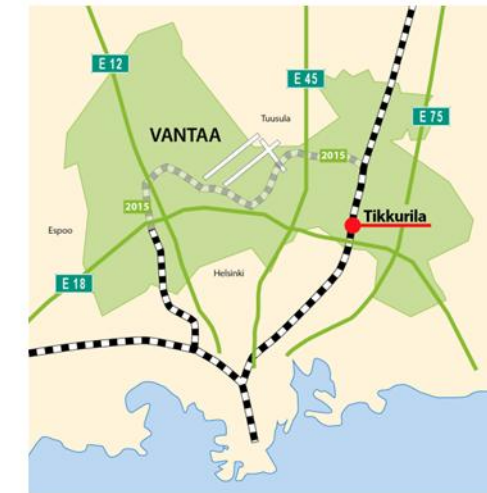
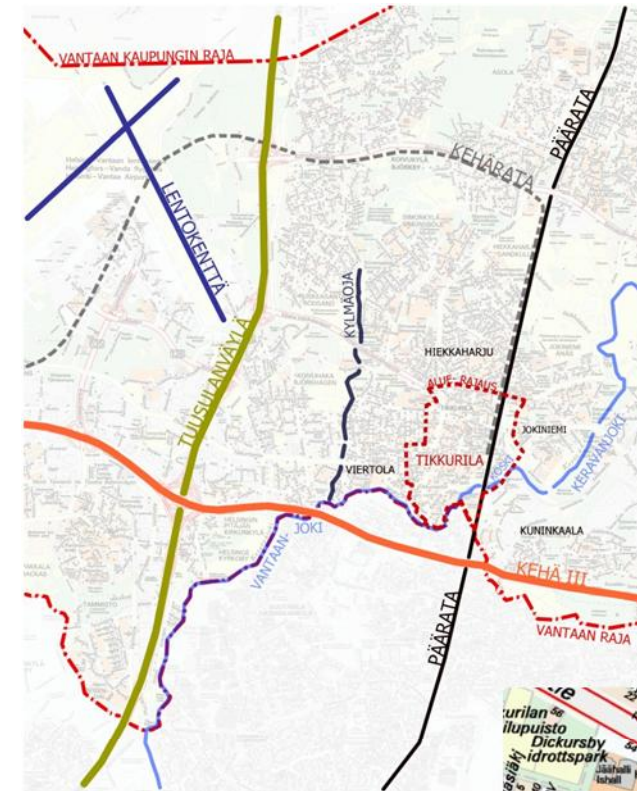
Suunnittelualueena on Tikkurilan keskusta, johon sisältyy Tikkurilan kaupunginosan lisäksi keskustaan kuuluvia alueita myös Viertolan ja Jokiniemen kaupunginosista. Alue rajautuu pohjoisessa Valkoisenlähteen tiehen ja idässä Jokiniementiehen. Etelässä vastaan tulee Helsingin vastainen kaupungin raja ja lännessä alue ulottuu Talvikkitien länsipuolisiin sekä Peltolantoriin rajautuviin kortteleihin.

1.2 TIKKURILASSA ON VIRTAA

Tikkurilan valtti on sen sijainti. Täältä on sujuvat yhteydet ympäri maailmaa. Liikenteen solmukohta tarjoaa valtavan kasvupotentiaalin yrityksille ja asutukselle. Kävelyetäisyydellä Tikkurilan asemasta on tilaa rakentaa asuntoja jopa 6 000 uudelle asukkaalle ja työpaikoille on osoitettua tonttimaata heti radan toiselta puolelta Jokiniemestä. Palvelut ja liike-elämä seuraavat asukasluvun ja asiakaspotentiaalin kasvua. Vuonna 2014 pari kertaa vuorokaudessa kulkevien Pietarin junien kulkutiheys kasvaa moninkertaiseksi ja Tikkurila on asema, jossa venäläiset vaihtavat lentokentälle vievään junaan. Asemasta ympäristöineen on tulossa elämää kuhiseva noodi, kaupunkirakenteen solmukohta.

Moniin muihin aluekeskuksiin verrattuna Tikkurila edustaa ”aitoa” kaupunkia. Sieltä löytyy pitkän historian muokkaamaa paikan henkeä; pikkukaupunkia, jonka keskustassa kirkko ja kaupungintalo ovat oikeilla paikoillaan.

Keskusta on alueeltaan kompakti. Liikkuminen hoituu helposti kävellen tai pyörällä. Autoistumisen kulttuuri on edelleen vahva, joskin merkkejä sen hiipumisesta näkyy: auto ei ole enää nuorille statussymboli, vaan sen sijaan hankitaan vaikkapa kallis pyörä tai useampi. Vuonna 2013 joukkoliikenteen matkustajamäärä HSL:n alueella kasvoi nopeammin kuin henkilöautoliikenteen määrä ensimmäistä kertaa 50 vuoteen. Tiivis kaupunkirakenne vaatii väistämättä kalliita pysäköintiratkaisuja, kun autot eivät enää mahdu asfaltoidulle kerrostalopihalle. Vantaan keskustoissa kokeillaan uutta, väljempää asuinrakentamisen autopaikanormia. Jos autoistumisen astetta Tikkurilan keskustassa saadaan laskettua, muuttuu keskustan tiivistäminen taloudellisemmaksi. Autoilua keskustassa ei kuitenkaan haluta kieltää, vaan se halutaan tehdä tarpeettomaksi.



Tulevaisuuden Tikkurila on koko alueen elinvoimainen veturi, joka yhdessä Lentoaseman kanssa – hyödyntäen kentän positiivista imagoa ja tehokkuutta, ottaa käyttöönsä myös viimeisimpiä teknisiä innovaatioita mm. liikenteen ohjauksen ja älyliikenteen saralla.

-asukaskysely

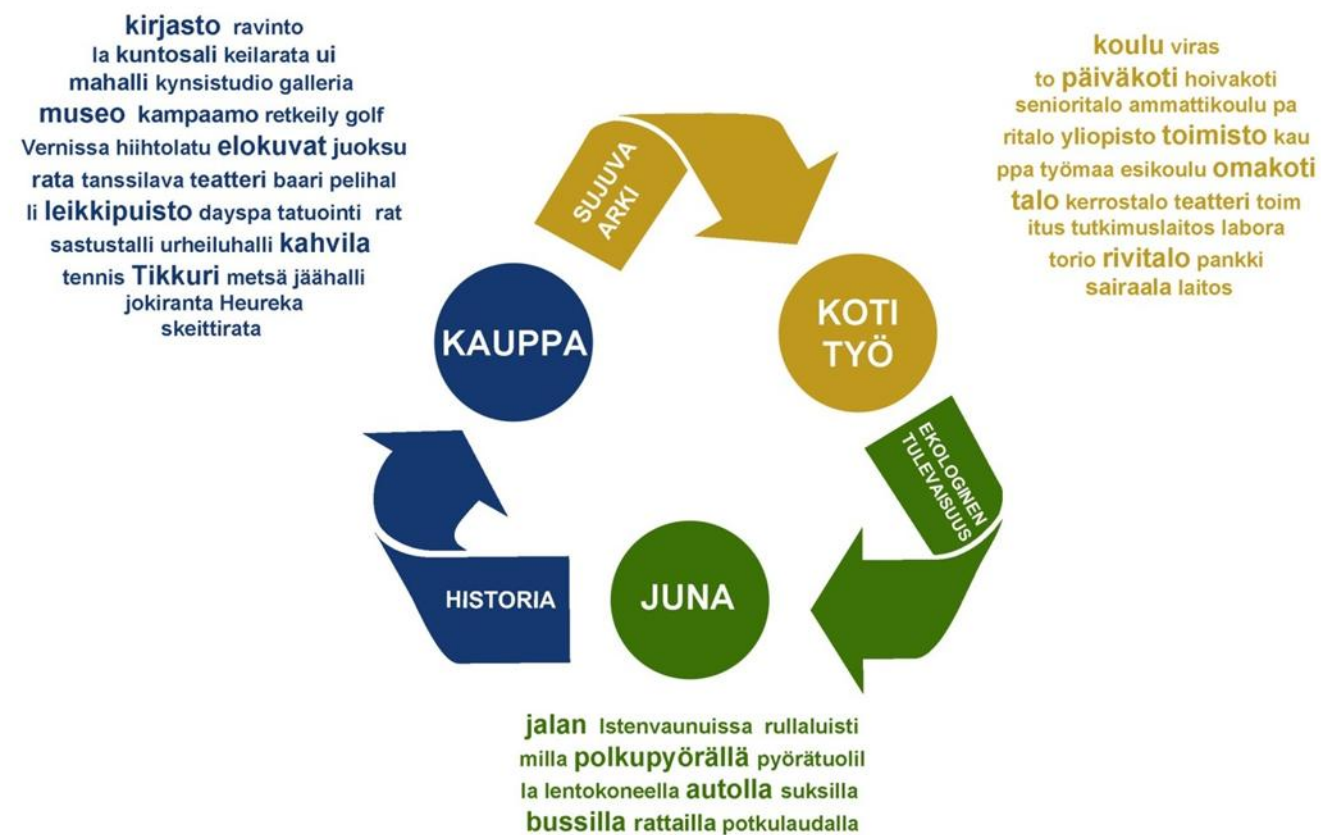
Tikkurilan keskustaa kehitetään kohti tiivistä ja kaikkina vuorokauden aikoina elävää kaupunkikeskustaa. Kaupunkirakenteen uudistuessa eri toimintoja asuntoja, liiketiloja ja toimistoja sijoitetaan toisiinsa lomittuen. Sekoittuneessa kaupunkirakenteessa kalliit autopaikat saadaan vuorottaispysäköinnillä tehokkaaseen käyttöön.

Kaupunkisuunnittelu teki keväällä 2013 kaikille avoimen ”Minkälainen on sinun Tikkurilasi”-nettikyselyn, jolla kartoitettiin asukkaiden mielipiteitä Tikkurilan kehittämisestä. Kysely keräsi yhteensä 276 vastausta. Vastausten perusteella asukkaiden ja suunnittelijoiden käsitys Tikkurilan tulevaisuudesta on sama: Tikkurilasta halutaan aito ja elävä kaupunkikeskusta.

TIKKURILAN ÄSSÄT:

- sijainti liikennevirtojen solmukohdassa, noodi
- rakentamiseen sopivaa, vapaata maata aseman lähellä
- ajallisesti kerrostunut, ”aito” kaupunki
- kompakti alue, jossa kaikki on lähellä

TOIMINNALLINEN TIKKURILA



1.3

GLOBAALIT MEGATRENDIT PAIKALLISESTI

Ilmasto muuttuu, meren pinta nousee, energia ja raaka-aineet kallistuvat, maapallon kestävyys on ylittynyt. Ennusteiden mukaan keskiluokkaan kuuluva väestö kaksinkertaistuu maailmassa vuoteen 2030 mennessä. Tuotanto ei kasva samaa tahtia. Maailmaa uhkaa pula ruoasta ja vedestä. Öljy ei ehkä lopu, mutta sen tuottaminen käy kalliimmaksi.

Taloushistorioitsijat ovat hahmottaneet teollisuusyhteiskunnan kehityksessä pitkän aikavälin, eli noin 40–60 vuoden syklejä. Kussakin syklissä on ollut pääteknologia, joka on ajanut kehitystä eteenpäin, kuten höyrykone, rautatie, öljy ja autoteollisuus. Viimeisimmän syklin suurin moottori oli tietotekniikka. Seuraavan syklin suurena veturina toimivat resurssien käyttöä tehostavat teknologiat uskoo erityisasiantuntija Markku Wilenius Turun yliopiston tulevaisuuden tutkimuskeskuksesta.

Wileniuksen mielestä tässä on kuitenkin Euroopalle myös uusi mahdollisuus. Aletaan ennen kaikkea tuottaa sellaista teknologiaa, jolla saadaan kasvatettua radikaalisti materiaali- ja energiatehokkuutta. Ja toisaalta keksitään myös aivan uudenlaisia tuotteita, joilla pystytään korvaamaan näitä uusiutumattomista luonnonvaroista tehtyjä tuotteita.¹

Miten resurssipulan aikakausi vaikuttaa paikallisesti? Olemme koulutettuja ja maailman mitta-kaavassa vauraita, joten meillä on hyvät mahdollisuudet uuden teknologian kehittelyyn ja käyttöön ottoon. Tikkurila on sikäli hyvässä asemassa, että me voimme lisäksi tukeutua raideliikenteeseen.²

Väestön kasvu jatkuu, osa tiheästi asutuista seuduista jää nousevan merenpinnan armoille. Muuttoliike, joka on luonut nykyisen kaltaisen Vantaan, jatkuu –tällä kertaa globaalilla tasolla. Kantaväestö ikääntyy ja huoltosuhde heikkenee, joskin maahanmuutto paikkaa tilannetta. Vuonna 2030 väestö on entistä vanhempaa ja etnisesti kirjavampaa.³

Asumisen tulevaisuus

Voiko asumisen tapamme sitten muuttua suuresti? Jos vertaamme tulevaisuutta menneisiin vuosikymmeniin, niin elämäntapamme ja asuminen sen mukana ovat muuttuneet paljon. Asuntokunnat ovat pienentyneet ja vastaavasti asuinneliöitä on henkeä kohti koko ajan enemmän varallisuuden noustessa. Asunnossa, jossa ennen asui kuusihenkinen perhe, asutaan nyt yksin. Sata vuotta vanhat talot ovat muuttuneet moderniin asumiseen: ulkokuuussien ja pihasaunojen tilalle on rakennettu kylpyhuoneet ja sähkövirtaa riittää laitteille, joista ei aiemmin kerrottu edes tieteiskirjoissa. 1900-luvun loppu oli voimakasta yhtenäiskulttuurin aikaa. Kaikista tuvista loimotti television kalpea valo puoli yhdeksän uutisten aikana. Nyt emme enää katso samoja kanavia tai seuraa samaa mediaa. Television ja sanomalehtien rooli on suuressa murroksessa, kun Internet avaa meille koko maailman uutis- ja viihdetarjonnan. Kulttuurinen yhteys, jossa olemme kasvaneet, eriytyy ja samalla myös käsityksemme siitä, millaiseksi haluamme elämämme rakentaa. Omakotitalo ja auto eivät ole enää hyvän elämän mittareita. Me emme

¹ http://yle.fi/uutiset/maailmaa_uhkaa_ankara_pula_kaikesta/7018115

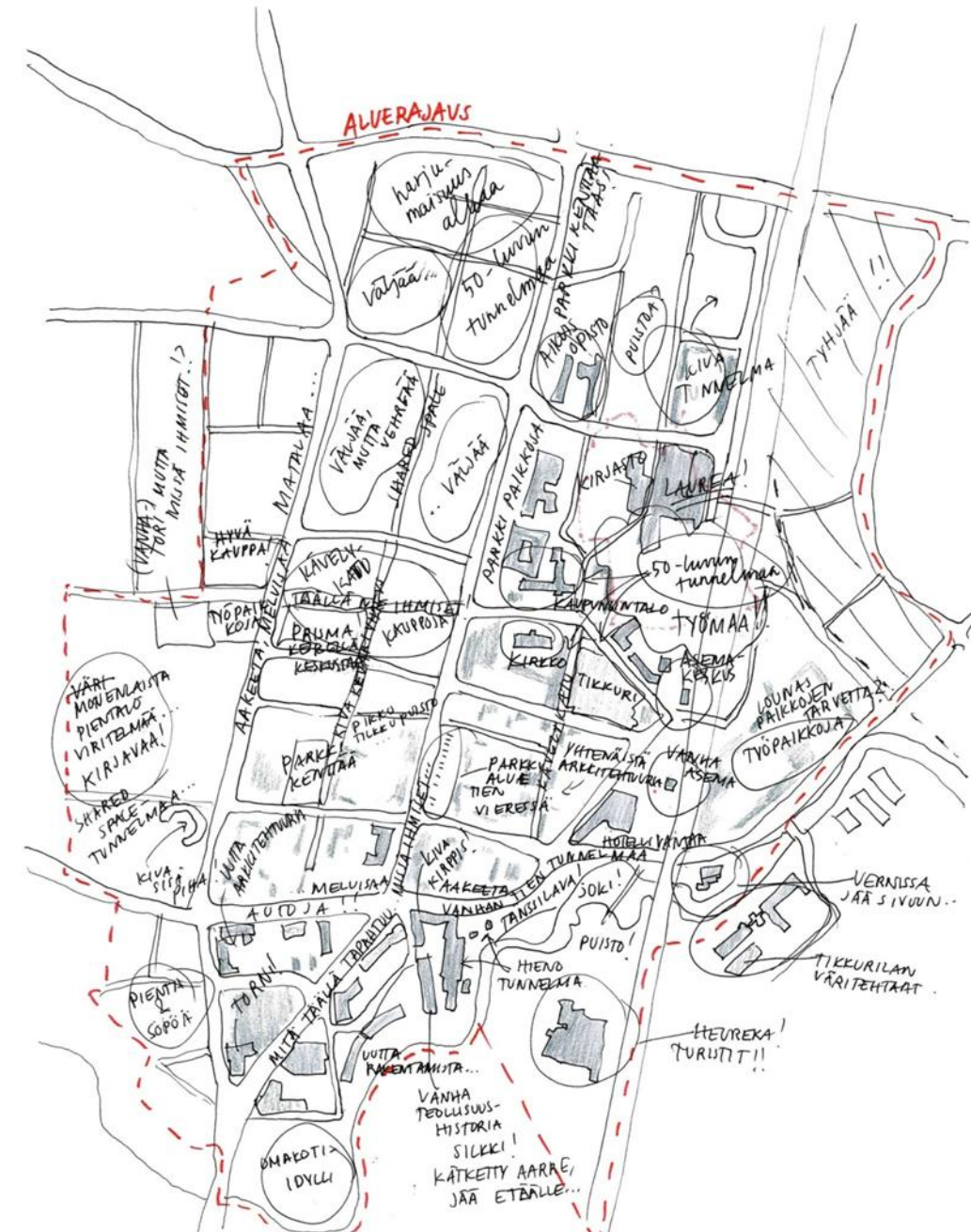
² IPCC: Climate Change 2013: The Physical Science Basis / www.climatechange2013.org

³ IPCC 2007 WGII Ch. 6

Kaupan keskittyminen ja pakkautuminen megaluokan keskuksiin on ollut vallitseva kehitys viime vuosiin saakka. Perinteiset kauppahallit ehtivät pienistä kaupungeista jo kuolla pois. Suunta on kuitenkin kääntynyt ja esimerkiksi uudelleen avattu Hietalahden kauppahalli on erityisesti nuorten suosiossa. Sama kehitys koskee torikauppaa. Kyse on osin ihmisten ostovoiman kasvusta: ei metsästetä halvimpia tarjouksia ympäri pääkaupunkiseutua, vaan ostetaan puhdasta ja tuoretta tutulta myyjältä. Toinen selitys on mukavuudenhalu: miksi käyttää vapaapäivä ja ahtautua autoon puolipäiväretkelle ostoskeskukseen, kun voi ohimennen hankkia tarvittavan kalan tai salaatin torimyyjältä.

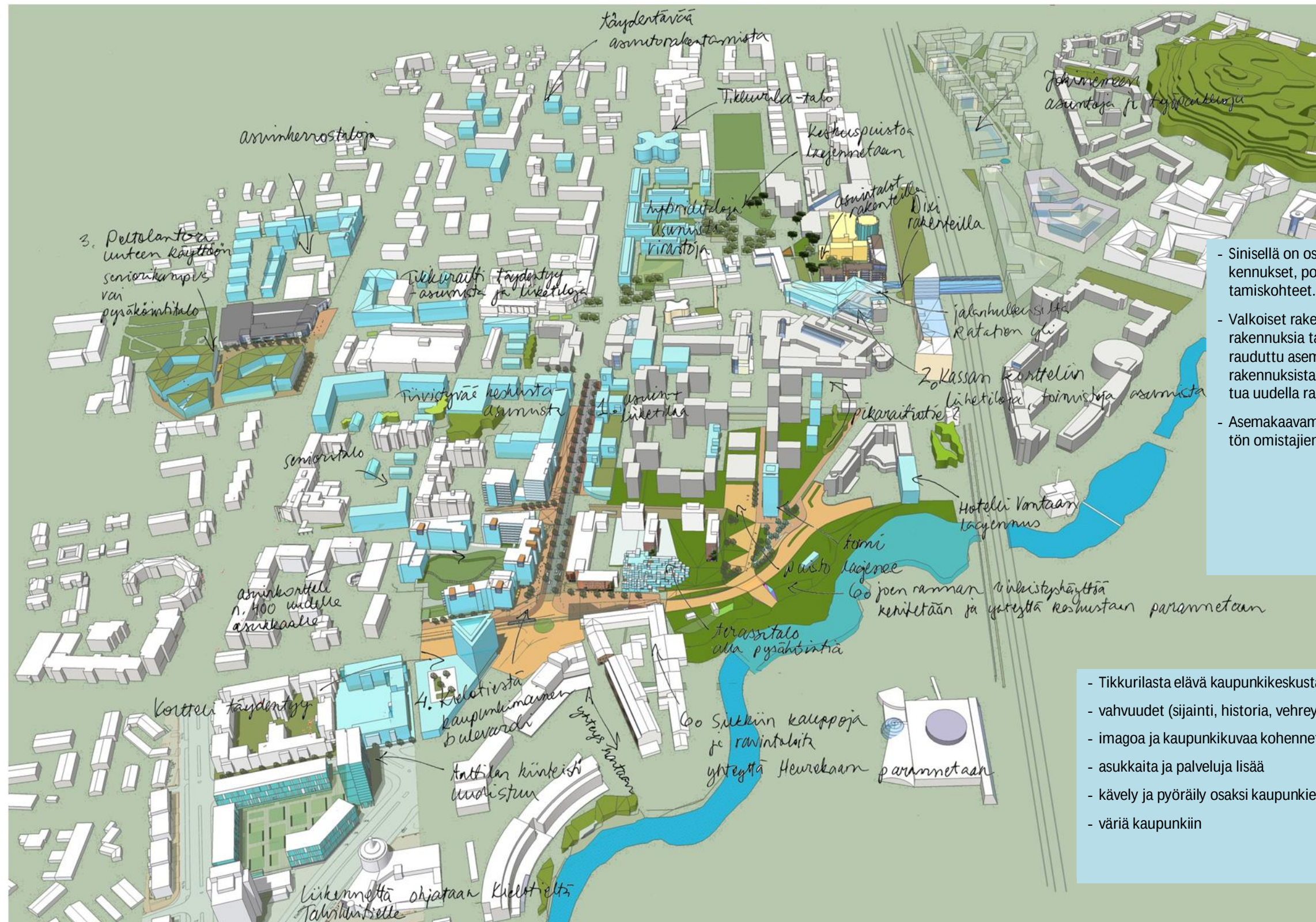
Elämme taloudellisen, teknologisen ja yhteiskunnallisen murroksen kautta, joka ei voi olla vaikuttamatta elämäntapaamme tai valintoihimme. Vastareaktiona globalisaatioon ja vallalla oleviin menestymisen malleihin etsitään "ihmisen mittaisia" ratkaisuja korostamalla paikallisuutta (Mannermaa). Tällaisessa "uuden paikallisuuden - paikallisten ratkaisujen" ilmapiirissä Tikkurila näyttäytyy pikkukaupunkina, joka täyttää city-ihmisen tarpeet asuinympäristönä. Palvelut löytyvät lähempää kuin metropolialueen keskuksesta tai kehävyöhykkeen varrelta.

Eräiden käsitysten mukaan olemme siirtymässä palvelu- ja informaatiotaloudesta kohti tarina- tai elämystaloutta. Tikkurilalla on hyvät lähtökohdat uusille ajatuksille. Meillä on hieno silkki-tehdas Heurekan naapurissa. Se tarjoaa kaivatut puitteet lähiruoalle, pienpanimoille tai elämykselliselle kaupalle. Se tarjoaa paikan, identifioitumiskohteen, jossa universaalit virtaukset ilmentyvät lokaalisti.⁵



4

2. MAALIKYLÄSTÄ KAUPUNGIN KESKUSTAKSI

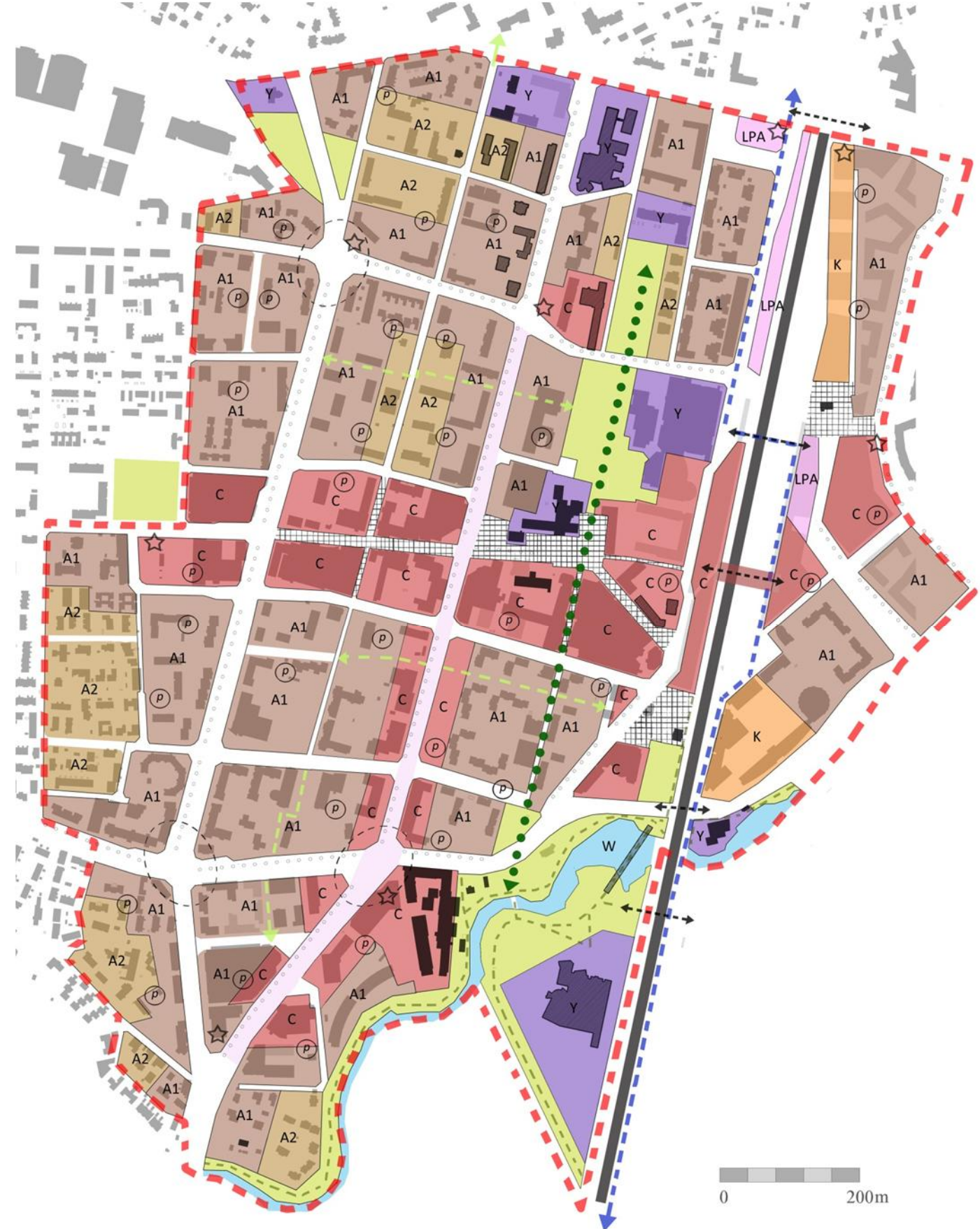


- Sinisellä on osoitettu mahdolliset uudet rakennukset, potentiaaliset täydennysrakentamiskohteet.
- Valkoiset rakennukset ovat olemassa olevia rakennuksia tai rakennuksia, joihin on varauduttu asemakaavassa. Osa valkoisistakin rakennuksista voi jossakin vaiheessa korvautua uudella rakentamisella.
- Asemakaavamuutoksiin vaaditaan kiinteistön omistajien omaa aloitetta

- Tikkurilasta elävä kaupunkikeskusta 24/7
- vahvuudet (sijainti, historia, vehreys) hyödynnetään
- imagoa ja kaupunkikuvaa kohennetaan
- asukkaita ja palveluja lisää
- kävely ja pyöräily osaksi kaupunkielämää
- väriä kaupunkiin

MERKKIEN SELITYKSET:

C	KESKUSTATOIMINTOJEN ALUE
K	LIIKE- JA TOIMISTORAKENNUSTEN ALUE
Y	YLEISTEN RAKENNUSTEN ALUE
LPA	PYSÄKÖINNILLE VARATTU ALUE
A1	TEHOKAS ASUNTOALUE, ENSISIJAISESTI KERROSTALOILLE
A2	MATALA JA TIIVIS ASUNTOALUE, ENSISIJAISESTI PIENKERROSTALOJA JA KYTKETTYJÄ PIENTALOJA.
V	VIRKISTYSALUE
W	VESIALUE
	ASEMAKAAVALLA SUOJELTU RAKENNUS
	SUOJELTAVAKSI ESITETTÄVÄ RAKENNUS
	ALUEEN TIIVISTYMINEN EDELLYTTÄÄ KESKITETTYÄ PYSÄKÖINTIÄ, SYMBOLI OSOITTA PYSÄKÖINNIN LIKIMÄÄRÄISEN SIJAINNIN
	KESKUSTABULEVARDINA KEHITETTÄVÄ KIELOTIE
	KEHITETTÄVÄ RISTEYSALUE
	VEHKAPOLKU, ESIKKOPUISTON JA RANNAN YHDISTÄVÄ PÄÄREITTI
	KORTTELIRAITTI
	PIKAPYÖRÄTIE, TIKKURILAN BAANA
	KATUPUUT
	RADAN ALITTAVA/YLITTÄVÄ KÄVELY- JA PYÖRÄILY-YHTEYS
	ULKOILUREITTI
	KESKUSTAN KÄVELYALUE
	FOKUSPISTE, NÄKYMÄ-AKSELIN PÄÄTE TEI MUU MERKITYKSELLINEN PAIKKA, JOKA TULEE OTTAA HUOMIOON RAKENNUSTA SUUNNITELTAESSA.



