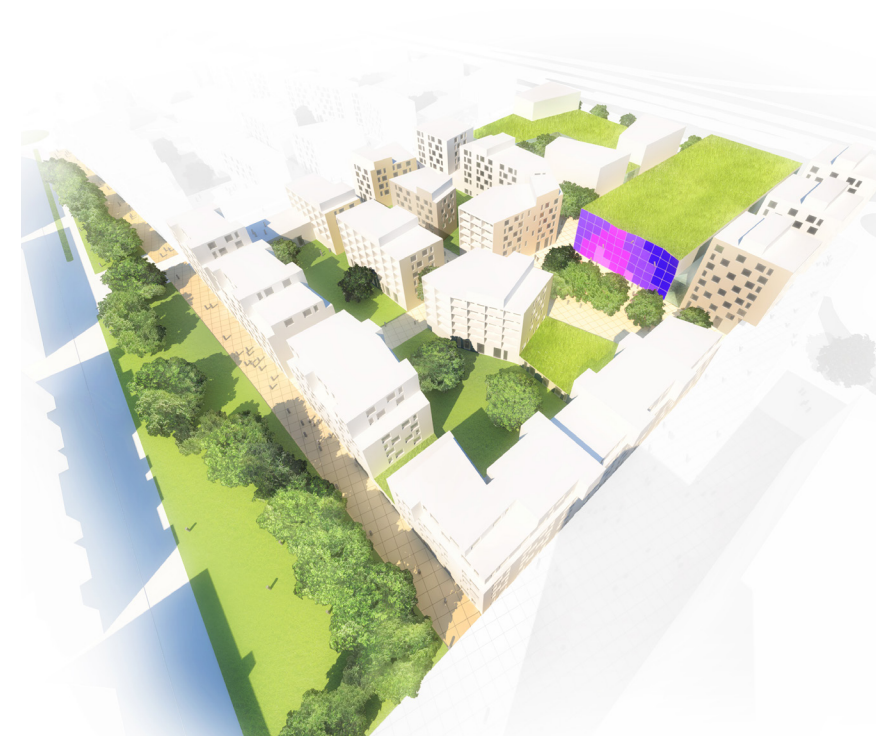




SUURPELLON PALVELUKORTTELIT

ASEMAKAAVOITUKSEN POHJAKSI

22.12.2017

AAR ARKKITEHDIT
ANTTILA & RUSANEN OY

RAMBOLL

SISÄLLYSLUETTELO

1.	Tiivistelmä	3
2.	Lähtökohdat ja analyysi	4
2.1	Suunnittelualueen nykytilanne	4
2.1.1	Sijainti kaupunkirakenteessa	4
2.1.2	Liikenne	5
2.1.3	Maisema ja viherverkosto	8
2.2	Suunnittelutilanne	9
2.2.1	Kaavat	9
2.2.2	Muut aluetta koskevat suunnitelmat ja hankkeet	10
2.3	Analyysi	11
2.3.1	Suhde yleiskaavaan	11
2.3.2	Työpaikat ja palvelut	12
2.3.3	Mittakaavavertailu	13
2.3.4	Keskustakorttelien kaksijakoinen luonne	14
2.3.5	Kaupunkikuva	14
2.3.6	Puisto- ja piha-alueet	15
2.3.7	Hulevesien käsittely	15
3.	Suunnitelma	16
3.1	Työprosessin vaiheet	16
3.2	Johtopäätöksiä	17
3.3	Toimintojen mitoitus ja vaiheittain toteutuminen	18
3.4	Liikenne ja pysäköinti	19
3.5	Kaupunkikuva	20
3.6	Lähiympäristö ja julkiset ulkotilat	24
3.7	Kiinteistökehitys	27

TYÖRYHMÄ

Ohjausryhmä (Espoon kaupunki):

- Pekka Vikkula, projektijohtaja, Suurpelto-projekti
- Aila Valldén, kaavoitusarkkitehti, asemakaavoitus
- Liisa Ikonen, suunnittelupäällikkö, asemakaavoitus
- Marno Hanttu, projektipäällikkö, liikennesuunnittelu
- Katariina Peltola, maisema-arkkitehti, asemakaavoitus
- Ross Snell, suunnitteluinsinööri, pikaraitiotiet
- Ritva Helminen-Halkola, tutkimuspäällikkö, yleiskaava
- Sanna Jaatinen, erikoissuunnittelija, yleiskaava
- Tuomo Näränen, arkkitehti, yleiskaava
- Pasi Marjamaa, projektipäällikkö, kaupunkitekniikka
- Sari Knuuti, maisema-arkkitehti, kaupunkitekniikka
- Mirkka Katajamäki, arkkitehti, yleiskaava
- Katja Hakala, maankäyttöinsinööri, tonttiyksikkö
- Hilka Julkunen, tonttipäällikkö, tonttiyksikkö

Konsultti:

Arkkitehdit Anttila & Rusanen Oy

- Mikko Rusanen, arkkitehti, projektipäällikkö
- Noora Lahdenperä, arkkitehti, projektiarkkitehti
- Marius Savickas, arkkitehti
- Tommi Junnola, arkkitehtiylioppilas
- Joona Heikkilä, arkkitehtiylioppilas

Ramboll Finland Oy

- Ulla Loukkaanhuhta, maisema-arkkitehti, vastuuhenkilö
- Iida Juurinen, maisema-arkkitehti
- Johanna Jalonen, tekniikan tohtori, hulevedet
- Eero Salminen, KTM, vastuuhenkilö
- Pekka Väinölä, DI, liikenne ja pysäköinti, vastuuhenkilö
- Ian Sacs, liikenne ja pysäköinti
- Susanna Kari, DI, kiinteistökehitys, projektikoordinaattori
- Maarit Vuorela, VTM, kaupunkisosiologia, yritystyöpaja
- Hanna Koskela, KTM, yritystyöpaja

1. TIIVISTELMÄ

Työn tavoitteena on ollut kehittää Suurpellon keskustan toteutumatta jääneille, pääosin työpaikkarakentamiseen kaavoitetuille kortteleille uutta toiminnallista sisältöä ja omaleimaista kaupunkikuvallista konseptia. Kehityksen pontimena on tarve muuttaa keskustan profilia toimitilavaltaisesta alueesta asumisen ja palvelutyöpaikkojen keskittymäksi. Suurpellon asemaa kaupunkirakenteessa muuttaa merkittävästi mm. Länsimetron rakentaminen, mikä vetää työpaikkoja joukkoliikenteen keskittymiä kohti. Työn kuluessa on pyritty hahmottamaan Suurpellolle uutta, muista kaupunginosakeskuksista erottuvaa profilia erityisesti palvelutarjonnan kautta.

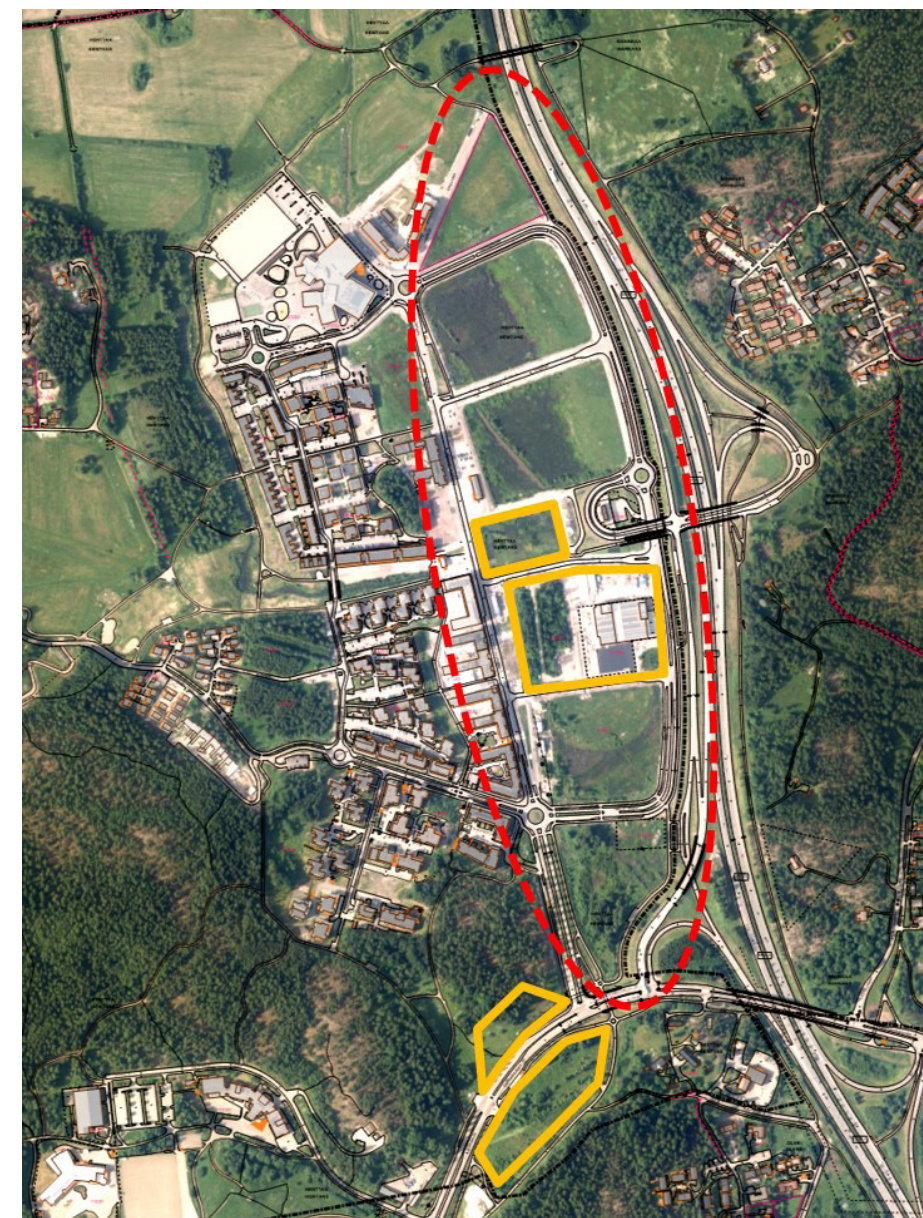
Suurpellon keskustan alkuperäiset asemakaavat sisälsivät toimistorakentamisvarauksia noin 240000 k-m², mikä tarkoitti yli sadan prosentin työpaikkaomavaraisuustavoitetta. Tavoitteena on muuttaa toimistokortteleiden toiminnallista sisältöä siten, että Suurpellon keskusta-alueella työpaikkojen ja asumisen suhde vastaa Espooseen suunniteltujen vastaavankokoisten suurten paikalliskeskusten työpaikkojen ja asumisen suhdetta.

Suurpelto ei ole pääkaupunkiseudun luonnollisten asiointivirtojen varrella. Toisaalta Suurpellon sijainti Kehä II varrella on saavutettavuudeltaan erinomainen: Espoon kaupunginosakeskuksiin on vain 10 minuutin ajomatka ja 20 minuutin ajomatkan etäisyydellä on noin 700 000 asukasta. Vaikka kiinnostus Suurpeltoa kohtaan on lisääntynyt, on lyhyen aikavälin haasteena houkuttaa keskustaan uusia yrityksiä ja palveluja. Suurpellon alueelle toteutuva asukasmäärä mahdollistaa hyvän lähipalvelujen tarjonnan. Tämän lisäksi alueelle tavoitellaan erityisesti palveluja, jotka houkuttelisivat asiakasvirtoja ja kävijöitä laajemmin pääkaupunkiseudulta. Tällaista potentiaalia on arvioitu olevan esimerkiksi hyvinvointiin ja vapaa-ajanviettoon painottuvassa tarjonnassa.

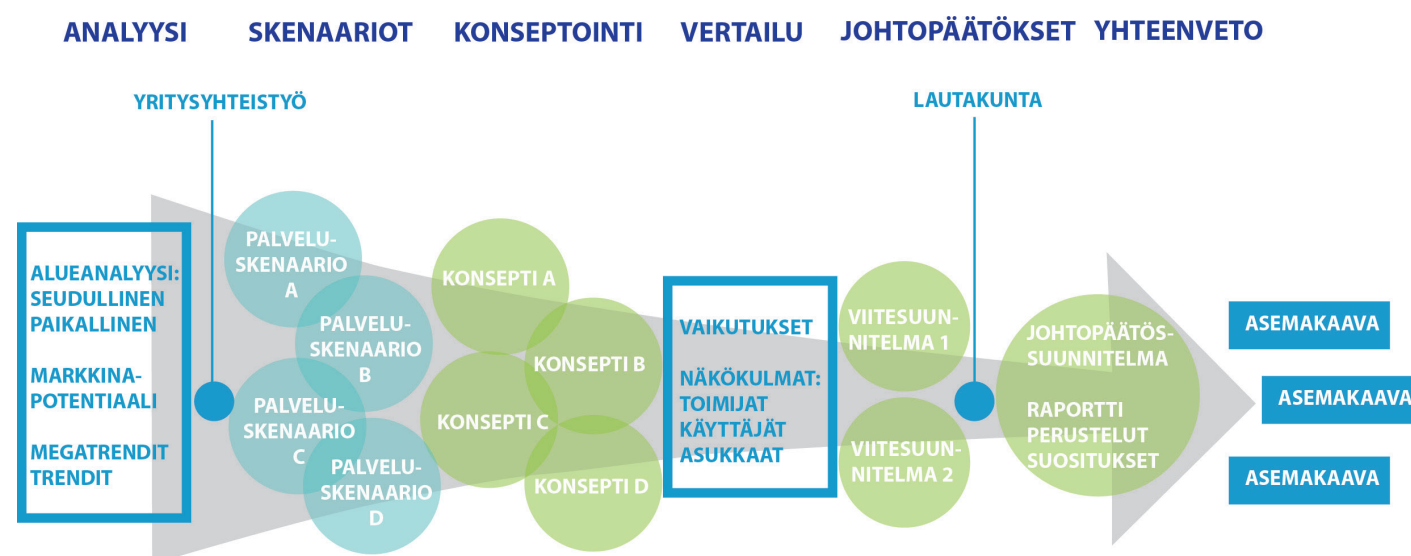
Suunnitelman mukainen rakentaminen tarkoittaisi noin 3100 uutta asukasta ja 1200 työpaikkaa Suurpeltoon, mikä edistäisi puolestaan paremman palvelutarjonnan kehittymistä. Keskustan palvelukorttelit rakentuvat vaiheittain. Kussakin korttelissa sekoittuu tavoitetilanteessa asuminen, palvelut ja yritystoiminta. Helpommin ennakoitavaa asuntorakentamista varten kortteleista varataan alkuvaiheessa esimerkiksi 40-50% osuus. Yritysten sijoittumista voidaan odottaa pitempäänkin. Kehä II puoleinen osuus keskustakortteleista varataan muutosvyöhykkeeksi, jonne voi alkuvaiheessa sijoittua lyhytaikaisiakin toimintoja ennen pysyvämpiä hankkeita. Lopullisen työpaikkatarjonnan luonnetta on kuitenkin vaikea ennakoida.

Jalankulun ensisijaisuutta ja ympäristön viihtyisyyttä kehitetään korttelirakenteen muutosten myötä. Lähipalveluja pyritään ensisijaisesti ohjaamaan kivijalkatiloihin keskeisten jalankulkureittien ja julkisten tilojen varrelle. Keskeistä on jalankulkijan etäisyyksien hallinta ja mielenkiintoisten tapahtumien riittävä tiheys katutasolla. Laajuudeltaan mittavat, työpaikkarakentamisen tarpeisiin mitoitettut korttelialueet jäsennetään uusilla kulkureiteillä pienimittakaavaisemmiksi kortteleiksi ja pihapiireiksi. Maankäytön tehostamisen ja lähiympäristön viihtyisyyden kannalta keskeinen osuus on pysäköintikonseptin kehittämisellä. Keskustakorttelien pysäköinti on määrää keskittää yhteiskäyttöisiin laitoksiin, mikä vapauttaa muita maankäytön ratkaisuja. Lisäksi alueen perustamisolot eivät puolla rakentamista maan alle. Kulkemistapojen muuttuessa laitospasiteetin käyttöastetta voidaan seurata ja toteuttaa autopaikkoja sopivin vaihein - ehkäpä tulevaisuudessa jopa purkaa niitä tai muuttaa käyttötarkoitusta.

Suunnitelman tarkoituksena on ollut ideoida ja konkretisoida runko asemakaavan muutoksille ja uusien hankkeiden yhteensovittamiselle. Suunnitelmaratkaisuja sovelletaan tausta-aineistona asemakaavoituksessa. Työpaikkamitoitusta on arvioitu suhteessa voimassa olevan Espoon eteläosien yleiskaavan tavoitteisiin ja Espoon viimeaikaiseen yhdyskuntarakenteen kehitykseen. Työ on laadittu vaiheittain tarkentuneena prosessina tiivistämällä ominaisuuksia ja karsien vaihtoehtojen määrää. Tähän raporttiin on koottu tärkeimmät johtopäätökset tehdystä työstä ja suunnitelma. Eri työvaiheissa syntynyt aineisto on dokumentoitu erikseen (Suurpellon palvelukorttelit - konseptityön tausta-aineisto 2017). Työn yhteydessä järjestetyssä yritystyöpajassa kerättiin palautetta alueesta kiinnostuneilta yrittäjiltä ja paikallisilta toimijoilta. Tarkemmat laskennalliset selvitykset (hulevesijärjestelyt, melulaskenta, liikenteen toimivuus jne.) tullaan laatimaan asemakaavoituksen yhteydessä.



Kuva 1. Suunnittelualueen rajausta ilmakuvapohjalla (2017) punaisella. Korttelit, joihin on jo tehty tai tekeillä asumisen osuutta lisäävä asemakaavanmuutos, on esitetty oranssilla rajauksella.



Kuva 2. Työprosessin vaiheet yleispiirteisesti.

2. LÄHTÖKOHDAT JA ANALYYSI

2.1 Suurpellon ja suunnittelualueen rakenne

Suunnittelualue on osa rakenteilla olevaa Suurpellon aluetta Espoon Henttaan, Mankkaan ja Olarin välissä. Suurpellon kaava-alueita on kaikkiaan 7, joista alueiden I ja II infrastruktuuri on toteutettu. Suurpellon keskustan rakentaminen on suurelta osin toteutunut lukuun ottamatta palvelukortteleita. Suurpeltoa suunnitellaan ja toteutetaan asuin- ja työpaikka-alueena, jolla on omat lähipalvelut. Suurpeltoon rakennetaan omistus-, vuokra- ja asumisoikeusasuntoja noin 12 500–17 500 asukkaalle. Lopulliseen asukasmäärään vaikuttaa merkittävästi mm. keskustan palvelukorttelien tuleva painottuminen voimassa olevaa asemakaavaa enemmän asuntorakentamiseen. Asuntoja rakennetaan kerrostaloista pientaloihin, valtaosa taloista on kerrostaloja.

Suurpellon tehokkain, keskustamainen rakentaminen sijoittuu Kehä II:ta lähinnä oleviin, toiminnallisesti sekoittuneisiin kortteleihin, joita kokoa yhteen pohjois-eteläsuuntainen puistokatuakseli. Puistokadun länsipuolella rakenne vaihteittain väljenee monimuotoisiksi asuinkortteleiksi. Suurpellon keskustaa on suunniteltu jalankulupainotteisena: Pääkatuverkko ohjaa ajoneuvoliikenteen ulkosityöttöisesti keskeisimpiin kortteleihin, kun taas puistokadulla painottuvat jalankulku, pyöräily ja julkinen liikenne. Puistokatuakselin pohjoispäässä sijaitsee oppimisen ja vapaa-ajan keskus Opinmäki, joka sisältää muun muassa kansainvälisen koulun, liikuntakeskuksen ja oppimispuutarhan. Lisäksi alueella on neljä päiväkotia.

Suurpellon palvelukorttelit (alue 33404) käsittää puistokatuakselin ja Henttaankaaren väliset korttelit lukuun ottamatta jo voimassaolevia Lukusolmun länsi- ja eteläpuolisia Keskuskorttelin ja Liikekorttelin asemakaavan muutosalueita. Keskuskorttelin kaavamuutoksen myötä mahdollistuu 20-kerroksisen asuintornin lisäksi liike- ja palvelutilojen sekä maanpäällisen pysäköintilaitoksen rakentaminen. Liikekorttelin 21030 asemakaavan muutoksessa (Suurpelto I 330406) alueelle sijoitettiin kaupallisia palveluita ja asumista. Liikekeskuksen ensimmäinen vaihe valmistuu vuonna 2017.

Suurpelto III, 330600 -asemakaava (ns. Henttaanlaakson alue) on tullut vuonna 2017 lainvoimaksi ja alueen kunnallistekniikan suunnittelu on alkanut. Suurpellon pohjoisosissa on suuria kaupunkisuunnittelulautakunnan jatkokäsittelyyn hyväksymiä asuinrakentamispainotteisia asemakaavoja (Suurpelto IV, 330900, Suurpelto V, 330700)). Näillä alueilla on meneillään neuvottelut maankäyttösopimuksista. Myös Kehä II:n itäpuolelle asemakaavoitettava Nygrannaksen asuinalue kuuluu Suurpellon keskustan vaikutuspiiriin.