- Tikkurilan keskusta on erinomaisten raideliikenneyhteyksien varrella. Se on kompakti alue, jossa toiminnot yhdistyvät sekoittuneen kaupunkirakenteen periaatteiden mukaisesti.
- Tuleva rakentaminen ei vaadi uusia katuja, yhdyskuntatekniikan verkostot on jo pääosin rakennettu. Tiivistävä asutus käyttää aluksi nykyisiä palveluita.
- Tikkurilan keskustaan on mahdollista rakentaa asuntoja monipuolisesti kaikenlaisiin tarpeisiin. Keskustan nykyiset palvelut ovat kävelymukavalla. Kaupallisille palveluille kaavoitetaan lisää tilaa, koulun ja terveyskeskuksen laajentamiseen. Uusiin päiväkotihin ja senioriasuntoihin on varauduttu.
- Tikkurila on joukkoliikenteen solmukohdassa, jossa kauemmas suuntautuvilla matkoilla käytetään ensisijaisesti joukkoliikennettä. Alueen sisäinen liikkuminen perustuu jalankulkuun ja pyöräilyyn, joiden reiteistä tehdään turvallisempia ja houkuttelevampia. Hybridirakennuksia suositaan, mikä vähentää liikkumisen tarvetta ja mahdollistaa tehokkaan vuorottaispysäköinnin.
- Asuntokannasta tulee monipuolinen ja palvelujen kirjo kasvaa. Keskustan kävely-ympäristöstä tulee esteetön ja virikkeellinen. Houkutteleva julkinen kaupunkitila luo edellytykset sosiaaliseen kanssakäymiseen – kaupunkielämään.
- Tiivistävä kaupunkirakenne säästää kaupungin voimavaroja, tuo verotuloja ja tekee uusien yritysten ja palvelujen perustamisen mahdolliseksi. Kaupunkielämä ja sen sosiaaliset yhteydet ruokkivat talouselämää ja uusin innovaatioiden syntymistä.
- Tiivis ja toiminnoiltaan sekoittunut kaupunkirakenne vähentää liikkumisen tarvetta ja sitä kautta liikenteen päästöjä ja meluhaittoja. Kun yhdyskuntarakenne ei hajaudu, eivät luonnonarvoille aiheutuvat haitatkaan leviä laajalle alueelle.
- Alue on rakennettua. Luotoarvoiltaan merkittävin alue on Keravanjoki rantoinen, joka säilyy virkistysalueena. Alueelle tyypilliset vehreät raitit säilytetään ja asuinpihojen istutettuja alueita hyödynnetään vehreän yleisilmeen säilymisessä.
- Tikkurilan arvokkaimmat rakennukset on suojeltu asemakaavoilla. Uudemman rakennuskulttuurin merkittävimmät kohteet on osoitettu kaavarungossa. Ne suojeltaneen tulevaisuuden asemakaavoissa.
- Pääasialliset virkistysalueet ovat keskustan pohjoispuolella oleva urheilu- ja metsäalue sekä etelässä sijaitseva Keravanjoen varsi. Molemmilta on yhteys seudulliseen viheralueverkkoon. Tikkurilanpuistoa laajennetaan pohjoiseen, jolloin keskustan virkistysaluetarjonta paranee merkittävästi.

2.1

MITOITUS

- vuoteen 2030 , uutta asuinrakennusala noin 250 000 k-m²
- (nykyisillä kaavoilla lisäksi 50 000 k-m²)
- n. 4 000 – 4 500 asuntoa
- n. 5 000 – 6 000 uutta asukasta
- uutta liike- ja toimitilaa noin 105 000 k-m²
- n. 2 000 työpaikkaa
- n. 2 500 vuorottaiskäytössä olevaa autopaikkaa
- vuosina 2030 –2050, asuinrakennusala 200 000 k-m² lisää

Kaavarungon keskeinen ajatus on täydentää olemassa olevaa yhdyskuntaa ottamalla rakenteen sisällä olevat alueet käyttöön. Matala ja usein huonokuntoinenkin rakennuskanta tekee tilaa uudelle kaupunkikeskustalle. Rakentaminen hyödyntää täysin olemassa olevaa infrarakennetta. Se tukeutuu kokonaan nykyisiin raideliikenneyhteyksiin ja nykyiseen katuverkkoon. Myös vesihuolto-, energia- ja dataverkostot on jo rakennettu.

Valtaosa tulevasta rakennusoikeudesta on asumista. Uusia asuntoja kaavarungon alueella valmistuu lähivuosikymmeninä noin 5 000 – 6 000 uudelle asukkaalle eli noin 250 000 kerrosneliömetriä. Tästä noin 220 000 kerrosneliömetriä sijoittuu kaavarungon osoittamille asumisen (A) korttelialueille ja 30 000 keskustatoimintojen (C) alueille. Keskustatoimintojen alueelle voi sijoittua palvelu- ja liikerakentamista sekä hallintoa ja asumista. Lisäksi voimassa olevissa asemakaavoissa on käyttämätöntä kaavavarantoa, mikä nostaa kokonaisrakennusoikeuden määrän noin 300 000 kerrosneliömetriin.

Asumista sijoittuu koko keskusta-alueelle. Liike- ja toimitilojen osuus ei ole yhtä suuri, vaikka kadunvarsien alimmat kerrokset ovatkin keskusta-alueella yleensä liiketiloja. Suurimmat varaukset liiketiloille ovat C-alueilla; Asematien ja Tikkuraitin muodostamalla akselilla. Lännessä akselin päätteenä on Peltolantori, jonka kaupallista vetovoimaa vahvistaa torin ja viereisen Työväen yhdistyksen kortteleille osoitettu rakennusoikeus. Itäpäässä taas valmistuu Dixi ja siihen liittyvä Kassan kortteli, sekä radan itäpuoliset C-korttelit. Kielotien varressa liiketilat ovat enimmäkseen kivijalkakauppoja. Liiketilojen lisäys nykyiseen verrattuna on kaavarungon alueella noin 30 000 – 40 000 kerrosneliömetriä.

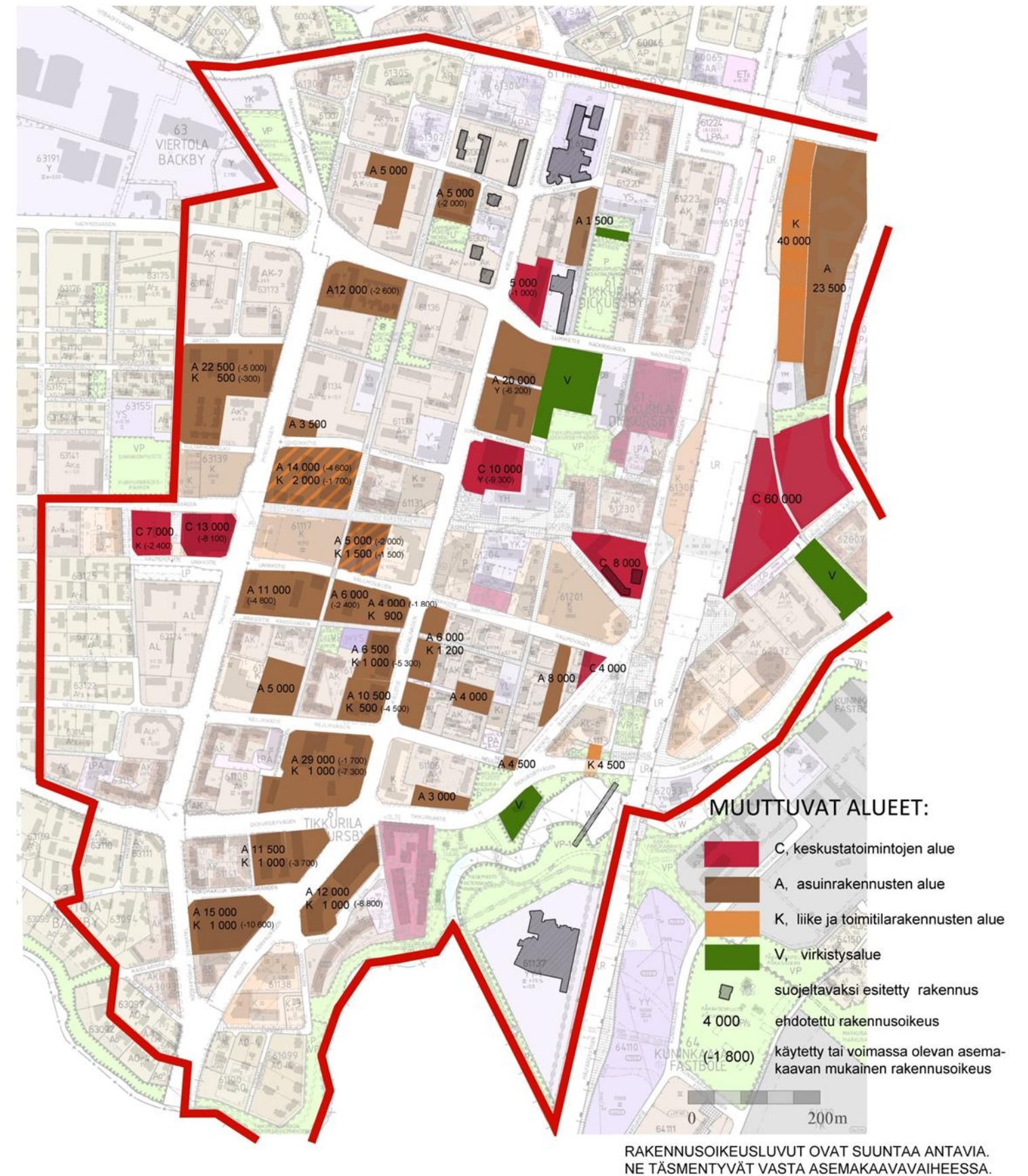
Radan itäreuna Jokiniemessä on altista ratamelulle ja tärinälle, joten ainakin alimmat kerrokset ovat luontevia liike- ja toimitilarakentamiseen. Toimitilojen määrä on Jokiniemessä noin 70 000 -80 000 kerrosneliömetriä. Tikkurilan puolella toimitilojen kokonaismäärä kasvaa jonkin verran mm. Hotelli Vantaan laajennuksen sekä rakenteilla olevan asema- ja liikekeskuksen ansiosta. Iso osa toimitiloista sijoittuu keskustatoimintojen alueelle tai asuinkortteleiden maantasokerroksiin.

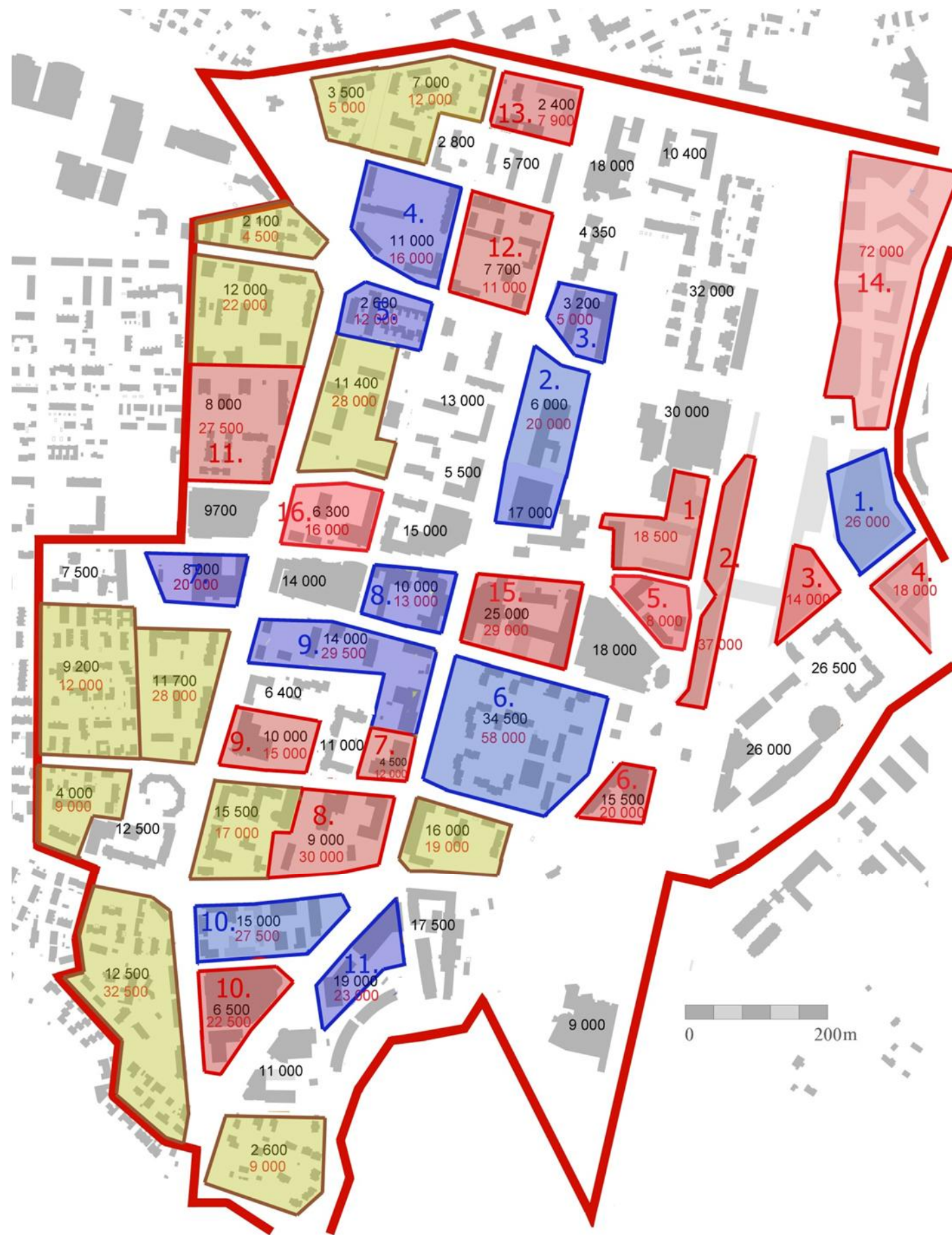
Uusia virkistysalueita (V), käytännössä kaupunkipuistoja on osoitettu kolmeen kohteeseen: Keravanjoen rantaan puretun Villa Åvikin paikalle, Jokiniemeen teollisuusradan tilalle ja Tikkurilanpuiston laajennukseksi kirjaston edustalle.

Tikkurilan rakennuskanta ei ole arkkitehtuuriltaan yhtenäistä. Siksi kaavarungon ehdottamat toimenpiteet tulevalle rakentamiselle eivät määrittele haluttua arkkitehtuuria tyhjentävästi. Arkkitehtuuri määrittyy tapaus kerrallaan ja tulevien vuosikymmenten ajatusten mukaisesti. Vaativien julkisivujen laatutaso halutaan kuitenkin varmistaa. Tikkurilan imagon ja kaupunkikuvan kannalta tärkeimmät julkisivut sijoittuvat näkyvimpiin kohtiin, merkittävimpien katujen varsille tai avointen tilojen reunoille, kuten radan varteen tai Tikkurilanpuiston reunalle. Tärkeimpinä katuina nousi esille Kielotie ja Asematie sekä Tikkurilantie.



*Tikkurilantie,
K2-suunnitelmasta,
Arkkitehtitsto
Kai Warttinen Oy.*





HANKKEIDEN TOTEUTUMISAIKATAULU:

- 2020

1. Ratatien korttelit, 18 500, Skanska, YIT; rakenteilla, -2016
2. Liike- ja asemakeskus Dixi, 37 000, YIT; rakenteilla, -2018
3. Liikekortteli, 14 000, Sponda; alustavia neuvotteluja, 2015 -
4. Asuinkortteli, 18 000, VVO; rakenteilla, - 2016
5. Kassan kortteli, 8 000, Vantaan kaupunki, rakent. 2021 -
6. Hotelli Vantaa, 4 500, kaavatyö käynnissä, rakent. -2017
7. YH-kodit, 7 500, kaavatyö käynnissä, rakent. 2014 -
8. Kielotie 2-6, 21 500, SRV, kaavatyö käynnissä, rakent. 2014 -
9. Neilikkatie 17, senioritalo, 5 000, alustavia neuvotteluja, rakent. 2016 -
10. ent. Anttila, asuinkortteli 16 000, alustavia neuvotteluja, rakent. 2017 -
11. Kultarikontien asuinkortteli 19 500, NCC, kaavatyö käynnissä, rakent. 2015 -
12. Orvokkikujan asuinkortteli 3 300, kaavatyö alkaa 2014, rakent. 2015 -
13. Oksanmäen koulukortteli 5 500, kaava valmis, rakent. 2020 -
14. Jokiniemen korttelit 72 000, Vantaan kaupunki, rakent. 2018 -
15. Kirkko/ terveyskeskus 4 000, kaava valmis, rakent. 2018 -
16. Tikkuraitin kortteli 61132 9 700, alustavia neuvotteluja, rakent. 2018 -

- 2030

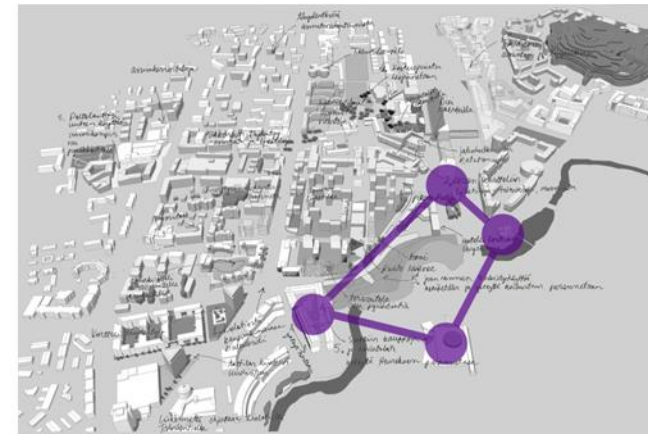
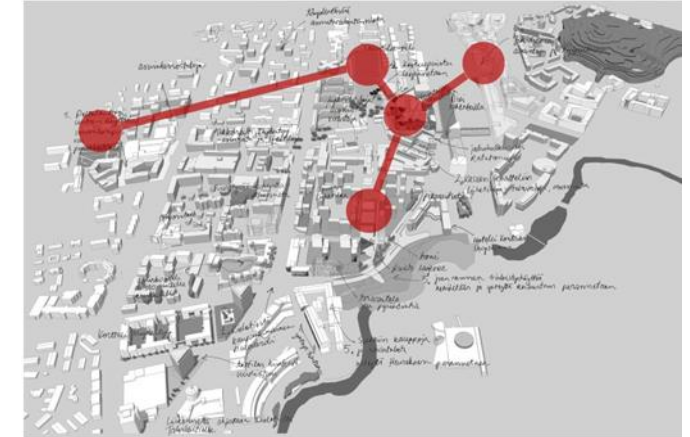
1. Jokiniemi, Sponda 18 000,
2. Virastokorttelit asumiseen, 16 000,
3. Tikkurila-talo, 1 800,
4. Oksanmäen täydennysrakentaminen, 5 000,
5. Lummetien asuinrakentaminen, 9 400,
6. Kukkakedon täydennysrakentaminen, 13 500,
7. Peltolantien korttelit, 12 000,
8. Tikkuraitin kortteli, 3 000,
9. Unikkotien korttelit, 15 500
10. Horsmakujan täydennysrakentaminen, 10 000
11. Toimistotalojen korvaaminen, 4 000

- 2050

RAKENNUSOIKEUSLUVUT OVAT SUUNTAA ANTAVIA.
NE TÄSMENTYVÄT VASTA ASEMAKAAVAVAIHEESSA.



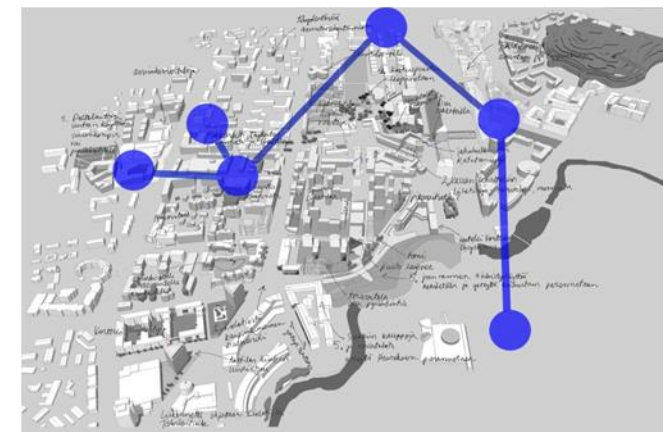
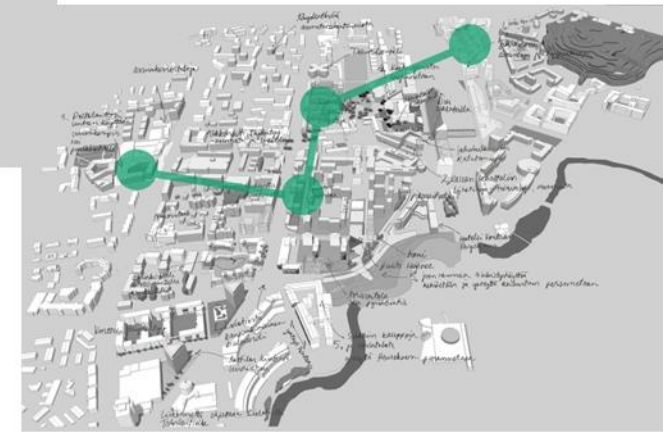
Päiväkodit voivat sijaita joko puistojen reunalla (Sini-rikonpuisto, Keskuspuisto ja Neilikapuisto) tai osana korttelia, jolloin niiden leikkipiha sijoittuu kortteli- tai kattopihalle.



Hybridirakennukset: Peltolantori, Kukkaketo, Virastokeskus ja Jokiniemi.

Hybriditaloissa toiminnot sekoittuvat. Esimerkiksi alin kerros on liiketilaa, 2.–3. kerros toimistotilaa ja yläkerrokset asuntoja. Näin talon autopaikat ovat vuorottaiskäytössä, mikä laskee rakentamiskustannuksia merkittävästi.

Kulttuurin ja matkailijan Tikkurila. Vernissa, Heureka, Kaupunginmuseo ja Silkki muodostavat kompaktin matkailukohteen Keravanjoen rantaan.



Keskitetty pysäköinti. Pysäköinti sijoittuu keskitetysti pihakansien alle tai pysäköintitaloihin. Jokiniemi ja Rata-tien pohjoisosa ovat luontevia paikkoja liityntäpysäköintiin. Mahdollisia pysäköintirakennuksia voi sijoittaa Heurekaa vastapäätä ja Talvikkien ja Peltolantien kulman tuntumaan.

Asuminen

Tikkurilaan tulee rakentaa asuntoja mahdollisimman laajalla kirjolla. Kattoterassiasuntoja hybriditalojen päälle, suuria loft-asuntoja vanhaan tehtaaseen, perinteisiä perheasuntoja, pieniä asuntoja citysinkuille ja opiskelijoille, opiskelijoiden tai vanhusten kommuuniasuntoja, asuntoja frendeille ja toisenlaisille frendeille, omapihaisia asuntoja, saunallisia ja saunattomia asuntoja, asuntoja, joissa voi tehdä työnsä tai harrastaa kaupunkiviljelyä. Periaatteena on kuitenkin, että asuminen on sitä tiiviimpää, mitä lähempänä ollaan Tikkurilan asemaa.

Asumista sijoittuu koko Tikkurilan keskustan kaavarungon alueelle, sinne missä korttelirakenne kestää tiivistämisen ja paikoitus on ratkaistavissa. Ensimmäisenä muuttuu eteläinen Kielotien varsi, jossa asemakaavamuutokset ovat jo loppusuoralla. Niissä matalan liikera kentamisen tilalle nousee kahdeksankerroksisia asuinkortteleita. Viereiselle tontille, Tikkurilantie 57:ään käynnistyy kaavatyö vuoden 2014 aikana ja entisen Anttilan tontin kaavamuutos on jo käynnissä. Esitetyissä luonnoksissa korttelia reunustaa seitsenkerroksiset asuintalot. Kielotien ja Horsmakujan kulmaan on esitetty 16-kerroksista asuintornia Kielotornin pariin. Yhteistä näille asuinkorttelikaavoille on, että Kielotien katutasoon tulee aina liiketilaa.

Toinen lähivuosina rakentuva alue on Talvikkien länsipuolinen kortteli Ylivedon pohjoispuolella, jonka asemakaavat ovat myös työn alla. Kielotien pohjoisosan, virastokorttelien paikalle kaavoitetaan tulevaisuudessa asuinkortteleita, jotka rajautuvat toiselta puoleltaan Tikkurilanpuistoon. Pysäköinti sijoittuu pihakansien alle.

Kukkakadon alueella täydennysrakentamisen paikkoja on useita. Kielotien varteen mahtuu yhdistettyjä liike- ja asuintaloja, joihin lisäksi sijoittuu sekä uusien että vanhojen asuntojen autopaikat kaksikerroksiseen autohalliin. Korttelin sisäisten parkkikenttien paikalle voi sijoittua täydennysrakentamista. Neilikatien katualueen päälle on tutkittu tornitalon sijoittumista. Pysäköinti voidaan hoitaa Neilikatien katualueella, jossa kadun tilalle on mahdollista rakentaa kaksitasoinen ja maastoon piilotettu pysäköintihalli.

Tikkurilan korttelijako on harva eli korttelit ovat aika suuria. Niitä on mahdollista jakaa ja tehdä korttelien sisäisestä mittakaavasta inhimillisempää. Valoisuuden ja ilmavuuden vaikutelma ei kärsi, jos korttelipihoja täydennetään kaupunkipientaloilla tai asukastaloilla.

Pohjoiseen Oksanmäen suuntaan rakentamisen volyymi pienenee ja rakenne muuttuu; umpikortteliin perustuvien ratkaisujen sijaan pistemäinen täydennysrakentaminen toimii alueella paremmin.

- tiivistä asumista aseman lähelle
- asuntokannasta monipuolista

Työpaikat

Keskustan työpaikat ovat hallinnossa ja palveluissa. Virastot eivät ole lähdössä muualle, mutta niiden sijoittuminen alueen sisällä voi muuttua. Sekoittuneen kaupunkirakenteen periaatteiden mukaisesti toimistojen ei tarvitse sijoittua omille korttelialueilleen, vaan ne voivat olla osana asuin- tai liikekorttelia tai sijoittua samoihin rakennuksiin, jolloin katutason liiketilojen päällä olisi 2-3 kerrosta toimistoja ja ylimpänä asuinkerrokset (ns. hybriditalo).

Jos tarvetta on suurille ja yhtenäisille toimitilakortteleille, niin selkeimmin niitä tarjoaa radan itäpuoli, Jokiniemi, jossa on paljon rakentamatonta tonttimaata ja lyhyt kävelymatka asemalle.

Palvelut ja pienet yritykset voivat keskustan alueella sijoittua asuinkortteleiden kivijalkaan aivan kuten perinteisessä kaupungissa.

- sekoittunut kaupunkirakenne
- hybriditalojen suosiminen

Kaupalliset palvelut

Pelkästään Tikkurilan keskustan tuntumassa on tulevaisuudessa noin 5 000 – 6 000 asukasta nykyistä enemmän. Lisäksi ympäröivät asuinalueet Hiekkaharjussa, Koivuhaassa, Viertolassa ja Jokiniemessä tiivistyvät tulevina vuosikymmeninä. Kaupan asiakaspotentiaali kasvaa siis nykyisestä huomattavasti. Lisäksi uudet kaupan hankkeet mm. asemakeskuksen ja Tikkurin yhteyteen tekevät Tikkurilasta houkuttelevan ostoskohteen. Vaikka kauppa elää murroksessa netti-kaupan yleistymässä, niin keskustan kaupoilla on hyvät mahdollisuudet menestyä kilpailussa asiakkaita⁶. Edellytyksenä on, että riittävä kaupallinen volyymi yhdistyy ja julkinen katutila tehdään viihtyisäksi.

Perinteistä kivijalkakauppaa tuetaan kaavoituksella. Suuriin kaupan yksiköihin verrattuna kivijalkakaupat ovat tilankäytöltään joustavampia. Tulevaisuuden kaupallisia tarpeita on vaikea ennustaa, mutta kivijalkakaupoille varattu tila taipuu monenlaiseen käyttöön, kunkin ajan omiin tarpeisiin.

Merkittävin kaupallinen akseli, Asemaatie vahvistuu. Aseman seudulle on rakenteilla olevan DIXIN lisäksi muita kaupan hankkeita: Tikkurin kortteli täydentyy, Kassan kortteliin ja Jokiniemen puolelle on tulossa kaupan hankkeita. Peltolantorin reunaan ja aseman ympäristöön rakennetaan kaupalliset keskittymät. Kielotien heikompaan kaupallista akselia vahvistetaan katutason liiketiloilla, kahviloilla ja ravintoloilla. Samalla varmistetaan, ettei kadun kaupallinen akseli katkeile, vaan se jatkuu yhtenäisenä Silkkitehtaalle asti. Silkistä tehdään ”vaihtoehtoinen” elämyk-

⁶ ⁶ Elävät kaupunkikeskukset, Kaupunkiympäristön monipuolisuus ja laatu verkostokaupungin keskuksissa, Söderström, SUOMEN YMPÄRISTÖ 32 / 2012.

sellinen kaupallinen keskus, jossa on käsityö-, herkku-, design- yms. puoteja. Sijainti Heu-
rekan naapurissa houkuttelee myös matkailijat Silkkiin.

Elintarvikekaupassa on selviä nousevia ja kehittyviä näkymiä: luomuruoka, lähiruoka, ter-
veellisyys, hitaus, etnisyys, teknologisuus, eettisyys, kokemuksellisuus, funktionaalisuus.
Nämä ovat selkeitä vahvoja trendejä, joiden voidaan olettaa pysyvän vahvoina myös tule-
vaisuudessa.⁷

Uudet kaavahankkeet asuinkerrostaloiheen tuovat runsaasti asukkaita keskustan etelä-
puolelle. Se kasvattaa palvelujen kysyntää. Kielotien tulevissa asemakaavoissa vaaditaan
uusiin rakennuksiin liike- ja myymälätiloja katutasoon. Katujen kulmauksissa tulee lisäksi
varautua kahviloihin ja ravintoloihin, mikä tulee ottaa huomioon rakennusten suunnitte-
lussa. Kielotien kaupallinen vetovoima vahvistuu pikkuhiljaa, kun kadun varren kortteleita
rakennetaan.

Keskustaan on mahdollista rakentaa lisää kauppakeskuksia, kunhan liiketilat avautuvat
myös katutilaan, jolloin vaikutus alueen elävyyteen paranee.⁸ Näinhän on esim. Tikkurin
kauppakeskuksessa.

Kaavarungon mukainen rakentaminen tuottaa alueella noin 30 000 – 40 000 kerrosne-
liömetriä uutta kaupallista pinta-alaa. Kaupan volyymin kasvu ei perustu pelkästään alu-
een oman asukasluvun lisäykseen. Sitä kasvattaa myös noin 11 000 alueella työskentele-
vää sekä asemakeskuksen kävijävirta, josta osa käyttää Tikkurilan kaupallisia palveluja.



*Tikkurilan palveluissa on vielä
puutteita.*
- asukaskysely

⁷ Sandberg

⁸ Ibid.

Jotta Tikkurila voi kilpailla varsinaisten kauppakeskusten kanssa, sen täytyy profiloitua oman
tyyppisekseen. Sen täytyy pystyä houkuttelemaan asemakeskuksen venäläismatkailijoita käyt-
tämään aikaansa Dixiä kauempana. Tikkurila valttina on aitous eli ratkaisu, jossa koko keskusta
toimii kauppakeskuksena. Se tarkoittaa riittävän suurta ja laadukasta kaupallista volyymia, joka
ei katkeile. Lisäksi vetovoimaisuus vaatii suurta panostusta julkiseen kaupunkitilaan ja sen
miellyttävyyteen. Tikkurilan keskustakaupan tulevaisuus riippuu kaupallisista toimijoista, joi-
den väliselle yhteistyölle täytyy löytää foorumi.

- Tikkurilan keskustasta kauppakeskus
- kivijalkakauppojen renessanssi
- kaupallisen julkisivun jatkuminen yhtenäisenä
- Silkkiin elämyksellistä kauppaa

Hotellit

Sijainti liikenteen solmukohdassa kätevästi lentoaseman ulottuvilla tekee Tikkurilasta houkut-
televan majoittumiskohteen. Vantaan hotellien käyttöaste on korkea. Tiedekeskus Heureka
houkuttelee lapsiperheitä, hyvät liikenne yhteydet bisnesmatkustajia ja hotelli Vantaan viikon-
loppupaketit bailaajia.

Kun kehärata valmistuu, alkaa Tikkurila kilpailla myös lentokenttähotellien sijoituspaikkana.
Helson ja nopean lentokenttäyhteyden lisäksi tarjottavana on aitoa kaupunkiympäristöä. Kun
hotelli sijoittuu lähelle asemaa, matkailija löytää sen helposti ja jaksaa kuljettaa matkatavaran-
sa. Hotelli Vantaa on aikeissa laajentua ja Dixin eteläpäädyssä on kaavavaraus uudelle hotellil-
le. Aseman tuntumaan on mahdollista rakentaa uusia hotelleja myös Kassan kortteliin tai Joki-
niemen puolelle, mutta vasta kun asemakaavaa on muutettu.

Julkiset ja muut palvelut

Asukasluvun kasvulla on vaikutuksensa myös julkisten palvelujen tarpeeseen. Nykyisen kaltai-
nen asukasjakauma, jossa on paljon yksin- ja kaksinasuvia ei tarvitse niinkään paljon päiväkote-
ja tai kouluja. Muutaman tuhannen uuden asukkaan lisäys näkyy kuitenkin myös lasten luku-
määrässä, vaikka osuus väestöstä pysyisi edelleen vantaalaisittain matalana. Koulujen nykyi-
nen määrä riittää. Peltolan koulua voidaan tarvittaessa laajentaa. Uusia päiväkoteja todennä-
köisesti tarvitaan, vaikka Sinirikonpuiston viereen rakennettava päiväkotikiinnityskin pian.

Uudet päiväkodit eivät sijoitu kaupunkirakenteeseen totuttujen periaatteiden mukaisesti. Kes-
kustassa ei ole enää suuria tontteja, joille voitaisiin rakentaa erillinen, yksikerroksinen päiväko-
ti omalle, isolle pihalleen. Uusille päiväkodeille etsitään paikkaa muun korttelirakenteen seas-
ta. Asuinkerrostalojen maantasokerrokseen sijoittuva päiväkotikiinnitys voisi sijoittaa leikki-
pihansa väl-
jälle korttelipihalle. Tai päiväkotikiinnitys voisi sijoittua vaikkapa kirjaston vieressä olevaan Elisan kaa-
pelikeskukseen, jolle ei nykyisellään ole käyttöä. Silloin lasten leikki-
pihana olisi Tikkurilanpuis-

to. Yksi mahdollisuus on tutkia eurooppalaisten esimerkkien mukaista liikerakentamisessa syntyvien laajojen kattopintojen käyttöä mielekkäästi. Isoille kattopinnoille on mahdollista istuttaa kattopuutarhoja, jotka ovat osaksi leikkiäpihoja. Katolle voi sijoittaa päiväkotirakennuksen samalla periaatteella, kuin rakennus olisi omalla isolla tontillaan. Aurinkoinen ja liikenteeltä suojaisa kattopiha tulee tietenkin tehdä turvallisesti aitaamalla esimerkiksi läpinäkyvin pleksiaitauksin. Päiväkotipihathan ovat aidattuja joka tapauksessa.

Senioreiden ja vanhusten määrä kasvaa merkittävästi jo nykyisellä väestöpohjalla. Se tarkoittaa erilaisten hoivapalvelujen ja seniorikotien tarpeen kasvua. Uusia asuntoja senioreille on tulossa useampaankin Tikkurilan keskustakortteliin ja esimerkiksi terveyskeskuksen korttelissa on mahdollisuus lisärakentamiseen. Kotona asutaan todennäköisesti mahdollisimman pitkään ja sitä tuetaan teknisillä innovaatioilla ja ulkoa tarjottavilla palveluilla.

Liikkumisympäristön suunnittelussa vanhusten määrän kasvu on otettava huomioon. Tarvittavat parannukset ovat usein luonteeltaan arkisia ja kaikkia hyödyttäviä asioita. Reunakivien luiskaaminen helpottaa kulkemista myös pyörällä tai lastenvaunujen kanssa. Virikkeellinen ympäristö, jossa on hyvin palveluja, tekee kaikenlaisesta kaupungilla liikkumisesta miellyttävämpää. Liikkumisrajoitteinen kaipaa paikkoja, joissa voi istahtaa. Tarve on helppo ratkaista tuomalla katutilaan penkkejä. Ne voivat olla kaupungin vastuulla osana julkista tilaa, mutta myös yksityisten kahviloiden ja ravintoloiden terasseilla. Kaupungin keskustassa tulee olla myös riittävän tiheä verkosto yleisöikätyössä olevia vessoja.

Kaupunki rakentaa ikääntyvän väestön tarpeisiin seniorikampuksen, jossa erityyppinen omatoimiasuminen ja jatkuva hoitoa edellyttävä hoiva-asuminen nivoutuvat julkisten ja yksityisten palvelujen ympärille. Kampukselle on esitetty sijoituspaikaksi Peltolantoria tai Jokiniemeä.

- lapset, vanhuksat ja erityisryhmät osaksi kaupunkia ja sen elämää
- esteetön ja virikkeellinen kävely-ympäristö



Kuva K2-suunnitelmasta,
Arkkitehtitsto. Kai Wartainen Oy.



Julkinen kaupunkitila

Suosittu aukiot tai vilkkaasti liikennöidyt risteykset ovat tärkeitä kaupungin toiminnallisia ytimiä. Ne ovat paikkoja, joihin ihmiset kokevat luontevimmaksi pysähtyä tarkkailemaan ympäristöä tai pysähtyä rupattelemaan. Kaupungilla vietetään aktiivisesti aikaa omien tuttavien kanssa ja keskeisenä kiinnostuksen kohteena ja viihtyvyyttä lisäävänä tekijänä ovat toiset ihmiset ja heidän toimintansa seuraaminen. Julkinen kaupunkitila on edellytys kaupunkielämän syntymiselle.⁹

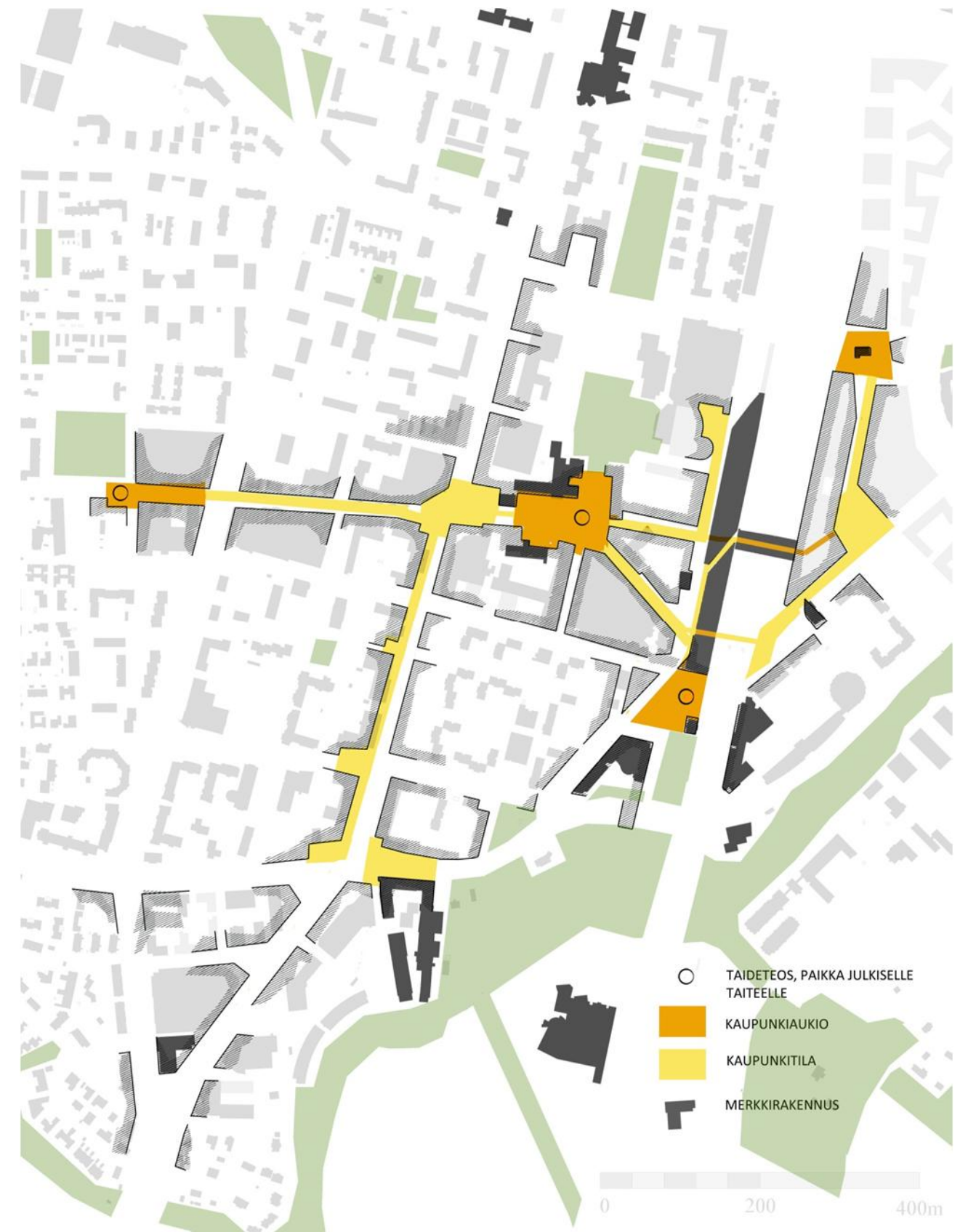
Tikkurilan tärkeimmät julkiset tilat ovat kävelykatu Tikkuraitti ja sen tulevat jatkeet asemalle asti. Sen varrelle sijoittuu tori ja keskeisin puisto eli Tikkurilanpuisto. Liikekeskus Dixin viimeisen vaiheen valmistuttua sen ja kaupunginmuseon väliin rakennetaan komea kaupunkitila, Carl Albert Edelfeltin aukio.

Kielotie muutetaan joukkoliikennepainotteiseksi kaduksi. Sen katutilasta tehdään miellyttävä ja kävelyyn houkutteleva. Kadun muuttaminen kaupunkibulevardiksi aloitetaan eteläpäästä Tikkuraitin ja Talvikkitien väliseltä osuudelta. Myöhemmin uudistusta voidaan jatkaa pohjoisessa Lummetielle saakka.

Julkista kaupunkitilaa ovat myös rakennetut puistot, joista merkittävimmät ovat Keravanjoen rannan puistovyöhyke sekä Tikkurilanpuisto. Tärkeimmillä julkisilla alueilla tulee panostaa laadukkaaseen suunnitteluun ja toteutukseen.



⁹ Elävät kaupunkikeskukset, Kaupunkiympäristön monipuolisuus ja laatu verkostokaupungin keskuksissa, Söderström, SUOMEN YMPÄRISTÖ 32 / 2012.



Kaupunkikuvallisesti erityisen vaativaksi on arvioitu Tikkuraitin kävelykatu ympäristö, Kielotien varsi, keskeiset radanvarsijulkisivut, Jokiniemen uuden alueen korttelijulkisivut, Tikkurilantie-Kielotie-Talvikkitie-kolmio Tikkurilan eteläisenä porttina sekä Kaupunginmuseon ympäristö. Vaativia julkisivuja ovat ydinkeskustan reunoilla sijaitsevat pääväylien julkisivut (Talvikkitie, Lummetie, Valkoisenlähteen tie, Tikkurilantie) sekä merkittävimmät kaupunkitiloja rajaavat julkisivut.

- Julkisivut tulee käsitellä keskustan pääjulkisivujen tapaan ja niissä tulee käyttää keskustan arvon mukaisia materiaaleja. Jos rakennuksissa käytetään julkisivuelementtejä, tulee käyttää kuoriseinärakennetta tai kevytelementtejä.
- Rakennusten pääsuunnittelijoilta vaaditaan erityistä ammattitaitoa ja kokemusta vastaavien vaativien julkisivujen suunnittelusta.
- Erityisen vaativilla julkisivuilla tulee maantasokerrosten julkisivu tehdä luonnonkivistä. Ylemmissä kerroksissa sallittuja pääasiallisia materiaaleja ovat muurattu tiili ja rappaus, joko muurattuna tai lämpörappattuna. Puuta ja lasia saa käyttää.
- Katujulkisivujen alinta ja ylintä kerrosta tulee korostaa arkkitehtuurin keinoin esim. sisäänvedoin.
- Kaupallisia julkisivuja koskee lisäksi vaatimus näyteikkunajulkisivuista (ks. 4.3)
- Sisäänkäyntejä tulee korostaa arkkitehtuurin keinoin mm. katoksin.
- Julkisivut tulee tehdä koko rakennusalan pituudelta rajaamaan katutilaa ja suojaamaan taakseen jäävää korttelia liikenteen melulta.
- Julkisivuväriksi suositellaan tummaa skandinaavista väriskaalaa tai vaihtoehtoisesti Tikkurilan omaa skaalaa.



Vahvat kaupalliset julkisivut keskittyvät Kielotien ja Asematie/Tikkuraitin varteen. Kävelykeskusta Peltolantorilta Asematietä ja Männistönpolkua pitkin torilta matkakeskukseen muodostaa kaupallisen vyöhykkeen, joka jatkuu asemasiltaa pitkin Jokiniemen puolelle.

Aseman lähellä kauppa profiloituu palvelemaan jalankulkijoita ja joukkoliikenteen käyttäjiä sekä matkailijoita. Se ei tietenkään tarkoita sitä, etteikö tälläkin alueella liikkeille varattaisi pysäköintipaikkoja. Peltolantorin puolella profilointi on enemmän autoiluun painottuva. Kielotien ja muiden katujen varsien kaupallinen profiili painottuu kivijalkakauppoihin ja erikoistavarakauppaan. Kivijalkakauppojen tulee olla vähintään 100 m² :n kokoisia, jolloin ne voivat muuntua kunkin ajan kaupallisten tarpeiden mukaan.

Katuun rajautuvien pohjakerrosten luonteella on keskeinen vaikutus elävän kaupunkiympäristön muodostumiselle. Liiketilojen julkisivuilla voidaan vaikuttaa siihen, miten miellyttäväksi ympäristö koetaan tai miten houkutteleva se on ostosympäristönä. Aktiivisten ja avoimien julkisivujen luona vietetään pidempi aika katutilassa, esim. näyteikkunoita katsellen.¹⁰

- Vahva kaupallinen julkisivu tarkoittaa sitä, että katutasossa kadunpuoleisista tiloista vähintään 80 % on oltava liike- ja myymälätilaksi soveltuvaa tilaa, joiden katujulkisivu tulee tehdä näyteikkunajulkisivuna. Näyteikkunoita ei saa peittää.
- Heikommalla kaupallisella julkisivulla vastaava vaatimus on 40 %.
- Liiketilojen vähimmäiskerroskorkeus tulee olla vähintään noin 4 m.



¹⁰ ibid.



Ekosysteempipalvelut ja luonnon monimuotoisuus

Ekosysteempipalveluilla tarkoitetaan luonnon hyötyjä ihmisille. Ne voidaan jakaa tuotanto-, sääntely- tuki- ja kulttuuripalveluihin. Kaupunkien viheralueiden ekosysteempipalveluita ovat esimerkiksi ilman puhdistaminen, pienilmaston säätely, hiilen sitominen, melun torjunta, hulevesien johtaminen, kuivatus ja puhdistus sekä virkistäytyminen ja maisemasta nauttiminen.¹¹ Ekosysteempipalvelujen näkökulma voi uudella tapaa nostaa esille kaupungin rakentamattomien alueiden välttämättömyyden.

Viherkerroin on menetelmä, jota on hyödynnetty kaupunkisuunnittelussa ulkomailla ja myös Suomessa. Esimerkiksi Helsingille kehitetty viherkerroin on laskentatyökalu, jonka avulla voidaan arvioida viherpintojen ja -elementtien hyötyjä hulevesien säätelyn ja muiden ekosysteempipalvelujen kannalta.¹²

Pihat ovat tärkeitä ekosysteempipalvelujen turvaajia Tikkurilassa, jossa julkisia viheralueita on vähän: niillä on merkitystä hulevesien käsittelyssä, kasvullisena maana, eri kasvi- ja eläinlajien elinympäristönä ja leviämisreittinä sekä viihtyisinä ja vehreinä alueina, joilla on mahdollista myös viljellä.

Tiiviissä kaupungissa luonnon monimuotoisuudelle ja virkistäytymiselle on luotava edellytyksiä myös katoille, kansille ja seinille. Esimerkiksi viherkatoista voidaan luoda monimuotoisia biotooppeja, joilla on elintilaa vaikkapa niittyjen lajistolle, joka maatalouden muutosten myötä on käynyt maatalousympäristöissä harvinaiseksi. Katoista voidaan kehittää vehreitä oleskelukeitaita ja niille voidaan perustaa viljelypalstoja. Vantaan tiivistyviin kaupunkikeskuksiin halutaan monenlaisia viherkattoja. Kaupunkisuunnittelulautakunta on hyväksynyt 20.1.2014 asemakaavoituksen lähtöaineistoksi Rakennettavien alueiden hulevedet ja kattokasvillisuus -ohjeen, jossa tästä tavoitteesta kerrotaan tarkemmin.

Tikkurilassa:

- Säilytetään ja vahvistetaan viheryhteyksiä.
- Kävely-ympäristöt ovat toimivia ja houkuttelevia.
- Perustetaan keskustapuistoja.
- Säilytetään ja istutetaan jaloja lehtipuita.
- Hallitaan hulevesiä kauniisti.
- Kannustetaan viljelemään pihoiilla tai katoilla.
- Kannustetaan rakentamaan viherkattoja.

Vantaan viheralueohjelma

Vantaan viheralueohjelmassa 2011-2020 on esitetty julkisten viheralueiden kehittämisen tavoitteet. Viheralueohjelma sisältää Tikkurilan alueen palveluverkkosuunnitelman, jossa on määritelty viheralueiden nykyiset, poistuvat ja kehitettävät palvelut vuoteen 2020 saakka.



¹¹ Ariluoma, Mari. Kaupunki ekosysteempipalvelujen tuottajana. Diplomityö maisema-arkkitehtuuri, Aalto-yliopisto 13.11.2012.

¹² Oy Eero Paloheimo ecocity Ltd. Viherkerroinmenetelmän kehittäminen Helsingin kaupungille. Loppuraportti 29.11.2013.

Säilytetään ja vahvistetaan viheryhteyksiä

Viheryhteyksillä tarkoitetaan toisaalta ihmisten virkistäytymistä palvelevia viheraluevyöhykkeitä, joita ulkoilureitit yhdistävät, ja toisaalta ekologisia yhteyksiä, joita pitkin kasvi- ja eläinlajit voivat liikkua tai levitä. Ekologiset yhteydet voivat kulkea myös piholla. Väljässä kaupunkirakenteessa piholle mahtuu isoja puita ja monimuotoista kasvillisuutta, joiden avulla monet kasvi- tai eläinlajit voivat liikkua tai levitä. Kaupunkirakenteen tiivistyessä kasvullisen maan osuus vähenee. Ekologiset yhteydet voivat katketa ja elinympäristöjä hävitä. Tikkurilan tärkein, maakuntakaavan mukainen viheryhteys kulkee Keravanjoen rantaa pitkin. (Ks. ideasuunnitelma sivulla 32)

Ei ole enää mahdollistaa kaavoittaa Winterinmäeltä harjun eteläosan kautta urheilupuistoon ja siitä edelleen Tikkurilan keskuspuistoon ulottuvaa julkista viheraluetta, mutta sen sijaan tällä vyöhykkeellä voidaan pihon ja katualueita kehittää vehreinä ja puustoisina.

Viheralueita kuvaavassa kartassa on nostettu esille Hiekkaharjun puustovyöhyke ja tonttien vihreä tärkeimpien kävelyreittien varrella ja Keravanjoen varressa. Kasvullista maata, puita ja muuta kasvillisuutta tulisi säästää erityisesti näillä alueilla toisaalta esteettisyyden ja viihtyisyyden takia ja toisaalta potentiaalisten ekologisten yhteyksien takia. Urheilupuistoa tulisi kehittää vihreämmäksi.

Kävely-ympäristöt ovat toimivia ja houkuttelevia

Jan Gehl on kirjoissaan, esimerkiksi Cities for People, kertonut kaupunkiympäristön toimivuudesta ympäristöpsykologisesta näkökulmasta. Kaupunkikeskuksen suunnittelussa on lähdettävä siitä, millaisia ovat ihmisen fyysiset ja psyykkiset ominaisuudet. Esimerkiksi jalankulkijoilla on taipumus valita lyhyin reitti eikä turvallisinta reittiä. Siksi monimutkaiset systeemit, joissa ihmisiä johdatellaan ylös ja alas, eivät toimi. On siis suunniteltava siten, että kävelen pääsee lyhyintä reittiä, ja autoilijat väistävät tai kiertävät.¹³

Elävässä kaupunkikeskuksessa pitää olla paljon jalan liikkuvia ihmisiä, koska se luo turvallisuudentunnetta, ja koska ihmiset katselevat mielellään toisia ihmisiä. Luvussa 2.5 on esitetty, minne halutaan vahvoja kaupallisia julkisivuja. Nämä alueet yhdistyvät kävelykeskustaan ja kävelijän kannalta paremmaksi kehitettävään Kielotiehen. Näyteikkunat ja kahvilat houkuttelevat ihmisiä viipymään katutilassa. Viipymään voidaan houkutella myös keskustapuistossa luomalla erilaisia oleskelun ja toiminnan paikkoja.

Tikkurilan rauhallisten kävelyraittien verkosto säilytetään. Monilla vanhoilla raiteilla vehreän ilmeen muodostaa tonteilla oleva kasvillisuus. Istutuksia ja puita säilytetään ja kehitetään siten, että puutarhamaisuus säilyy.

Parhaillaan ollaan rakentamassa Asematiestä Tikkuraittia jatkavaa kävelykatua ja uutta aukiota ja keskustapuistoa. Taidetta on suunniteltu osaksi ympäristökokonaisuutta. Taiteilijaryhmän taidekonseptin keskeiset teemat ovat olleet Tikkurilan lähtökohdista muotoutuneet koti ja 1950-luku. Tikkuraitin kunnostuksesta on laadittu yleissuunnitelma vuonna 2009.

¹³ Gehl, Jan. Cities for people. Washington 2010.

Tikkurilassa on edelleen kävelijän kannalta monia ongelmallisia kohtia, esimerkiksi Kielotien ja Tikkurilantien ylitykset. Luvussa 2.7 kerrotaan liikenteen tavoitteista. Liikenteestä saadaan hiljaisempaa ohjaamalla läpiajoliikennettä pois keskustasta. Lisäksi todelliseen ja koettuun turvallisuuteen pitää vaikuttaa rakenteellisin keinoin, esimerkiksi korotetuilla suojateilla ja valaistuksella.

Perustetaan keskustapuistoja

Tikkurilaan halutaan lisää asukkaita. Tiiviissä kaupungissa hyvin rakennetut, kestävät ja monipuolisesti varustellut julkiset ulkotilat ovat tärkeitä viihtymisen kannalta. Koska Tikkurilassa puistoja on vähän ja laajat virkistysalueet melko kaukana, tulee julkisia viheralueita asemakaavoittaa lisää ja parantaa olevien viheralueiden käytettävyyttä.

Keravanjoelta Tikkurilantien yli pohjoiseen Keskuspuistoon asti kehitetään yhtenäinen puisto- ja kävelyalue. Nykyinen kirjaston pysäköintipaikka muutetaan puistoksi. Keravanjoen varrelta ja Tikkurilanpuistosta on esitetty erilliset ideasuunnitelmat sivuilla 32 ja 28.

Säilytetään ja istutetaan jaloja lehtipuita

Tikkurilan keskusta on pääosin entistä peltoa ja niittyä. Vanhoja jaloja lehtipuita on vähän. Aikoinaan pelloiksi raivattiin ensimmäisenä kasvukyvyltään paras maa, lehdot, joissa saattoi luontaisesti kasvaa jaloja lehtipuita, kuten metsälehmäksi, tammia tai kynäjalavia. Kaupungissa vanhat jalot lehtipuut kertovat rakennetun ympäristön iästä. Tikkurilassa niitä on aseman vieressä.

Tavoitteena on lisätä jalojen lehtipuiden määrää Tikkurilassa. Hyvässä kasvussa olevat jalot lehtipuut pyritään säilyttämään. Jaloja lehtipuita myös istutetaan lisää sellaisille paikoille, joilla ennestään kasvaa nopeakasvuisia, mutta lyhytikäisiä puita, kuten poppeleita tai koivuja. Tikkurilan olosuhteisiin sopivia lajeja ovat esimerkiksi tammi, vuori- ja kynäjalava sekä lehmukset.

Isoksi kasvavia katupuita istutetaan liikenneväylien yhteyteen, varsinkin Lummetielle. Jos tilaa ei muuten ole riittävästi, käytetään kantavaa kasvualustaa.

Hallitaan hulevesiä kauniisti

Tikkurilasta on tehty hulevesijärjestelmän toiminnallinen selvitys, jossa on esitetty, mille alueille vesi tulvii, kun sataa paljon. Sateet tulevat ilmastonmuutoksen myötä lisääntymään. Tikkurilan savikko on herkästi tulvivaa aluetta, jossa hulevesitulvien hallinta on erityisen tärkeää.

Erityisesti herkästi tulvivissa paikoissa varataan tulvalle tilaa. Hulevesiaiheista rakennetaan kauniita ja kaupunkimaisia. Hulevesiaiheissa vesi viipyy, haihtuu ja puhdistuu ennen kuin se virtaa vesistöihin. Hulevesiaiheita voidaan tehdä myös liikennealueille esimerkiksi kiertoliittymien keskelle.



Kaupunkimainen hulevesiaihe Berliinin Potsdamerplatzilla.



Tikkurilaan ollaan rakentamassa enemmän ja parempia julkisia ulkotiloja ihmisten iloksi. Havainnekuva Asematiestä, maisemasuunnittelu Hemgård 2009.



Sinirikonpuistoon on vastikään rakennettu monipuolinen leikkipaikka. (kuva:Satu Nätyнки)



Hiekkaharjun puustovyöhyke. Komeita mäntyjä, harjumetsän rippeitä, säästetään talojen välissä.



Tikkurilan isoksi ehtineet puut ovat monesti nopeakasvuisia lajeja, kuten kuvan valkopoppelit.



Jaloja lehtipuita, kuten kuvan tammi, säästetään, ja istutetaan lisää.



Ihmiset osaavat käyttää kaupungin ulkotiloja luovasti. Viihtyisässä kaupungissa onkin monenlaisia ulkotiloja ihmisten käyttöön. Lumiukko on Krassipuiston viereisellä rakentamattomalla tontilla.

Tikkurilassa etäisyydet ovat lyhyitä ja maasto tasaista, joten keskusta on hyvin saavutettavissa kävellen ja pyöräillen. Tavoitteena on nostaa molempien kulkutapojen osuutta suhteessa autoliikenteeseen.

Läpiajoliikenne ohjataan pois keskustan kaduilta. Raskas liikenne mm. Tikkurila Oy:n tehtaille ohjataan opastein käyttämään suoria yhteyksiä Kehä III:lta Kuninkaalan kautta, jolloin rekkaliikenne ei enää kuormita Tikkurilan keskustaa. Vantaan Akselin kaavarungossa on esitetty yhteys Santaradantie-Valkoisenlähteentie, joka tukee samaa tavoitetta laajemmalla alueella.