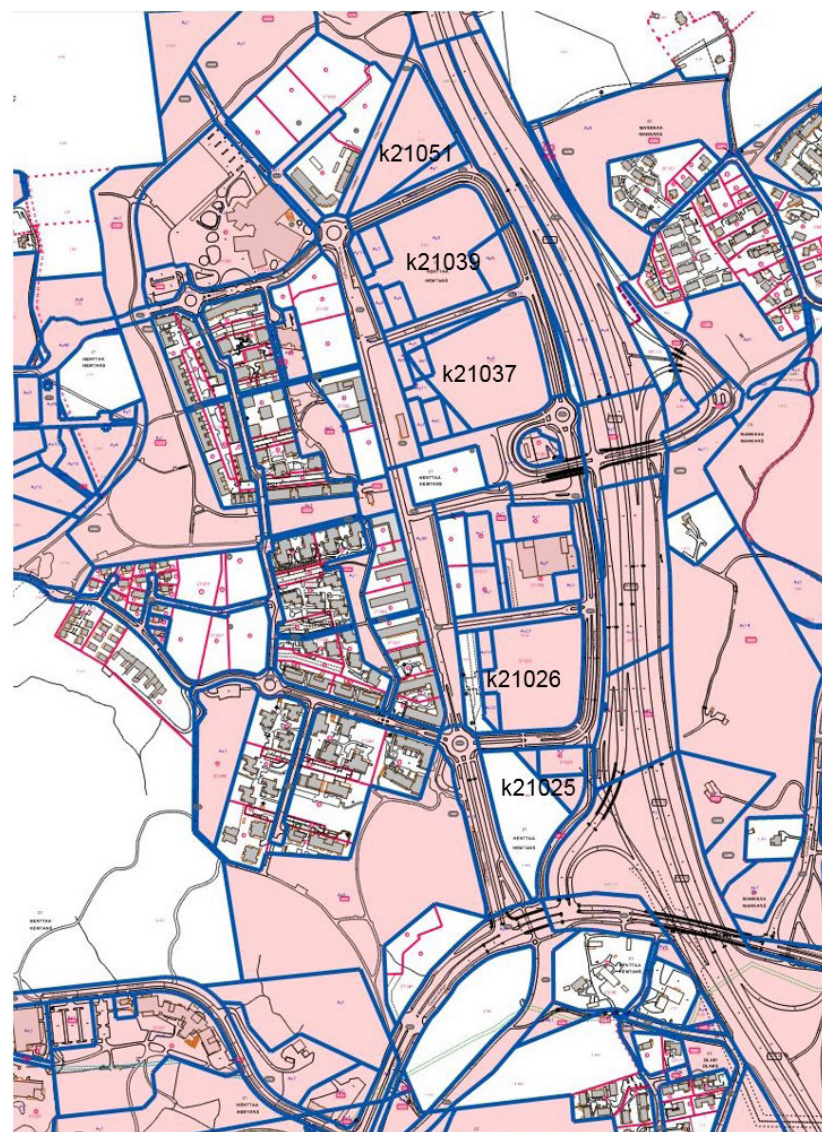
2.1.1 Sijainti kaupunkirakenteessa

Suurpellon sijainti yhdyskuntarakenteessa Kehä II:n varressa Matinkylän kaupunkikeskuksen ja Kauniaisten keskuksen puolivälissä on mahdollistanut sen kehittämisen tiiviinä ja itsenäisenä paikallises-

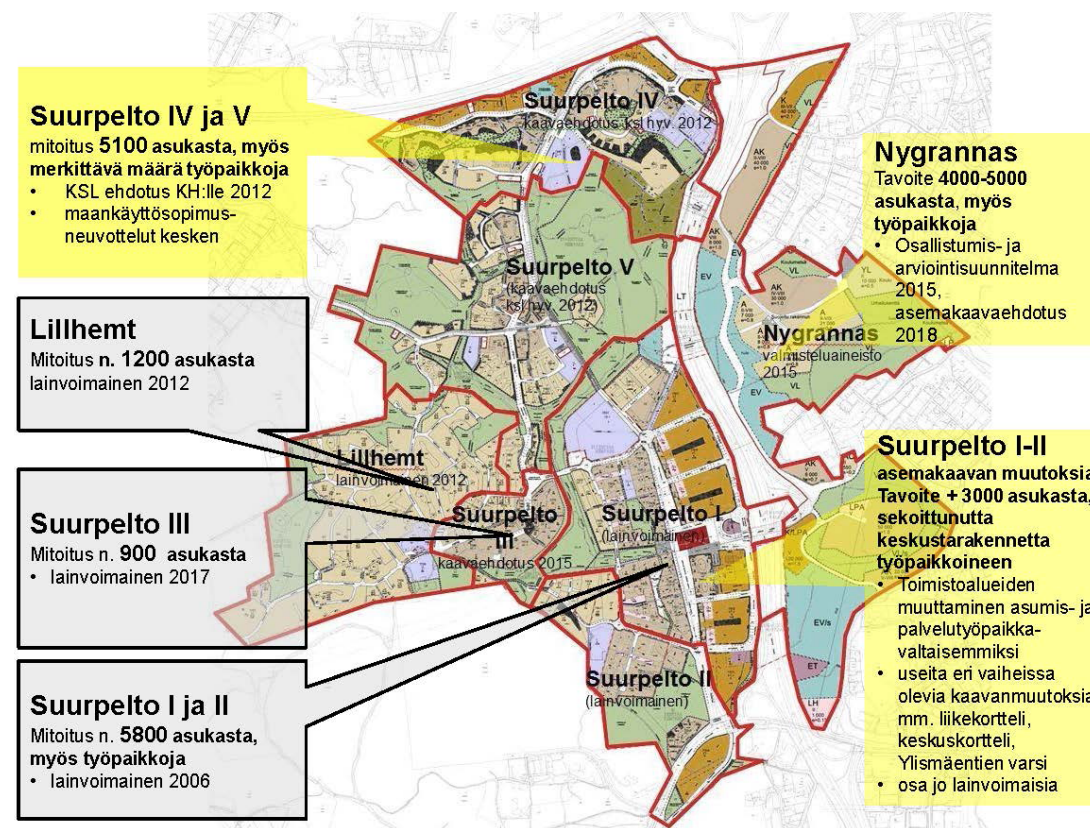
kuksena. Etäisyys Matinkylän ja Kauniaisten aluekeskuksiin on n. 2,5 km. Suurpeltoa ympäröivät pientalovaltaiset alueet (Henttaa, Uusikylä, Juhannusmäki). Henttaan pientaloalue Suurpellon länsipuolella rajautuu Keskuspuistoon. Ylismäentien eteläpuolella sijaitsevat Lystimäen asuinalue sekä Olari työpaikkoineen ja palveluineen.

Kehä II:n itäpuolelle kaavoitettavan Nygrannaksen asuinalueen on määrä tukeutua Suurpellon keskusta. Koivu-Mankkaan ja Tapiolan asuinalueiden välissä, noin 2 kilometriä linnuntietä Suurpellon keskustasta sijaitsee alueellisesti merkittävä liikunta- ja kulttuuripalvelukeskittymä Tapiolan urheilupuisto.

Niittykummun keskustassa sijaitsee Suurpellon lähin metroasema, etäisyys Suurpellon keskustasta on noin 2 kilometriä. Samalla etäisyydellä sijaitsevat lähimmät rantaradan juna-asemat Kauniainen ja Kera.



Kuva 3. Suurpellon keskustan kiinteistörakenne. Espoon kaupungin maanomistus on osoitettu vaaleanpunaisella ja yksityinen maanomistus valkoisella (tilanne 11/2017).



Kuva 4. Suurpellon keskustan vaikutuspiirissä olevat asemakaava-alueet. (vastaa Suurpelto- Kehä II -osayleiskaava- aluetta, lisänä Lillhemt)



Kuvat 5. Viistoilmakuvia Suurpellon alueelta (2015). Suunnittelukohde erottuu rakentamattomana, Kehä II suuntaisena alueena.

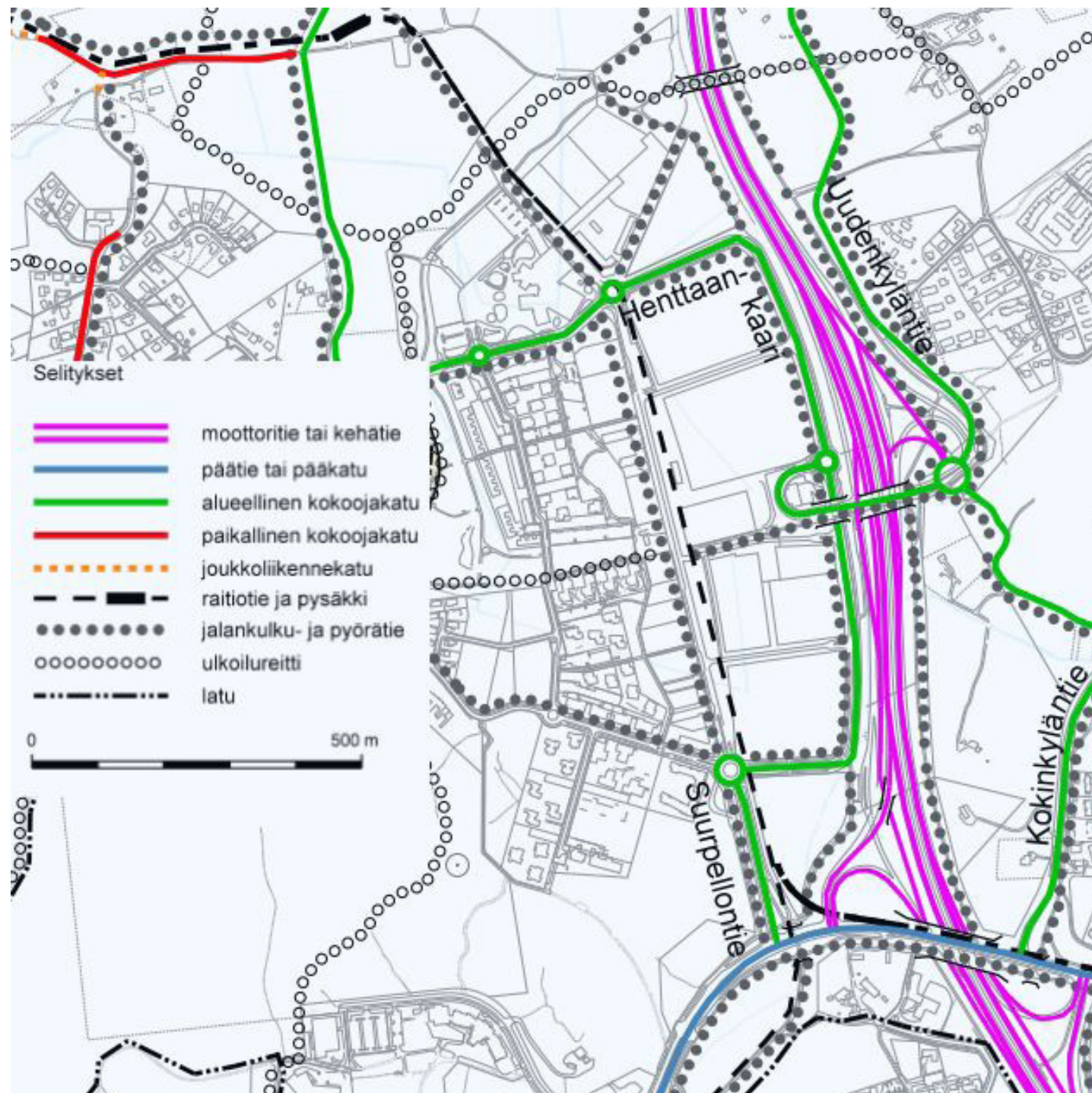
2.1.2 Liikenne

Nykyinen liikenneverkko

Suurpellon katuverkko on jo lähes valmiiksi tulevaa maankäyttöä varten rakentunut. Suurpellon liikenneverkko liittyy Kehä II:n eritasoliittymiin, Lukusolmuun ja Kokinkylänsolmuun. Keskeinen yhteys Tapiolan suunnasta on Mankkaantie. Ylismäentie sekä Olarinkatu toimivat yhteisinä Ison Omenan palveluihin.

Liikenneverkon kehitys

Tulevaisuudessa liikenneverkko tulee mahdollisesti täydentymään yhteydellä Ylismäentiestä Puolarintielle, joka yhdistää Kehä II:n tulevalle Espoonväylälle. On oletettavaa, että Kehä II:n merkitys tulee kasvamaan tulevaisuudessa liikennemäärien kasvun myötä. Kehä II:n jatkamista Hämeenlinnanväylälle asti pidetään - Kehä II:n vaikutusalueen liikenneverkkoselvityksessä - myönteisenä vuoden 2035 ennustettujen liikenteellisten ongelmakohtien kannalta. Paikallisella tasolla uuden konseptin mukaisessa maankäytössä alueen katuverkkoon ei tehdä merkittäviä muutoksia.



Kuva 6. Suurpellon ajoneuvoliikenteen tavoiteverkko.



Kuvat 7-8. Ennustettu keskimääräinen vuorokausiliikenne Suurpellon pohjois- ja eteläosassa, tavoitevuosi 2035. (Suurpellon alueen liikenne-ennuste, 2012)

Melu- ja ilmanlaatu

Liikenteellisenä peruseriaatteena on pysäköinnin keskittäminen ja pysäköintilaitosten sijoittaminen alueille, jossa asuinrakentaminen on haastavampaa melu- ja ilmanlaatuhaittojen vuoksi. Ilmanlaadun minimietäisyydet saavutetaan lähes kaikkialla nykyisillä korttelialueilla, mutta uudella alueella pyritään tätä parempaan ilmanlaatu-tasoon. Mikäli asumista sijoitetaan suosituksetäisyyttä lähemmäksi, ilmanlaatu tulee erityisesti huomioida esimerkiksi asuntojen sijoittelussa, suuntaamisessa ja teknisissä ratkaisuissa. HSY:n ohjeistuksen mukaiset etäisyytavoitteet on esitetty kuvassa 9.

Kehä II:n reunaan on rakennettu melueste. Melueste ei kuitenkaan ole riittävän korkea suojaamaan ylempiä kerroksia melulta. Rakennusten julkisivuihin saattaa kohdistua normaalia (30 dB) suurempia julkisivujen äänieristysvaatimuksia.

Alueen sisäistä liikennettä sekä melua ja päästöjä pyritään vähentämään siten, että autot ajavat Lukusolmun eritasoliittymästä Henttaankaarelle, josta liikenne ohjataan pysäköintilaitoksiin. Ideana on rauhoittaa Henttaan puistokatua liikenteeltä ja keskittää liikenne Kehä II:n melualueelle. Suurpellon jo rakentuneille alueille liikenne ohjautuu Henttaankaarelta Maakirjantien ja Lilhemintien kautta. Henttaan kaarelta länteen suuntautuvat Sanakatu, Lukukuja, Lukukatu ja Kynäkatu voisivat saada pihakatumaisen roolin. Katujen pääasiallinen tehtävä olisi palvella alueen huolto-, muutto-, pelastus-, saatto- ja noutoliikennettä.

Pyöräily

Pyöräilyn näkökulmasta Suurpelto sijaitsee hyvin keskeisesti suhteessa Espoon kaupunkikeskuksiin. Kaikki Espoon kaupunkikeskukset ovat puolen tunnin tai lyhyemmän pyöräilymatkan päässä. Lähimpänä Kaupunkikeskuksena on noin 10 minuutin pyöräilyn päässä sijaitseva Matinkylä. Kuvassa 11 on pyöräilyn laatureitit kuvattu punaisella värillä, sinisellä värillä on kuvattu seutureitit ja paikallisreitit vihreällä värillä. Nykyisin puuttuvat, mutta tarpeelliset yhteydet on kuvattu katkoviivalla.

Yhteydet Suurpellostä Espoon keskukseen ja Matinkylään ovat selkeät ja suorat. Leppävaaran ja Tapiolan saavutettavuutta tulisi tutkia kuvassa x katkoviivoilla esitettyjen linjausten mukaisesti. Suurpellon pyöräilyverkko tulee suunnitella siten, että pääreitit kaikkiin ilman-suuntiin ovat helposti tavoitettavissa.

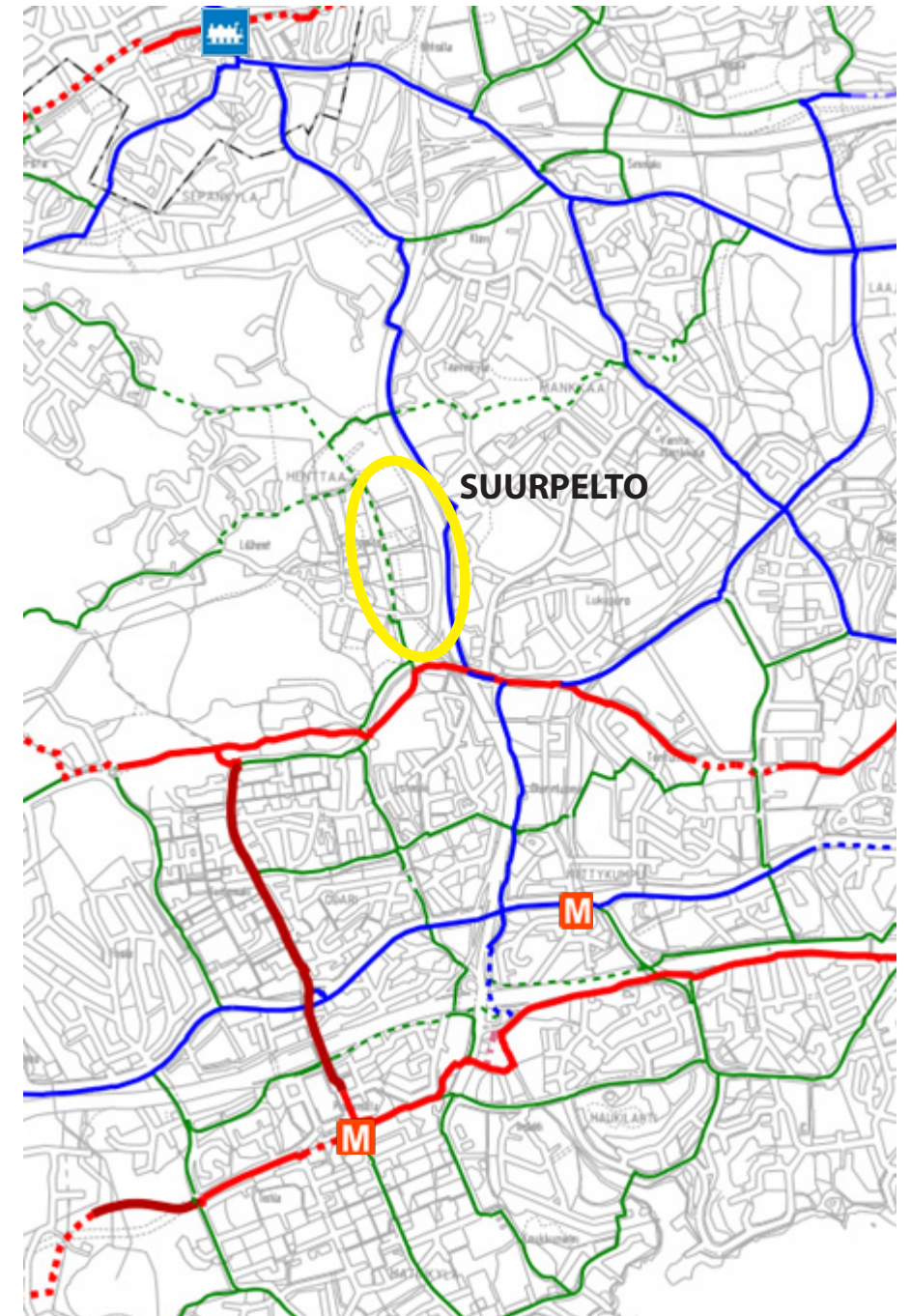
Suurpellostä katsottuna Niittykummun metroasema on lähin Metroasema liityntäpyöräilyä ajatellen. Niittykummun metroasemalle on noin 10 minuutin pyöräilymatka (17 km/h). Lisäksi Kauniaisten juna-asema ja palvelut ovat vain 15 minuutin pyöräilymatkan päässä. Keskuspuisto tarjoaa erinomaiset mahdollisuudet myös kunto- ja virkistyspyöräilyyn. Kesällä Matinkylän ranta ja rantaraittikin on noin 15 minuutin (17 km/h) pyöräilymatkan päässä.



Kuva 9. HSY:n ilmanlaatuohjeistuksen mukaiset etäisyytvyöhykkeet Kehä II:n ja Henttaankaaren suhteen vuoden 2025 ennustetuilla liikennemääriillä. Punainen väri kuvaa minimietäisyyttä asumiselle ja vihreä väri vastaavaa suosituksetäisyyttä. Purppuran värinen viiva kuvaa herkkien kohteiden (päiväkodit, koulut) suosituksetäisyyttä Kehä II:sta.