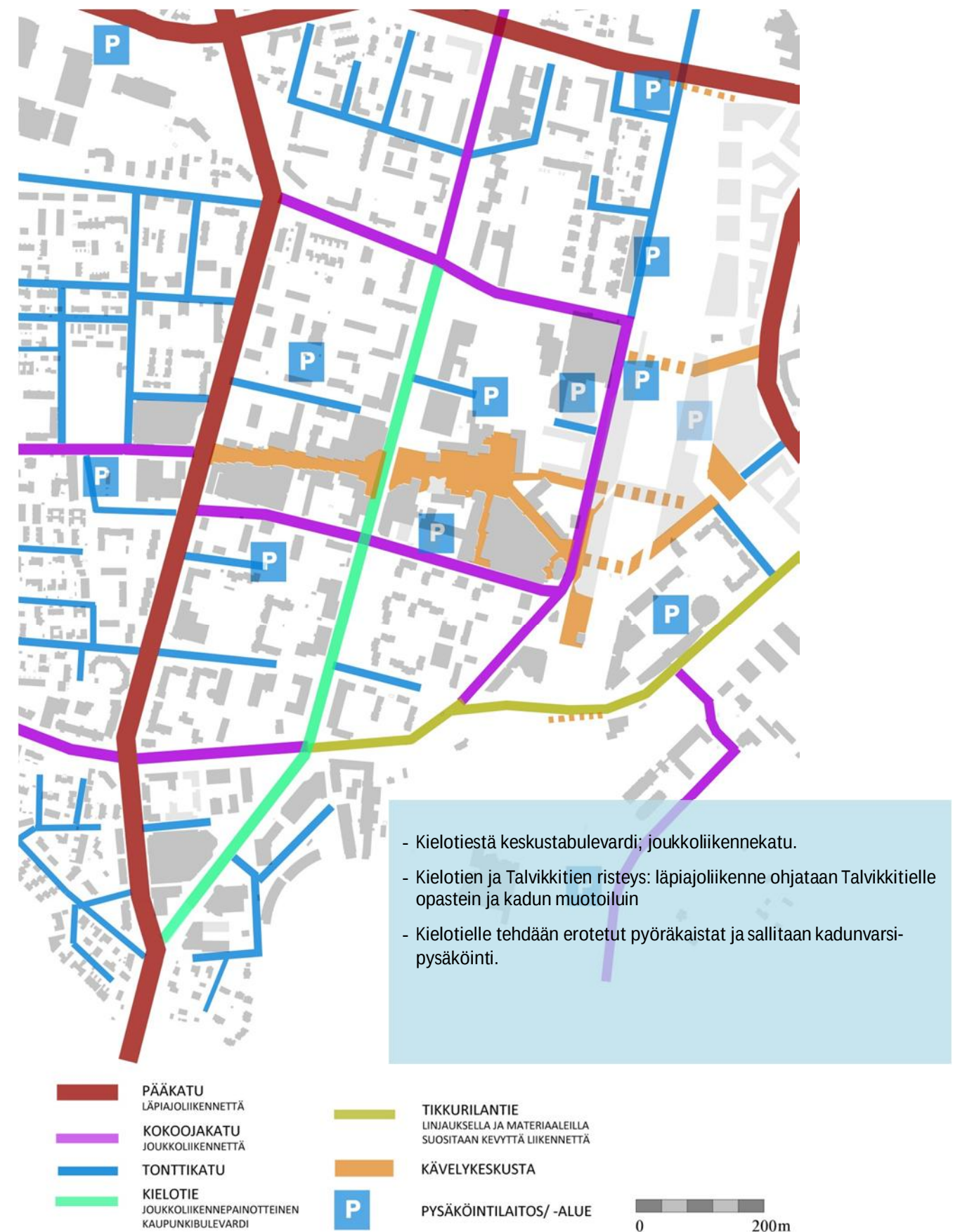
WSP Oy:n tekemän liikennetarkastelun perusteella keskustan liikenneverkko kestää ehdotetun kaltaisen väestön lisäyksen. Pääkatujen automäärä vuonna 2012 on laskenut 16 % verrattuna vuoteen 2004, mikä johtuu pääosin katuverkon täydentymisestä (Valkoisenlähteentie ja Jokiniementie). Vuoteen 2035 mennessä liikennemäärän arvioidaan kasvavan neljänneksen nykyisestä. Arvio perustuu HSL:n ennusteisiin ja on todennäköisesti yläkanttiin, sillä se perustuu vuoden 2008 liikennepolitiikkaan ja asenteisiin sekä arvoihin, eikä ota huomioon kaavatyön tavoitteita. Malli myös olettaa huipputuntien liikennemäärien kasvavan, kun todellisuudessa huipputunnit leviävät ajallisesti laajemmiksi eli esim. työmatkaliikennettä aikaistetaan tai myöhennetään, niin ettei jouduta pahimpaan ruuhkaan. Selvityksen mukaan ainoa ruuhkautuva kohta on Valkoisenlähteen tien ja Talvikkitien risteyksessä. Risteys ruuhkautuu jo nykyisellään, eikä ongelma ole helposti ratkaistavissa lisäämättä läpiajoa Tikkurilassa.

Kielotie muutetaan joukkoliikennepainotteiseksi kaduksi ja keskustan liikennettä ohjataan Talvikkitielle. Työnjako katujen kesken selkeyttää keskustan katuverkkoa ja parantaa joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä. Etelästä saapuva liikenne ohjautuu nykyisin kiertoliittymästä Kielotielle. Kielotie kavennetaan jo eteläpäästään 1+1-kaistaiseksi ja liittymää muotoillaan niin, että Talvikkitie tuntuu Tikkurilaan saapujalle luontevalta valinnalta. Kielotieltä vapautuu kaistoja pyöräilyyn ja kadunvarsipysäköintiin ja siitä tehdään vihreä kaupunkibulevardi puuriveineen ja kadunvarsikauppoineen. Liikenneselvityksessä ehdotetaan liikennevalojen poistamista Kielotieltä Tikkurilantien ja Lummetien väliseltä osuudelta. Kielotien rauhoittaminen ei ruuhkauta Talvikkitietä tai muita keskustan katuja.

Pikaraitiotiesuunnitelmassa on sijoitettu pysäkki Lehdokkitien ja Kielotien risteykseen. Lehdokkitien katkaisu itäpäästään aiheuttaisi liikenteen siirtymisen muille reiteille ja ruuhkauttaisi Talvikkitien risteyksen.

Ratatien ja Tikkurilantien risteykseen on suunniteltu kiertoliittymää, joka parantaa risteyksen välityskykyä. Neilikkatien kytkemistä risteyksen neljänneksi haaraksi selvitetiin, mutta ratkaisu lisäisi viivytyksiä Unikkotiellä eikä parantaisi joukkoliikenteen toimintaa. Sen sijaan yksisuuntainen ajoyhteys Neilikkatielle on mahdollista poistaa, jolloin Neilikkatien katualuetta voidaan hyödyntää enemmän esim. kadunvarsipysäköintiin.

Suunnittelun aikana tutkittiin Peltolantien katkaisua Talvikkitien suunnasta. Ratkaisu osoittautui huonoksi, sillä liikenne ohjautuisi Viertolan asuntokaduille kuten Sinirinkontielle. (Tikkurilan kaavarungon liikenneselvitys, 24.1.2014, WSP)



Kävely ja pyöräily

Tikkurilassa on helppo liikkua kävellen tai pyörällä, koska etäisyydet ovat lyhyitä ja maaston tasaista. Alle kilometrin mittaisista matkoista yli 60 prosenttia tehdään jalan (Liikenne- ja viestintäministeriö 4/2011). Tulos vahvistui myös kaavarungon asukas-kyselyn perusteella: yli 40 prosenttia kertoi liikkuvansa kävellen päivittäin.

Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallisen strategian tavoitteena on nostaa näiden kulku-tapaosuutta 20 prosenttia vuoteen 2020 mennessä (Liikenne- ja viestintäministeriö 4/2011). Tikkurilassa erityisesti pyöräilyn osuutta voidaan lisätä. Pyöräily liityntälii-kennemuotona kasvaa Kehäradan valmistuttua.

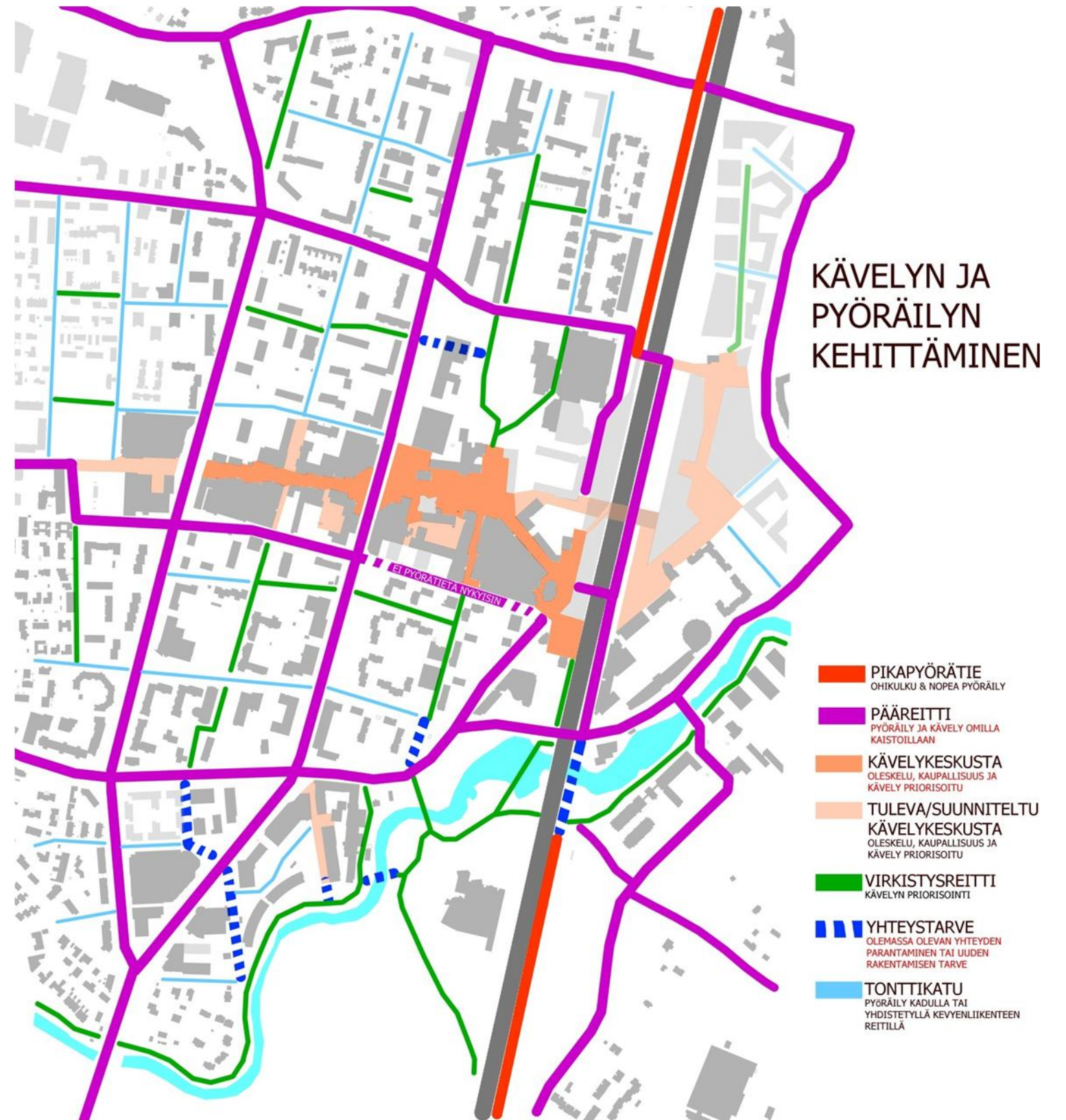
Tikkurilan keskustassa on enimmäkseen yhdistettyjä kävely- ja pyöräteitä. Autoliiken-teestä eriytetty pyöräily lisää pyöräilijöiden turvallisuutta, mutta jalankulkijat kokevat ne turvattomiksi, jos pyöräilijöiden määrä ja ajonopeudet kasvavat liikaa. Nopea pyö-räily tulisi ohjata ”pikapyörätielle”, joka on pituudeltaan ja sujuvuudeltaan opti-moitu. Keskustassa liikkumisympäristön tulee olla kiinnostava, virikkeellinen, sujuva ja esteetön sekä kävelijöille että pyöräilijöille.

Kävely-ympäristön laatu paranee, kun Asematie muuttuu kävelykaduksi ja tori siirtyy sen varrelle. Tavoitteena on laajentaa kävelykeskustaa myös länteen, Peltolantielle. Joen rantaan avataan entistä parempia yhteyksiä pohjoisesta ja Tikkuraittia uudiste-taan. Kielotien katutila tiivistyy ja monipuolistuu, kun kadunvarren korttelit uusiutu-vat. Autojen nopeuksia hillitään keskustassa, läpiajon määrää vähennetään ja läpiaja-jat ohjataan Talvikkitielle. Asemakeskus parantaa yhteyksiä Jokiniemen puolelle.

Pyöräreittien sujuvuutta, viihtyisyyttä ja turvallisuutta parannetaan. Viikkaiden pää-teiden, kuten Kielo- ja Talvikkitien varteen tehdään erilliset kaistat kävelylle ja pyöräi-lylle. Nämä merkitään liikennemerkkien lisäksi katumaalauksin. Väylien luonteen muuttumista kesken katua vältetään. Jos yksittäiset jalkakäytävät säilyvät, maalataan pyöräkaistat ajoväylille. Radan varteen sijoittuu Tikkurilan ”pikapyörätie”, joka val-mistuksessa ohjaa ohiaajat ja asemalle saapuvat pyöräilijät nopeasti määränpään-hän-sä. Keskustassa, palveluiden ja kauppojen läheisyydessä päämäärätietoisien liikkumi-sen rinnalla korostuu ajanviete, kadulla oleskelu ja näyteikkunashoppailu. Näiden alueiden yhteyteen on varattava riittävästi paikkoja pyöräpysäköintiin. Vauhdik-kaammat ohikulkupyöräilijät ohjataan pois näiltä alueilta.

Pyöräilyn kasvu vaikuttaa myös asuinkortteleissa. Pyörän käyttö on tehtävä helpoksi, säilytys turvallisesti ja pysäköintipaikkoja on varattava riittävästi. Ns. kuljetuspyöriin ja yhteispyöriin sekä huoltotiloihin voidaan uusissa asuintaloissa varautua.

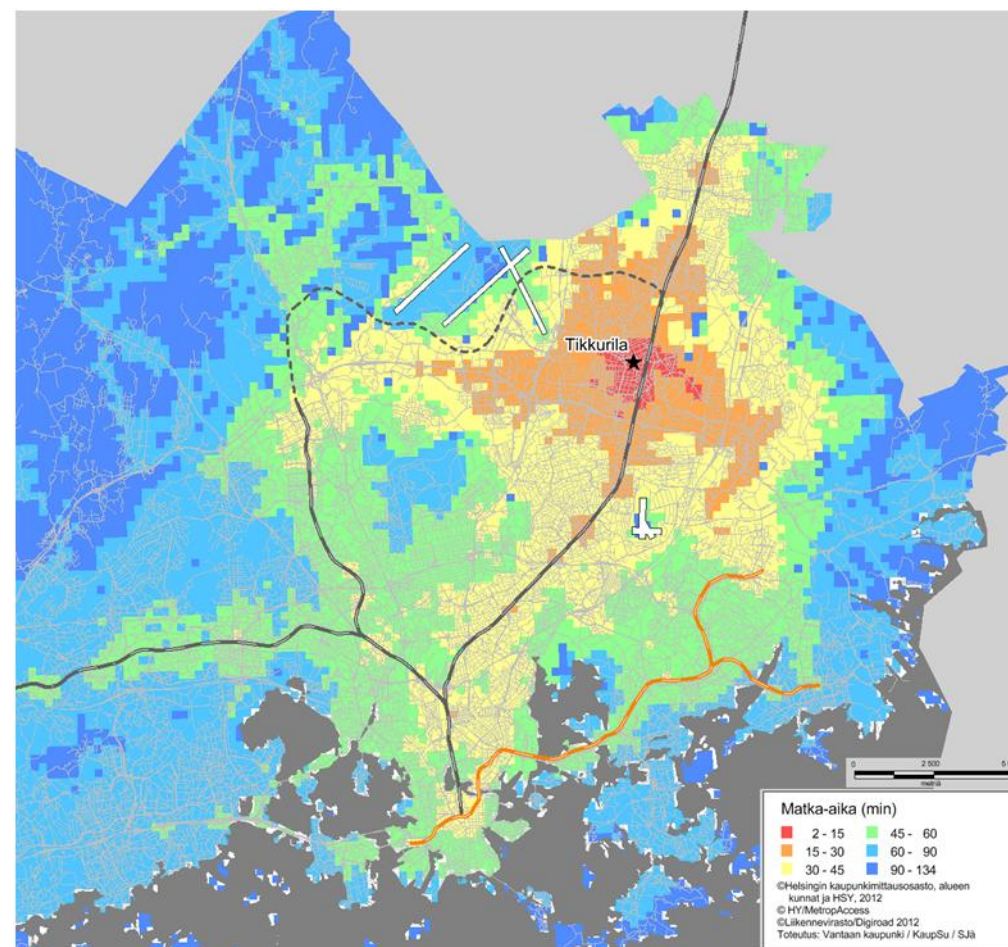
- Kävelykeskusta laajenee Jokiniemeen ja Peltolantorille.
- Pyöräreittien jatkuvuus ja turvallisuus
- Pyöräilyn kasvu otetaan huomioon asuntosuunnittelussa.
- Aseman viereen tehdään lukittuja liityntäpysäköintipaikkoja pyörille.



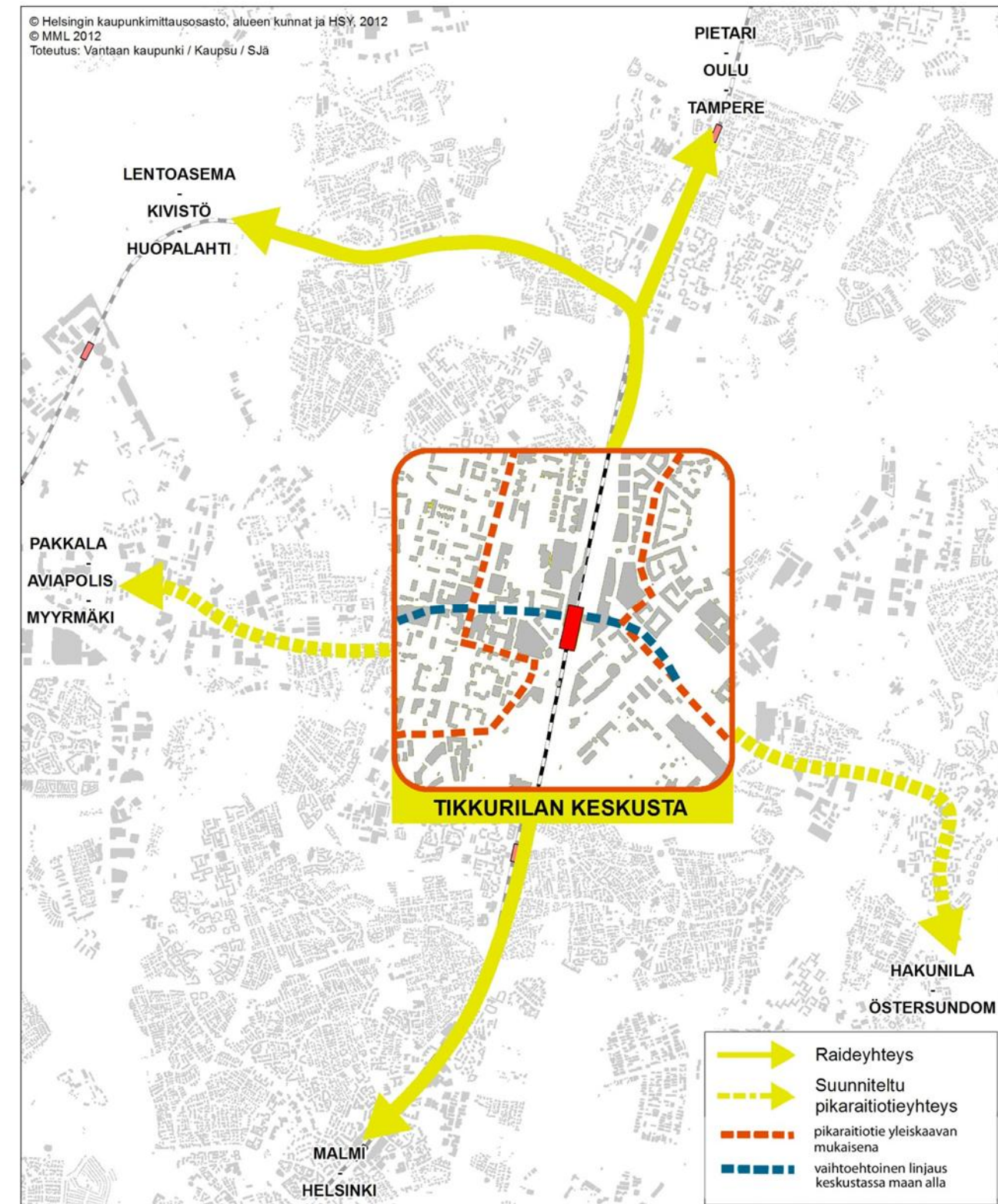
Joukkoliikenne

Tikkurila on tärkeä joukkoliikenteen solmukohta. Täällä pääradan kaukojunista vaihdetaan Kehäradan juniin tai muihin pääkaupunkiseudun lähijuniin. Tikkurilassa pysähtyvät kaikki kaukoliikenteen junat mukaan lukien Pietarin ja Moskovan junat. Tikkurilan asemasta tulee Suomen toiseksi vilkkain rautatieasema, kun Kehäradan liikenne käynnistyy. Vuoden 2014 lopulla valmistuvassa Matkakeskuksessa vaihdetaan myös junista paikallisliikenteen linja-autoihin. Bussiterminaali siirtyy uusille laitureilleen katusuon liikekeskuksen alle.

Pitemmän tähtäimen suunnitelmissa on yleiskaavan mukaisen joukkoliikenteen runkolinjan, pikaraitiotieyhteyden rakentaminen Tikkurilan keskustan läpi. Yleiskaavan mukainen linjaus Tikkurilantie – Ratatie – Unikkotie – Kielotie – Valkoisenlähteentie – Jokiniementie on ongelmallinen, koska se ei mene suoraan matkakeskuksen kautta. Vaihtoehtoisena ratkaisuna esitetään kalliimpaa keskustassa maan alla kulkevaa linjausta, jonka etuna olisi suora yhteys asemalle ja säästö matka-ajoissa.



Tikkurilan saavutettavuus joukkoliikenteellä 2013.



Pysäköinti

Kaavarungon alueelle rakennetaan lähivuosikymmeninä noin 300 000 kerrosneliömetriä uutta asuinkerrosneliömetriä. Osa siitä on jo rakenteilla tai asemakaavat ovat valmiina. Täysin uutta kaavoitetaan noin 250 000 kerrosneliömetriä. Se tarkoittaa noin 3 800 uutta asuntoa (asuntojen keskipinta-alaksi arvioitu 65 m^2). Tehdyn autopaikkakyselyn perusteella Tikkurilassa on asuntoa kohti noin 0,86 autopaikkaa, joista 13 % oli vajaalla käytöllä, joten noin 0,75 autopaikkaa asuntoa kohti näyttää olevan nykyinen tarve (Kysely, Kaupunkisuunnittelulautakunta teki 9.12.2013 päätöksen, jonka mukaan keskustoissa kokeillaan asuntorakentamisessa normia 1 ap / 130 k-m². Määrä tuottaisi Tikkurilaan vajaat 1 900 autopaikkaa tuleviin kaavoihin. Mukaan ei ole laskettu liiketilojen autopaikkoja.

Kaupunkirakenteen tiivistyessä autojen määrä asukasta kohti vähenee. Auton säilyttäminen tulee kalliiksi. Julkinen liikenne ja palvelut ovat yhä paremmin saatavilla. On siis luultavaa, että autoistumisaste Tikkurilan keskustassa laskee nykyisestä.

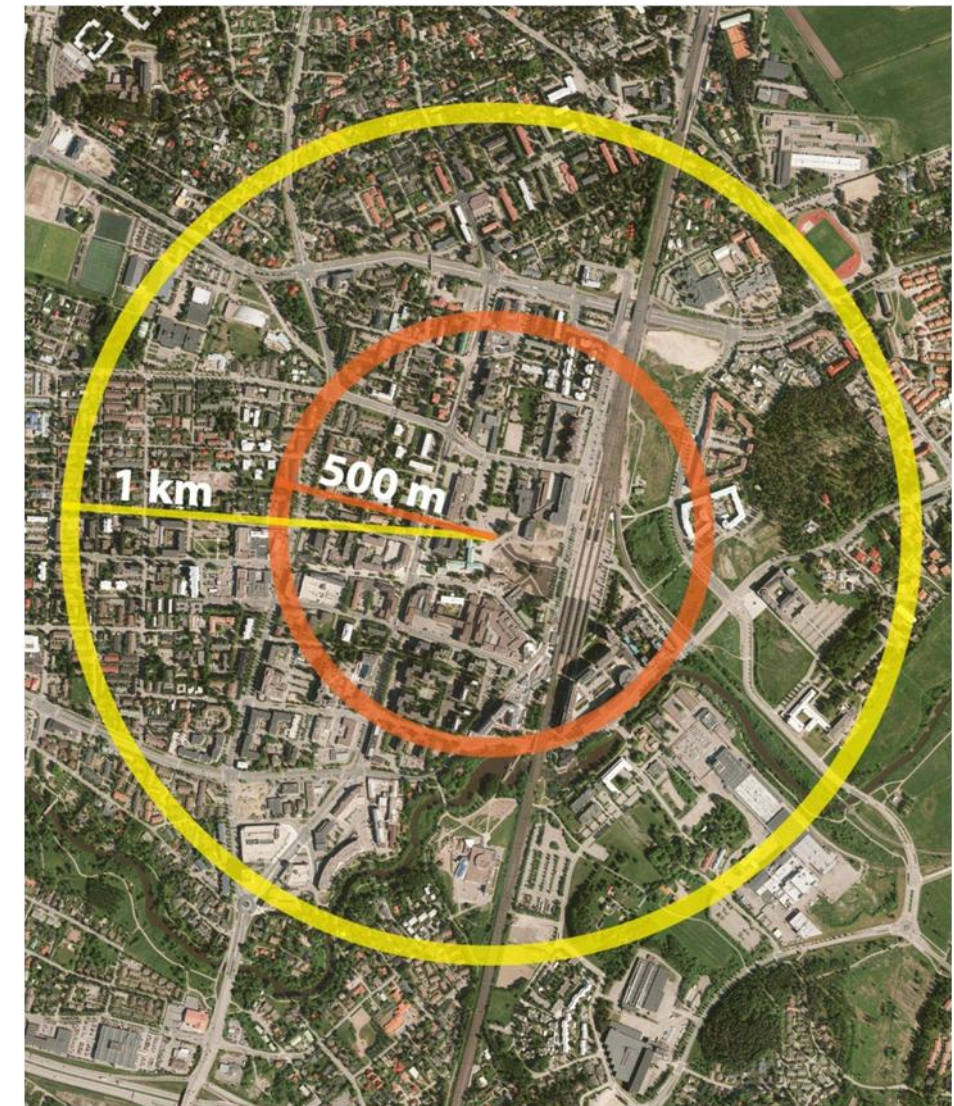
Mihin sitten autot Tikkurilassa mahtuvat? Valtaosa sijoittuu asuintalojen omaan kortteliin, yleisimmin pihakannen alle. Maanpäälliset pysäköintitalot tulevat myös kysymykseen, varsinkin silloin kun niillä hoidetaan yhtä taloyhtiötä laajemman alueen pysäköinti. Keskustaan tarvitaan myös kaupallisia pysäköintilaitoksia, joilla turvataan maksullisten autopaikkojen riittävyys. Tehokkaalle, nelikampaiselle pysäköintitalolle sopivia paikkoja Tikkurilassa on Heureka'n itäpuolella sekä Peltolantorin ja Unikkotien liepeillä, jos korttelit lähtevät laajemmassa mitassa rakentumaan. Uutta asutusta ja liityntäpysäköintiä palvelevia pysäköintitaloja on mahdollista sijoittaa Jokiniemeen lähelle asemakeskusta ja radan länsipuolelle Ratatien rampin rajaamalle LPA-alueelle. 5–6-kerroksiseen pysäköintitaloon mahtuu hyvin 350–500 autoa.

Kivijalkakauppojen asiointipysäköintiä hoidetaan pääsääntöisesti kadunvarsipysäköinnillä. Paikkoja osoitetaan lyhytaikaiseen pysäköintiin ja niistä tehdään maksullisia. Jos kyseessä on suurempi kaupallinen yksikkö tai toimistorakennus, sijoitetaan pysäköinti sen yhteyteen rakenteellisesti. Pysäköinti saadaan taloudellisesti järkevämmälle pohjalle siirtymällä nimeämättömiin autopaikkoihin ja vuorottaispysäköintiin. Myös autopaikan hinnan tuominen näkyväksi irrottamalla se asunnon hinnasta pakottaa miettimään auton omistamisen tarpeellisuutta ja toivottavasti laskee itse asunnon ostohintaa.



Pysäköintitalo voi olla myös arkkitehtuuria.

Tikkurilassa kaikki on lähellä.



Pyöräilystä halutaan aito liikumisvaihtoehto. Yläkuvassa pyöräpysäköintilaitos Freiburgista. Laitos sijoituu rautatieaseman tuntumaan ja palvelee liityntäpyöräilyä.



3. TIKKURILAN VÄRILÄISKÄT

Kielotie ja Kukkaketo

Kielotien kaupunkikuva on haastava ja hajanainen. Katutila hahmottuu vaikeasti; rakennukset ovat joko liian matalia tai liian kaukana kadun reunasta –usein molempia. Kadun ja rakennuksen väli on useimmiten pysäköintialuetta.

Kielotien länsipuolisia kortteleita rakennetaan nyt kolmatta kertaa. Vanha puutalo-alue väistyi 1960 ja -70 luvuilla leveän katuväylän ja matalan liikerakentamisen tieltä. Nyt matalien ja tehottomien liikerakennusten tilalle kaavoitetaan keskimäärin kahdeksankerroksisia asuinkortteleita, joiden katutasossa on liiketilaa. Pysäköinti sijoitetaan pihakansien alle.

Autotalon korttelin (Kielotie 2-6) ja Kielotien senioritalon asemakaavamuutokset ovat jo loppusuoralla. Uudet rakennukset sijoittuvat Kielotien reunaan ja ovat riittävän korkeita rajaamaan leveää katutilaa. Kivijalkakaupat ja ravintolat avautuvat ulkotilaan. Katutilan jäsennöinti materiaalein, istutuksin ja kadunkalustein luo tilalle jalkajien mittakaavaa ja tekee ympäristöstä miellyttävää. Eteläisen, entisen Anttilan tontin suunnittelu on käynnistynyt keväällä 2014 ja Tikkurilantie 57:n vuokratalon uudelleen kaavoitus käynnistyy viimeistään syksyllä 2014. Periaate on kaikissa muutoksissa sama: asumista kivijalkakauppojen yläpuolella ja pysäköinti piiloon.

Kielotien itäpuolella on punatiilien rakennusten vyöhyke: Silkkitehdas, Silkinkaari, Kela, Grandin kortteli, Kukkakedon asuinkorttelit ja terveystalo. Kukkakedon asuinalue uudistuu Kielotien länsipuoleen verrattuna hienovaraisemmin. Punatiilinen alue rakennettiin jo alun perin tehokkaasti, seitsemän kerroksen korkuiseksi. Vanhat talot pysyvät paikallaan, mutta rakennukset ovat tulossa ikään, jossa isot korjaustyöt tulevat eteen. Korjauskulujen kattamiseksi on mahdollista rakentaa uutta alueille, joissa nyt on maantasopysäköintiä.

Kielotien puolella asfalttikenttien paikalle mahtuu rakennusrivi, jossa kapearunkoista liiketilaa on kadun puolella. Sisäpihan puolella, liiketilan takana on pysäköintitilaa kahdessa tasossa. Liiketiloiden ja osittain pysäköinnin päälle tehdään asuntoja kuuteen tai seitsemään kerrokseen. Asuinrakennukset sijoittuvat niin, että ne eivät varjosta vanhoja kerrostaloja. Asuntopihat sijoittuvat pihakansille, pysäköinnin päälle, suojaan Kielotien liikennemelulta.

- asuntoja lisää n. 110 000 k-m², n. 850 autopaikkaa
- uusia asukkaita n. 2 200
- liiketilan lisäys katutasossa n. 1 500 k-m²
- toimitilaa n. 30 000 k-m² nykyistä vähemmän

- ensisijainen toiveasunto on "kaupunkikerrostalossa"
- Tärkein yhteistila on pyörävarasto.
- Asuntokohtainen sauna ei ole tarpeellinen, jos taloyhtiössä on yhteissauna.

-asukaskysely



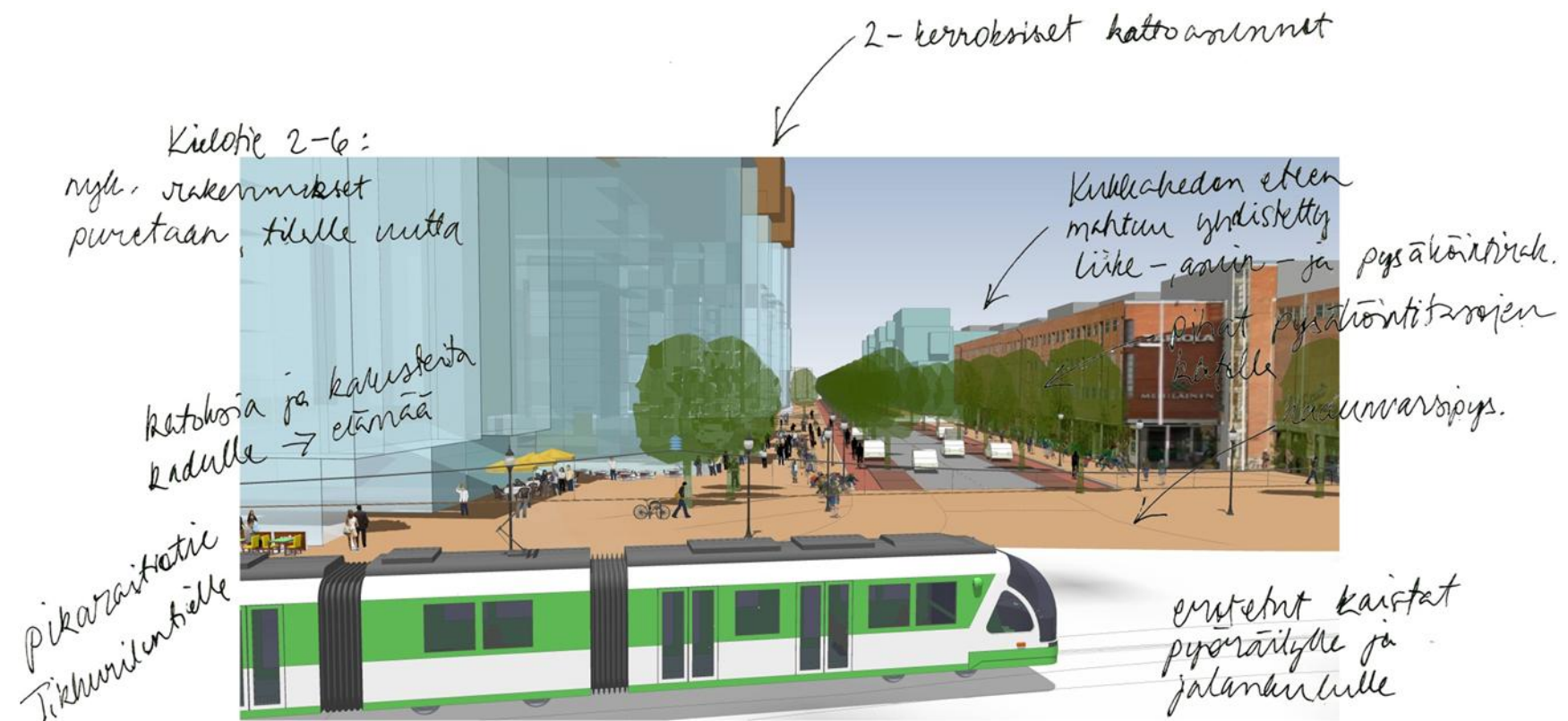
Tikkurilantien varteen, viistosti Silkkiä vastapäätä on luonnosteltu terassitaloa. Alimmista kerroksistaan terassitalo on syvärunkoinen. Syntyvään pimeään tilaan sijoitetaan korttelin autopaikat useampaan kerrokseen, asunnot avautuvat kohti aurinkoa ja jokivarren maisemaa.

Täydentävän rakentamisen paikkoja on myös suurkorttelin Ratatien puolella sekä Vehkapolun varrella, viimeistään siinä vaiheessa kun mietitään yksikerroksisten rakennusten kunnostusta tai korvaamista uudella. Vehkapolun varsi on alueen sisällä, joten uusien rakennusten pitää olla matalampia, pienimittakaavaisia, ehkä kolmekerroksisia kaupunkipientaloja.

Kielotien luonne katuna muuttuu. Tikkurilan läpiajava liikenne ohjataan Talvikkitielle ja Kielotiestä tehdään joukkoliikennepainotteinen katu. Ohjaus tapahtuu eteläisen liikenneympyrän kohdalla, opastein ja esim. reunakorotuksella. Kielotie muuttuu nelikaistaisesta kaksikaistaiseksi. Vapautuva tila käytetään kadunvarsipysäköintiin ja katuuihin. Pyörätiet erotetaan kävelystä erilliseksi kaistakseen.

Tikkurilantiella varaudutaan pikaraitolinjan rakentamiseen. Tie on merkittävä itä-länsisuuntainen yhteys ja se muodostaa eteläisen Tikkurilan liikenteellisen solmu-kohdan Kielotien risteyskseen. Viesti saapumisesta keskusta-alueelle ja "historialliseen" sydämeen Silkkitehtaan kohdalla osoitetaan katumateriaalein.

Katukuvaan ihmisiä ja elämää. Sitä tuovat katukahvilat, kivistä jalkakaupat, torielämä, penkit ja puut.



Kassan kortteli

Kassatalon liike- ja asuinrakennukset esitetään molemmat suojeltaviksi. Se ei kuitenkaan tarkoita sitä, etteikö keskeistä kortteliä torin ja aseman välissä voitaisi täydennysrakentaa. Kaupunkisuunnittelussa on visioitu kortteliin liikerakentamista, jossa pari alinta kerrosta olisi kaupallista toimintaa ja kokonaisuuden yläpuolelle voidaan rakentaa asuntoja erilliseen, enintään nelikerroksiseen, käärmetaloon. Asuintalon pihat sijoittuisivat liikekeskuksen katolle.

Vaihtoehtona kattoasumiselle voisi olla kattopäiväkoti. Korttelissa sijainnut päiväpäiväkoti oli suosittu, sillä junalla työmatkansa hoitavien vanhempien kannalta sijainti on loistava. Sivun alareunassa on kuva päiväkodista, joka käyttää kattopihaa leikkipihanaan.

Kortteli yhdistyy Rata tien yli rakennettavalla kevyen liikenteen sillalla suoraan Asemakeskukseen. Siltavaraus on merkitty asemakeskuksen asemakaavaan ja se sijoittuu suoraan radan ylittävän asemasillan jatkeeksi.

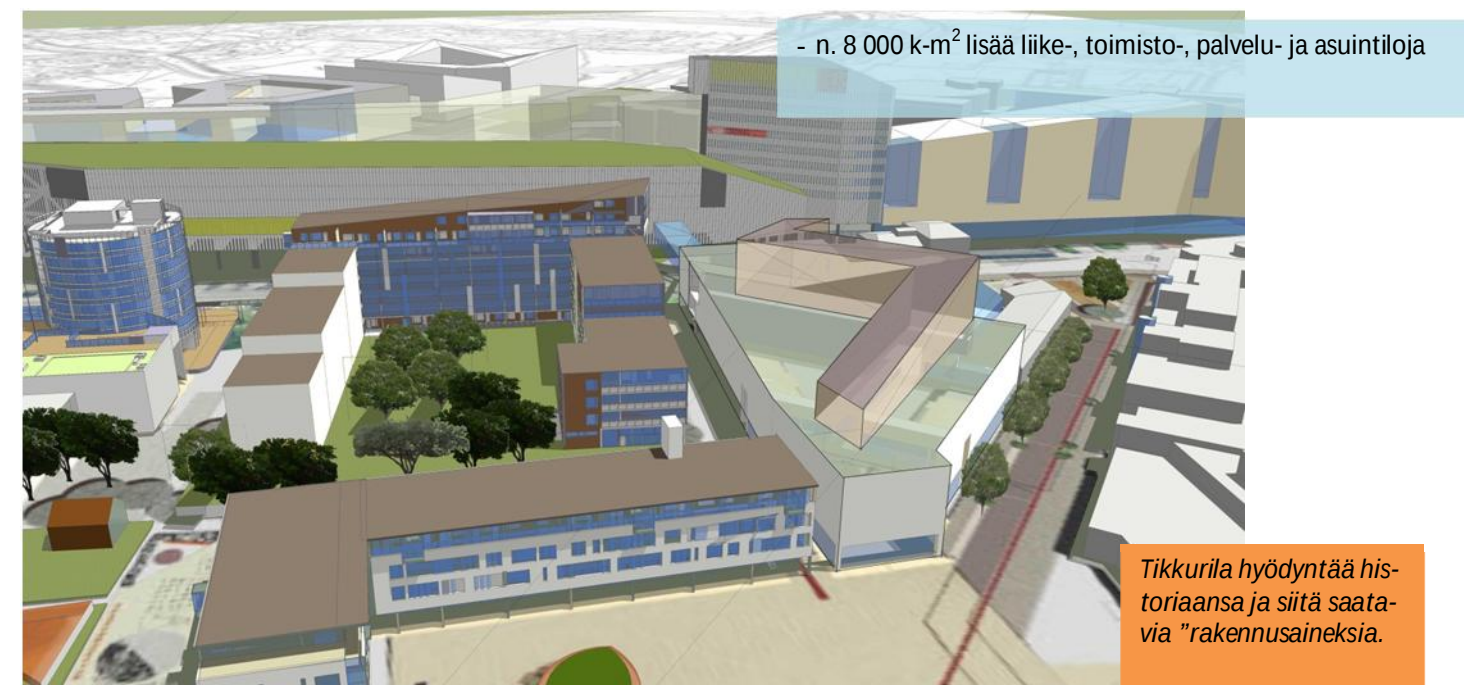
Uusi kaupallinen keskus on tärkeä välittäjä, jolla asemakeskuksen liikkeet ja Tikkurin liikekeskus saadaan nivottua toisiinsa, niin ettei kaupallinen ”julkisivu” mistään kohdasta katkea. Asematien yli voidaan rakentaa kevyen liikenteen silta Tikkurin ja uuden rakennuksen välille, tai sitten yhteys toteutetaan hienovaraisemmin esimerkiksi korkealla, Asematien yllä sijaitsevalla katoksella, joka liittää keskukset visuaalisesti ja mentaalisesti toisiinsa.

Vanhaan, 1950-luvulla rakennettuun korkeaan Kassatalon asuinrakennukseen voidaan sijoittaa esim. huoneistohotelli. Retro-hotellissa 50-lukulaisuus säilyisi myös sisustuksessa. Matala osa säilyttää Asematien puoleisen julkisivunsa, mutta takapihalle voi sijoittua kahvila- ja ravintolaterasseja lasikatteen alle.

Autot sijoittuvat kellaripysäköintiin korttelin alle. Ajoyhteys tulee Unikkotieltä, Tikkurin pysäköinnin läpi ja edelleen Asematien alta.



Esimerkki päiväkodista, joka sijoittuu pysäköintihallin päälle. Piha on rakennettu hallin katolle.



-asukaskysely

Peltolantori

Peltolantori jää tyhjilleen, kun torikauppa siirtyy uuden torin valmistuttua kaupungin-talon viereen. Vanhalle torille on tutkittu mm. seniorikampuksen sijoittamista. Yh-dessä viereisen Folkhälsanin talon kanssa seniorikampus pystyy palvelemaan ikäänty-vien asukkaiden tarpeita monipuolisesti. Paikka tarjoaa hyvät kävely- ja pyöräilymah-dollisuudet sekä joukkoliikenteen yhteydet liikuntarajoitteisille. Palvelut ja Sinirikon-puisto ovat aivan vieressä.

Seniorikampuksen mallina on arkkitehti Julia Hertellin vuonna 2010 tekemä diplomi-työ. Hertell suunnitteli noin 10 000 kerrosneliömetrin palvelutalo- ja senioriasunto-kokonaisuuden Jokiniemeen. Suunnittelun lähtökohdat määriteltiin yhteistyönä Van-taan kaupungin sosiaali- ja terveystoimen kanssa.

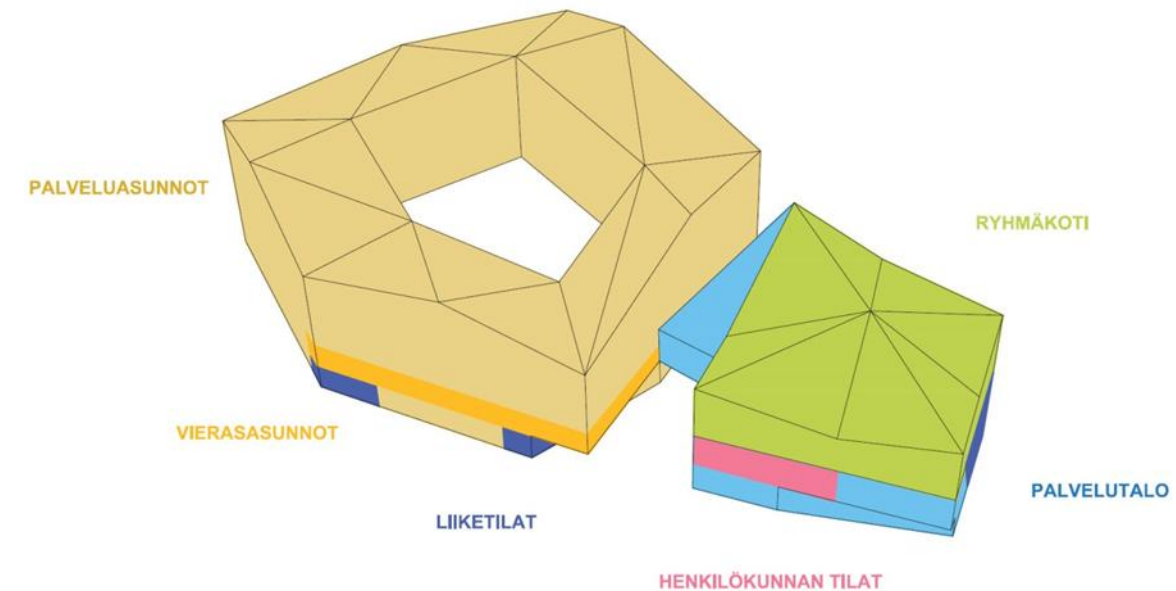
Viereisen Työväenyhdistyksen liikerakennuksen paikalle on tutkittu korkeampaa ja tehokkaampaa hybriditaloa, jossa katutasossa on liiketilaa, päällä toimistoja ja asun-toja. Pysäköinti sijoittuu kellarikerrokseen.

Peltolantien muuttaminen pelkäksi kävelykaduksi osoittautui ylivoimaiseksi, sillä jos Peltolantien läpiajettavuus katkaistaan, hakeutuu autoliikenne asuntokaduille kuten Sinirikontielle. Ylivedon ja uusien rakennusten välisellä kortteliosuudella katuympä-ristö tehdään kuitenkin jalankulkijoiden kannalta nykyistä miellyttävämmäksi. Ajo-kaistoja kavennetaan ja reunaan istutetaan katupuita.

Alueella on hulevesiselvityksen perusteella riski kaupunkitulvien esiintymiseen, joten hulevesien käsittely tulee ottaa huomioon ja hyödyntää vesiä alueen viihtyvyystekijä-nä. Uusien rakennusten viherkatot tukevat samaa päämäärää. Ne sitovat ja viivyt-tävät noin 50 % äkillisten rankkasateiden vesimäärästä.



- n. 12 000 k-m² lisää liike-, toimisto-, palvelu- ja asuintiloja



Palvelutalo ja senioriasuntoja Jokiniemeen, Diplomityö, TKK
Arkkitehtiosasto, 2010, Julia Hertell

Koulu- ja terveyspalvelut sekä urheilumahdollisuudet ovat kunnossa. Päiväkotipaikkojen riittävyys huolettaa.

-asukaskysely



Virastokorttelit ja Tikkurilanpuisto

Rakentamisella rajataan selkeä suorakaiteen muotoinen puisto, kuin pikku-Central Park. Korkea talo kohoaa pitkulaisen puiston päätteeksi. Tähän sopisi vaikka terassitalo, jonka ulkoterasseilta avautuisivat hienot näkymät puistoon.

Virastokortteli Kielotien itäpuolella muuttuu lähivuosiin. Itä-Uudenmaan poliisilaitos on entisen veroviraston tiloissa paossa poliisi- ja oikeustalon remonttia, mutta siirtyy takaisin vakitukselle paikalleen kunnostustöiden valmistuttua. Sen jälkeen rakennus todennäköisesti puretaan.

Kaupungin virastotalo Kielotie 13:ssa joudutaan joko perusteellisesti korjaamaan tai kokonaan purkamaan. Purkupäätös avaa mahdollisuuden koko alueen suunnitteluun. Asumisen lisääminen Tikkurilanpuiston reunaan sijoittuvalla alueella on luonteva vaihtoehto. Kielotien puolella katutasoon tulee sijoittaa myös liiketiloja. Asuinrakennukset ryhmittyvät kansipihojen ympärille, pysäköinti sijoittuu kansion alle. Nykyinen Lummepuisto muutetaan osaksi korttelia, mutta vastaavasti Orvokkipolun kohdalta avataan uusi viher- ja kevyen liikenteen yhteys Tikkurilanpuistoon.

Rakentaminen on korkeinta kadun reunassa ja mittakaava pienenee puiston puolella: kerrosluku laskee ja pohjoisessa puistoa rajaa kolmekerroksisten kaupunkitalojen rivi. Talojen asunnoissa on aina pieni oma piha. Pienimittakaavainen kaupunkitalonauha jatkuu eteläisen Vehkapolun varrella, Kukkakeden alueella.

Aikuisopistoa Lummetien pohjoispuolella esitetään pääosin suojeltavaksi, mutta sen matala länsisiipi voitaisiin korvata tehokkaammalla rakentamisella. Rakennus sijoittuu kohtaan, jossa Tikkurilan keskusta pohjoiseen mentäessä loppuu. Se on eräänlainen solmukohta, joka tarvitsee julkista ja aktiivista toimintaa ja joka päättää kävelypainotteisen keskusta-alueen. Rakennus voisi toimia Tikkurila-talona, avoimena kulttuurin- ja vapaa-ajankeskuksena, joka kerää eri alojen harrastajia, opiskelijoita ja nuoria yhteen.

Uusiin kortteleihin sijoitetaan tilat myös uusille päiväkodeille. Päiväkodit ovat terassitalon alimmassa kerroksessa ja Uusissa kortteleissa on myös pienempi kivijalkapäiväkoti.

Nykyisen maantasopysäköinnin kohdalle ehdotamme pysäköintitaloa, jossa olisi viherseinä puistoon päin.

Tikkurilanpuistoon voidaan sijoittaa monia erilaisia toimintoja. Tässä on esitetty joitain ajatuksia. Alueen ideointia jatketaan yhdessä asukkaiden kanssa.

Reunat

Läntinen rakennuksiin liittyvä reuna päällystetään kovilla materiaaleilla. Kielotien varren uudet korttelit liittyvät puistoon. Reunassa voisi olla korotettu tasanne, jolla olisi esimerkiksi terasseja, joilta voi katsella puistoon hieman ylempää. Rakennusten väliin jää myös pienempi aukio. Portailla voi istua ja katsella aukiolle. Sujuva jalankulkureitti on maan tasossa.

Aukiomainen raitti talojen välissä johtaa suoraan kohti Orvokkipolkua.

- n. 22 000 k-m² uusia asuntoja, n. 170 autopaikkaa



Eteläosassa Tikkurilan keskustan katu- ja viheralueiden yleisuunnitelma 2009, maisemasuunnittelu Hemgård

Hulevesiaihe

Hulevesiaiheessa vesi viipyy ja imeytyy hitaasti maaperään, joka on täyttömaan alla savea. Hulevesiaiheen toinen puoli liittyy kovapintaiseen raittiin ja toinen puoli kohoaa loivasti. Siihen istutetaan rehevää ja kukkivaa kosteikkokasvillisuutta. Kentän kohdalla aihe on kapeampi. Hulevesiaiheeseen tulee vettä, kun sataa. Sateiden välillä se kuivuu kokonaan.

Uusien kortteleiden pysäköintikansipihoilta ja katoilta hulevedet voidaan tässä johtaa puiston puolelle, koska aiheeseen tarvitaan vettä. Tutkitaan, voidaanko myös radan alikuluista pumpata vettä tänne.

Reitit

Kävelyräikkiverkostoa parannetaan. Korttelien läpi puhkaistaan kaksi uutta kävelyräikkä. Puiston raitit yhdistyvät jouhevasti laajempaan reitistöön. Nykyisen kirjaston parkkipaikan reunaan on kulunut polku, koska ihmiset kävelevät poikittain parkkipaikan yli. Raitit rakennetaan puiston ihmisten luontaisten kulkureittien mukaan.

Urbaani monitoimikenttä nykyisen hiekkakentän paikalle

Talvisin tekojäärata toisi talvisen ajan käyttömahdollisuuksia ja elävyyttä ulkotilaan. Viereen voisi tehdä toisen pienemmän kentän, esimerkiksi rantalentis- tai petankki-kentän. Kenttien välissä olisi kahvila, tilaa tekojääradan vaatimille rakennuksille ja aurinkoinen terassi. Pienen katsomon rakentamista kentän länsilaidalle voisi tutkia. Keskipäivän ja illan aurinko ei siinä paista katsojien silmiin. Katsomon takana voisi olla hulevesiaiheeseen liittyvää rehevää kasvillisuutta.

Pieniä viljelypalstoja

Kauniisti rajattuja pieniä viljelypalstoja, vaikkapa autopaikan kokoisia (2,5*5m), annettaisiin innokkaiden kaupunkiviljelijöiden käyttöön.

Kirjaston edusta

Ajo kirjaston pysäköintihalliin poistetaan. Maasto kohotetaan nousemaan kirjaston parkkihallin seinää vasten. Kirjaston seinustaa vasten muodostuu lämmin oleskelupaikka.

Alueella on pilaantunutta maata. Suunnitelmaluonnoksessa on esitetty joitain säilytettäviä puista, mutta on mahdollista, että nykyisiä puista ei voida säilyttää, kun maaperä puhdistetaan. Jos mahdollista, nykyisiä puita (jalava, koivu, vaahtera) säilytetään. Istutetaan lisäksi jaloja lehtipuita, kuten tammia. Alueelle voidaan istuttaa myös kukkivia puistopuita ja eksoottisempiakin lajeja. Puistossa on erilaisia varjoisia ja aurinkoisia istuskelupaikkoja.

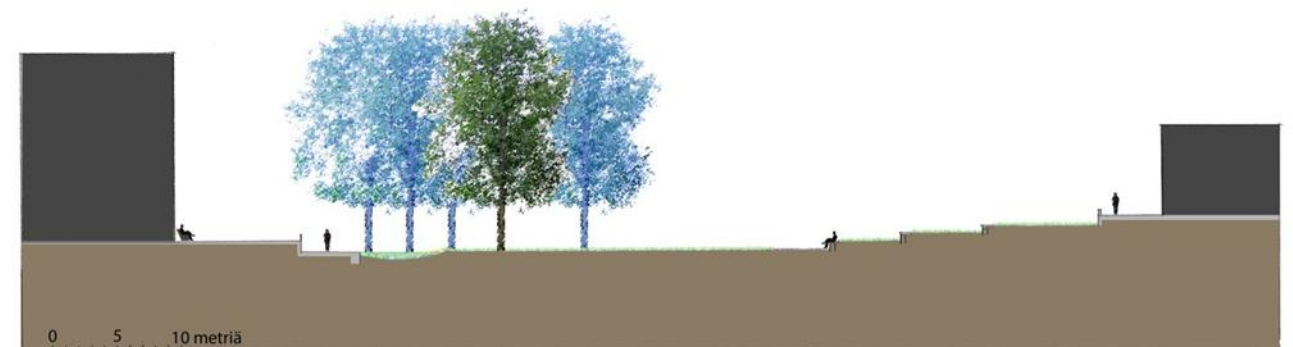
Lummetie päällystetään puiston kohdalla erottuvasti. Suojatiet esimerkiksi korotetaan. Lummetielle myös istutetaan katupuut.



Hulevesiaiheen rakennettu ja luonnonmukainen reuna Hammarby Sjöstadissa Tukholmassa. Kohta muistuttaa muuten Tikkurilanpuiston reunaa, mutta hulevesiaiheessa ei olisi näin paljon vettä. Kaupunkipuiston tunnelmaa Baselissa. Vanhat puut ovat tärkeitä.



Rautatientorin jääpuisto Helsingissä. Tekojääkentässä on istuskeluun sopiva reuna, eikä korkeaa aitaa ympärillä.