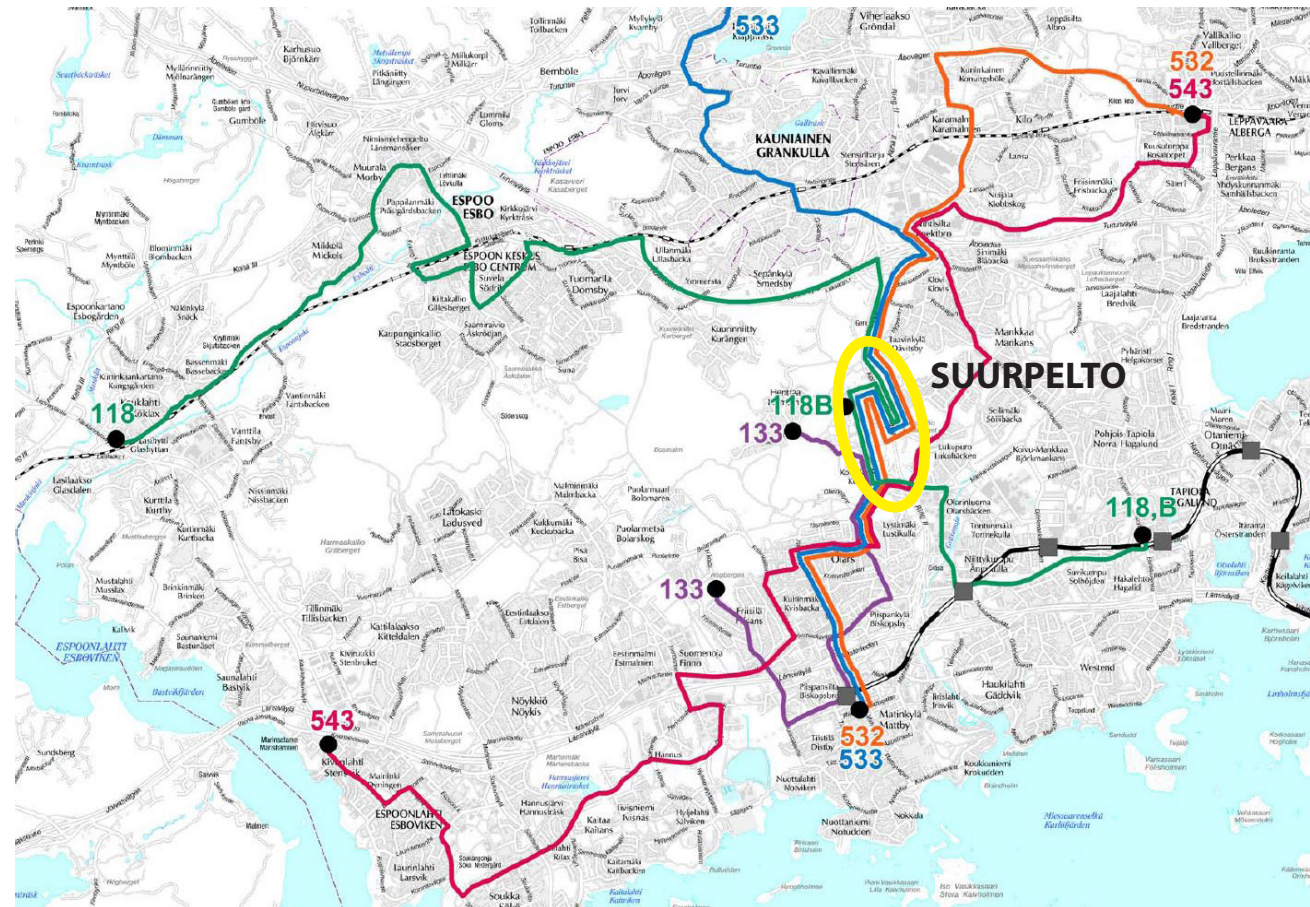
Kuva 10. Melueste Kehä II:n reunalla.



Kuva 11. Espoon pyöräilyn tavoiteverkko 2040.

Joukkoliikenne

Metron liikennöinnin alkaessa Suurpellon bussilinjoihin tuli merkittäviä muutoksia. Suurpellon läpi kulkevat linjat 133 (Friisilä-Matinkylä(M)-Henttaa), 533 (Matinkylä-Suurpelto-Kera-Leppävaara), 532 (Matinkylä-Suurpelto-Kauniainen-Järvenperä) sekä linja 118B (Tapiola (M)-Suurpelto).



Kuva 12. Suurpellon joukkoliikennelinjat 2018.

Suurpellon joukkoliikenne tulevaisuudessa

Yleiskaavassa Suurpellon halki Henttaantietä pitkin on osoitettu varaus pikaraitiotielle sekä Espoon keskuksen, Suurpellon ja Tapiolan välille joukkoliikenteen yhteystarve. Pikaraitiotielinjaukset ovat osa Espoon raideliikennevisiota mukaista tavoiteverkkoa vuodelle 2050. Visioratkaisu sisältää noin 40 km uutta pikaraitiotietä ja neljä uutta pikaraitiotielinjaa. Raideliikenteen Visio -raportissa kiireellisimpänä pidetään Suurpellon kytkemistä Tapiolaan, metron ja Rantarataan. Vaiheessa kaksi Raideyhteys jatkuisi Matinkylään ja kolmannessa vaiheessa Espoon keskukseen. Espoon raideliikennevisiön mukainen joukkoliikenteen runkoverkko vuodelle 2050 on esitetty kuvassa 13.

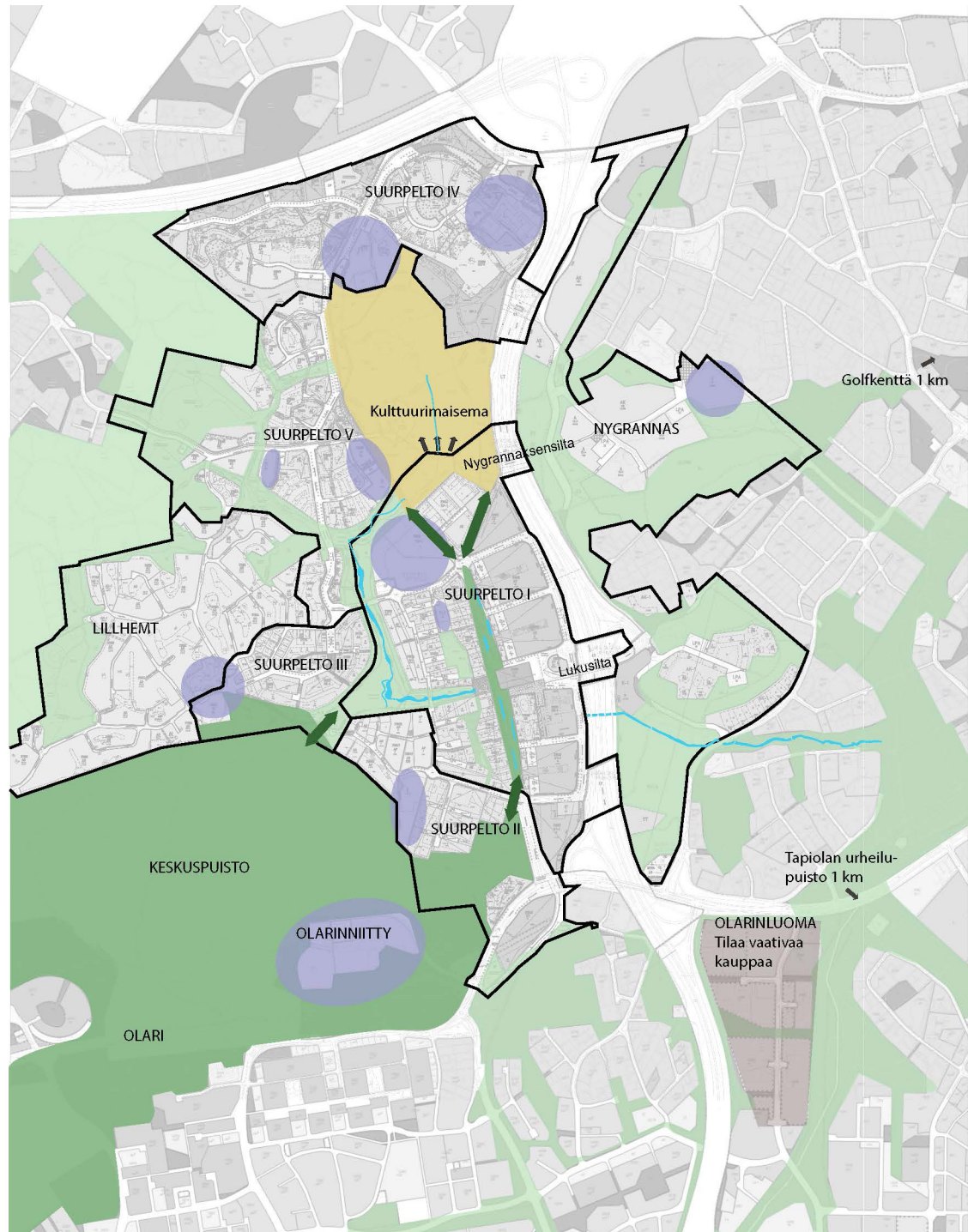


Kuva 13. Raideverkkovisio Espoossa vuonna 2050.

- Pikaraitoliikenne**
 - ✓ Pikaraitiotie
(Joukkoliikenteen nopea runkoyhteys, voidaan toteuttaa bussiratkaisuna)
 - Vaihtoehtoinen pikaraitiotie reitti
- Raskasraide**
 - Metro
 - Rautatie
 - Kaupunkirata
- Muut**
 - Joukkoliikenteen solmupiste
 - Juna- tai metroasema

2.1.3 Maisema ja viherverkosto

Suurpellon alue on alun perin ollut suurimmaksi osaksi avointa peltoaukeaa, jota reunustavat metsäiset selänteet. Suurpelto on osa Smedsby-Hemstans-Dåvitsby viljelymaisemaa, alue rajautuu pohjoisessa edelleen viljelykäytössä olevaan kulttuurimaisemaan ja avoimena pidettävä virkistys- ja ulkoilualueeseen. Itse suunnittelualaue rajautuu länsipuoleltaan asuinkerrostaloihin. Asuinkerrostalojen ja suunniteltavien palvelukorttelien väliin jää puistomainen pohjois-eteläsuuntainen akseli. Keskustan asuinalueisiin liittyvät viheralueet yhdistyvät lännessä keskuspuiston metsäiseen ympäristöön. Alue rajautuu idässä kauttaaltaan Kehä II:een, minkä vuoksi on erityisen tärkeää miettiä, miten itäpuolen julkisivut ja muu ympäristö suhtautuvat aukeaan ja karuunkin väyläympäristöön. Myös kasvillisuusrakenteiden merkitys meluntorjunnassa ja ilmanlaadun parantamisessa tulee ottaa huomioon.



Kuva 14. Alueellinen tarkastelu 1:20 000. Kaavioon on merkitty violetilla olemassa olevien ja suunniteltujen julkisten palveluiden rakennusten sijainnit.

Alueen halki virtaa Henttaanpuro, joka virtaa Kehä II:n alitse Lukupuroon. Purot kuuluvat Gräsanojan valuma-alueeseen. Suurpellon rakentaminen on ollut merkittävä muutos, joka kuormittaa valuma-aluetta entisestään. Suurpellon alue sijaitsee laajalla savi- ja liejumaalla. Tämän vuoksi myös väliaikaisia toimintoja suunnitellessa tulee ottaa huomioon niiden vaatimat perustustoimenpiteet.



Kuvat 15-16. Smedsby-Hemstans-Dåvitsbyn kulttuurimaisema Suurpellon pohjoispuolella on edelleen viljelykäytössä. Tulevaisuudessa alue tarjoaa paljon mahdollisuuksia virkistäytymiseen ja viherympäristöön liittyvään toimintaan.



Kuva 19. Henttaanpuro kulkee Suurpellon alueen halki.



Kuva 20. Lillhemtinpuisto on Suurpellon asukkaiden oleskelupaikka.



Kuvat 25-27. Suurpellossa on omatoimiviljelyn mahdollistavia palstoja. Asukkaat voivat istuttaa Opinmäen pohjoispuolella olevaan Rakkauden puutarhaan oman hedelmäpuunsa. Myös Puolarmaarin ryhmäpuutarha on lähellä.



Kuvat 30-33. Suurpellon eteläpuolella sijaitsee Olarinniityn urheilupuisto, skeittipuisto sekä Olarin metsä ulkoilureitteineen. Keskuspuistossa kulkee laaja latuverkosto.



Kuvat 17-18. Matinkylän uimaranta ja Tapiolan golfalue ovat Suurpellon läheisiä virkistyspaikkoja.



Kuvat 21-24. Opinmäen piha-alueet ja urheilukeskus ovat aktiivisessa käytössä.

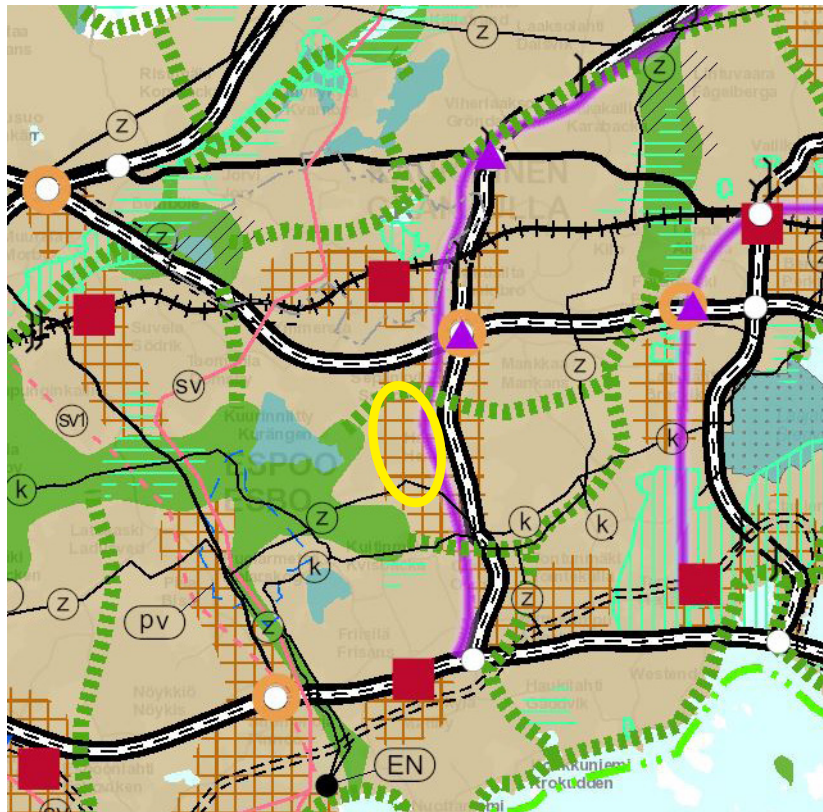


Kuvat 28-29. Leikkipaikkoja löytyy tällä hetkellä muunmuassa Suurpellon päiväkodin pihalla sekä Angry Birds-puistossa.



2.2 Suunnittelutilanne

2.2.1 Kaavat



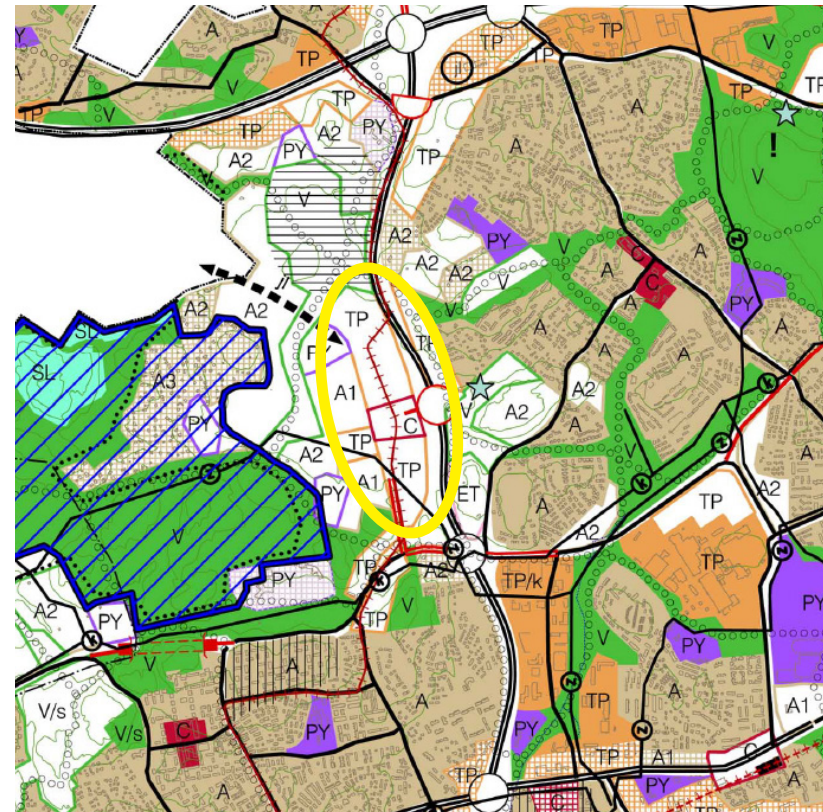
Kuva 34. Ote vahvistettujen maakuntakaavojen yhdistelmästä.

Maakuntakaavat:

- Uudenmaan maakuntakaava (vahvistettu 2006 ja lainvoimainen 2007)
- Uudenmaan 1. vaihemaakuntakaava (vahvistettu 2010 ja lainvoimainen 2012)
- Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava (vahvistettu 2014 ja lainvoimainen 2016)
- Uudenmaan 3. vaihemaakuntakaava (vahvistettu 2012 ja lainvoimainen 2014)
- Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaava (hyväksytty 2017)
- Tällä hetkellä valmistelussa on kokonaismaakuntakaava (Uusi-maa-kaava 2050).

Suurpelto on Uudenmaan maakuntakaavassa taajamatoimintojen aluetta. Suurpellon alue rajautuu lännessä virkistysalueeseen (Keskuspuisto). Kehä II on osoitettu moottoriväylänä. Viheryhteystarpeet Keskuspuistosta itään on osoitettu Suurpellon keskustan pohjois- ja eteläpuolitse.

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa Suurpelto osoitettiin tiivistettävänä alueena ja Suurpellon kautta linjattiin ns. pääkaupunkiseudun poikittainen joukkoliikenteen yhteysväli. Suurpeltoon ei ole maakuntakaavassa osoitettu keskustatoimintojen aluetta tai seudullisesti merkittävää vähittäiskaupan suuryksikköä. Suurpellon pohjoisosien kulttuurimaisema-alueen maakuntakaavatason luokitus poistui 4. vaihemaakuntakaavassa.



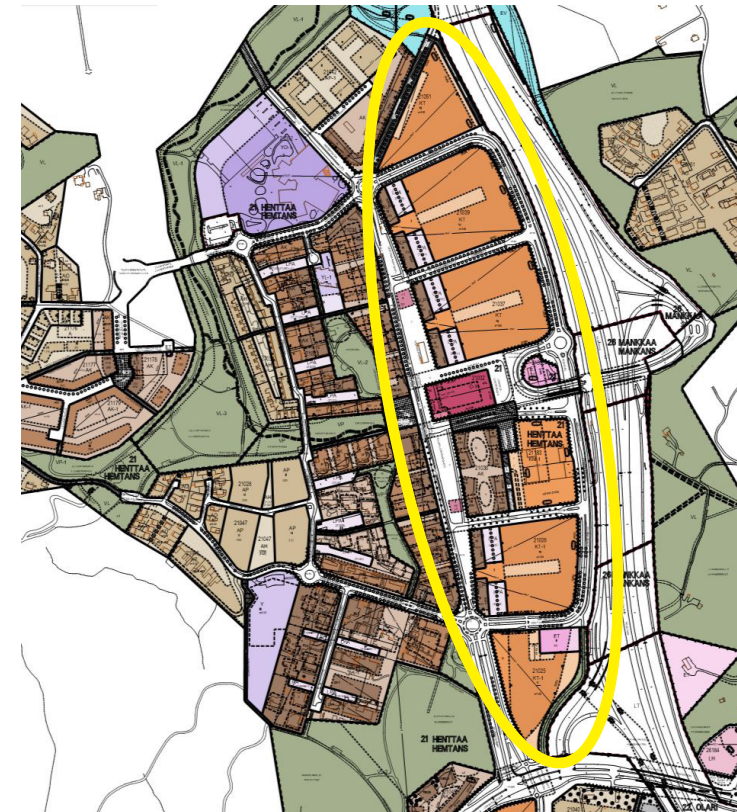
Kuva 35. Ote yleiskaavasta (tilanne 11/2017).

Espoon eteläosien yleiskaava

(valtuusto hyväksyi 2008, lainvoimainen 2010)

Suurpellon palvelukorttelit ovat yleiskaavassa pääosin työpaikka-alueena (TP) ja näiden keskelle on osoitettu keskustatoimintojen ja lähipalveluiden alue (C). Alueen läpi on osoitettu Matinkylä-Kera uusi raidelinja sekä Espoon keskuksen ja Suurpellon välille joukkoliikenteen yhteystarve.

Työpaikka-alueisiin kytkeytyvät yleiskaavan asumisen aluevaraukset (A2 ja A1) sekä julkisten palveluiden ja hallinnon alueet (PY). Kaavassa on lisäksi osoitettu olevia (esim. keskuspuisto) ja uusia virkistysalueita (V) sekä virkistysyhteyksiä.



Kuva 36. Ote ajantasa-asemakaavasta (tilanne 11/2017).

Suurpellon keskustan ensimmäiset asemakaavat (Suurpelto I, 330400 ja Suurpelto II, 330500) ovat vahvistuneet vuonna 2006. Sen keskeisiä periaatteita on pohjois-eteläsuuntainen puistokatuakseli ja sen ympärille sijoittuvat palvelut, Kehä II:n puolelle sijoittuvat toimistokampukset sekä länteen Keskuspuistoa kohti väljenevä asuinrakentaminen. Sommitelma korostaa erityisen keskuskorttelin asemaa. Puistokatuakselin länsipuoli on pitkälti rakentunut tai rakenteilla niiden mukaisesti.

Suurpelto I-asemakaavassa palvelukorttelit on osoitettu pääosin maksimissaan kuusikerroksisten toimistorakennusten kortteleiksi (KT). Suurpellon puistokadun varrelle on lisäksi osoitettu asuin-, asuntola-, liike-, toimisto- ja palvelurakennusten korttelialueet (ALP-1 ja ALP-4) sekä toimistojen ja asumisen väliin autopaikkojen korttelialueet (LPA). Tarkastelluissa viidessä Henttaankaren varren korttelissa on toimistorakennusoikeutta (KT, KT-1) yhteensä noin 185000 k-m². ALP-kortteliosien asuinrakentamispainotteista rakennusoikeutta on vastaavasti noin 30000 k-m².

Asemakaavalla on liitetty uudisalue uuden Suurpellon eritasoliittymän avulla ja Kehä II:n välityksellä paikalliseen ja seudulliseen liikenneverkkoon. Toinen yhteys on järjestetty Ylismäentien kautta kaava-alueen eteläosasta. Pysäköinti on kaavassa maanalaisissa pysäköintilaitoksissa yhdessä tasossa korttelialueilla sekä LPA-alueilla. Vieras- ja asiakaspysäköinti on kadunvarsipysäköintinä ja viereisillä LPA-alueilla pihan tasolla pieninä ryhminä.

Suurpelto I-asemakaavan tavoitteena on eri vuorokauden aikoina elävä, kaupunkikeskustamainen rakenne, jossa maantasokerrokseen sijoittuu monipuolisesti liike- ja palvelutiloja. Tavoitteena on uudenlainen palvelurakenne, joka tarjoaa vaihtoehtoja ja vuorovaikutteisuutta sekä osaltaan tukee uusia asumisen ja työnteon muotoja. Keskeisen kaupunkitilan varren rakennukset suunnitellaan ulkoiselta ilmeeltään ja arkkitehtuuriltaan vaihteleviksi. Kerroslukujen vaihtelulla, ulokkeilla ja kattoterassiratkaisuilla luodaan tarvittavaa monimuotoisuutta.

Kaupunkisuunnittelulautakunta on tehnyt vuonna 2011 tavoitepäätöksen Suurpellon ensimmäisten asemakaava-alueiden lähellä Kehä II:sta ja Ylismäentien varressa olevien toimistorakentamispainotteisten korttelien muuttamisesta asumispainotteisemmiksi. Tällä alueella on useita eri vaiheissa olevia asemakaavanmuutoksia.

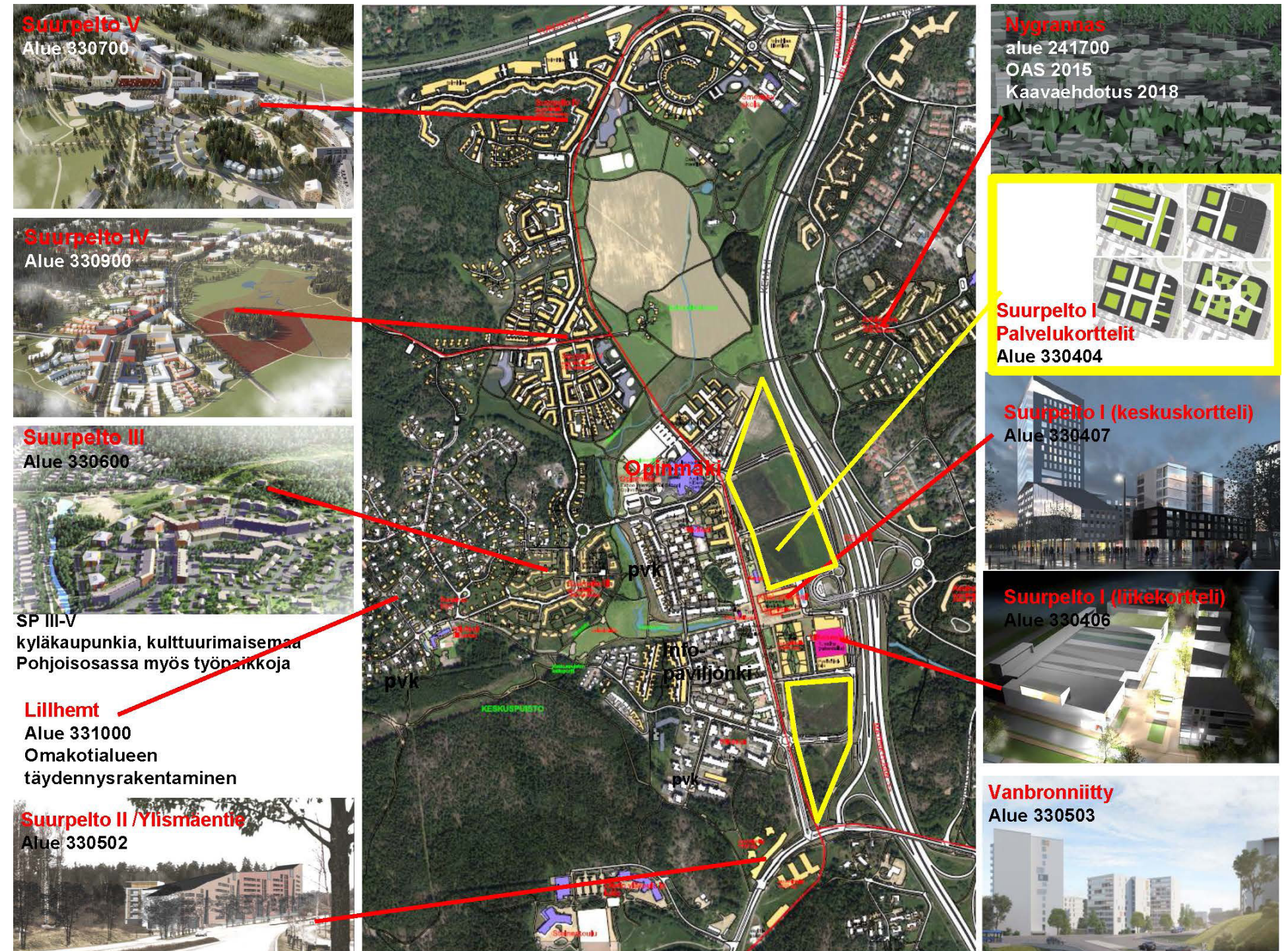
2.2.2 Muut aluetta koskevat suunnitelmat ja hankkeet

Aiempiä alueeseen liittyviä selvityksiä

- Kaupunkisuunnittelulautakunnan tavoitepäätös 2011
- Tehdyt suunnitteluvaraukset, asemakaavanmuutokset ja korttelisuunnitelmat selvityksineen (keskuskortteli, liikekortteli)
- Suurpellon keskusta - Kaupan konseptivaihtoehdot ja kaupallisten vaikutusten arviointi. 2013
- Yleiskaavatason selvitykset kuten Espoon palveluverkkoselvitys- ja suunnitelma 2030, 2011 ja Espoon työpaikka-alueiden mitoitukset vuosille 2030 ja 2050, 2017
- Liikennesuunnittelu mm. Suurpellon alueen liikenne-ennuste 2012 ja Espoon raidevisio
- Suurpellon visiotyö 2016
- Verrattomia palveluita Suurpeltoon - kysely yrityksille ja asukkaille
- Yritystyöpaja 2017

Kaupunkisuunnittelulauta on 7.12.2011 hyväksynyt alueen asemakaavamuutosten pohjaksi seuraavat tavoitteet:

- Suurpellon työpaikkakorttelit muutetaan palvelukortteleiksi, joilla asemakaavoihin verrattuna asumista on enemmän ja työpaikat ovat pääosin palvelutyöpaikkoja. Tavoitteena on kytkeä nämä ja monipuoliset kaupalliset palvelut osaksi yhteistä katettua ydinkeskusaluetta, jolloin alueen toimintojen yhteisöllisyys ja joustavasti toimivat lähipalvelut korostuvat.
- Suunnittelu toteuttaa Suurpellon tavoitteita: kestävä kehitys, elinikäinen oppiminen, perhekeskeisyys, kansainvälisyys ja uudet palvelukonseptit
- Suurpellon yhteyttä T3- alueeseen kehitetään liikenteellisesti, erityisesti joukko- ja kevyen liikenteen osalta ja mielikuvatasolla. Kehitetään alueelle T3- aluetta täydentäviä toimintoja.
- Asumisen suunnittelussa haetaan ajankohtaisia uusia kehittämispolkuja. Lähtökohtana ovat palveluasumisen uudet konseptit. Alueella on imujätejärjestelmä ja kaikissa asuntoyhtiöissä on palveluteiset. Tavoitteena on, että Suurpellossa voi asua ilman omaa autoa.
- Liiketilojen määrää ja suunnittelua ohjaa Espoon kaupan palveluverkkoselvitys ja -suunnitelma 2030
- Alueen haasteisiin: huono maaperä, pohjavesi pinnassa, alavuus, hulevedet (Lukupuro), liikenteen päästöt, suuri rakennusoikeus, maanhankintakustannukset ja rakennettu kunnallistekniikka, vastataan innovatiivisella suunnittelulla.
- Kaupunkisuunnittelukeskus teettää alueesta tavoitteiden mukaisen kokonaissuunnitelman, jonka perusteella tehdään valmisteluaineisto nähtäville kaupunkisuunnittelulautakunnan linjausten kanssa.
- Valmisteluaineiston pohjalta kaupunki hakee kumppaneita palvelukorttelialueelle.
- Kumppaneiden kanssa tehdään rakennusten ja kunnallistekniikan osalta osa-alueiden tarkempia suunnitelmia, joita viedään hankkeiden aikataulussa ehdotuksena nähtäville.



Kuva 37. Suurpellon muita asemakaavoituskohteita havainnekuvasa 1/2017. Tarkasteltavana oleva palvelukorttelialue on rajattu keltaisella.

2.3 Analyysi

2.3.1 Suhde yleiskaavaan

Osana palvelukortteleiden toiminnallista ja kaupunkikuvallista konseptia on tarkasteltu yleiskaavallisten tavoitteiden toteutumista mm. Espoon keskustahierarkian ja työpaikka-alueiden riittävyyden näkökulmasta.

Valtakunnallisia alueiden käytön tavoitteita tarkistettiin vuonna 2008 Espoon eteläosien yleiskaavan hyväksymisen jälkeen. Tarkistetussa tavoitteissa korostuu yhdyskuntarakenteen eheyttämisen ja tiivistämisen vaatimus hyviin joukkoliikennetyhteyksiin, erityisesti raideliikenteeseen tukeutuen. Espoon valtuusto päätti metron toteuttamisesta Matinkylään vuonna 2008 ja 2014 valtuusto hyväksyi valtion ja Helsingin seudun kuntien välisen sopimuksen suurten infrahankkeiden tukemiseksi ja asuinrakentamisen edistämiseksi. Etelä-Espooseen on suunnitteilla myös pikaraitiotieyhteyksiä.

Espoon eteläosien toteutuvat uudet raidehankkeet ovat vaikuttaneet kaupunkirakennetta tiivistävänä Espoon eteläosien yleiskaavassa ennakoitua enemmän. Espoon asukasmääräennusteet ja -tavoitteet ovat kasvaneet verrattuna yleiskaavan laatimisaikaan. Myös Suurpellon asukasmäärätavoitteet ovat merkittävästi kasvaneet. Se on Uudenmaan maankuntakaavassa tiivistettävää taajama-aluetta ja Helsingin seudun maankäyttösuunnitelma 2050:ssä seudun ensisijaisesti kehitettävää vyöhykettä. Suurpellon suhteellinen merkitys koko Espoon kaupunkirakenteessa on kuitenkin pienentynyt, koska viiden raideliikenteen vyöhykkeellä sijaitsevan kaupunkikeskuksen kehitys on korostunut ja ollut vielä voimakkaampaa.

Vuonna 2011 Espoon eteläosien yleiskaavaa täydentämään laaditussa kaupan palveluverkkosuunnitelma 2030-työssä Suurpelto määriteltiin uudeksi isoksi paikalliskeskukseksi mm. Finnoon ja Keran tavoin. Näiden alueiden väestöpotentiaali onkin samaa suuruusluokkaa. Finnoon ja Keran uudet paikalliskeskukset sijoittuvat nykyisten tai jo rakenteilla olevien raideliikenteen asemien yhteyteen. Keskustamaisen kaupunkirakenteen alue on Suurpellossa suhteessa pienempi kuin mitä osayleiskaavoituksen yhteydessä on Kerassa ja

Finnoossa suunniteltu. Finnoon ja Keran keskustatoimintojen alueita on tavoitteena kehittää toimintoiltaan sekoittuneina asumispainotteisina alueina. Tätä suurempi työpaikkaosuus ei ole Suurpellossa toiminnallisen monipuolisuuden näkökulmasta tarpeen eikä perusteltavissa, kun huomioidaan, että Suurpellon raideyhteydet ovat toistaiseksi varauksia.

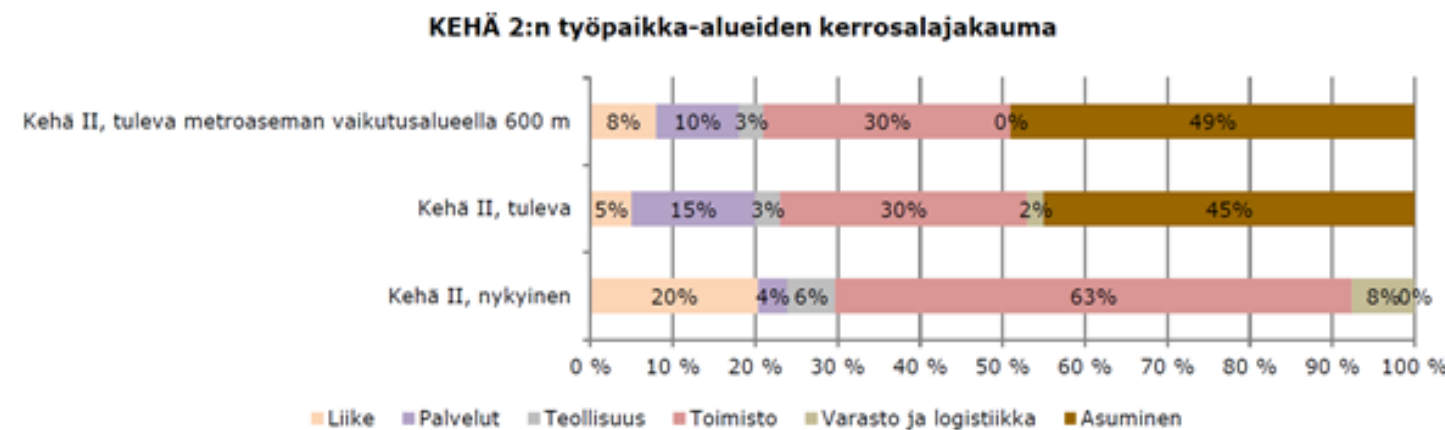
Espoon yleiskaavojen työpaikka-alueiden riittävyys

Espoon yleiskaavojen työpaikka-aluevarausten riittävyyttä ja mitoitusta on arvioitu Espoon työpaikka-alueiden mitoitus vuosille 2030 ja 2050 -raportissa (FCG 2017). Selvitystyön tavoitteena oli arvioida tarvittava työpaikkakerrosala vuosina 2030 ja 2050 huomioiden varautuminen noin 180 000–190 000 työpaikkaan ja 408 000 asukkaan vuonna 2050.

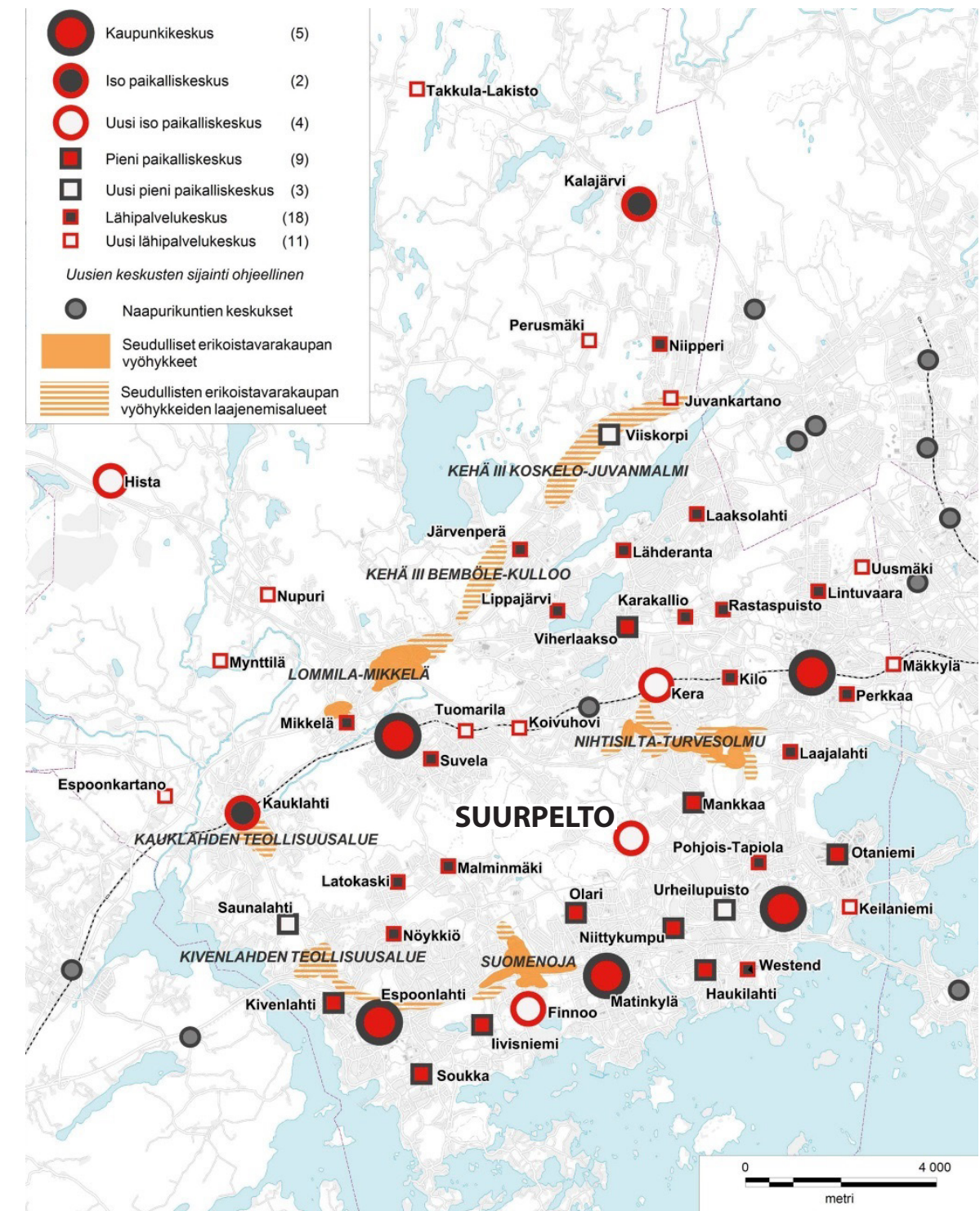
Työpaikkojen kokonaismäärän lisäksi työpaikka-alueiden tavoite-työpaikkamäärän mitoitukseen vaikuttavat toimialojen erilaiset kehitysnäkymät, työpaikka-alueille sijoittuvien toimialojen jakauma tulevaisuudessa, tarkasteltujen erillisalueiden profilit ja niiden muutokset, erillisalueiden vetovoimatekijät, arviot tilantarpeen kehityksestä, toimialakohtaiset tilatarpeet (väljyys), korttelitehokkuus, asemakaava-aluevaraukset yleiskaavojen työpaikka-alueilla ja asemakaavoitettujen kortteleiden osuus yleiskaavan aluevarauksesta. Toimistotyyppisten toimialojen sijainnissa arvioidaan korostuvan saavutettavuuden vaatimus. Länsimetron rakentaminen avaa toimistotyyppiselle rakentamiselle entistä houkuttelevampia sijaintipaikkoja; joten Länsimetron varrella olevien alueiden ja erityisesti asemanseutujen vetovoima kasvaa. Toimistotyyppisten toimialojen sijainnissa tuleekin korostumaan raideliikenne, asemanseudut ja monipuolisten toimintojen keskittymät.

Kehä II:n työpaikka-alueiden toimialarakenteessa raportissa on arvioitu tulevaisuudessa painottuvan palvelu- sekä toimistotyyppisten toimialojen. Kehä II:n alueella asuminen korvaa ison osan toimistotyyppisistä aluevarauksista, ja asemanympäristöt (Kera, länsimetron asemanseudut) ovat ne tehokkaammat alueet, joilla on monipuolisesti toimisto- ja palvelutyöpaikkoja. Asukasmäärän lisääminen Suurpellon alueella mahdollistaa myös monipuolisempien palveluiden ja palvelualan työpaikkojen sijoittumisen alueelle.

Suurpellon alueen suhteellisen sijainnin muutokset yhdyskuntarakenteessa sekä muutokset seudun työpaikka/ toimitilarakentamisessa toimivat perusteluina Suurpellon työpaikka-alueiden laajuuden uudelleenarviointiin lyhyellä tähtäimellä asemakaavoituksessa. Pitkällä aikavälillä Kehä II:n varren mitoitustavoitteita arvioidaan vaiheittain uudelleen ja kaupunkirakenne mahdollistaa reagoinnin näihin tarkentuviin tavoitteisiin



Kuva 38. Kehä II erillisalueen nykyinen ja tuleva toimialajako sekä tuleva toimialajako metroasemien vaikutusalueella. (Espoon työpaikka-alueiden mitoitus vuosille 2030 ja 2050 -rapotti, FCG 2017)



Kuva 39. Espoon kaupan palveluverkkosuunnitelma 2030.