Leikkaus A-A

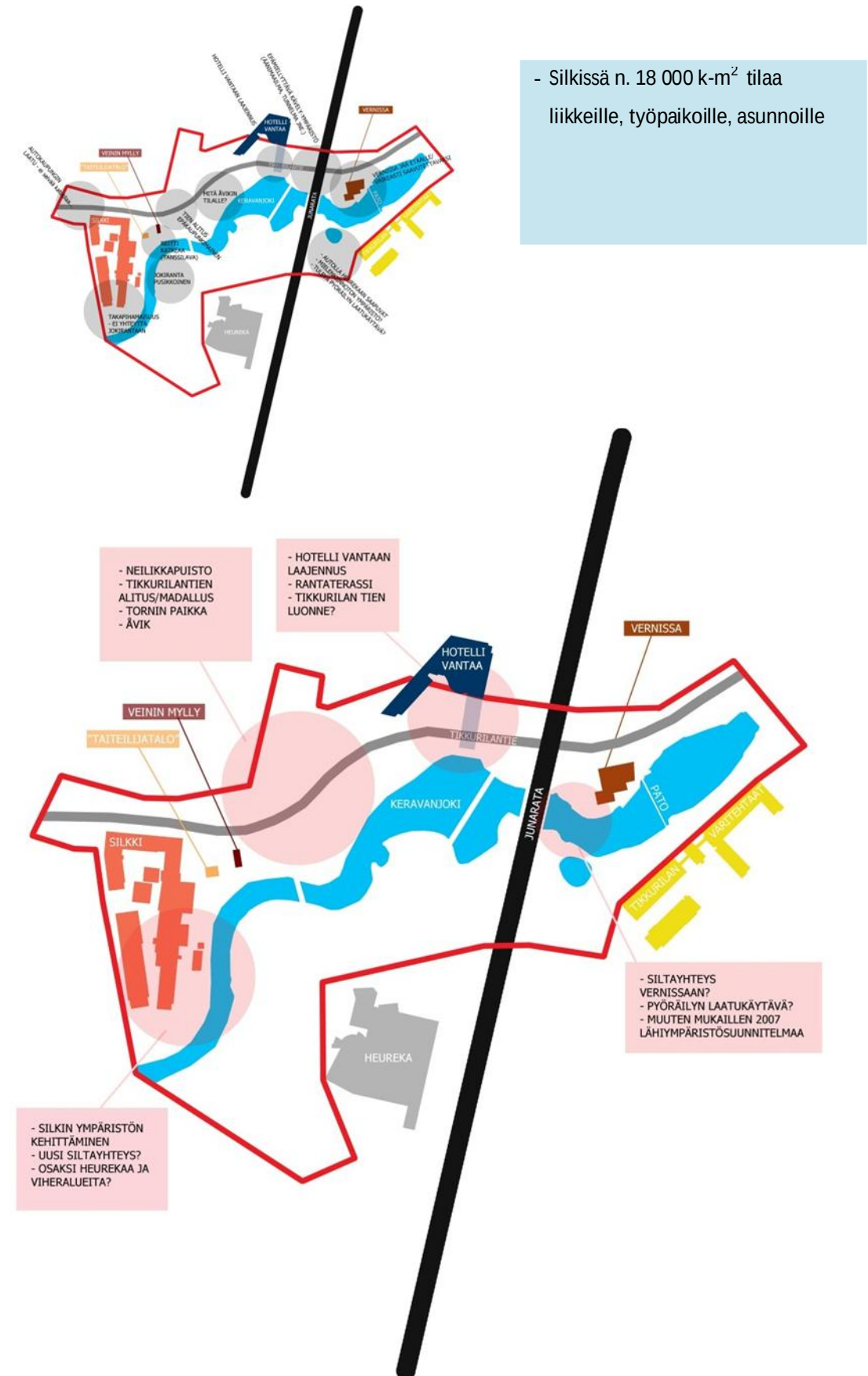
Joen ranta, Silkki

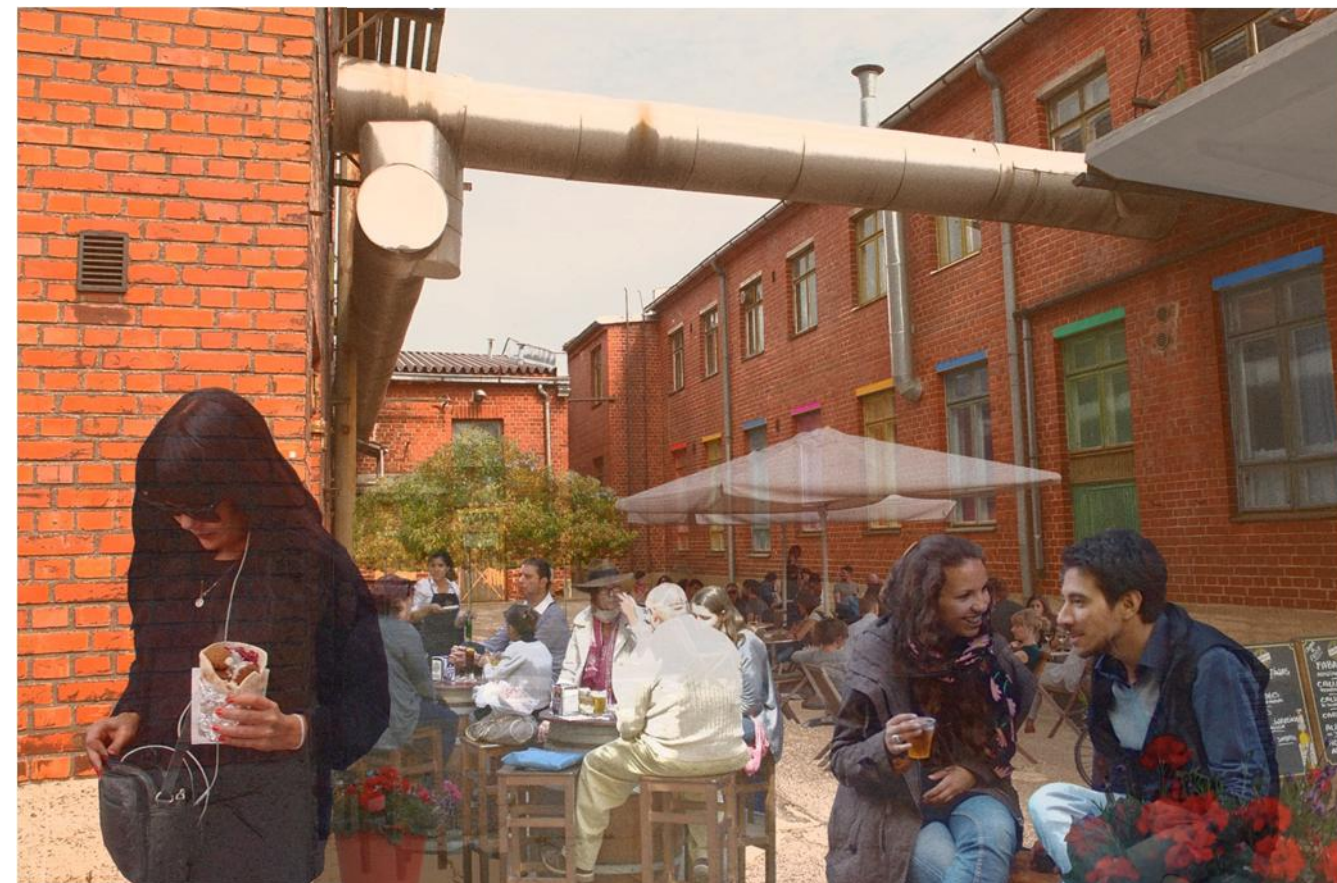
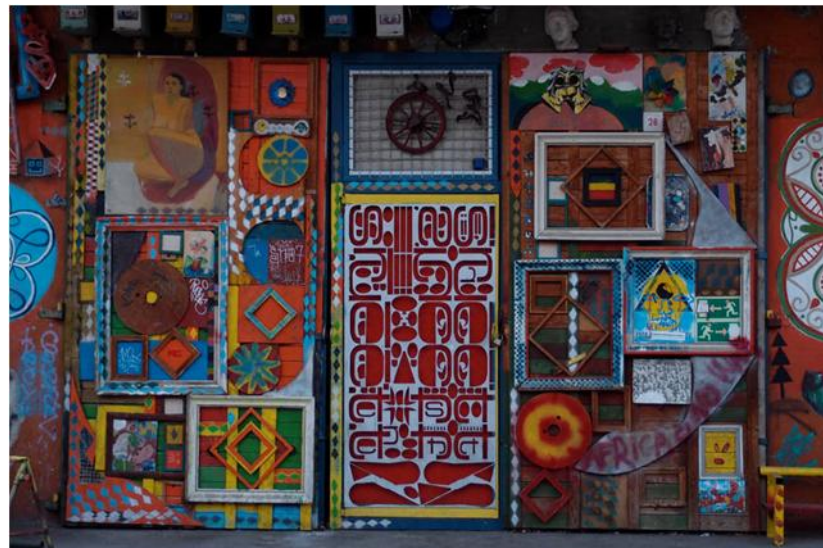
Keravanjoki, sen tarjoama vesivoima sekä rautatie ovat olleet tärkeimmät tekijät Tikkurilan teolliselle historialle. Vanha punatiilinen silkkitehdas on hieno jäänne tuolta ajalta. Tehdas, Söderlingin mylly, Villa Söderbo, Vernissa ja Heureka tekevät vehreästä jokivarresta monipuolisen kulttuurikohteen.

Silkkitehdas on Tikkurilan ikoninen merkkirakennus. Se kertoo teollisesta historiasta ja on osa asukkaiden identiteettiä, mielenmaisemaa. Korttelin asemakaavaa on muutettu useaan otteeseen viime vuosina, mutta esimerkiksi kaivattuja loft-asuntoja ei ole vielä tehty. Rakennus on kuitenkin ollut käytössä eri yritysten toimitiloina ja sen vuokrausaste on ollut hyvä.

Toisaalta kunnostustaan odottava tehdas on täynnä mahdollisuuksia. Se sijoittuu merkittävän matkailukohteen eli Heurekan naapuriin ja sillä olisi **Heurekan parina paljon tarjottavaa matkailijoille**. Voisiko sinne sijoittua Heurekan laajennukseen kaavailtua toimintaa: **mediateekkiä ja näyttely- ja museotilaa?** Sen lisäksi sinne mahtuisi **design- ja käsityökauppoja** ja vaikkapa pienpanimo ja **panimoravintola, vantaalainen Plevna**, jonne oluen ja hyvän ruoan ystävät matkustaisivat kauempaakin. Silkin sisäpiha on kuin luotu tunnelmalliseksi ravintolaterassiksi. Tehdas on muutettavissa elämykselliseksi keskeiseksi, vapaa-ajan ja kaupan yhdistelmäksi.

Tehtaassa on tilaa, joten uudet ajatukset eivät ole ristiriidassa aiemmin kaavailtujen loft-asuntojen kanssa.





Ajatuksia Tikkurilanrannasta ja aikaisemmin laaditut suunnitelmat

Täydennysrakentaminen rajaa uutta aukiota. Aukiosta rakennetaan kaupunkikuvallisesti yhtenäinen seinästä seinään. Tutkitaan, onko mahdollista säilyttää osa lehtikuusista. Aukio voi olla kalteva tai tukimuureja voidaan käyttää. Ajorata erotetaan esimerkiksi pollareilla kävelyalueista. Kaupunkielämää houkutellaan alimpien kerrosten liiketiloilla ja vaikkapa puiden katveessa olevilla terasseilla.

*Tikkurilan Silkki, lähiympäristösuunnitelma. Studio Terra oy, 11.7.2007. Lähiympäristösuunnitelman lähtökoh-
tana oli, että Silkkiin tulee asumista.*

Tällä hetkellä alue on takapihamainen. Tähän voisi joko rakentaa jotain tai pysäköintipaikka pitäisi jäsenellä materiaalein ja istutuksin. Vaaleahko kivituhkapinta sopisi Silkin kulttuurimaisemaan. Jäsentelyssä voisi käyttää esimerkiksi punatiilisiä matalia muureja tai luonnonkiviraitoja. Asemakavassa määrätty puurivi pitäisi istuttaa.

Reittiyhteys jokirantaan on tärkeä. Jos Silkkiin tulee asuntoja, tarvitaan tilaa leikkiin ja oleskeluun. Jos tulee ravintola, tässä on oiva paikka terassille. Voitaisiin myös loiventaa rinnettä ja perustaa oleskelunurmikko.

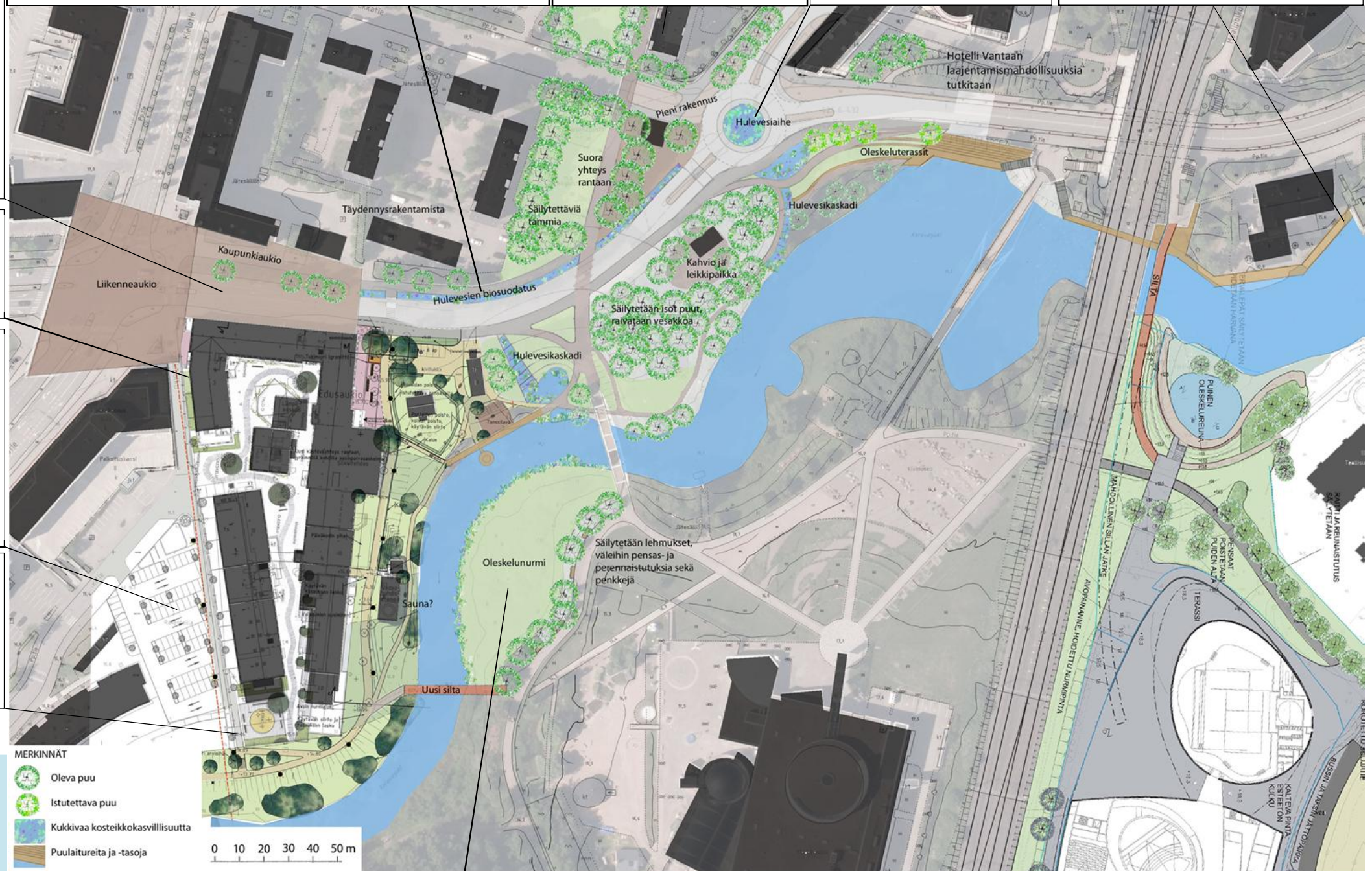
- Tikkurilanrannassa luonnon monimuotoisuus ja korkeatasoinen ympäristörakentaminen kohtaavat.
- Tikkurilan keskustasta pääsee kävelen jokirantaan selkeästi ja vaivattomasti.
- Jokiranta on oleskelupaikka ja tapahtumapaikka.

Tikkurilantien kunnostuksen yhteydessä perustetaan hulevesien bio-suodatusalueita. Ne rakennetaan kaupunkimaisiksi käyttäen esimerkiksi luonnonkivirajauksia. Biosuodatusaltaiiin istutetaan kukkivia perennoja.

*Hulevesikaskadit. Hulevesiput-
kesta vedet laskevat kaskadin
kautta Keravanjokeen. Samalla
vedet puhdistuvat.*

Kiertoliittymä ja joen ranta rakennetaan kaupunkikuvallisesti yhtenäisenä kokonaisuutena.

Tikkurilankosken padon ja kalatien kunnostusta suunnitellaan. Jos nykyinen kalatie puretaan, voidaan rantaa ottaa oleskelukäyttöön.



Oleskelupuisto. Laajahko avoin käyttönurmikko. Ulkoilureitin varrella on lehmuksia, jotka säilytetään. Niiden lomasta aukeavat näkymät kohti Silkkiä. Reitin varrella on penkkejä. Penkit suunnataan katsomaan kohti Silkkiä. penkkien luona kukkivat hoidetut istutukset. Rantavyöhykkeelle istutetaan kukkivaa kosteikkokasvillisuutta.

Uudesta sillasta tehdään taiteellisesti korkeatasoinen.

Heureka pihan ja julkisen viheralueen yhdistymistä nykyistä jouhevammin tutkitaan.

Vantaan kulttuurikeskuksen lähiympäristösuunnitelma. Laura Muukka, KAUPSU, 7.3.2007

Luonnon monimuotoisuus

Tikkurilanrannasta on löydetty arvokasta ja uhanalaista perhos- ja kasvilajistoa. Ympäristökeskuksessa selvitetään rantojen arvokasta lajistoa ja luontotyyppejä. Selvityksestä saatua tietoa käytetään tarkemman suunnittelun lähtöaineistona.

Luonnon monimuotoisuutta voidaan lisätä esimerkiksi istuttamalla lisää alueella jo aikaisemmin viihtyneitä lajeja, kuten kyläkurjenpolvea ja lehtopähkämöä. Rantavyöhykkeiden kosteista niityistä voidaan luoda lajistoltaan monipuolisia.

Kyläkurjenpolvikasvusto hotellin laajennuksen läheltä siirretään paikkaan, jossa se viihtyy ja voi levitä.

Rakennukset ympärillä ja sisällä

Heurekan parkkipaikalle suunniteltiin vuonna 2007 kulttuurikeskittymää. Näillä näkymin silloinen suunnitelma ei ole toteutumassa, mutta jokin merkkirakennus paikassa voisi olla.

Puretun Ävikin kohdan rakennettavuus on tutkittava tarkemmin. Tässä ehdotetaan siihen leikkipaikkaa ja kevytrakenteista kahvilaa. Jossain jokirannassa voisi olla yleinen sauna. Tässä se on esitetty Silkin vanhaan pumppaamoon.

Tikkurilantie on osa Suurta rantatietä

Nykyisellään Tikkurilantie on este keskustan ja jokirannan välissä. Pääsyn keskustasta jokirantaan pitäisi olla helppo ja luonteva.

Tikkurilantietä tulisi kehittää ja kunnostaa siten, että sen historiallinen luonne otetaan huomioon. Yleiskaavamääräyksessä todetaan: *"Tarkemmanasteisessa suunnittelussa on tutkittava tien linjauksen ja sitä rajaavien historialliseen tiemiljööseen kuuluvien rakennusten ja rakenteiden sekä miljöössä merkittävän kulttuurikasvillisuuden säilyttäminen."*

Tikkurilantien ja sen ympäristön historiallista ilmettä voitaisiin Silkin, Söderlingin myllyn, Söderbron ja nykyisen alikulun kohdalla palauttaa siten, että tietä madallettaisiin lähemmäs alkuperäistä, jolloin vanha rakennettu ympäristö liittyisi jouhevammin tiehen, eikä olisi tiehen nähden kuopassa, kuten nykyisin. Ideasuunnitelmassa yllä oikealla on esitetty, että nykyinen alikulku puretaan ja tietä lasketaan. Korkeustasot on merkitty kuvaan. Ulkoilureitti joen rantaan on kaltevuudeltaan esteettömyyden perustason mukainen eli alle 8 %. Lännessä Tikkurilantiehen liittyvä osuus on esteettömyyden erikoistason mukainen eli alle 5 %.

Tieympäristöön liittyvät hyvässä kasvussa olevat noin 40-50 -vuotiaat tammet kannattaa säilyttää. Nuo vuosikymmenet on jo voitettu tiellä kohti vanhoja, paksurunkoisia ikitammia.

Yllä: Kevyt liikenne ylittää Tikkurilantien esim. korotettua suojatietä pitkin tasossa.

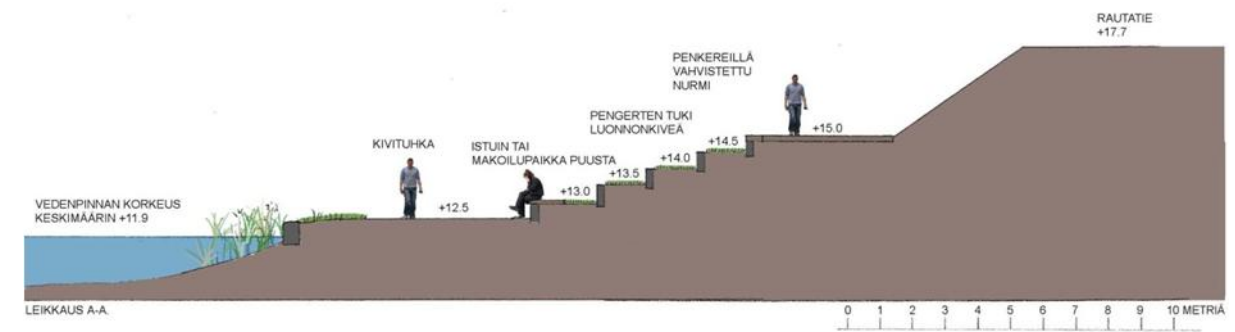
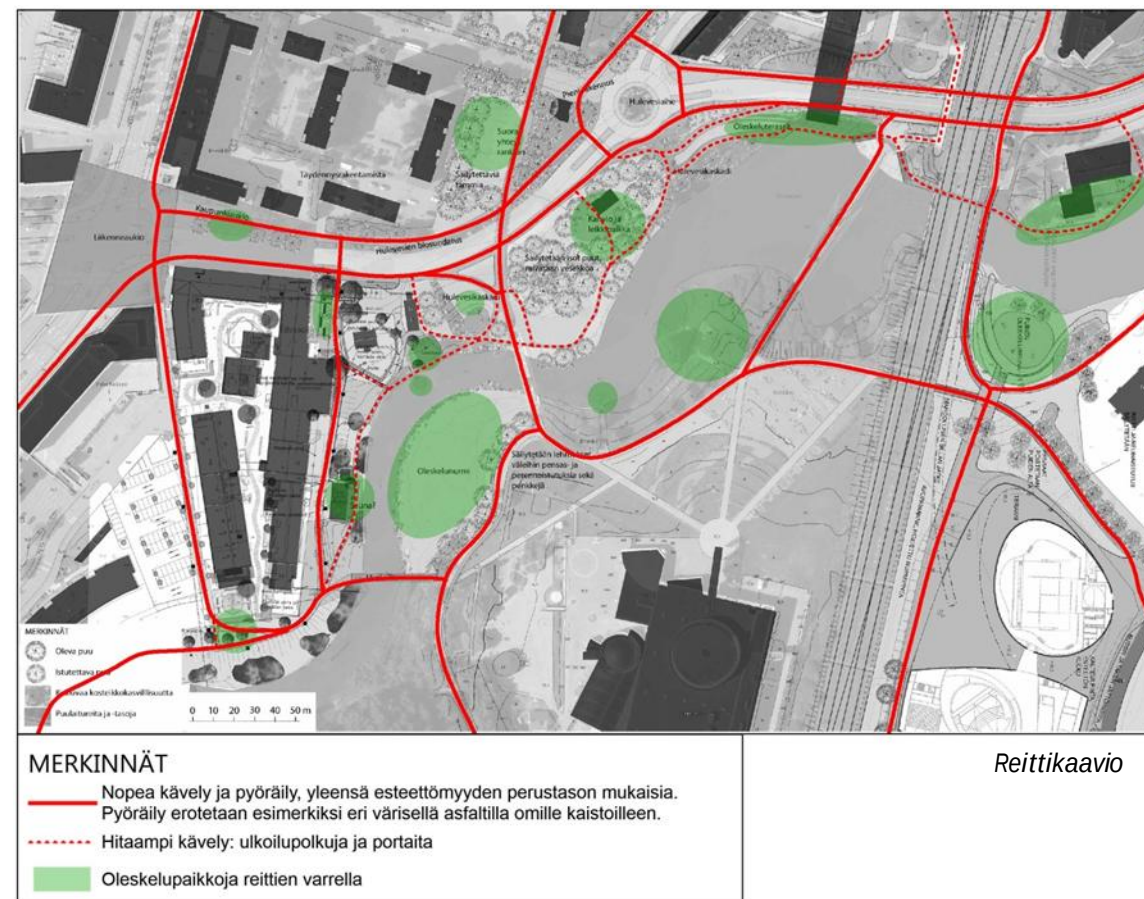
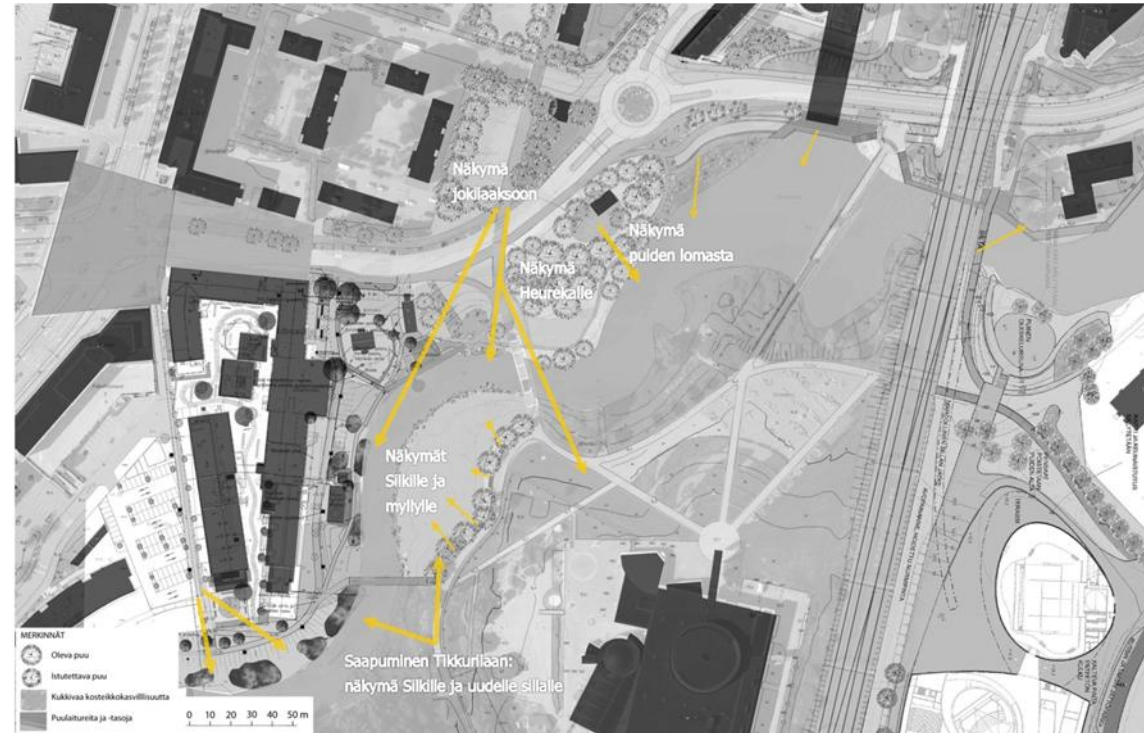
Alla oikealla: kevyt liikenne ohjataan uuteen, avaraan alikulkuun.

Alla vasemmalla: Kukkivaa kosteikkokasvillisuutta Vihdissä.

Jos todetaan, että kevyelle liikenteelle parempi on risteäminen ajoneuvoliikenteen kanssa eri tasoissa, voidaan rakentaa uusi avarampi alikulku. Se on esitetty alinna oikealla. Tässä vaihtoehdossa maastoa kaivettaisiin Tikkurilantiestä pohjoiseen.

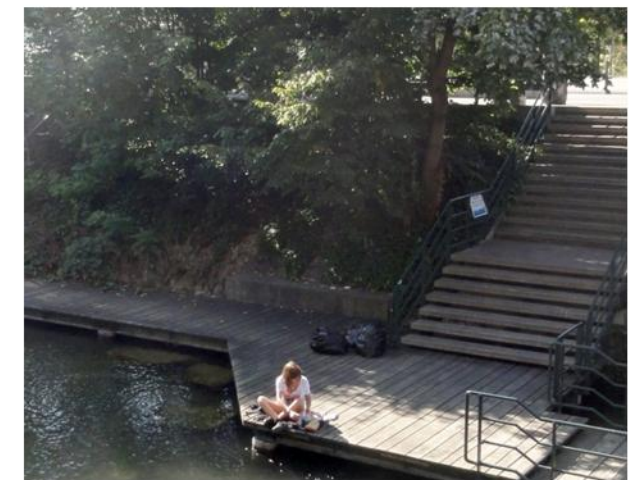
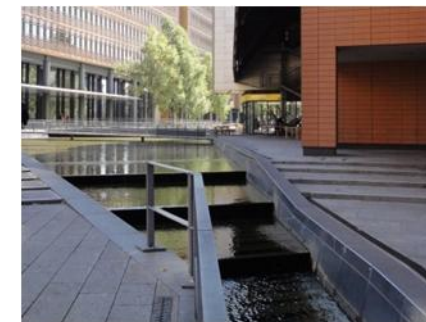
Tikkurilantien ja Ratatien risteykseen on kaavailtu kiertoliittymää liikenteen turvallisuuden parantamiseksi. Kiertoliittymä pitää sovittaa osaksi yhtenäisesti rakennettua ympäristökokonaisuutta.





Idealeikkaus

Leikkaus on Vantaan kulttuurikeskuksen lähiympäristösuunnitelmasta. Toisellakin puolella rataa Tikkurilantien varressa jokiranta voisi muotoilla saman tyyppisesti.



Jokiniemi

Pääradan itäpuolelle kaavaillaan tiivistä ja kaupunkimaista toimitila- ja asuntoaluetta, jonka tuleva asemakeskus, Dixi yhdistää aidoksi Tikkurilan osaksi.

Radan varsi soveltuu hyvin julkisten tilojen, toimitilojen tai erityisasumisen käyttöön. Jokiniementien puoli painottuu perinteisempään asumiseen. Radan viereen on mahdollista tutkia hybriditalojen rakentamista, jolloin rakenteisiin sijoitetusta pysäköinnistä saataisiin täysi hyöty, kun asumisen ja toimitilojen käyttämät autopaikat ovat vuoroittaisessa käytössä.

Suunnittelun keskeisenä kysymyksenä on, kuinka Jokiniemen puoleinen kaupunkirakenne liittyy asemakeskukseen ja uuteen radan ylittävään asemasiltaan. Arkkitehtitoimisto B & M:n luonnoksissa asemakeskuksen pariin ehdotetaan mittavaa liike- ja toimitilarakentamista, joka sijoittuu Spondan omistamalle maalle. Pysäköinti on sijoitettu pysäköintitaloon pääradan viereen, Santaradan teollisuusraiteen päälle. Sinne sijoittuu myös liityntäpysäköinnin paikkoja siinä vaiheessa, kun maantasopaikat vähenevät kortteleiden rakentuessa.

Teollisuusraiteen poistuminen tulevaisuudessa on mahdollista, jos Hakkilan radan kunnossapitoon tarvittavalle alueelle löydetään korvaava sijainti. Aseman kohdalle on haluttu muodostaa asema-aukio, jonka yhteyteen tulee pikaraitiotien pysäkki.

Rakennukset ovat pääosin 5 - 8 kerrosta korkeita, mutta Jokiniementien varteen on esitetty myös 12-kerroksista tornia. Asukkaiden pysäköintiin on osoitettu kaksi mahdollisuutta: sijoittaa pysäköinti kortteleiden alle tai keskitetysti raitin ja toimistotalojen alle.

Suunnittelun teemana on Tikkurilan ja varsinkin Jokiniemen kunniakas historia vanhoine maalitehtaineen. Tehdasrakennukset ovat poissa, mutta värikäs menneisyys voi näkyä toimistorakennusten arkkitehtuurissa esimerkiksi raikkaina väripintoina.

Tiiviitä ja kaupunkimaisia asuin- ja toimitilakortteleita yhdistää alueen keskellä kulkeva jalankulkuraitti. Katutasen palvelut tekevät miljööstä aidon ja vaihtelevan. Ainoa olemassa oleva rakennus, Villa Grönberg, on suojeltu. Se sijaitsee radan alikulun kohdalla, kevyen liikenteen solmukohdassa ja on ihanteellinen asukkaiden kokoontumispaikka esimerkiksi kahvilana.