MAHDOLLISUUDET SUURPELLOSSA

- Suurpelto on liikenteellisesti yksi Espoon parhaiten saatutettavista paikoista: kaikkiin kaupunkikeskuksiin on alle 10 minuutin ajomatka ja 20 minuutin ajomatkan säteellä asuu lähes 700 000 ihmistä.
- Suurpelto ei ole luonnollisten asiointivirtojen varrella. Mikäli Suurpeltoon saadaan houkutelua asiakasvirtoja laajemmalla alueella, voisi niihin tukeutuen muodostua myös erityislaatuista kaupallista tarjontaa.
- Uudistumistarve nopeutuu; erilaiset konseptit ja väliaikaiskäytöt ovat keskeisiä.
- Tulevaisuuden pikaraitiotievaraus Matinkylä-Kera ja Otaniemi-Espoon keskus.
- Espoossa on vähän edullista kivijalkatilaa paikallisyrittäjien tarpeisiin. Pääosa liiketiloista sijaitsee joko kauppakeskuksissa tai ostareilla. Paikallisyrittäjien tarpeisiin olisi mahdollista kehittää joustavaa liiketilaa Suurpeltoon ja tulevaisuudessa myös tiloja, joissa yhdistyy entistä tiiviimmin tuotanto, palvelut ja myynti (esimerkiksi pienpanimot, polkupyöräliikkeet ja -huolto, antiikkiliikkeet ja entisöinti, 3d-printtauspalvelut, keittiötarvikeliikkeet ja ruoanlaittokurssit, urheiluvälinemyynti ja -testaus).
- Puistokatujen akselin reunalla voidaan hyödyntää katutilaa esimerkiksi myymälän jatkeena, terasseina ja ulkopahtumissa.
- Palveluiden osalta Suurpeltoon sopivia trendejä ovat hyvinvointipalvelut, liikunta- ja terveyspalvelut sekä matkailu uudenaikaisina konsepteina, joissa yhdistellään aktiviteetteja rentoutumiseen ja viihtymiseen.
- Tapiolan urheilupuiston liikuntapalvelut sijoittuvat edullisesti Suurpeltoon nähden.
- Suurpelto ei ole ensisijainen toimistorakentamisen kohde; Espoossa toimistotilojen vajaakäyttöaste on yli 20 % ja toimistot (sekä luovan luokan työntekijät) suosivat ennen kaikkea tehokkaita sijainteja keskustoissa sekä liikenteellisissä hubeissa.
- Kaupalliset tilat (myymälät, kahvilat, ravintolat) tarvitsevat tuekseen myös muita sekoittuneita toimintoja. Yksinomaan kaupallisten tilojen sijaan Suurpeltoon tulisikin sijoittaa yhä enemmän sosiaalisia kohtaamispaikkoja.

KEHITTÄMISKOHTEET

Kaupalliset keskittymät (keskus- ja liikekortteli)

- Kaavoitetut keskus- ja liikekortteli ovat merkittävien kaupallisten keskittymä Suurpellossa. Suuremmat päivittäistavarakaupan yksiköt toimivat ankkureina, jotka vetävät puoleensa asiointeja ja luovat mahdollisuuksia myös muille kaupan ja palveluiden toiminnoille.
- Mahdolliset merkittävimmät toiminnot (kuten majoitus, liikunta ja vapaa-aika) kannattaa sijoittaa näiden asiakasmagneettien yhteyteen.

Kivijalkaliiketilat ja puistoakseli

- Lähipalvelut alueen asukkaille, esim. päivittäistavarakaupan valintamyymälät, elintarvikekioskit, kahvilat ja leipomot
- Monitoimitilat ja hybridikonseptit, esim. tuotannollisen tilan yhdistäminen liiketiloihin
- Myynti ja palvelutilat, esim. pyörämyynti ja -korjaamotilat
- Fyysisen liiketilan ja verkkokaupan yhdistäminen, monikanavaisuus
- Asuntojen "jatke": yhteiskäyttö- ja koulutustilat
- Kaupunkiympäristössä tulee huomioida toiminnallinen jatkuvuus sekä kiinnostavien paikkojen sijoittuminen niin, että alueella on mielenkiintoista kävellä ja käyttää palveluita.
- Maantasokerroksen mielenkiintoisuus; laajat ikkunat, jotka avautuvat kokonaisuudessaan yhdistäen saumattomasti sisä- ja ulkotilan. Liiketilat voivat jatkua ulos katu- tai puistotilaan.
- Kortteleiden sisällä "kulman takana" sijaitsevat yllättävät toiminnot, ympäristön mittakaavallinen vaihtelu
- Tapahtumat kaupunkitilassa, vuodenaikoihin liittyvät markkinat ja muut tapahtumat

Kehä II:n varren kaupallinen potentiaali

- Kehä II:n varrelle on mahdollista toteuttaa myös autoliikenteeseen perustuvia toimintoja kuten tilaa vaativaa kauppaa.
- Yritystoiminnan ja vapaa-ajan muutosvyöhyke

Vapaa-aika, kulttuuri ja liikunta

- Nouseva trendi, jolle Espoossa on kysyntää
- Matkailullisen potentiaalin hyödyntäminen
- Sijainnillisesti tukeutuminen toisaalta Opinmäen kampukseen, toisaalta ostoskeskuksen ja keskuskorttelin tuomaan tarjontaan

Pysäköinnin yhteyteen sijoittuvat toiminnot

- Autojen korjauspalvelut
- Erilaiset vuokrauspalvelut ja autojen yhteiskäyttöpisteet
- Verkkokaupan/reko-ringin jakelupiste
- Tilapäistoiminnot, esim. sisäkirpputori viikonloppuna

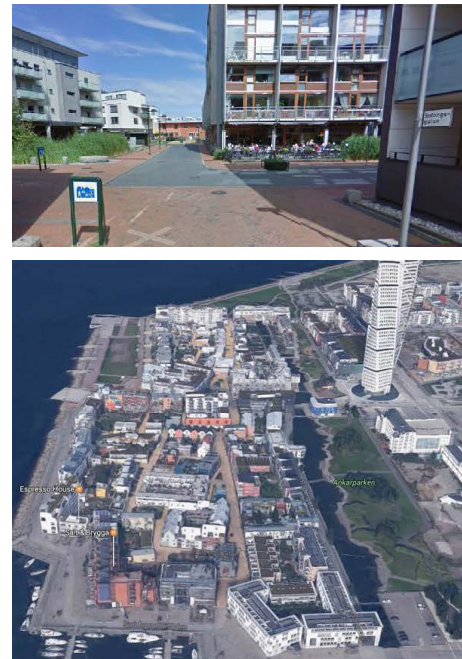
2.3.3 Mittakaavavertailu

Etäisyyden hallinnassa ja käveltävässä kaupunkiympäristössä on keskeistä kokonaisuutensa minimoiminen ja ympäristön mielenkiintoisuus. Katutasen liiketilojen näkökulmasta kriittinen etäisyys on 10-25 metriä. Tyhjät epäjatkuvat tilat, esim. pitkät passiiviset seinät, muodostavat esteen/katkoksen jatkaa matkaa kaupunkitilassa. Jalankulkijan näkökulmasta keskeisiä ovat ympäristöltään viehättävät paikat, joissa kulkija orientoituu uudelleen tilaan. Tällaiset paikat sijaitsevat ideaalitalanteessa alle 200 metrin välein. Paikat voivat tuottaa esteettisiä, maisemaan ja kaupunkitilaan liittyviä kokemuksia. Tällaisia voivat olla esim. tietyt kiintopisteet kaupunkitilassa tai alueet, joilla syntyy luonnostaan paljon ihmisten välisiä kohtaamisia. Liiketiloihin tiheys ja kaupunkitilojen paikkojen väliset etäisyydet luovat inhimillistä ympäristöä, jossa kaupunkikuva on korkealaatuista ja virikkeitä tarjoavaa.

Suurpellon keskustan korttelialueet ovat pinta-alaltaan laajoja. Tällä on vaikutus etäisyyksien hallintaan, käveltyvyyteen ja palvelujen liittymiseen toisiinsa. Oheisilla vertailuesimerkeillä on pyritty havainnollistamaan ja suhteuttamaan suunniteltavien korttelien sekä Suurpellon puistoakselin mittoja.



Kuva 40. Mittakaavavertailu - Malmö, Västra Hamnen



Malmön Västrahamnen/ Bo 01 asu-
tomessualue on uuden kaupungin-
nosan aloitusalue, jolla asuu noin
2500 asukasta (2013). Asuinkorttelit
sijoittuvat rantapromenadin ja luon-
nonmukaisen, ekologisen puiston ra-
jaamalle vyöhykkeelle, jonka leveys
vastaa kutakuinkin matkaa Suurpel-
lon puistoakselin ja Henttaankaaren
välillä. Kokonaisuutena Västrahamne-
nin asuinkorttelien pinta-ala on Suur-
pellon keskustakortteleita pienempi.
Alueen kaupunkitilojen suunnittelus-
sa on painotettu yhteisöllisyyttä edis-
täviä tekijöitä. Tiiviissä kortteliraken-
teessa on polveileva, shared space
-tyyppinen katuverkosto.



Kuva 41. Mittakaavavertailu - Helsinki, Esplanadi



Helsingin Esplanadi on jonkin verran
leveämpi Suurpellon puistoakselia.
Puistoakselista poiketen sen molem-
milla sivuilla kulkee autoliikenne. Vas-
taavuutta Suurpellon tilanteeseen
voi nähdä Esplanadin sivujen kahti-
ajakoisessa luonteesta: pohjoisella,
ilmansuunnaltaan edullisemmalla,
sivulla on selkeästi enemmän asia-
kasvirtoja. Esplanadin päälle mitta-
kaavaan asetettuna havainnollistuu
Suurpellon puistoakselin pituus: ak-
seli ulottuu Ruotsalaisen teatterin
kohdalta Kauppatorin eteläreunaan
asti. Yhden Suurpellon keskustakort-
telin laajuus vastaa noin neljää kan-
takaupungin keskustakortteliruutua.



Kuva 42. Mittakaavavertailu - Pariisi, Rive Gauche



Pariisin Rive Gauche -alueen Mas-
sena -korttelit sijoittuvat Seinen vas-
semman rannan ja katetun rautatien
päälle toteutetun pääkadun välille.
Alueen laajuus vastaa suurin piirtein
Suurpellon keskustakorttelien pin-
ta-alaa. Massenan kortteleissa on
pyritty sekoittamaan monipuolisesti
eri toimintoja. Alueen katu- ja reitti-
verkosto jakaa asuinkorttelit pieniin
ja erittäin tehokkaasti rakennettuihin
ruutuihin. Kaupunkikuvallisesti alue
on erittäin monimuotoinen ja vaih-
televa. Massenan alueelle sijoittuu
asuntorakentamista 67 000 m², toimi-
tiloja 120 000 m², kauppaa 37 000 m²
sekä yliopiston tiloja 110 000 m².



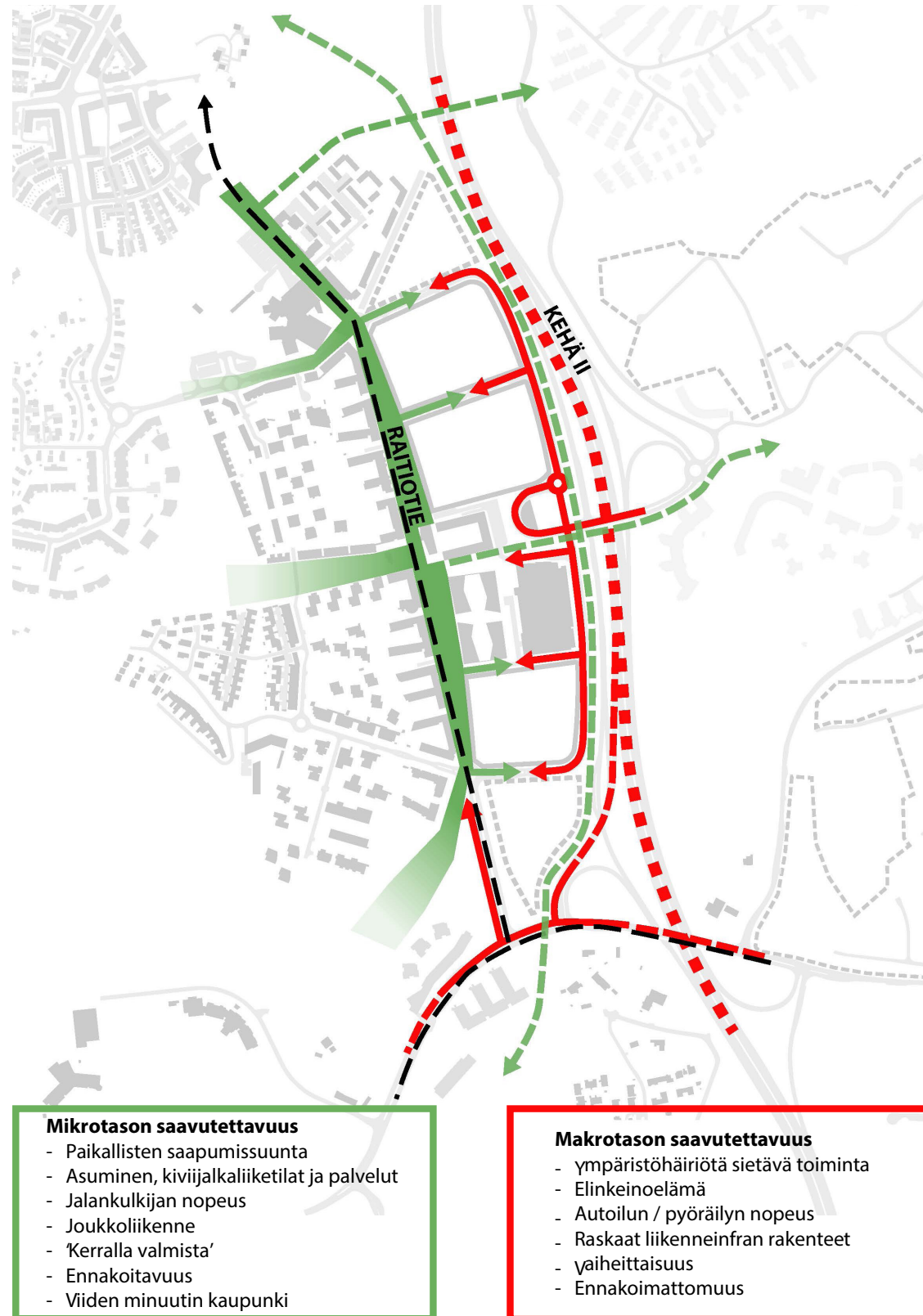
Kuva 43. Mittakaavavertailu - Linz, Solar City



Linzin Solar City on tehokkaaseen pi-
karaitiotieyhteyteen tukeutuva puu-
tarhamainen satelliittikaupunginosa.
Matalan, 2-4 kerroksisen asuinalueen
korttelirakenne ja lyhyet etäisyydet
tukevat jalankulkua. Alueen läpimitta
on lyhyempi kuin Suurpellon puis-
toakselin. Asuinkorttelien keskellä si-
jaitsevan raitiotiepysäkin yhteydessä
on pienimittakaavainen, katettujen
kulkureittien jäsentämä palvelukes-
kusta. Solar Cityssä on noin 4000 asu-
kasta.

2.3.4 Keskustakorttelien kaksijakoinen luonne

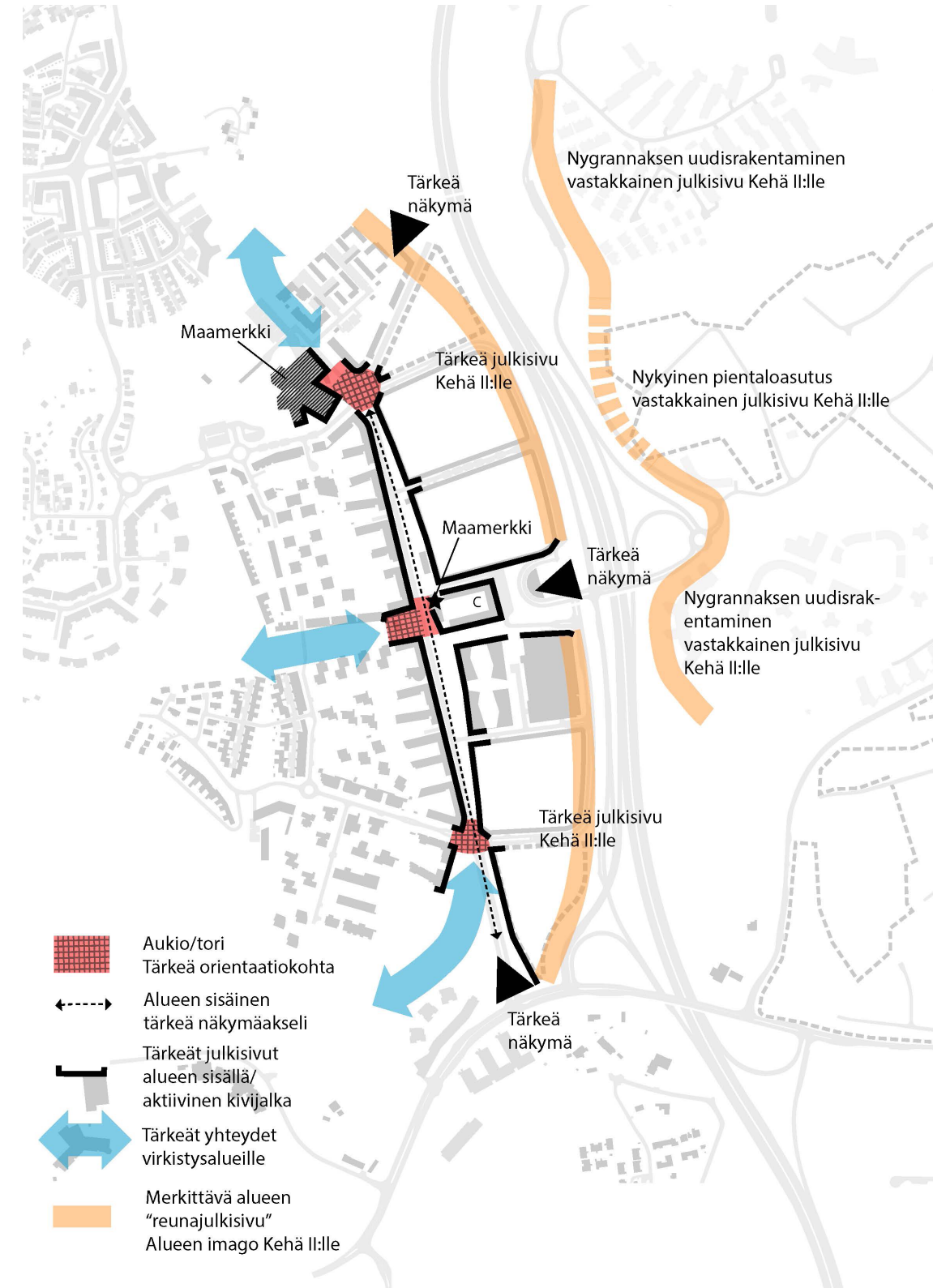
- Suurpellon palvelukorttelit jakautuvat länsi- ja itäpuoliltaan eriluonteisiin alueisiin. Kehä II:n ja Henttaan-kaaren puolelta korttelit ovat hyvin autolla ja pyörällä saavutettavissa ja kaupunkiympäristöä hallitsevat mittavat liikenteen järjestelyt. Henttaan puistokadun puolelta kulkumuotona painottuu jalankulku ja paikallisten saapumissuunta. Kehä II:n läheisyys asettaa rajoitteita asuntorakentamiselle ja työpaikkarakentamisen aikataulu sekä toimintojen luonne on heikommin ennakoitavissa. Korttelien länsipuoli soveltuu parhaiten asumispainotteiseen rakentamiseen kivijalkapalveluineen, minkä vuoksi se valmistuu todennäköisesti nopeastikin.



Kuva 44. Keskustakorttelien kaksijakoinen luonne, 1:10 000.

2.3.5 Kaupunkikuva

- Kehä II:lle näkyvä julkisivu on merkittävä alueen imagon ja houkuttelevuuden kannalta. Se myös luo vastaparin Nygrannaksen uudelle rakentamiselle. Erityisen tärkeitä näkymäsuuntia ovat lähestymis- ja saapumissuunnat alueelle. Tärkeän kaupunkirakenteen sisäisen näkymäkselin muodostaa Henttaan puistokatu, jonka varressa alueen maamerkit Opinmäki sekä kaavoitettu tornirakennuskin sijaitsevat. Tätä akselia ympäröivien julkisivujen kaupunkikuvalliseen laatuun tulee kiinnittää erityistä huomiota.



Kuva 45. Kaupunkikuvallisesti merkittävät näkymät ja elementit, 1:10 000.

2.3.6 Puisto- ja piha-alueet

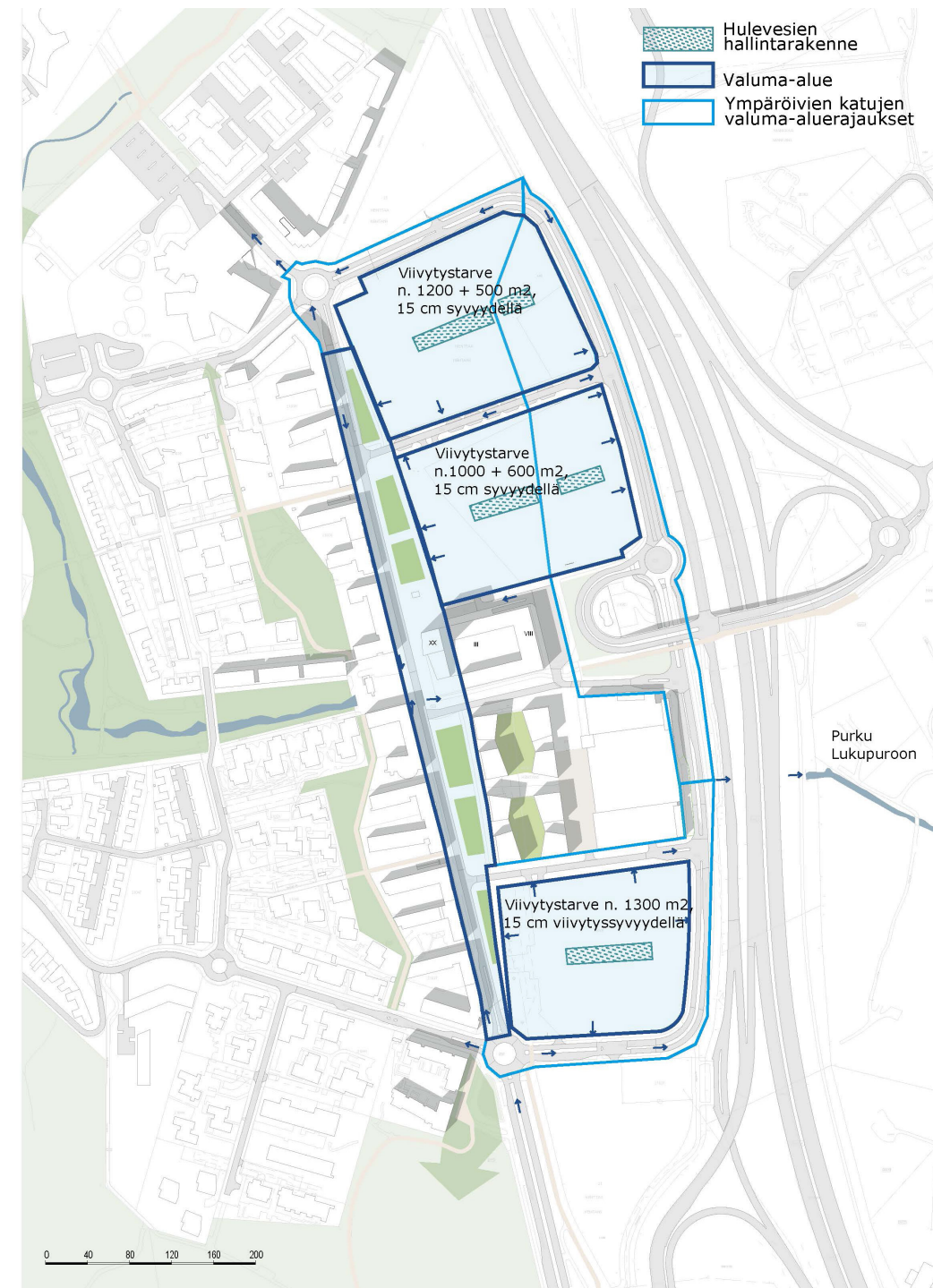
- Puistoakseli toimii alueen selkärankana, yhdistäen keskustan kortteleita. Akselin läheisyydessä on useita virkistysvetovoimakohteita, kuten Opinmäen urheilu- ja leikkialueet, Angry Birds-puisto ja Henttaanpuron ympärillä oleva puisto. Pohjoisessa sijaitsevat Rakkauden puutarha ja aukeat kulttuurimaisemat, lännessä ja etelässä taas on yhteys Keskuspuiston laajoihin metsäalueisiin ja virkistysreitteihin.
- Kuten puistoakselin länsipuolella, on keskustakorttelien keskelle ja pihoille tarve muodostaa mittakaavaltaan pienipiirteisempiä reittiverkostoa ja oleskelualueita.



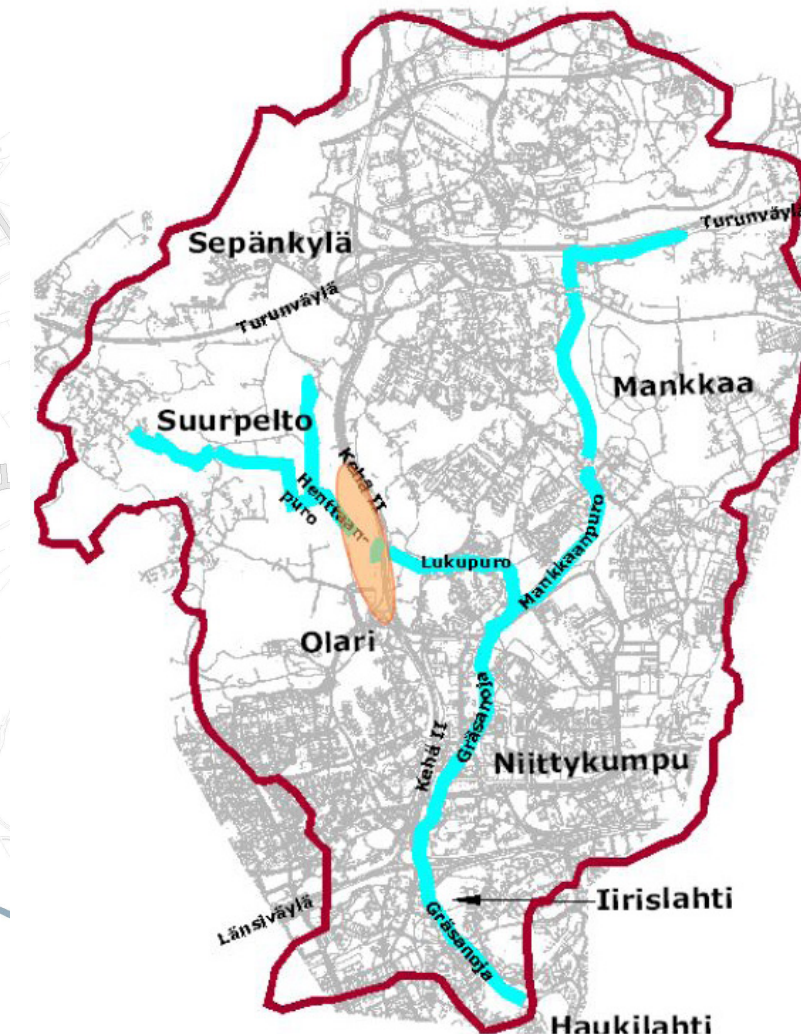
Kuva 46. Puistokatujen akselin ja korttelipihojen luonne.

2.3.7 Hulevesien käsittely

- Hulevesien käsittelyä tulee hoitaa Suurpellossa sekä korttelien alueella että yleisillä alueilla. Hulevesien käsittely kasvillisuusalueiden avulla on ekologisesta näkökulmasta välttämätöntä tulvaherkän Gräsanojan valuma-alueen vuoksi. Suurpellon rakentamisella on erittäin suuri merkitys valuma-alueen ekologian kannalta. Alueella esiintyy sulfidisavia, minkä vuoksi Lukupuron veden pH on ajoittain poikkeuksellisen alhainen. Vesien happamuus voi johtaa jopa eliökuolemiin. Lukupurolla ja Gräsanojalla on paljon luontoarvoja ja niissä esiintyy mm. äärimmäisen uhanalaisia meritaimenia. Lisäksi hulevesien käsittely kasvillisuusalueilla lisää alueen vehreyttä ja viihtyisyyttä. Analyysikartassa alustavat tilavaraukset ja viivytystarpeet on esitetty kerran viidessä vuodessa tapahtuvalle 15 min. sateelle. Katualueiden tasaukset on jo tehty ja niiden alle on rakennettu maanalaista infraa, mutta katualueille on vielä mahdollista sijoittaa pienempiä viivytys- ja suodatusrakenteita.
- Alueen halki virtaa Henttaanpuro, joka virtaa Kehä II:n alitse Lukupuroon. Purot kuuluvat Gräsanojan valuma-alueeseen, jonka kannalta Suurpellon rakentaminen on ollut merkittävä muutos. Suurpeltoon rakentuvat asuinalueet lisäävät hulevesien määrää ja kuormittavat Lukupuron ja Gräsanojan alueita. Lukupuron alajuoksulla ja Gräsanojassa esiintyy myös taimenia, minkä vuoksi rakentamisen aiheuttamia virtaamavaihteluja tulisi tasata mahdollisuuksien mukaan niiden yläjuoksulla. Näin ollen suunnittelualueen hulevesiä tulisi käsitellä jo syntypaikallaan niin, ettei niillä rasitettaisi jo ennestään kuormittuneita alueita. ettei niillä rasitettaisi jo ennestään kuormittuneita alueita.



Kuva 47. Esitetty hulevesien luonnonmukaisen käsittelyn vaatima tilavaraus.

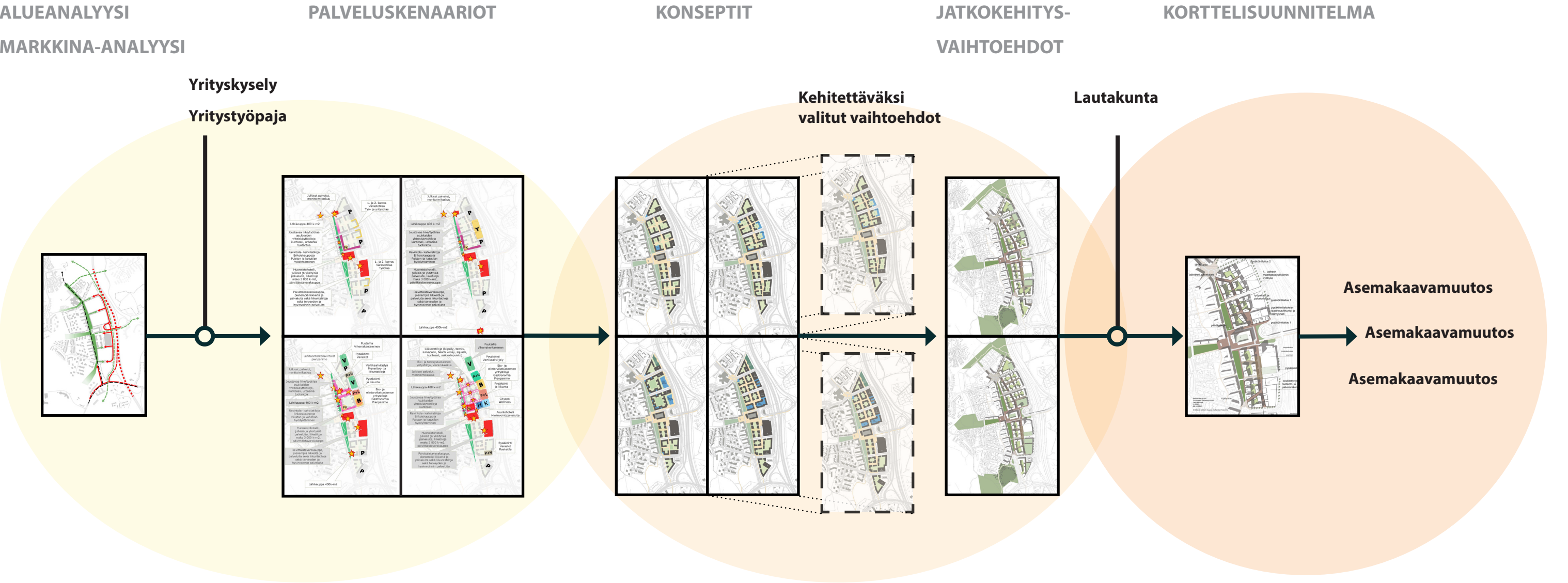


Kuva 48. Gräsanojan valuma-alue. Suurpellon palvelukorttelien sijainti osoitettu kartassa oranssilla.

3. SUUNNITELMA

3.1 Työprosessin vaiheet

Työ on laadittu vaiheittain tarkentuneena prosessina. Tähän raporttiin on koottu tärkeimmät johtopäätökset tehdystä työstä ja suunnitelma. Eri työvaiheissa syntynyt aineisto on koottu erikseen (Suurpellon palvelukorttelit - konseptityön tausta-aineisto 2017).



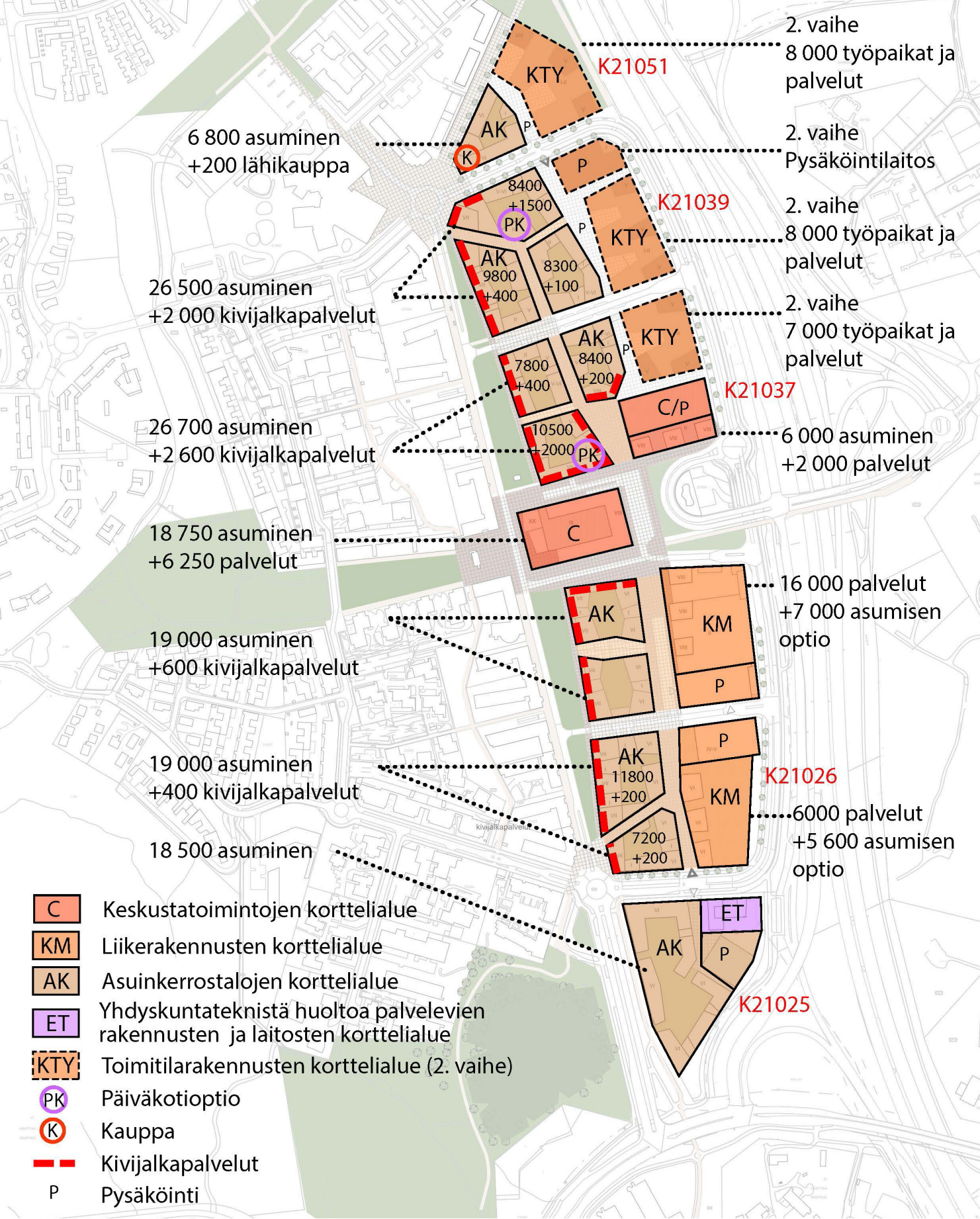
3.2 Johtopäätöksiä

- Yleiskaavatason työpaikkatavoitteet toteuttaa ratkaisu, jossa asumisen ja työpaikkojen mitoitus suhde on noin 80/20.
- Työpaikkojen profiili suuntautuu toimistorakentamisesta palveluihin.
- Työpaikoille ja palveluille jätetään tilaa kehittyä: Henttaankaaren puoleinen osuus varataan muutosvyöhykkeeksi, jolle voi sijoittua myös väliaikaisia toimintoja ennen pysyvämpien ilmaantumista.
- Korttelirakenteen ja rakennusten massoittelun tulee mahdollistaa terve ja turvallinen asuinympäristö eri toteutusvaiheissa, eli huomioida erityisesti Kehä II:n aiheuttamat häiriötekijät (liikennemelu ja -päästöt).
- Autoiluun tukeutuvia palveluja on perusteltua sijoittaa Lukusolmun eteläpuolisiin kortteleihin, jossa ne muodostavat luontevan jatkon asemakaavoitetulle ja rakentuvalle liikekorttelille. Eteläinen kiertoliittymä on lisäksi vähemmän kuormitettu kuin pohjoinen Opinmäen kiertoliittymä.
- Liikerakentaminen sijoittuu ensisijaisesti paikoille, jonne on helpointa saada eri suunnilta ja järjestää huoltoliikenne.
- Alueelle varaudutaan sijoittamaan päiväkotia.
- Korttelin sisälle tarvitaan vaihtoehtoisia ja viihtyisiä kulkureittejä koululle, keskustapalveluihin ja joukkoliikenteen pysäkeille. Korttelien halki kulkevat viihtyisät ja vehreät raitit tuovat uuden kerroksen alueen virkistysverkostoon. Reittien varrelle syntyy mielenkiintoisia julkisen ja yksityisen tilan rajapintoja, joiden luonnetta voidaan varioida kasvillisuuden ja muiden rakenteiden sijoittelulla.
- Autopaikkojen osalta varaudutaan reagoimaan liikkumistavan muutoksiin. Alueelle kehitetään pysäköinnin konseptia, joka tukeutuu keskitettyihin laitoksiin. Pysäköintilaitoksia kehitetään monikäyttöisinä rakennuksina, joihin sijoittuu erilaisia toimintoja.
- Pohjoiskorttelien kaupunkiympäristö on tiiviimpää, pienimittakaavaisempaa ja sisäiset kulkureitit ovat kapeampia. Lukusolmun pohjoispuolelle painottuvat kivijalkapalvelut. Lukusolmun eteläpuolelle varataan tilaa keskitetyimmälle, hallimaiselle liikerakentamiselle.
- Lukusolmua rajaavien korttelien julkisivut vastaavat keskustakorttelin (asemakaavan C-kortteli-alue) rakentamisen mittakaavaa. Lukusolmun ympäriltä voidaan osoittaa paikkoja korkeammalle rakentamiselle vastapainoksi mittakaavaltaan väljälle, mittavien liikenneväylärakenteiden maise-malle.
- Kaupunkikuvalliset korosteet sijoittuvat Lukusolmuun tai puistoakselin päihin. Rakentaminen on keskimäärin noin VI-kerroksista ja mahdolliset kaupunkikuvalliset korosteet korkeintaan puolet keskustornin korkeudesta.
- Kaupunkikuvallisesti passiivisille rakennuksille tai toiminnoille, kuten pysäköintilaitoksille, varastoille tai tuotantotiloille, muodostetaan laadukas, myönteinen ja ennakkoluuloton julkisivuilme.
- Puistoakseli jakaantuu oleskelupainotteiseen pohjoisosaan ja toiminnalliseen etelään. Kivijalkapalveluiden painoutuessa pohjoiseen akselin oleskelumahdollisuudet tukevat siellä olevien palveluiden toimintaa ja tapahtumien järjestämistä. Aktiivinen eteläakseli tarjoaa tekemistä ja toimintaa.
- Keskitetyn pysäköinnin ansiosta alueelle voidaan rakentaa maavaraista ja vehreitä pihvoja. Hulevesiä viivytetään ja käsitellään alueella erilaisten rakenteiden avulla. Rakenteet voivat toimia sekä esteettisinä että toiminnallisina aiheina.
- Konseptityötä, viitesuunnitelmaluonnoksia ja suunniteltua kaavaprosessia esiteltiin kaupunkisuunnittelulautakunnalle 11.10.2017. Käydyssä keskustelun pohjalta suunnittelua voidaan jatkaa tässä työssä esitettyjen periaatteiden mukaisesti. Lautakunta nosti keskustelussa esille Suurpellon erityispiirteitä kuten asukastoiminta, palvelueteiset ja automaattinen jätteenkeräysjärjestelmä. Aluetta tulisi rohkeasti suunnitella erinomaiseksi, muista alueista poikkeavaksi alueeksi. Jatkossa tulee kiinnittää huomiota myös siihen, ettei palvelukorttelialue käänneä selkäänsä Suurpellon sisääntulon ja Nygrannaksen suuntaan. Keskustelua käytiin myös mm. pysäköinnistä ja pidettiin tärkeänä joukkoliikennekadun edistämistä.



Kuva 49. Johtopäätössuunnitelma, 1:5000.

3.3 Alustava toimintojen mitoitus ja vaiheittain toteutuminen



VAIHE 1

Kortteli	Asuminen k-m ²	Asuminen kpl (1as/50k-m2)	Työpaikat k-m ²	Työpaikat kpl (1tp/50k-m2)
Yhteensä	153850	3077	36050	721
K21051	6800	136	200	4
K21039	26500	530	2000	40
K21037	32700	654	4600	92
K21032 (C-1)	18750	375	6250	125
K21030 (AK)	19000	380	600	12
K21183 (KM)	7000	140	16000	320
K21026	24600	492	6400	128
K21025	18500	370	0	0

asumisen ja työpaikkojen suhde 81% / 19%
muutos ajantasa-asemakaavaan +1800 as -3443 tp

VAIHE 2

Kortteli	Asuminen k-m ²	Asuminen kpl (1as/50k-m2)	Työpaikat k-m ²	Työpaikat kpl (1tp/50k-m2)
Yhteensä	153850	3077	59050	1181
K21051	6800	136	8200	164
K21039	26500	530	10000	200
K21037	32700	654	11600	232
K21032 (C-1)	18750	375	6250	125
K21030 (AK)	19000	380	600	12
K21183 (KM)	7000	140	16000	320
K21026	24600	492	6400	128
K21025	18500	370	0	0

asumisen ja työpaikkojen suhde 72% / 28%
muutos ajantasa-asemakaavaan +1800 as -3003 tp

Kuva 50. Mitoitus- ja vaiheittaisuuskaavio. Erityisesti työpaikka- ja palvelutoimintojen luonne voi myöhemmin muuttua merkittävästi.

3.4 Liikenne ja pysäköinti

Joukkoliikenteen pysäkit

Suurpeltoon on alustavasti ajateltu sijoittuvan kolme pikaraitiotien-pysäkkiä. Tiheästi sijoitetut pysäkit tarjoavat lyhyet kävelyetäisyydet Suurpellon asukkaille. Lisäksi linjaston haaroihin sijoittuvat pysäkit mahdollistavat sujuvat vaihdot linjalta toiselle. Lopputilanteessa ajateltu pysäkkiväli jää kuitenkin alle 500 metriin, mikä voi pudottaa linjalle asetettavaa tavoitenopeutta. Pysäkkien sijainnit tulevat tarkentumaan pikaraitiotieiden jatkosuunnittelussa tehtävien simulointien myötä. Maankäytöllisesti Suurpellon pysäkkien tai pysäkin olisi hyvä sijoittua lähelle kaupallista keskittymää. Lisäksi Opinmäen koulusta tulisi olla sujuva kävely-yhteys pikaraitotien pysäkillä. Ennen kuin vaihtopysäkeille on tarvetta, tulisi Suurpellon pysäkki sijoittaa keskeisesti Suurpellon palveluiden läheisyyteen.