Arkkitehtitoimisto B & M on laatinut Jokiniemen kehittämissuunnitelman vuonna 2007 ja päivittänyt suunnitelman vuonna 2011. Suunnitelmat ovat olleet nähtävillä ja lausunnoilla kaavamuuoksen valmisteluaineistona.

- n. 40 000 k-m² uusia asuntoja, n. 180 autopaikkaa
- n. 80 000 k-m² toimitiloja



4. PROSESSI JA ASUKASYHTEISTYÖ

4.1 PROSESSIN KULKU JA ASUKASYHTEISTYÖ

Tikkurilan keskustaa koskeva kaavarunkotyö käynnistettiin 11.1.2013 pidetyssä aloituskokouksessa. Suunnittelun alkamisesta tiedotettiin jokaiseen kotiin jaetussa Vantaan kaupungin asukaslehdessä 15.3.2013. Lisäksi maanomistajia, naapureita ja vieranomaisia informoitiin kirjeitse tai sähköpostilla. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma laadittiin 11.3.2013 ja mielipiteet pyydettiin 19.4.2013 mennessä (MRL 62 §, MRL 63 §). Mielipiteitä saatiin yhteensä kuusi kappaletta. Valtuustosalissa järjestettiin yleisötilaisuus 9.4.2013, jossa esiteltiin työn lähtökohtia.

4.2 NETTIKYSELY

Kaikille avoin ”Minkälainen on sinun Tikkurilasi”-kysely keräsi yhteensä 276 vastausta. Kysely oli avoinna 11.3. – 2.5.2013. Siitä tiedotettiin Vantaan kaupungin internet- ja Facebook-sivuilla, Tikkurilan kaavarungon osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa, asukasillassa (9.4.2013) ja Vantaan kaupungin asukaslehdessä.

Noin 85 % vastanneista oli vantaalaisia ja heistä 60 % asui Tikkurilassa. Pääosa vastanneista oli iältään 31 - 64-vuotiaita. Nais- ja miesvastaajia oli lähes yhtä paljon.

Imago ja kaupunkikuva



- Tikkurilan keskustan vahvuuksina nähtiin Keravanjoen puistoalueet, vanhat historialliset tehdasrakennukset, kävelykeskusta ja rakenteilla oleva asemakeskus.
- Materiaaleista Tikkurilaa edustaa parhaiten vanha punatiili, jota seuraavat liuskekivi, rappaus, klinkkeri ja lasi. Värisuosikit liittyivät materiaalivalintoihin.
- Tikkurilaa kuvaavat adjektiivit: keskeneräinen, hajanainen, tylsä, harmaa, sotkuinen, väljä, ruma. Tikkurilan sydämen puuttuminen, turvattomuus, rakennusten huonokuntoisuus ja kivijalkakauppojen vähyys koettiin Tikkurilan puutteiksi.

Tikkurilan keskustan imago sai kouluarvosanan 6 ½ ja suurin osa koki, että imagoa tulisi ehdottomasti parantaa. Tikkurilassa nähdään paljon potentiaalia. Yleinen mielipide oli, että Tikkurila on ominaisuuksiltaan paljon ulkonäköään laadukkaampi: saavutettavuus, lentokenttä ja uusi asemakeskus luovat paineita Tikkurilan kasvojen kohotukselle. Muutokselta toivottiin kaupunkimaisuutta, lisää palveluita: kahviloita ja kivijalkakauppoja, siisteyttä, valoisuutta ja turvallisuutta. Suunnitteluun odotetaan rohkeaa otetta, mutta myös herkkyyttä tunnistaa ja säilyttää ne piirteet, jotka tekevät Tikkurilasta Tikkurilan.

Palvelut

Koulut, terveyspalvelut ja urheilumahdollisuudet koettiin pääosin hyviksi. Kaupoissa, ravintoloissa ja kahviloissa nähtiin puolestaan eniten parantamisen varaa. Vastaajat olivat huolissaan päiväkotipaikkojen riittävyydestä.

Keskustaan kaivattiin mm. luomukauppaa, kangaskauppaa, kirpputoria, kenkäkauppaa, käsityö-taidekahvilaa, lankakauppaa, kierrätyspistettä, avantouintimahdollisuutta, ulkoilmakonserttipaikkaa, tunnelmallista olutravintolaa, sushiravintolaa, viinibaaria jne.

Liikkuminen

Tikkurilassa (tai Tikkurilaan) liikutaan pääosin kävellen, henkilöautolla ja junalla. Pyöräilijöitä oli vähän, mikä selittyy kyselyn ajankohdalla (varhainen kevät). Parannusta kaivattiin Tikkurilan pyöriteiden laatuun, selkeyteen ja jatkuvuuteen ja toivottiin parempaa erottelua pyöräilyn ja kävelyn välille. Kevyenliikenteen reitit saivat muuten positiivista palautetta. Kunnostamalla, järkevöittämällä liikennevaloja ja lisäämällä reitistön esteettömyyttä saataisiin nykyisistä reiteistä entistä parempia. Kävelykeskustan laajentuminen Asematielle oli kiitelty kehityssuunta. Lisäksi toivottiin Keravanjoen rantareittien laajentumista Tikkurilantien pohjoispuolelle, että saataisiin joenvarren puistoalueet paremmin osaksi koko Tikkurilaa.

Asuminen

Suurin osa kyselyyn vastanneista asui kerrostalossa. Kerrostaloasumisen hyviä puolia olivat mm. palveluiden läheisyys, asumisen helppous ja hyvät yhteydet. Huonoiksi puoliksi nousivat tilan puute, äänekäs naapuri, leivottomuus ja liikenteen melu. Silti suurin osa vastanneista valitsi ensisijaiseksi muuttotoiveekseen jatkossakin ”kaupunkikerrostalon, monipuolisten palveluiden läheisyydestä”. Kakkosena tulevaisuuden asumiselle nähtiin ”kaupunkipientalo, jossa on pieni piha ja monipuoliset palvelut kävelyetäisyydellä”.

Vastaajat nostivat pyörävaraston kerrostaloasumisen tärkeimmäksi yhteistilaksi. Muina tärkeinä yhteistiloina pidettiin pesutupaa, yhteissaunaa, lastenvaunuvarastoa, pyykinkuivaustilaa ja kokoustilaa. Asuntokohtainen sauna oli suurimman osan mielestä ”ei ollenkaan tärkeä”, jos taloyhtiössä on yhteissauna.

Virkistysalueet

Tikkurilan puistoista miellyttävimmiksi valittiin Tikkurilanranta ja Tiedepuisto, Sinirikonpuisto ja Tikkurilanpuisto. Yleisesti puistoja pidettiin ”joutomaaplänteinä”: pieninä ja huonosti hoidettuina. Puistojen toivottiin olevan suurempia ja lastenleikkialueiden vähemmän aidattuja.

Tulevaisuuden Tikkurila

Katukuvaan kaivattiin ihmisiä ja eloa. Kuvavalintakysymyksen suosituimpia vaihtoehtoja olivat katukahvilat, kivijalkakaupat, torielämä, penkit ja puut. Avoimessa kysymyksessä Tikkurilan katukuvasta, keskustaan visioitiin juhlapuistoa, laadukkuutta, valoa, väriä, erilaisia julkisivuja, taidetta, kunnollista infopistettä, hymyä, lapsiystävällisyyttä, tapahtumia, selkeämpiä ja kauniimpia opasteita jne.

Vapaamuotoinen ”tulevaisuuden visio” maalasi kuvaa elävästä ja urbaanista keskuksesta, jonka tunnistaisi yhdeksi Suomen suurimpien kaupunkien keskustaksi. ”Tikkurila on Vantaan vilkas, vehreä, helposti saavutet-

tava hallinnollinen keskus, jota se ilmentää korkeatasoisella arkkitehtuurilla, kadunkalusteilla ja merkkirakennuksilla. Tikkurila hyödyntää historiaansa ja siitä saatavia ”rakennusaineisia”. Keskustan katukuvasta näkyy kansainvälisyys; maahanmuuttajien pienyrittäjyydelle on luotu toimintamahdollisuuksia. Kerrostumia vanhasta rakenteesta ja ajan kulusta näkyy rakenteessa.

Tulevaisuuden Tikkurilassa kuljetaan kävellen ja pyörällä. Mittakaava on tiivistämisestä huolimatta inhimillinen.”



4.3 SENIORIFOORUMI

Seniorifoorumin osana 24.5.2013 järjestettiin ”Millainen on tulevaisuuden Tikkurila”-työpaja. Työpajassa keskusteltiin senioreiden toiveista ja huolista. Esille nousivat neljä pääteemaa: Tikkurilasta elävä kaupunkikeskus, seniorikampus Peltolan torille, liikenteen uudet ratkaisut ja esteetön liikkuminen.

Elävän kaupunkikeskustan saavuttamisen edellytyksenä nähtiin nykyistä korkeampi rakentaminen ja asukasmäärän lisääminen. Suurempi asukastiheys turvaisi jo olemassa olevia palveluita ja lisäisi kysyntää myös uusille yrittäjille. Seniorit kokivat kävelyetäisyydellä sijaitsevat palvelut elintärkeäksi viihtyvyystekijäksi keskusta-asumiselle. Esteetön liikkuminen edellyttäisi penkkien lisäämistä Tikkurilan katukuvaa, talviliukkauden hoitamista uusilla ratkaisulla (mm. katujen kattaminen tai lämmittäminen) ja kaiteiden lisäämistä portaiden yhteyteen.

Keskustan läpiajoliikenteen haittoihin kaivattiin ratkaisua. Ajoittain ruuhkautuva liikenne aiheuttaa terveydelle haitallisia hiukkaspäästöjä ja luo epämiellyttävää kävely-ympäristöä. Tavallisen pysäköinnin rinnalle ideoitiin autojen pitkäaikaissäilytystä, jonka ei tarvitsisi sijaita asunnon välittömässä läheisyydessä.

4.4 LASTEN JA NUORTEN OSALLISUUS

Tikkurilan keskustan kaavarunko oli yksi Vantaan lasten ja nuorten osallistamisen pilotihankkeista. Hanke toteutettiin keväällä 2013 lapsille ja nuorille suunnatulla nettikyselyllä ja osallisuustyöpajalla yhdessä Peltolan koulun kanssa.

Lasten ja nuorten nettikysely

Kaikille suunnattua nettikyselyä lyhennettiin saadun palautteen ja nuorten kommenttien pohjalta. Mukaan liitettiin muutama pelkästään lapsille ja nuorille suunnattu ky-

symys. Vastauksia tuli 132 kappaletta. Nuoret arvostavat Tikkurilassa eniten joenrantaa, Tikkuraittia, uutta asemakeskusta, Heurekaa ja julkisia puistoja. Palveluita, kuten kahviloita ja vaatekauppoja kaivattiin lisää. Tikkurilan puutteiksi koettiin yleinen sotkuisuus sekä rakennusten ja teiden huonokuntoisuus. Asemanseudun turvattomuus huoletti.

Tikkurilalle sai arvosanan 8 (asukaskysely 6½). Positiivisempi asenne näkyi myös nuorten Tikkurilalle antamissa määritteissä: harmaan, keskeneräisen, tylsän ja sotkuisen rinnalle nousivat myös ihan kiva ja viihtyisä. Yli 70 % oli sitä mieltä, että Tikkurilan keskustan imagoa tulisi parantaa.

Uusi arkkitehtuuri, kaupunkimaisuus ja siisteys painottuivat Tikkurilan kehityksessä. Rakennuksiin kaivattiin lisää väriä, muotoa ja korkeutta; tulevaan kaupunkiin lisää elämää, kulttuuritapahtumia ja tilaa myös nuorille. Esimerkkeinä nuorten tapaamispaikoista mainittiin miellyttävää ulkotilaa sisältävä suurempi kauppakeskus, kahvilat, kirjasto ja viihtyisät puistot.

Osallisuustyöpaja

Työpaja toteutettiin toukokuussa 2013 osana Peltolan koulun yhteiskuntaopin kurssia. Yhdeksännen luokan oppilaat tutustuivat kunnallishallintoon ja vastasivat yhdessä nettikyselyyn.

Oppilaille esiteltiin Tikkurilan kaavarunkotyötä, suunnitelmia ja käynnissä olevia rakennushankkeita. Oppilaat tutustuivat maastoon valokuvaten ja videoiden. Työryhmävaihtoehtoina olivat palveluryhmä, harrastusryhmä, tapaamispaikkaryhmä, liikenneryhmä, tila nuorille -ryhmä ja tulevaisuusryhmä. Useimmat valitsivat teemakseen vapaasti ideoitavan tulevaisuuden. Valmiissa töissä Tikkurilasta visioitiin kunnon keskustaa kahvi-loineen, nuorisotiloineen ja tempupyöräratoineen. Rohkea arkkitehtuuri ja ekologisuus sekä pyöräilyn ottaminen paremmin huomioon suunnittelussa painottuivat nuorten näkemyksissä. Nuoret toivoivat myös pääsevänsä osallistumaan heille suunnattujen harrastusmahdollisuuksien suunnitteluun ja toteuttamiseen.



5. LÄHTÖAINEISTO

5.1 MAISEMA JA HISTORIA

Tikkurilan keskusta sijaitsee pääosin Keravanjoen laakson savitasangolla. Pohjoisessa tasanko päättyy Hiekkaharjun harjuun, joka kulkee luoteesta kaakkoon ja päättyy kaliosydämiseen Winterinmäkeen, joka muodostaa idässä selkeän rajan maisematilalle. Meri on hionut maisemaa ja harju nousee loivasti laaksoa korkeammalle. Harjua peittävä männikkö nostaa silhuetin kuitenkin selvästi kaukomaisemassa hahmottuvaksi. Keravanjoki on uurtanut uomansa maisemaan laajalla savitasangolla. Peruskallio työntyy esiin paksun savikerroksen alta muodostaen kalliokynnyksen Tikkurilankoskeen.

Jokivarren viljelyolosuhteet sekä sen tarjoama kulkureitti yhdessä Suuren rantatien kanssa loivat edellytykset alueen kehitykselle. Kuninkaalan kyläkeskus sijaitsi joen eteläpuolisilla kumpareilla ja Tikkurilan kyläkeskus Kylmäojan suulla, nykyisessä Vieritolassa. Koski mahdollisti vesimyllyjen rakentamisen, ja kylien myllyt olivatkin Tikkurilankosken molemmin puolin. Myöhemmin, 1800-luvun lopulla, rautatien rakentaminen teki nykyisestä Tikkurilasta liikenteellisen solmukohdan, johon alkoi syntyä vesivoimaan perustuvaa teollisuutta ja tiiviimpää asutusta.

Tikkurila on rakennettu jokivarren savimaille raivatuille peloille, joista osa on ollut viljeltynä jo ainakin 1600-luvulta alkaen. Suurin osa nykyistä keskustaa oli peltona vielä 1950-luvulla. Maiseman historiasta kertoo alueen puusto. Tilojen rajoja merkkeinä kuusialtoja näkyy paikoin korkeaksi kasvaneina puuriveinä. Suuremmat lehtipuut ovat enimmäkseen nopeakasvuisia lajeja, kuten poppeleita, pajuja tai koivuja. Vanhoja ja -loja lehtipuita on vanhan asemapuiston alueella.

5.2 RAKENNETTU YMPÄRISTÖ

Tikkurilan kaupunkikuvassa on yhä 1950-luvun pienimittakaavaisen kauppalan tunnelmaa, joskin 1960- ja 70-luku toivat autokaupungin ihanteet: leveät, suorat kadut ja asfalttikenttien ympäröimät kerrostalot.

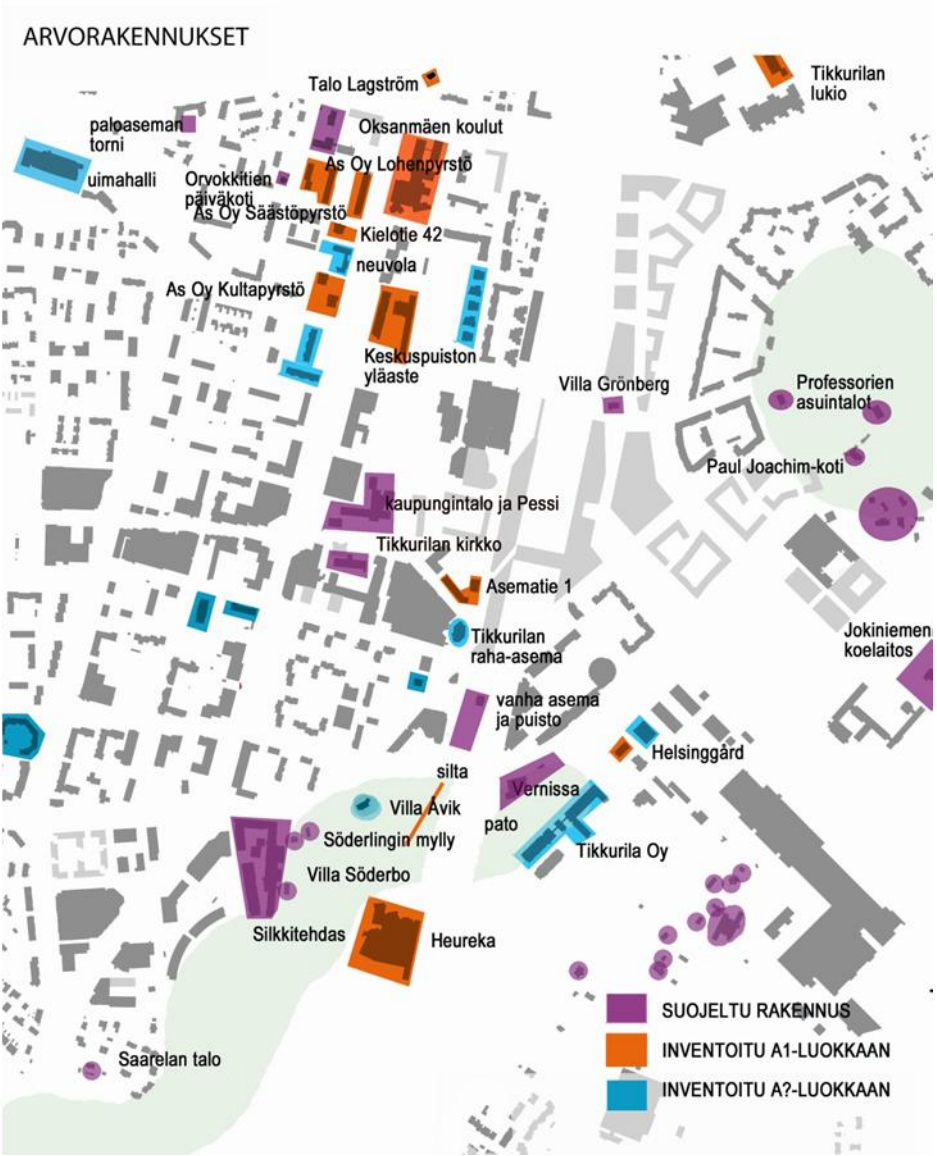
Rakennuskanta on keskimäärin nuorta, toisen maailmansodan jälkeen rakennettua. Harvoina poikkeuksina on valtakunnallisestikin arvokas rautatieasemarakennus puistoineen ja Keravanjoen rannan rakennukset, silkki- ja vernissatehtaat. Vanhin rakennuskerrostuma on suojeltu asemakaavoilla.

Asematiellä, Tikkurilan ytimessä on kirkon, kaupungintalon ja Asematie 1:n muodostama kokonaisuus 1950-luvulta. Kirkko ja kaupungintalo ovat osoittaneet kaupungin osan keskipisteen ja luoneet vahvan 50-luvun identiteetin. Toinen rakennusrypäs samalta ajalta löytyy Kielotien pohjoisosasta, Oksanmäestä. Harvinaiseksi käynyt 1950-luvun rakennuskanta on arvotettu Vantaan vanhojen ja modernien rakennuskulttuurikohteiden inventoinnissa luokkaan A1 ja ne suojellaan tulevaisuudessa tehtävillä asemakaavoilla.

Rakentamisen suuri volyymi on 1960-luvulta tai sitä nuoremmalta ajalta. Varsinkin 1980-luvun loppuun hui pentunut nousukausi toi keskustaan punatiili- tai klinkkeripintaisia asuinkerrostaloja, pankkeja, isoja kauppakeskuksia kuten Tikkurin, Prisman, Anttilan ja Laurean ammattikorkeakoulun, jonka piti alun perin olla kaupakeskus.

Tikkurilan rakennuskanta on edelleen pääasiassa kolme- tai neljäkerroksista. Tehokkaimmin on rakennettu Tikkuraitin ja Asematien kävelykatuakselin varren korttelit sekä Ratatien varsi. Matalasta rakennusmatosta kohoaa maamerkinä 16-kerroksinen Kielotorni sekä aseman uusi toimistotorni. Kaupunkikuva on keskimäärin löysä ja pirstaleinen.

Tikkurilan korttelirakenne on omintakeinen. Autoilupainotteiset tiet ovat tyypillisesti leveitä, yllätyksettömiä, "ei-kaupunkimaisia" tiloja, joita pysäköintikentät entisestään korostavat. Niiden kanssa vuorottelevat kevyenliikenteen raitit ja pihakatumaiset tiet, vehreine ilmeineen. Rakennetut puistot, kaupunkilaisten "olohuoneet" puuttuvat. Julkinen kaupunkitila sijoittuu Tikkuraitin kävelykadulle ja sen jatkeelle kaupungintalon edustalle.



5.3 VIHERALUEET

Tikkurilan keskustassa on vähän viheralueita. Puutarhapalstoista periytynyt kaupunkirakenne näkyy siinä, että yhtenäisen puiston sijaan alueen viheralueverkosto koostuu sirpaleisista postimerkkipuistoista, joihin leikkikentät ja pelikentät sijoittuvat. Keskustassa kävelykadut ja raitit palvelevat osin samanlaisia käyttötarpeita kuin viheralueet: ulko-oleskelua ja liikuntaa.

Laajemmat virkistysaluekokonaisuudet ovat keskustan ulkopuolella. Noin puolentoista kilometrin päässä lännessä on Tikkurilan keskuspuisto Kylmäojan varrella ja idässä Maarinojan virkistysalue Keravanjoen varressa, noin kilometrin päässä asemalta. Jokiniemessä Winterinmäki on laajempi kaupunginosan sisäinen virkistysalue,.

Julkisten virkistysalueiden lisäksi tonteilla on kasvillisuutta, mikä tuo vehreyttä kaupunkikuvaan. Tiiviissä kaupunkirakenteessa katupuillakin on ekologista merkitystä. Viheralueiden lisäksi tonteille sijoittuu erityyppistä kaupunkiekologiaa eläinten ja kasvien elinympäristöistä veden luonnonmukaiseen kiertokulkuun. Yksityiset pihat eivät kuitenkaan ole kaupunkilaisia palvelevaa yhteisessä käytössä olevaa ulkotilaa, joka on tiiviisti rakennetussa kaupungissa välttämätöntä.

Keravanjoen rannan viheralueet (Tikkurilanranta, Tiedepuisto, Hertaksenpuisto, Edelfeltinpuisto ja Neilikkapuisto) ovat Tikkurilan keskustan merkittävän viheraluekokonaisuus. Jokimaisemassa näkyy Tikkurilan rakennettu historia, johon Tiedekeskus Heureka tuo modernin arkkitehtuurin kerrostuman. Virkistysalueet jatkuvat yhtenäisenä kokonaisuutena, joskin kapenevat joen pohjoispuolella paikoin muutamaa metriin. Keravanjoen vartta noudattelevat myös ulkoilureitit. Suosituin piknik- ja auringonottoipaikka on Tiedepuistossa, Heurekan kohdalla.

Tikkurilantietä on aikojen kuluessa levennetty ja linjaa siirretty lähemmäs jokea. Kevyen liikenteen risteäminen on vilkkaan liikenteen takia jouduttu tekemään alikululla turvallisesti. Nykyisellään tie häiritsee virkistysalueen käyttöä katkaisemalla luontaisia kävelyreittejä sekä fyysisesti että visuaalisesti, aiheuttamalla melua ja viemällä tilaa. Muun muassa Neilikkapuiston leikkipaikka on turhan lähellä vilkkaasti liikennöityä tietä.

Tikkurilanpuisto rakennetaan maisema-arkkitehtuurikilpailuun perustuvan suunnitelman pohjalta. Puistoon rakennetaan leikki- ja harrastuskenttiä sekä avoin oleskelu- ja auringonottonurmi. Puistoon tulee myös hulevesiä hyödyntävä lampi.

Keskuspuistossa on pallokenttä ja avointa käyttönurmikkoa. Pallokenttä on talvisin luistinratana. Veturi- ja leikkipuistossa on leikkipaikka, joka on päiväkodin käytössä. Alue on ilmeeltään epäyhtenäinen ja takapihamainen, siellä on esimerkiksi paljon erinäköisiä aitoja.

Orvokkipuiston ja päiväkotien muodostama kokonaisuus on rauhallinen keidas korttelien sisäpuolella. Puistossa kasvaa koivuja ja vaahteroita ja siellä on myös käyttönurmikkoa ja kenttä.

Uimahallinpuisto ja Talvikkipuisto sijoittuvat maisemassa kohtaan, jossa savilaaksoista alkaa nousta rinne. Molemmat puolin Talvikkitietä ovat puistokaistaleet ovat Tikkurilan keskustan ainoat metsäiset alueet. Kevyen liikenteen sillan molemmat päät

katoavat kauniisti metsään, joka on myös ortodoksikirkon tausta. Tästä alkaa Tikkurilan urheilupuisto.

Sinirikonpuistossa on laaja eri-ikäisille lapsille sopiva leikkialue. Krassipuisto ja Kämmeekäpuisto ovat kevyen liikenteen raitteihin liittyviä hengähdyspaikkoja, joilla on leikkipaikat.

5.4 VÄESTÖ JA TYÖPAIKAT

Tikkurilan kaupunginosassa asui vuoden 2013 alussa 4927 henkeä. Alueen väkiluku on pysynyt melko tasaisena koko 2000-luvun puolella. Uusia asuntoja on rakenteilla suuri määrä, joten kaupunginosan väkiluku nousee lähivuosina. Tikkurilassa on vähän lapsia ja nuoria, yli 65-vuotiaiden osuus on vastaavasti suuri. Koko Tikkurilan suuralueen asukasluku oli 38 662 henkeä, missä on kasvua noin 2 000 henkeä viimeisen 10 vuoden aikana. (Vantaan kaupunki, tietopalveluyksikkö)

Asunnoista alle puolet on omistusasuntoja Tikkurilan kaupunginosassa. Asuntojen keskikoko on 58 m², mikä tarkoittaa koko kaupungin pienimpiä asuntoja. Tikkurilassa ei kuitenkaan asuta kovin ahtaasti, sillä kaupunginosassa on eniten yksin asuvia ja vähiten suuria perheitä suhteessa koko kaupunkiin. Uutta asuntotuotantoa on tulossa Tikkurilan eteläosaan ja Ratatien varteen, mutta tarve uudisrakentamiseen säilyy, koska esimerkiksi ikääntyvät ihmiset tarvitsevat hissillisiä kerrostaloasuntoja. Asukkaiden ikääntyneisyys näkyy senioritalohankkeiden määrässä.

Tikkurila on poikkeus muista Vantaan alueista, sillä täällä asuminen, työpaikat ja palvelut sijoittuvat samalle alueelle. Alue on suuressa mittakaavassa aidosti sekoittunutta kaupunkirakennetta.

Tikkurilan kaupunginosa on Vantaan toiseksi suurin työpaikkakeskittymä lentokentän jälkeen. Lähes 92 % 6 300 työpaikasta on palvelujen parissa. Kaupunki ja valtio ovat merkittäviä työnantajina.

5.5 SOSIAALINEN RAKENNE, TURVALLISUUS

Tikkurilan väestö on aikuisvaltaista. Kaupunginosassa asuu enemmän sinkkuja ja lapsettomia pariskuntia kuin muualla Vantaalla. Tikkurilaan on usein myös muutettu muualta, millä on vaikutuksensa asukkaiden juurtumiseen, ihmissuhteisiin ja yhteisöllisyyteen.

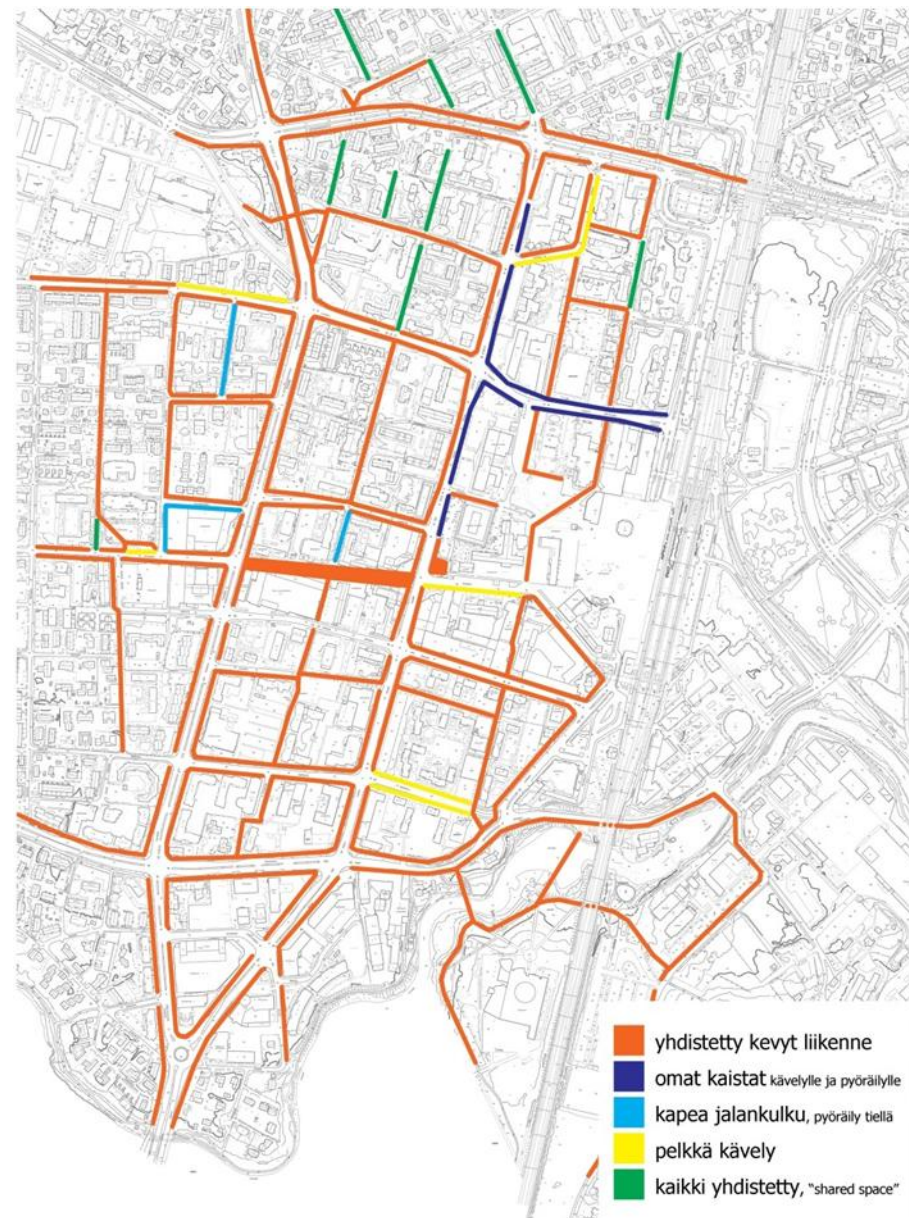
VTT julkaisi 2013 Turvalliset kaupunkiympäristöt –tutkimuksen, jossa Tikkurila oli yksi kolmesta analysoidusta pääkaupunkiseudun keskuksesta. Tutkimuksen mukaan Tikkurilassa (keskustassa ja Jokiniemessä) on laajoja alueita, jotka ovat tulo- ja koulutustasoltaan keskitason alapuolella. Tikkurila ei ole noussut sosiaalisilla mittareilla vuoden 1995 jälkeen, mikä tarkoittaa sitä, että se on menettänyt asemiaan ja vetovoimaansa seudun sisällä kaupunkikeskuksena (VTT, 2013). Ilmiö selittyy sillä, että Tikkurilan keskustaan ei ole juurikaan rakennettu uusia asuntoja ja Jokiniemen puolelle taas on 90-luvulla tehty tuettua asumista.