Pysäköinti

Pysäköinnin suunnittelun periaatteena on ollut joustavuuden maksimointi. Tulevaisuudessa itsestään ajavat ajoneuvot, taksiliikenteen vapautuminen ja jakamistalous ovat trendejä, jotka saattavat muuttaa ihmisten liikkumistapoja. On kuitenkin epävarmaa, kuinka laajamittaiset vaikutukset näillä muutoksilla tulee olemaan tulevaisuuden liikennemääriin ja pysäköintitarpeeseen.

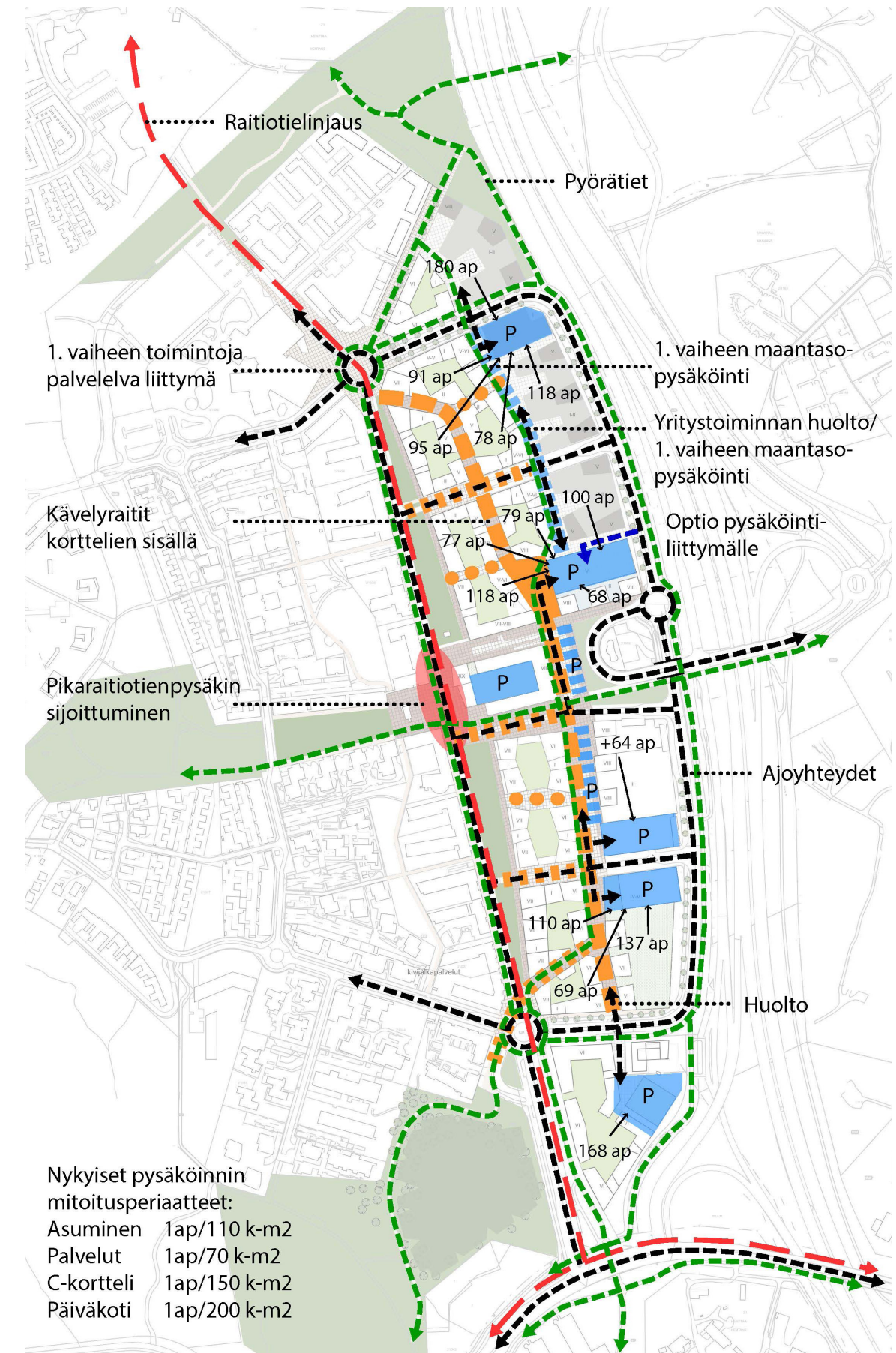
Suurpellon alue tulee rakentumaan vaiheittain ja kaupungin onkin tärkeää seurata pysäköinnin kysynnän kehittymistä. Ensivaiheessa on todennäköistä, että kaavoitus etenee kaupunkisuunnittelulautakunnan määrittelemien pysäköinnin periaatteiden mukaisesti. Kuitenkin periaatteita pitäisi pystyä joustavasti muuttamaan ja pysäköintimääräyksistä joustamaan, mikäli kysyntä muuttuu jo rakentamisen aikana. Keskitetyn pysäköinnin rakentamista voisi helpottaa, mikäli kaupungin pysäköintiyhtiö toteuttaisi laitokset.

Perinteisessäkin pysäköintimallissa tulisi pyrkiä tehostamaan autopaikkojen käyttöastetta ja lisäämään vuorottaiskäyttöä. Tämä tavoite on myös kirjattu kaupungin pysäköinnin periaatteisiin.

Pysäköinnin vuorottaiskäyttöä Suurpellossa pyritään lisäämään tarjoamalla yhteiset pysäköintialueet kaikille toimintoille. Asuntorakentaminen on helpompi toteuttaa kuin työpaikkarakentamista, mutta työpaikkarakentamisen toteutumista voitaisiin helpottaa lievemmillä pysäköintinormeilla sen mahdollistaessa vuorottaispysäköinnin. Työpaikkojen rakentuessa voidaan ajatella, että suurin osa toimistojen vaatimista pysäköintipaikoista on jo olemassa asuntorakentamisen myötä tarjoutuvan vuorottaispysäköintimahdollisuuden kautta. Pysäköinti tulisi rakentaa laajempina kokonaisuuksina eikä kortteli- tai hankekohtaista pysäköintiä tulisi toteuttaa alueelle lainkaan. Väliaikaisesti asukas-pysäköintipaikkoja voidaan osoittaa maantasoon korttelien ns. muutosvyöhykkeelle, jolloin nämä alueet on helppo myöhemmissä vaiheissa ottaa muuhun käyttöön.

SUOSITUKSET

- **Pysäköinti Suurpellossa tulisi keskittää pysäköintilaitoksiin.**
- **Pysäköintilaitokset tulisi suunnitella muuntojoustaviksi.**
- **Pysäköinti tulisi toteuttaa markkinaehtoisesti ja asteittain hieman etupainotteisesti huomioiden olemassa oleva kapasiteetti ja kysyntä.**
- **Kaupungin omistamilla pysäköintilaitoksilla voitaisiin seurata pysäköinnin käyttöasteita ja optimoida tarvittavan pysäköinnin määrää eri rakentamisen vaiheissa.**
- **Rakentamalla pysäköintilaitoksen ensimmäisen kerroksen korkeammaksi voidaan tiloja myöhemmin hyödyntää esimerkiksi liiketiloina, mikäli sijainti on sellainen, että se houkuttelee käyttäjiä.**
- **Tiloja voidaan myös suunnitella siten, että ne ovat hyödynnettävissä myöhemmin muun muassa varastotiloina.**
- **Pysäköintilaitosten ilmeen tulee heijastaa niiden asemaa Suurpellon sisääntulonäkymässä ja välittävänä tekijänä asumisen suuntaan.**



Kuva 51. Liikenne- ja pysäköintikaavio.

3.5 Kaupunkikuva

Mittakaavojen ja typologioiden kirjo



Yksittäiset korostukset



Tiiviit ja suojaiset reitit, värin käyttö



Korttelien kulmien korostaminen erilaisin keinoin

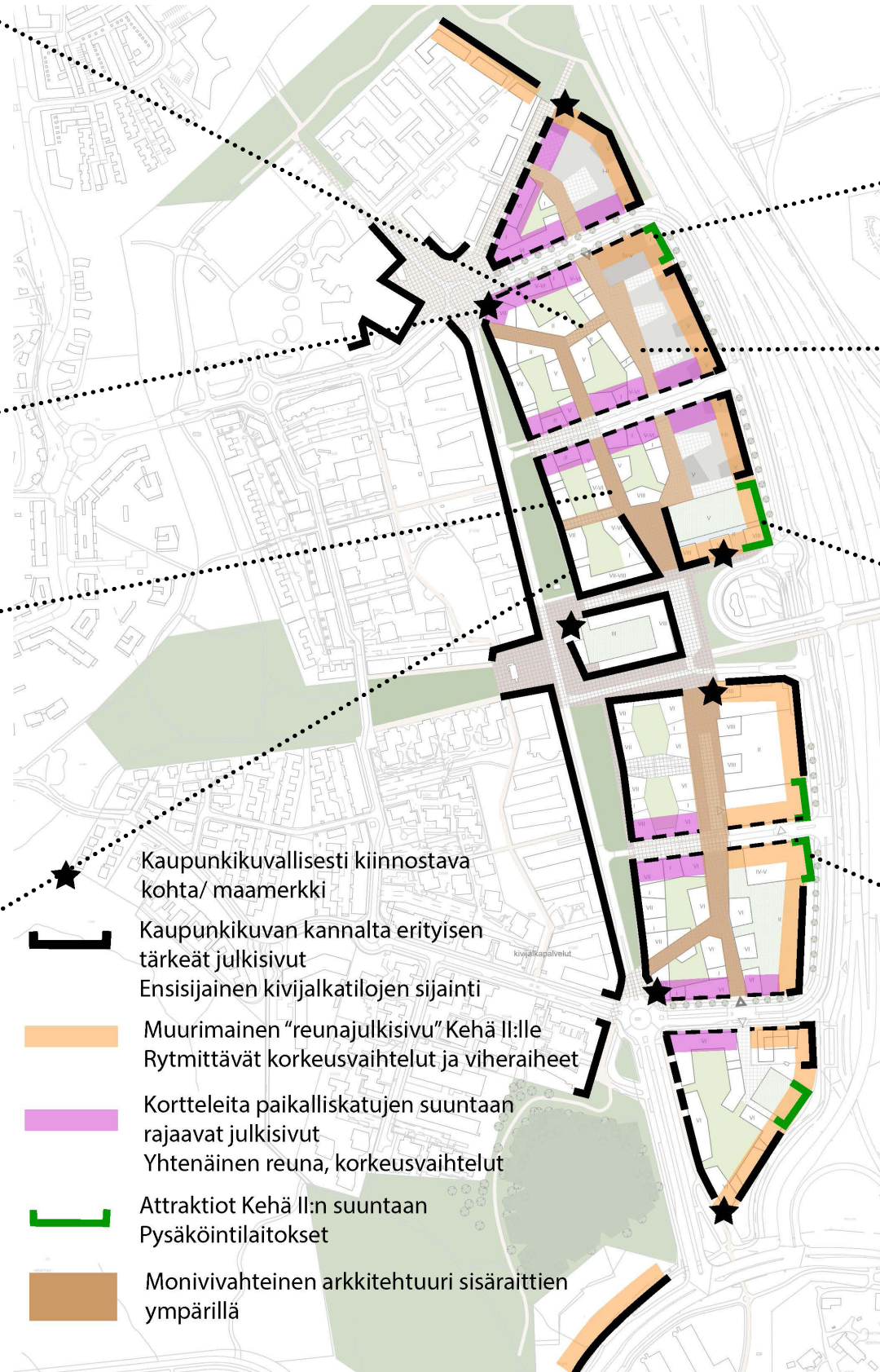


Korkea maantasokerros, läpinäkyvyys ja läpikuljettavuus

Maantasokerroksen aktivointi



Jakaminen yksilöllisiin jaksoihin



- ★ Kaupunkikuvallisesti kiinnostava kohta/ maamerkki
- ┌ Kaupunkikuvan kannalta erityisen tärkeät julkisivut
- └ Ensijainen kivijalkatilojen sijainti
- Muurimainen "reunajulkisivu" Kehä II:lle
- Rytmittävät korkeusvaihtelut ja viheraiheet
- Korteileita paikalliskatujen suuntaan rajaavat julkisivut
- Yhtenäinen reuna, korkeusvaihtelut
- ┌ Attraktiot Kehä II:n suuntaan
- └ Pysäköintilaitokset
- Monivivahteinen arkkitehtuuri sisäraitien ympärillä

Kuva 52. Kaupunkikuvakaavio.

Viherjulkisivut ja -katot



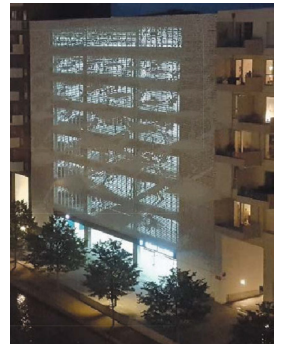
Toimitilarakennusten huolitellut etupihat



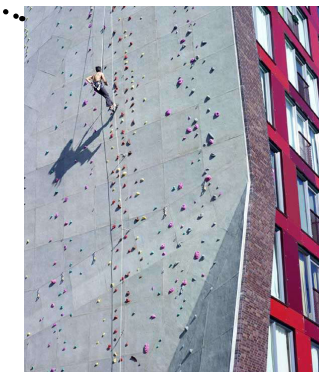
Toimintoja verhoavat teemakuoret



Harkitut valaistusratkaisut



Veistokselliset rakenteet



Toiminnalliset katot ja julkisivut





Kuva 53. Näkymäkuva Suurpellon palvelukorttelien suuntaan pohjoisesta.

Puistoakselia reunustavista asuinrakennuksista varataan vähintään ensimmäinen kerros kivijalkapalveluille. Kerroskorkeus on normaalia asuinrakennuksesta korkeampi, mikäli palvelukerroksia on vain yksi. Myös työn ja asuin-tilat yhdistävät studioasunnot ovat mahdollisia. Puistoakselin julkisivulle on hahmotettu vaihtoehtoiset arkkitehtoniset näkökulmat. Korttelien puistojulkisivu avautuu länteen ja edullinen ilmansuunta on syytä hyödyntää parvekkein ja terassein. Puistoakselin suuntaan rakennukset ovat 7-8 kerrosta korkeita. Ylimpien kerrosten hahmosta kehitetään kaupunkikuvallisesti kiinnostava. Julkisivumateriaalit ja väriskaala ovat pääasiassa vastaavia muiden Suurpellon asuin- ja palvelukorttelien mukaisia. Kortteleita yhdistävän sisäraitin varrella rakentamista ja väriä on vapaammin valittavissa yllätyksellisyyden ollessa suotavaa.



Kuvat 54-55. Vaihtoehtoiset kaupunkikuvalliset/ arkkitehtoniset visiot puistoakselin suuntaan.



Kuva 56. Keskeisistä palvelukortteleista on pyrkimys muodostaa toiminnallisia hybridikortteita, joissa on asuntorakentamisen lisäksi palveluja ja yritystoimintaa. Toiminnallinen monimuotoisuus on helpompaa toteuttaa korttelia kokonaisuutena tarkastelemalla, kuin yhtä asuinrakennusta kerrallaan. Kuhunkin pihapiiriin sijoitetaan erilaisia asuntotuotannon muotoja. Keskitettyjä pysäköintilaitoksia tulisi kehittää monitoimirakennuksina, joissa myös katto ja seinäpintoja hyödynnetään toiminnoille tai kaupunkikuvallisina mielenkiinnon herättäjinä. Laitoksiin voidaan liittää myös muuta rakentamista kuten asunto- tai toimistohotellit.

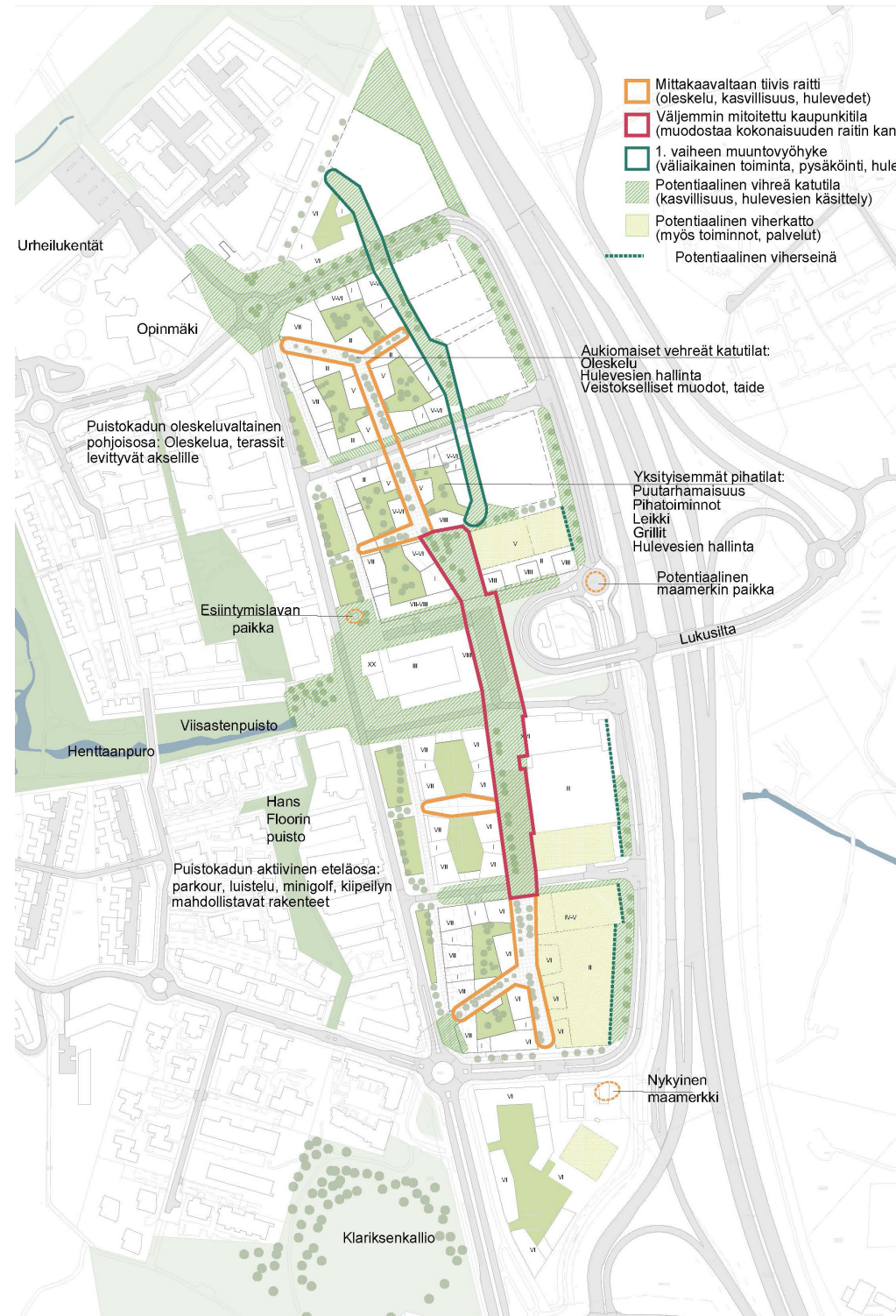
3.6 Lähiympäristö ja julkiset ulkotilat

Reittien luonteet

Korttelien sisällä kulkee mittakaavaltaan tiiviitä raitteja (oranssi rajausta kartalla), jotka muodostavat yhtenäisen kokonaisuuden ja mielenkiintoisia reittejä alueen halki. Välillä raitit yhdistyvät ja muodostavat pieniä aukioita. Raitteille sijoitetaan erilaisia oleskelupaikkoja ja runsaasti kasvillisuutta. Lisäksi raitteilla käsitellään korttelien sisäisiä hulevesiä. Ensimmäisenä rakentuvien kortteleiden ympäristöön syntyy väljemmin mitoitettua kaupunkitilaa (punainen rajausta kartalla), joka tulisi kuitenkin liittää osaksi raittien muodostamaa kokonaisuutta, esimerkiksi yhtenäisten pintamateriaalien tai kalusteiden avulla.

Pohjoisessa osassa Kehä II:n puoleisen reunan rakennukset tullaan rakentamaan vasta myöhemmässä vaiheessa. Näin ollen ensimmäisessä vaiheessa itäreunaan jää ns. muuntovyöhyke, jonka alueella voidaan järjestää esimerkiksi pysäköintiä tai muita väliaikaisia toimintoja. On kuitenkin tärkeää huolehtia myös itäreunan viihtyisyydestä. Alueella voidaan hyödyntää esimerkiksi väliaikaisia istutusrakenteita ja käsitellä hulevesiä, sekä myös istuttaa puita harkiten, vaiheistus ja tulevat suunnitelmat huomioiden.

Toisessa vaiheessa, kun itäpuoleinen korttelin reuna rakentuu, rakennetaan myös muuntovyöhykkeen osio viihtyisäksi raitiksi.



Kuva 57. Lähiympäristö ja julkiset ulkotilat, vaihe 1.



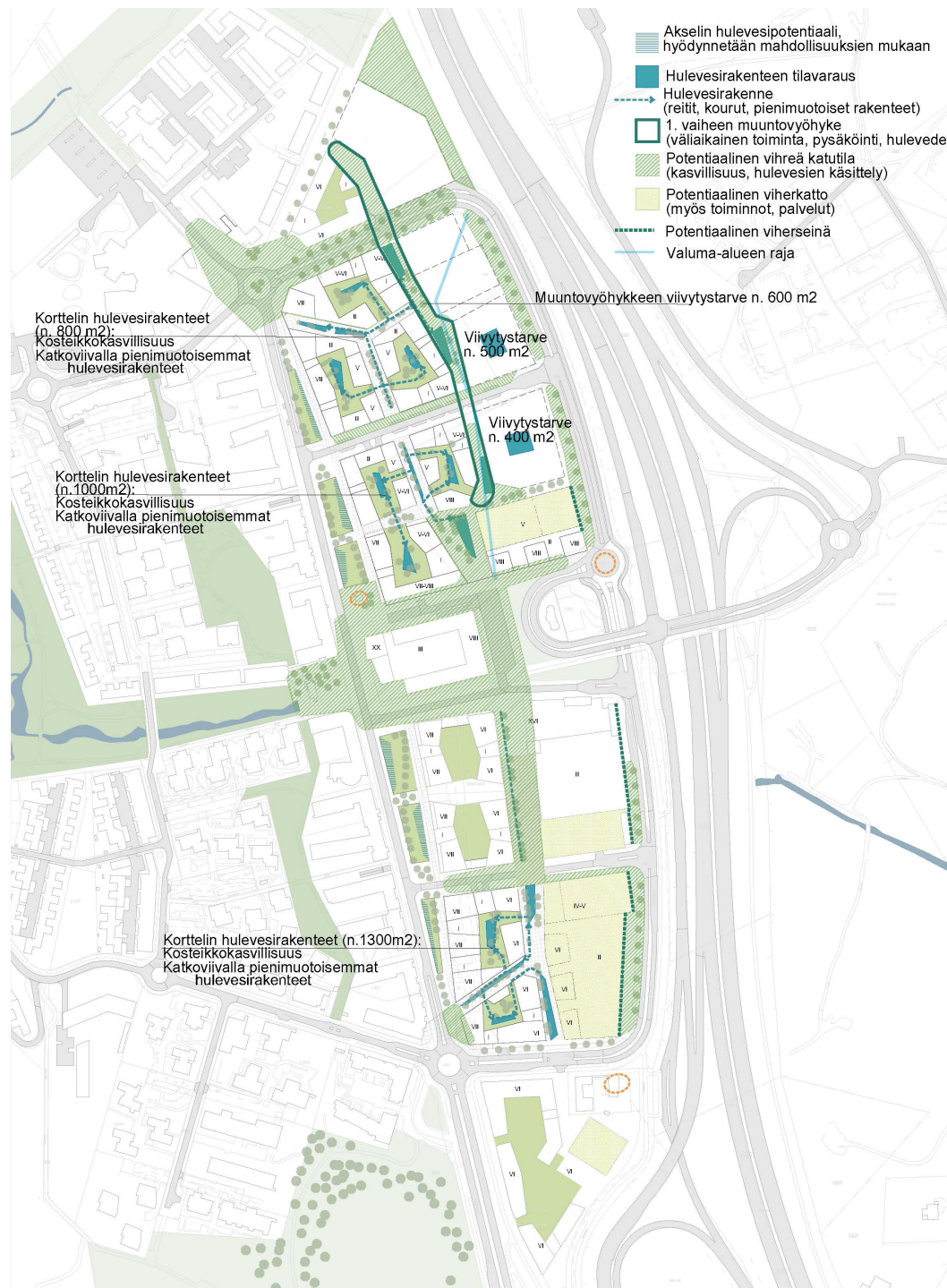
Kuva 58. Lähiympäristö ja julkiset ulkotilat, vaihe 2.

Viherpotentiaali ja hulevedet

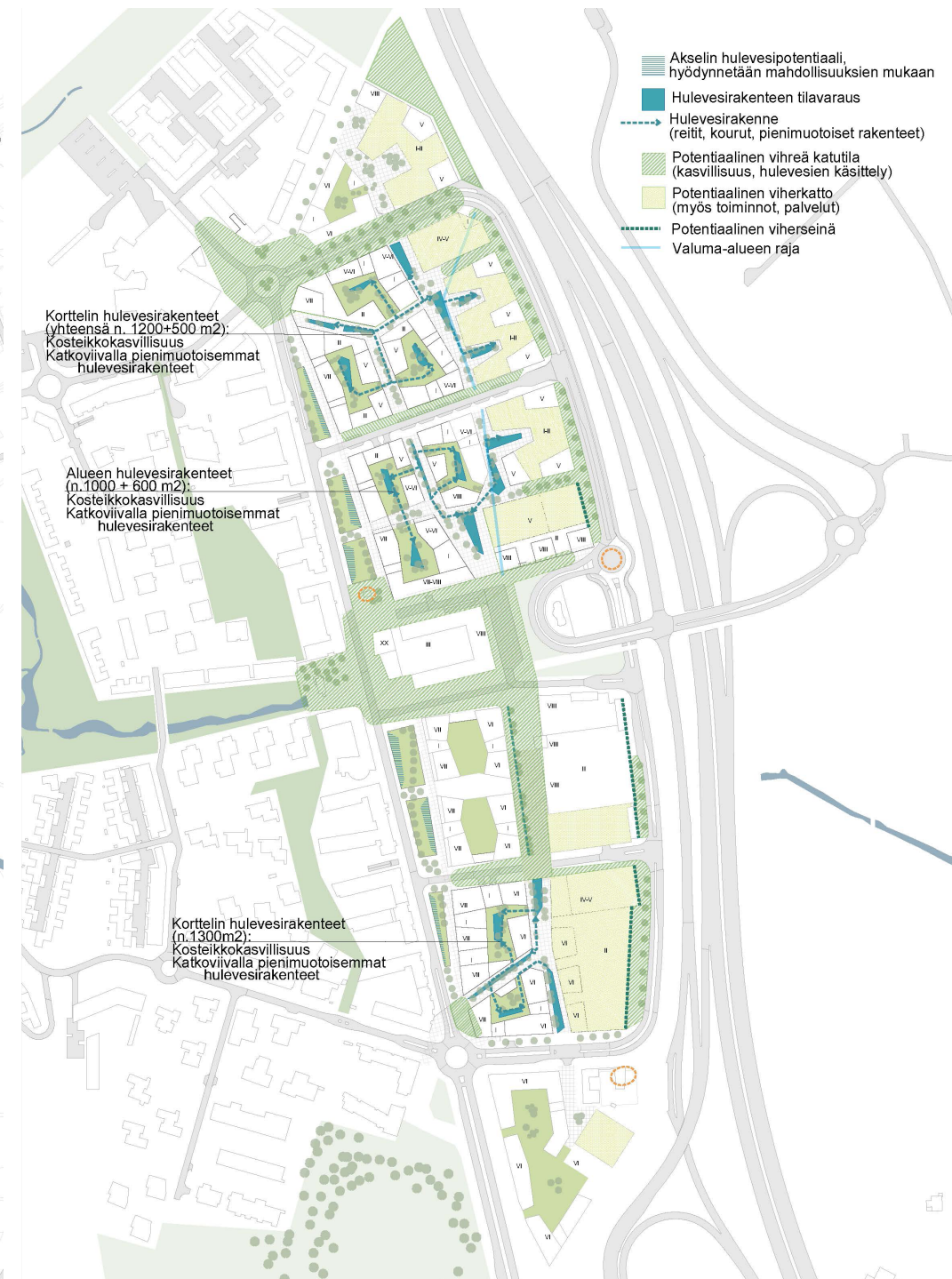
Katualueille merkitty viherpotentiaali tarkoittaa sitä, että kadulle voidaan tuoda katupuiden lisäksi myös muita kasvillisuusrakenteita ja istutuksia (esim. köynnökset, maanpeitekasvit, dynaamiset perennaistutukset). Niiden avulla voidaan hallita sekä hulevesiä, tehdä ympäristöstä ekologisesti monimuotoisempaa, että luoda ympäristöstä omaleimaista ja viihtyisää. Dynaamiset perennaistutukset (perennayhdyskunnat) perustuvat kasvien luonnolliseen tapaan levitä ja muodostaa yhdyskuntia. Luonnon omiin prosesseihin perustuvaa mallia pidetään sekä taloudellisesti että ekologisesti kestäväenä. Dynaamisten perennaistutusten suunnittelu vaatii ammattitaitoa ja tietämystä kasviekologiasta, mutta näin voidaan saavuttaa kestävämpiä, pitkäikäisempiä ja luonnon kannalta monipuolisempia viherympäristöjä.

Hulevesiä käsitellään kortteleiden sisällä monipuolisilla rakenteilla. Erilaiset kourumaiset rakenteet johtavat vettä suurempiin kasvillisuuspainanteisiin tai sadeputtarhoihin, joissa vettä viivytetään ja suodatetaan. Kourumaiset rakenteet voivat muodostaa mielenkiintoisen ja jatkuvan visuaalisen elementin, lisäksi niiden varrella voi olla pienempiä kasvillisuusaarekkeitä, joissa hulevesiä käsitellään. Muuntovyöhykkeellä hulevesille voidaan rakentaa painanteita ja lisäksi voidaan käyttää läpäiseviä pintamateriaaleja, jotta hulevesiä ei alkujaan pääsisi syntymään runsaasti. Toisessa vaiheessa, itäisen reunan rakentuessa myös hulevesirakenteet rakennetaan kokonaisuudeksi, joka kattaa sekä raitin että pihojen alueet.

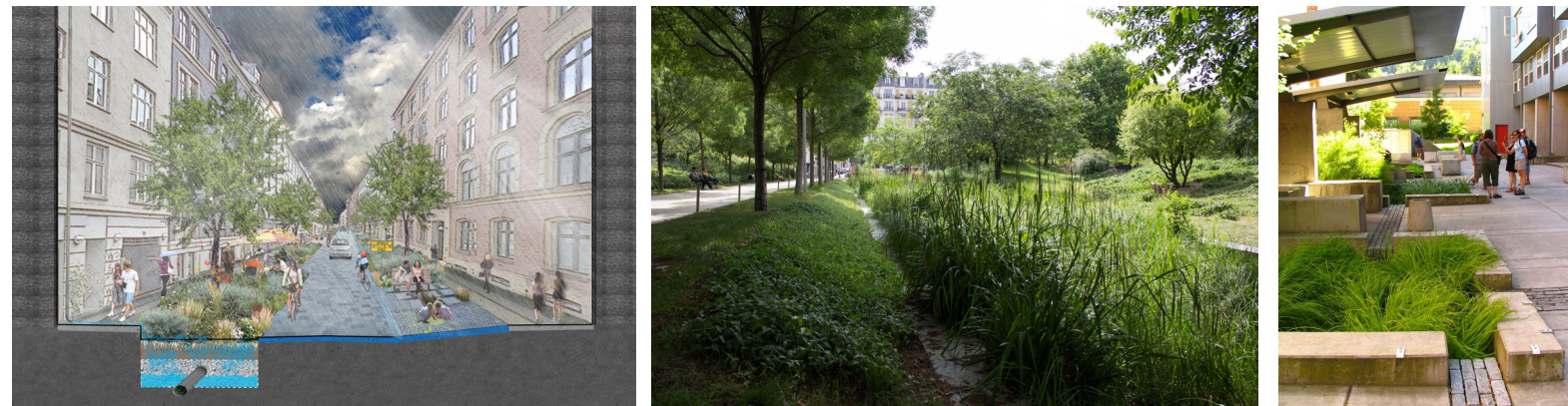
Lisäksi hulevesien käsittelyssä voidaan hyödyntää viherkattoja, katopuutarhoja ja erilaisia vertikaalisia viherrakenteita. Myös keskiakselin alueella voidaan käsitellä hulevesiä, jo rakennetun infran antamien reuna-ehdojen mukaisesti. (Hulevesien käsittelystä lisää, ks. liite nro 5).



Kuva 59. Hulevesien käsittelyn periaatteet, vaihe 1.



Kuva 60. Hulevesien käsittelyn periaatteet, vaihe 2.

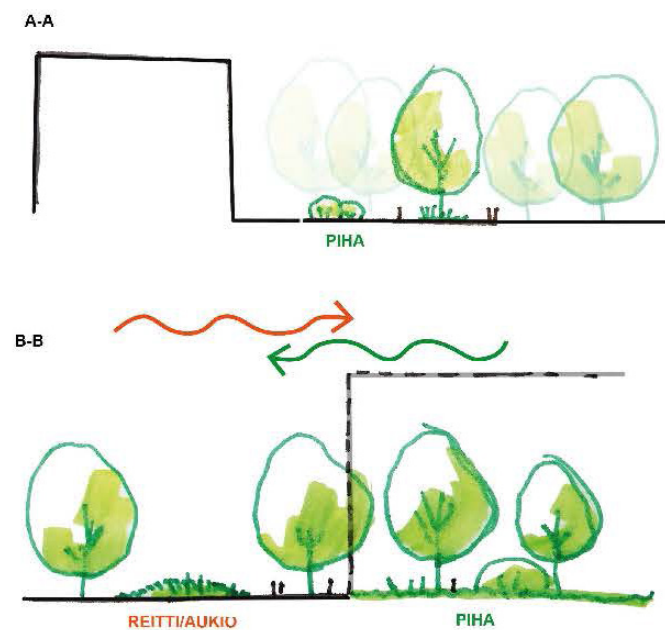


Kuvat 61-63. Esimerkkejä eri mittakaavaisista hulevesienhallintarakenteista ja viherpotentiaalista.

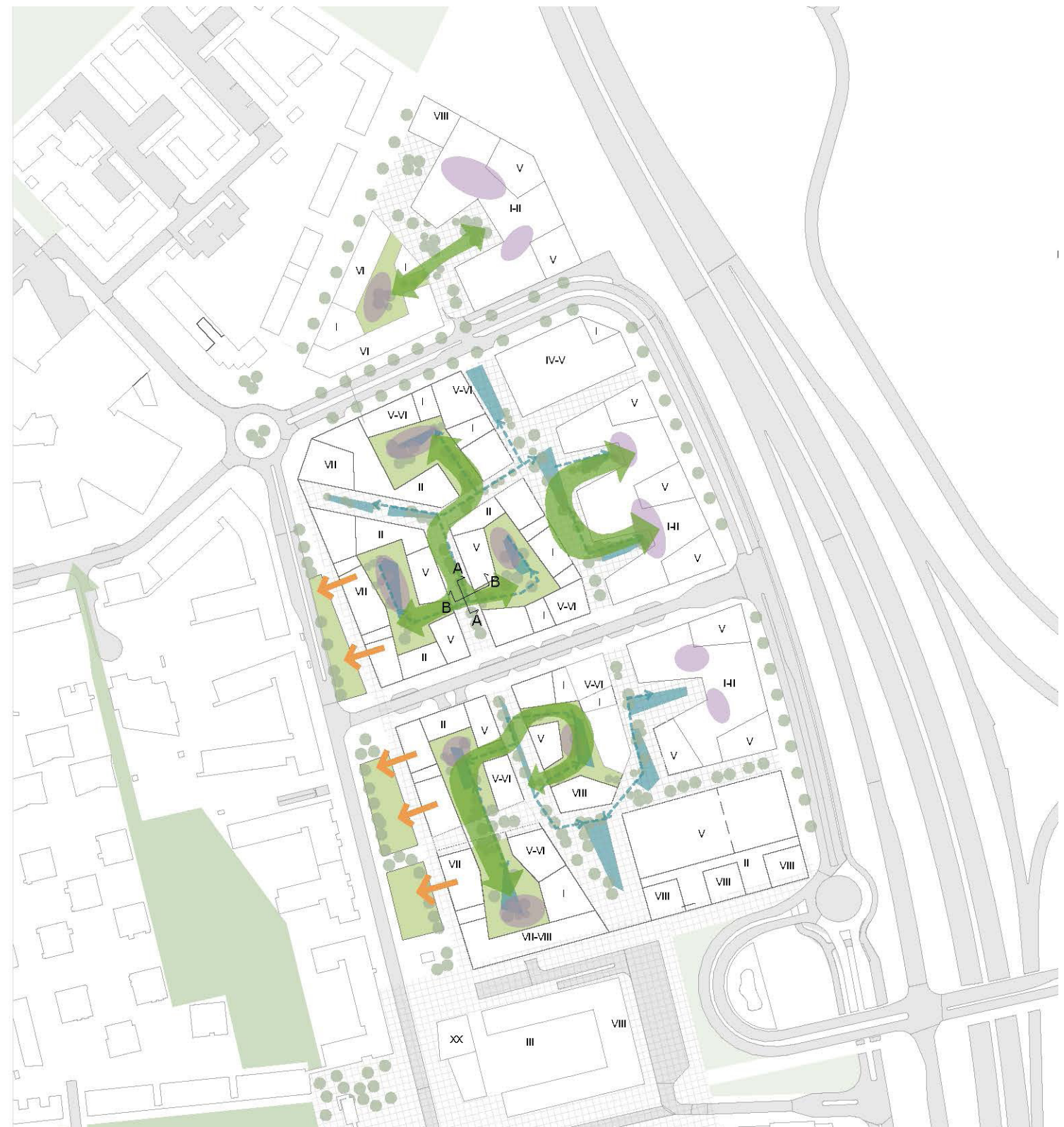
Korttelien ja julkisten ulkotilojen rajapinnat

Pihojen vihreys soljuu raiteille ja aukioille vapaasti, ilman selkeitä rajoja. Tasaisten puurivien sijaan puusto ja muu kasvillisuus huleve-sirakenteineen muodostavat enemmänkin saarekemaisia ympäristöjä. Koska pihoja ei ole niin selkeästi rajattu julkisesta ulkotilasta, pihoilta on tarpeen muodostaa selkeitä yksityisempiä alueita (violetit ellipsit) erilaisten rakenteiden ja kasvillisuuden avulla.

Kortteleiden kivijalkatilat aukeavat akselin suuntaan (oranssit nuolet), jonne yritykset voivat myös levittää terassin tai pop up-pisteen.



Kuva 64. Raittien ja pihojen kasvillisuuden lomittuminen.



Kuva 65. Korttelien liittyminen ympäristöönsä.

SUOSITUKSET YRITYSTOIMINNAN EDISTÄMISEEN

1. Organisointi: Suurpellon kivijalkatiloista tulisi muodostaa yksittäisiä kiinteistöjä laajempia yhtenäisiä kokonaisuuksia. Tiloilla olisi yhtenäinen johto, joka aktiivisella toiminnallaan vastaa tilojen vuokrauksesta, markkinoinnista (ml. kampanjat), kaupallisen kokonaisuuden kehittämisestä ja yhteiskehittämisestä. Tämä olisi mahdollista toteuttaa esim. yhdistämällä vierekkäin olevat katutasen liiketilat omaksi yhtiökseen ja eriyttää ne asuntoyhtiöistä.

Maapohjan yhteisomistus liike- ja asuntoyhtiöiden välillä voidaan hoitaa hallinnonjakosopimuksilla ja tarvittaessa kiinteistöjen välisillä yhteisjärjestelysopimuksilla. Tällaisia ratkaisuja on jo toteutettu useita mm. metroasemien yhteydessä olevien kauppakeskusten tonteilla.

2. Rahoitus: Tiivis yhteistyö ja tietous julkisista rahoitusinstrumenteista, joita yritysten ideoiden edistämiseen voidaan käyttää. Julkiset, yrityksille tarkoitetut rahoitusinstrumentit, esimerkiksi Tekes, tavoittelevat usein myös konkreetista pilotointia ja asiakaspalautteen saamista aidoilla käyttäjillä tai alueilla. Espoossa YritysEspoo antaa neuvontaa näihin liittyen yrittäjille ja yrityksille.

3. Verkostot: Kaupungilla on mahdollisuus verkottaa yrityksiä yhteistyö- ja kumppanuusverkostoihinsa, esim. tietyn toimialan tutkijoiden, muiden yritysten ja järjestöjen kanssa. Näin voidaan tehdä myös aluekohtaisesti, jolloin verkotetaan saman toimialan yrityksiä luomaan laajempia ekosysteemejä tarjontansa avulla, ja näin löytämään kaikille laajempi asiakaskunta kuin kukaan yrityksistä pystyisi yksin toimiessaan. Hyvin toimivat yritysekosysteemit tuovat kaupungille kilpailukykyä, ja parhaassa tapauksessa sisältävät vientipotentiaalia sekä kiinnostavat osaltaan investoijia.

4. Kokeiluprosessit: Nopeiden kokeilujen ja POP-UP toiminnan prosessi tulee olla selkeä ja kaikkia toimijoita tasapuolisesti kohteleva kaikilla kaupungin alueilla, joissa näitä halutaan edistää. Kaupunki on kehittämässä sujuvampia prosesseja, joita voidaan soveltaa ja ottaa käyttöön eri alueilla tarpeen mukaisesti. Yhtenä esimerkkinä toimintatavasta on Helsingin kaupungin Ketterä kioski -toimintamalli.

5. Palveluiden kehittäminen: Käyttäjänäkökulman huomiointi palveluiden kehittämisessä yhteistyössä yrittäjien ja kaupungin kanssa. Käytännössä tämä voisi tarkoittaa esim. alueellisia tapahtumia Espoon yrittäjien kanssa fokusoidun teeman ympäriltä, jolloin yrittäjät voivat saada tarvetietoa palveluista suoraan palveluiden käyttäjiltä. Lisäksi olemassa olevien palvelueteisten käyttöastetta tulisi saada nostettua sekä julkisen sektorin että yksityisen toimesta.

6. Markkinointi ja tiedottaminen: Yritykset ja yhteisöt kaipaavat apua markkinointiin ja tiedottamiseen tapahtumien, POP-UP toiminnan ja kokeilujen osalta kaupungilta. Yritykset markkinoivat omilla resursseillaan, mutta kaupungin tiedottaminen tavoittaa laajemmat joukot. Kaupunki on valmis tuomaan asioita esiin omissa kanavissaan, mm. InnovationGarden – alustoilla. Yritysten kannattaa olla aktiivisia myös paikallislehtien (Länsiväylä, Suurmatti-lehti) hyödyntämisessä.