Tikkurilan keskeisin ero verrattuna Leppävaaraan ja Itäkeskukseen on suppeampi kaupallinen tarjonta. Tikkurilan tilanne muistuttaa suomalaisen pikkukaupungin tilannetta, jossa vanha keskusta riutuu, kun ostovoima kanavoituu autoiluun perustuviin vetovoimaisiin kauppakeskuksiin eli tässä tapauksessa Jumboon.

Tikkurila eroaa verroikeistaan myös fyysisesti, sillä se muodostaa pikkukaupunkimaisen rakenteen, jossa palvelut, hotelli ja ravintolat sijoittuvat hajanaisesti katujen varsille. Keskustassa on paljon toimistoja, jotka ovat iltaisin ja viikonloppuisin suljettuja. Katuja ei aamuöisin valvo kukaan. Vertailukohteissa palvelut sijoittuvat keskittyneesti ja valvotusti saman katon alle.

Viikonloppuisin Vantaan yöelämä keskittyy Tikkurilaan. Bilettäjät tulevat usein muualta Vantaalta ja pääradan varresta. Edellä mainitut syyt selittävät miksi Tikkurila on väkivaltaisin metropolialueen sivukeskuksista. Häiriökäyttäytyminen keskittyy viikonlopun yöelämän ympärille eikä se säteile asuinkortteleihin tai työssäkäyvän väestön elämään. Ongelmia on mahdollista välttää pysymällä pois keskustan yöelämästä viikonloppuisin. Haastattelujen perusteella Tikkurilassa on vastaavasti päivisin vähemmän päihtyneiden aiheuttamia ongelmia kuin Itäkeskuksessa tai Leppävaarassa.

Tikkurilassa turvattomuutta aiheuttaa myös autoliikenne. Ratatie ja Talvikkitie mainittiin epämiellyttäväksi ylittää. Haastattelun perusteella myös autoilijoiden mielestä hyvä liikennesuunnittelu lähtee jalankulkijoiden tarpeista. (VTT, 2013).



5.6 LIIKENNE

Tikkurilan sisääntuloväylät ovat Talvikkitie, Tikkurilantie ja Valkoisenlähteentie. Talvikkitie johtaa etelästä Kehä III:lta Tikkurilan keskustan läpi pohjoiseen kohti Koivukylää. Tikkurilantie ja Valkoisenlähteentie tulevat lännestä Tuusulanväylän ja lentoaseman suunnasta ja jatkuvat keskustan etelä- ja pohjoispuolitse itään, Joki-niemen kautta Lahdenväylälle ja Kehä III:lle. Yhteydet seudulliseen ja valtakunnalliseen päätieverkkoon ovat sujuvat.

Vilkkainta liikenne on Kielotien eteläpäässä (16 174 ajon./arkivrk), jossa myös raskaan liikenteen osuus on suurin. Seuraavaksi liikennöidyimpiä ovat Valkoisenlähteentie (14 297 ajon./vrk) ja Talvikkitie (11 525 ajon./vrk) sekä Tikkurilantie radan alituksen kohdalla (11 048 ajon./vrk). Ratatien eteläpää ja Lummetien län-siosa ovat muita vilkasliikenteisiä katuja.

Moottoriajoneuvoliikenteen määrät eivät ole viime vuosina kasvaneet Tikkurilan alueella. Sen sijaan pyöräily on esim. Kielotiellä kasvanut 26 % aiempien vuosien keskiarvoon verrattuna. Talvikkitiellä kasvua ei havaittu (Liikenteen kehitys Vantaalla vuonna 2012, Vantaan kaupunki, Kuntatekniikan keskus).

Julkinen liikenne

Tikkurila on merkittävä joukkoliikenteen risteysasema asema, jolta on yhteydet päärataa pitkin eri puolille Suomea sekä Pietariin ja Moskovaan. Yhteydet paranevat entisestään kehäradan valmistuessa.

Kävely ja pyöräily

Kävely-ympäristön puutteita ovat mielenkiinnoton kaupunkikuva, liikenteen melu ja päästöt vilkkaiden teiden varsilla. Väljä rakentaminen ei tarjoa tarpeeksi suojaa, minkä takia reitit ovat osittain epämiellyttävän tuulia. Pyöräverkoston suurimmat ongelmat ovat reittien epäjohdonmukaisuus ja katkeileminen. Liikenne-merkkejä on puutteellisesti (toisinaan vain toisesta suunnasta lähestyttäessä) ja katuun maalatut merkinnät puuttuvat paikoitellen kokonaan. Kävelijöiden ja pyöräilijöiden eksyminen väärälle kaistalle on esimerkiksi Kielotie 13 edustalla yleinen ja vaaratilanteita aiheuttava ongelma (kuva 6.1).

Pelkästään jalkakäytävänä toimivia kevyenliikenteen väyliä on Tikkurilan keskusta-alueella niin vähän, että niihin tottumattomat pyöräilijät ajavat niillä jatkuvasti väärin (kuva 6.2). Toisaalta ongelmatilanteita aiheuttavat myös yhdistetyt kävely- ja pyörätiet, jotka ovat paikoitellen erittäin kapeita. Puutteita on huomattavissa myös pyöräpysäköintipaikkojen laadussa ja lukumäärässä, varsinkin liiketilojen ja palveluiden yhteydessä. Pyörävarkauksien vähentämiseksi tulisi pysäköintipaikkojen mahdollistaa runkolukitus, mikä on jo otettu huomioon asemakeskuksen uusissa pysäköintipaikoissa.



kuva 6.1



kuva 6.2

5.7 INFRA

Tikkurilan keskustan yhdyskuntatekninen verkosto on rakennettu. Sähkö-, kaukolämpö-, tietoliikenne-, vesijohto-, viemäri- ja hulevesiviemäriverkosto sijoittuu pääosin katualueille.

Alue kuuluu Tikkurilan painepiiriin, jonka ylävesisäiliö (tilavuus 6700 m³, HW=+80.30 ja NW=72.30 m merenpinnasta) sijaitsee Simonkylässä. Käyttövesi saadaan Pitkäkosken vedenpuhdistuslaitokselta Ylästön paineenkorotuspumppaamon kautta. Painetasot ovat: alin +72.30 ja ylin +85.30 m merenpinnasta (N2000).

Tikkurilan jätevedet johdetaan Kielotien kautta etelään, Suutarilaan johtavaan pääviemäriin. Sieltä jätevedet pumpataan Helsingin verkkoon ja edelleen Viikinmäkeen puhdistettavaksi. Hulevedet johdetaan hulevesiviemäreihin, jotka laskevat edelleen Keravanjokeen. Keravanjoki yhtyy Vantaanjokeen, joka purkaa vedet Helsingin Vanhankaupunginlahteen.

Kaukolämpö ulottuu koko Tikkurilan alueelle.

5.8 YMPÄRISTÖHÄIRIÖT

Ilman pienhiukkaspitoisuudet

Tikkurilassa on seurattu ilmanlaatua vuodesta 1996 lähtien. Tikkurilan mittauspiste sijaitsee keskustan eteläpuolella, Tikkurilantien ja Ratatien risteyksen tuntumassa. Ilmanlaatuun vaikuttaa lähialueen vilkas liikenne ja katupöly. Mittausasemalla mitataan mm. typpidioksidin (NO₂), hengitettävien hiukkasten (PM₁₀), pienhiukkasten (PM_{2.5}), hiilimonoksidin ja otsonin (O₃) pitoisuuksia.

Tikkurilan toinen mittausasema sijaitsee Tiedekeskus Heurekassa noin puolen kilometrin päässä Tikkurilan keskustasta. Siellä seurataan laajemman alueen yleistä otsonipitoisuutta.

Typpidioksidipitoisuuden vuosikeskiarvo alitti vuosiraja-arvon (40 µg/m³) ja pitoisuudet olivat Tikkurilassa selvästi edellisvuotta alemmat. Tuntiraja-arvo (200 µg/m³) ei ylittynyt kertaakaan. Pitoisuuksiin vaikuttaa lähialueen liikenne.

Pienhiukkasten pitoisuuksiin vaikuttaa eniten kaukokulkeuma. EU:n raja-arvo (25 µg/m³) tai tiukempi WHO:n vuosiohjearvo (10 µg/m³) eivät ylittyneet, mutta vuorokauden ohjearvotaso ylittyi Tikkurilassa v. 2012 neljänä päivänä.

Pienhiukkasten ja typpioksidin kulkeutumista sisäilmaan estetään käyttämällä koneellista tuloilmanottoa ja ottopaikkana kattotasoa ja suuntausta puhtaammalta alueelta sekä tehokkaita EU7 eli F7-luokan suodattimia.

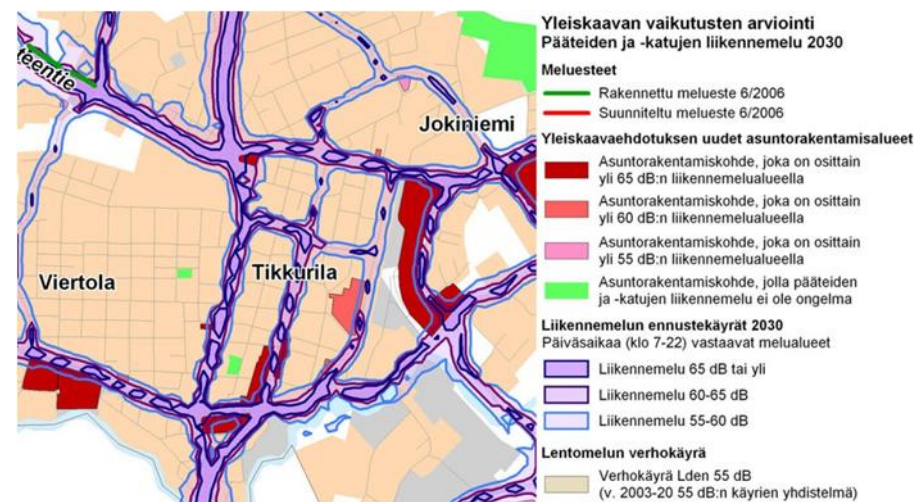
Melu ja tärinä

Kaavamuutosalue ei sijaitse yleiskaavan lentomeluvyöhykkeellä.

Radan varsi on Tikkurilan puolella rakennettu tai rakenteilla, joten raideliikennemelu tulee ottaa huomioon Jokiniemen puoleisissa, radan varren rakennuksissa.

Tikkurilan ydinkeskustan runkomeluselvityksen (2006) mukaan paikoissa, missä on suhteellisen paljon liikennettä, voidaan pitää rajaa L_{ASmax} ≤ 35 dBA asunnoille riittävänä, koska liikenteestä aiheutuu runkomelun lisäksi myös ilmäääntä. Lähes kaikki junat pysähtyvät Tikkurilan asemalla, jolloin niistä ei aiheudu aluetta yli 35 dBA runkomelua.

Ramboll Finland Oy on tehnyt selvityksen rautatieliikenteen aiheuttamista tärinähaitoista Tikkurilan keskustan ja Jokiniemen alueella 9.9.2005. Tärinä ei ole ongelma Tikkurilan puolella. Jokiniemen puolella tärinä tulee ottaa huomioon aivan radan viereen rakennettaessa.



Tikkurila Oyj

Keskustan itäpuolella sijaitsevan Tikkurila Oyj:n tuotantolaitokset ovat Seveso II-direktiivin mukaisia vaarallisia kemikaaleja laajamittaisesti käsitteleviä ja varastoiva laitoksia. Tikkurila Oyj:n konsultointivyöhyke on laajuudeltaan 1 km, mikä ulottuu koko keskustan alueelle. Konsultointivyöhykkeellä tapahtuvista kaavamuutoksista tai merkittävämmästä rakentamisesta on pyydetty lausunto Tukesilta ja pelastusviranomaiselta.

Tikkurila Oyj on turvallisuusselvityksessään esittänyt suuronnettomussskenaariot, joiden toteutumisen todennäköisyys on erittäin pieni. Laajassa tulipalossa lämpösäteily (3kW/m²) ulottuu enintään 80 metrin etäisyydelle (*Tukesin lausunto asemakaavan muutosehdotukseen 002142, 16.12.2013*).

Saastuneet maat

Alueen saastuneet maat liittyvät teolliseen historiaan. Jokiniemen puolella sijainnut lyijyvalkoistehdas ja lyijysulatto ovat saastuttaneet alueen maaperää laajalti. Suurin osa Jokiniemen saastuneista maista on kuitenkin

kin puhdistettu. Paikallisia maaperän saastuttajia ovat alueen huoltoasemat ja paikalla aiemmin sijainneet lämpökeskukset tai kauppapuutarhat, joilla on käytetty kasvintorjunta-aineita.

5.9 ALUETTA KOSKEVAT SUUNNITELMAT JA SELVITYKSET

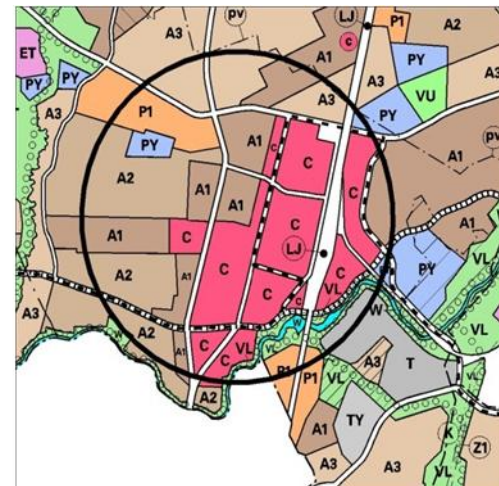
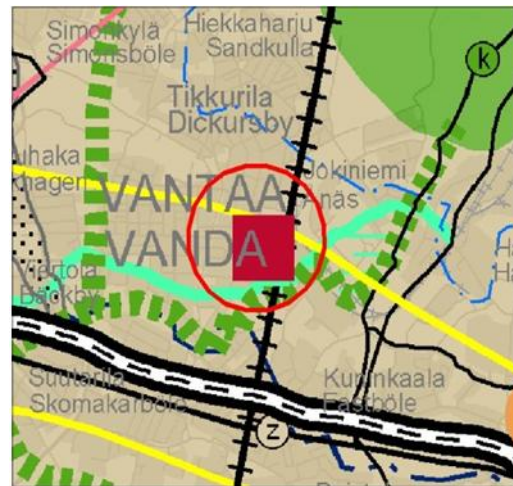
Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtioneuvoston 30.10.2000 päättämien (tarkistettu 1.3.2009) valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden erityistavoitteena on, että asuin-, työpaikka- tai palvelutoimintojen alueita ei sijoiteta irralleen olevasta yhdyskuntarakenteesta. Jalankulun ja pyöräilyn verkostoja varten on varattava riittävät alueet ja edistettävä niiden jatkuvuutta, turvallisuutta ja laatua.

Helsingin seutua kehitetään kansainvälisesti kilpailukykyisenä valtakunnallisena pääkeskuksena luomalla edellytykset riittävälle ja monipuoliselle asunto- ja työpaikkarakentamiselle, toimivalle liikennejärjestelmälle sekä hyvälle elinympäristölle. Helsingin seudulla edistetään joukkoliikenteeseen, erityisesti raideliikenteeseen tukeutuvaa ja eheytyvää yhdyskuntarakennetta.

Maakuntakaava

Uudenmaan maakuntakaavassa Tikkurila (YM 8.11.2006) on keskustatoimintojen aluetta, joka sijoittuu osittain kehäkaupungin kehittämisvyöhykkeelle. Tikkurilantie on osoitettu kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeäksi tieksi. Keravanjoen varteen on osoitettu viheryhteystarve.



Yleiskaava

Vantaan yleiskaavassa (Kv 17.12.2007) Tikkurilan keskusta on pääosin keskustatoimintojen aluetta (C) ja tehokkaan asumisen aluetta (A1). Alueen eteläisin kärki ja länsireuna sisältävät myös matalaksi ja tiiviiksi (A2) merkittyjä asuinalueita.

Tikkurilantie on määritelty historialliseksi tieksi, jolle on osoitettu ohjeellinen raideliikenteen linjaus. Keravanjoen ranta on lähivirkistysaluetta, jolle on osoitettu ohjeellinen ulkoilureitti.

Asemakaavatilanne

Alueen asemakaavojen kirjo on laaja ja koostuu monilta eri vuosikymmeniltä. Alue on pääosin asuinkerrosten korttelialuetta (AK), liike- ja toimistorakennusten korttelialuetta (K) ja asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialuetta (AL). Julkisten ja yleisten rakennusten korttelialueet ovat merkitty asemakaavaan Y-alkuisin tunnuksin.

Autopaikkakysely

Kaupunkisuunnittelu järjesti Tikkurilan alueella autopaikkakyselyn, joka toimitettiin kiinteistöjen omistajille ja isännöitsijöille. Kyselyn tarkoituksena oli selvittää mikä on Tikkurilan keskusta-alueen autopaikkojen määrä ja mikä on paikkojen todellinen tarve. Samalla selvitettiin sijoittuvatko autopaikat maantasoon vai rakenteellisesti pysäköintitaloihin. Lisäksi tiedusteltiin pysäköinnin valvontaa, autopaikan hintaa sekä mahdollisuutta kadunvarsipysäköintiin kiinteistön läheisyydessä. Lopuksi annettiin mahdollisuus kirjoittaa vapaasti esimerkiksi pysäköintiin liittyvistä ongelmista.

Vastauksia saatiin määrääkaan mennessä 73 kpl, jotka edustivat yhteensä 2860 asuntoa ja 144 liiketilaa. Vastausten määrä antaa varsin kattavan kuvan alueen pysäköinnistä. Alueen kokonaisautopaikkamääräksi tuli 4063 kpl, joista käyttämättömiä tai vajaalla käytöllä olevia paikkoja on yhteensä 514 paikkaa eli noin 13 %.

Reilu puolet paikoista (2044 kpl) oli maantasopaikkoja, joko pihalla tai katoksessa/autotallissa ja vastaavasti 1993 paikkaa sijoittui pysäköintitaloon.

Paikoista yli puolet eli 2293 kpl oli asuinkiinteistöjen käytössä. Se tarkoittaa, että asuntoa kohden oli keskimäärin 0,86 autopaikkaa. Käyttämättömiä autopaikkoja oli noin 13 % paikoista. Ne keskittyivät selkeästi VVO:n kiinteistöihin. Kyselyn tuloksena voidaan päätellä, että vuokra-asuntojen autopaikkamäärä on ollut ylimitoitettu. Keskimäärin autopaikkojen riittävyyteen oltiin omistusasuntopuolellakin tyytyväisiä. Suurin lisätarve on Kukkakedon alueella, jossa nykyinen normi on vain 0,5 autopaikkaa asuntoa kohti.

Isoimmissa yhtiöissä on pysäköinninvalvonta ja paikat on enimmäkseen nimetty asuntokohtaisesti. Paikkojen hinta vaihtelee ilmaisesta 40 euroon kuukaudessa. Keskimäärin hinta asettuu noin 10-15 euroon kuukaudessa. Muu kuin asukas-pysäköinti on kalleimmillaan 105 €/kk. Kadunvarsipysäköinti on suurimmassa osassa aluetta mahdollista ja tilaakin löytyy. Palautteen perusteella Tikkurilaan kaivattiin maksullista katupysäköintiä ja aluemittareita.

Hulevesiselvitykset

FCG Oy on tehnyt Vantaan kaupungille tulvaselvityksen Jokiniemen alueesta 1.9.2010. Siitä ilmenee, että joki voi tulla ainakin hulevesiverkoston kautta Tikkurilantielle radan alikulkuun sekä Teatteripolun katualueelle. Tällainen tulva on harvinainen, sen esiintyvyys on noin kerran sadassa vuodessa. Rankkasateiden yhteydessä

hulevedet voivat tulvia Valkoisenlähteentien alikulussa, aseman pohjoisessa alikulussa sekä Jokiniementiellä parin korttelin pituudella Lauri Korpisen kadusta pohjoiseen.

Pöyry on tehnyt keväällä 2013 Vantaan kaupungille Tikkurilan alueen hulevesijärjestelmän toiminnallisen selvityksen. Tikkurilan alueen hulevesiverkoston kapasiteetit ovat pääsääntöisesti riittäviä keskimäärin kerran viidessä vuodessa toistuvissa rankkasadetilanteissa. Keskimäärin kerran 50 vuodessa toistuvassa

rankkasadetilanteessa hulevedet tulvivat kaduille sekä paikoitusalueelle useissa kohdissa: Lummetiellä Talvikkitien risteuksen tuntumassa ja Tikkurilanpuiston kohdalla, Peltolantorin paikkeilla, Neilikkatien ja Unikkotien Talvikkitien puoleisissa päissä.

Vantaan viheralueohjelmassa 2011-2020

Viheralueiden kehittämisen tavoitteet:

1. Vantaalla on kattava ja yhtenäinen viheralueverkosto. Viheralueet edistävät luonnon monimuotoisuutta ja elinvoimaisuutta
2. Viheralueilla sopeudutaan ilmastomuutokseen
3. Joet, vesistöt ja Vantaan vetovoimakohteet ovat viheralueiden valtteja. Vesistöjen ekologinen tila on hyvä. Viheralueiden reitit muodostavat yhtenäisen kulkuverkoston
4. Palvelut monipuolistetaan. Toiminnalliset puistot ovat hyvässä kunnossa, toiminnoiltaan ja varusteiltaan monipuolisia, eri-ikäisille suunnattuja ja viihtyisiä. Leikkipuistoja myös keskitetään. Viheralueet toteutetaan uusille asuinalueille 5 vuoden kuluessa korttelien valmistumisesta. Myös yritysviheralueita toteutetaan luomaan imagoa ja parantamaan vetovoimaa
5. Avoimet kulttuurimaisemat, muut pellot ja niityt hoidetaan avoimena
6. Viherympäristö on turvallinen ja roskaton. Viihtyisyyttä pyritään parantamaan
7. Eri-ikäisten asukkaiden, sidosryhmien ja viranomaisten kanssa tehdään järjestelmällistä ja jatkuvaa yhteistyötä. Viheralueista tiedotetaan.

Viheralueohjelma sisältää Tikkurilan alueen palveluverkkosuunnitelman, jossa on määritelty viheralueiden nykyiset, poistuvat ja kehitettävät palvelut vuoteen 2020 saakka.

Muut suunnitelmat ja selvitykset

- Tikkurila 2012-2030, Tikkurilan kaupunkikuvaselvitys, 062500
- Vantaan kulttuurihistorialliset ympäristöt, Vantaan kaupunki, AO, A3/1993.
- K2 Vantaa, selvitys kaupunkibulevardin idealuonnoksesta Tikkurilantielle, Arkkitehtitoimisto Kai Wartainen, 29.1.2002
- Vantaan moderni rakennuskulttuuri 1930 - 1979, Inventointiraportti, Amanda Eskola, Vantaan kaupunki, 2002.
- Kasvillisuuden vaikutus tienvarsien ilmanlaatuun, Pääkaupunkiseudun julkaisusarja C 2002:2

- Ilmanlaatu pääkaupunkiseudulla vuonna 2001, Pääkaupunkiseudun julkaisusarja C 2002:17
- Maankäytön ja liikenteen keinoja ilmansuojelun ja meluntorjunnan edistämiseksi, Pääkaupunkiseudun julkaisusarja B 2002:9
- Raportti junatärinän vaikutuksesta, Ramboll Finland Oy, 9.9.2005.
- Tikkurilan ydinkeskustan runkomeluselvitys, Vibkon Oy, 8.12.2006.
- Jokiniemen alueen tulvaselvitys, FCG, Vantaan kaupunki, 1.9.2010.
- Tikkurilan alueen hulevesijärjestelmän toiminnallinen selvitys, Vantaan kaupunki, Pöyry Finland Oy, 1.3.2013.
- Tikkurilan keskustan katu- ja viheralueiden yleissuunnitelman, Maisemasuunnittelu Hemgård, 2009.
- Kulttuurimaisemaselvitys. Laura Muukka ja Anne Mäkynen. Vantaan kaupunki, kaupunkisuunnittelu C7:2005.
- Viheralueselvitys. Anne Mäkynen. Vantaan kaupunki, kaupunkisuunnitteluyksikkö C27:2002.
- Vantaan viheralueohjelma 2011 - 2020. Vantaan kaupunki, kuntatekniikan keskus, viheralueyksikkö C1:2012.
- <http://www.hsy.fi/seututieto/ilmanlaatu/asematpks/tikkurila>
- Turvalliset kaupunkiympäristöt. Rakenteelliset taustat, asukkaiden kokemukset ja turvallisuusratkaisut. Keränen, Vaatovaara, Kortteinen, Ratvio, Koski, Rantala. VTT, 2013.
- Asemakaavamuutos 002110, Kielotie 2-6, korttelissa 61107. Tulossa lautakuntakäsittelyyn syksyllä 2013.
- Asemakaavamuutos 002142, Kielotien senioriasuminen, korttelissa 61110. Tulossa lautakuntakäsittelyyn syksyllä 2013.
- Asemakaavamuutos 002147, Kultarikontie 5-7, korttelissa 63172. Tulossa lautakuntakäsittelyyn syksyllä 2013.
- Asemakaavamuutos 002174, Pajunotko, korttelissa 63172. Tulossa lautakuntakäsittelyyn syksyllä 2013.
- Asemakaavamuutos 002190, Hotelli Vantaan laajennus, korttelissa 61113.

6. SUUNNITTELUORGANISAATIO

Ohjausryhmä

Tarja Laine (kaupunkisuunnittelujohtaja)
Leea Markkula-Heilamo (yrityspalvelujohtaja)
Leena Viilo (liikennesuunnittelupäällikkö)
Mari Siivola (yleiskaavapäällikkö)
Markku Immonen (yleiskaavasuunnittelija)
Henry Westlin (kaupungininsinööri)
Juha-Veikko Nikulainen (apulaiskaupunginjohtaja)

Suunnitteluryhmä

Ydinryhmä:

Ritva Kotilainen (arkkitehti)
Seppo Niva (asemakaavasuunnittelija)
Minna Koskinen (kaavasuunnittelija)
Laura Muukka (maisemasuunnittelija)
+

Suunnitteluryhmä: (Ydinryhmän lisäksi)
Asta Tirkkonen (aluearkkitehti)
Heikki Virkkunen (projektijohtaja)
Jarmo Pajunen (liikenneinsinööri)
Ilari Heiska (liikenneinsinööri)

Työryhmät

Asuminen:

Tuula Hurme (asumisasioiden päällikkö)
Tomi Henriksson (asumisen erityisasiantuntija)
Joni Heikkola (yleiskaavasuunnittelija)

Liikenne ja vesihuolto:

Ilari Heiska (liikenneinsinööri)
Jarmo Pajunen (liikenneinsinööri)
Teppo Pasanen (liikenneinsinööri)
Markku Immonen (yleiskaavasuunnittelija)
Emmi Koskinen (liikenneinsinööri)
Tiina Hulkko (liikenneinsinööri)
Antti Auvinen (suunnitteluinsinööri)
Krister Höglund (ympäristöinsinööri)
Pirjo Suni (liikenneinsinööri)
Sakari Jäppinen (yleiskaavasuunnittelija)

Kaupunkikuva:

Päivi Teerikangas (rakennusvalv.arkkitehti)
Anne Vuojolainen (rakennustutkija)
Anne Mäkynen (maisema-arkkitehti)

Viheralueet:

Hanna Keskinen (maisema-arkkitehti/puistosuunnittelupäällikkö)
Anne Mäkynen (maisema-arkkitehti)
Sinikka Rantalainen (ympäristösuunnittelija)
Antti Auvinen (suunnitteluinsinööri)

Palvelut:

Aimo Kurki (toimistoarkkitehti)
Ari Tossavainen (nuorisoasiainpäällikkö)
Päivi Riehunkangas (suunnittelija)
Anna-Liisa Korhonen (palvelupäällikkö)
Asta Mellais (suunnittelija)
Joni Heikkola (yleiskaavasuunnittelija)
Tuula Hurme (asumisasioiden päällikkö)
Tomi Henriksson (asumisen erityisasiantuntija)
Ritva Tanner (rakennuttaja-arkkitehti)
Arja Törmä (rakennuttaja-arkkitehti)
Mikko Juolahti (rakennuttaja-arkkitehti)
Minna Lahnalampi-Lahtinen (palvelupäällikkö)
Kirsi Vaten (erityisasiantuntija)

Konsulttina:

Timo Kärkinen , WSP Finland Oy, Liikenteen konsultointi.
Kimmo Koski, Airix Ympäristö Oy, Kaupan konsultointi.