





**KERAVAN UUDISTUVA ASEMANSEUTU – KANSAINVÄLINEN ARKKITEHTUURIKILPAILU**  
ARVOSTELUPÖYTÄKIRJA, JULKAISTU 20.6.2022

KANNEN KUVA: KILPAILUEHDOTUKSET "PUUHATTAN", "0103014" JA "KERAVA GAME OF LIFE".  
ULKOASU JA TAITTO: SANNA JALASKOSKI, SITOWISE OY

# Sisällys

<b>1 KILPAILUKUTSU.....</b>	<b>5</b>		
1.1 Kilpailun järjestäjä ja luonne .....	5		
1.2 Kilpailun tarkoitus.....	5		
1.3 Osallistumisoikeus ja kilpailusta ilmoittaminen.....	6		
1.4 Palkinnot ja lunastukset.....	6		
1.5 Palkintolautakunta ja asiantuntijat.....	6		
1.6 Kilpailun säännöt ja kilpailuohjelman hyväksyminen.....	7		
1.7 Kilpailun ohjelma-asiakirjojen luovutus .....	7		
1.8 Kilpailun kulku .....	7		
1.9 Kilpailijoiden valinta.....	7		
<b>2 KILPAILUN TAVOITTEET.....</b>	<b>8</b>		
2.1 Arvokas ympäristö.....	8		
2.2 Liikkuminen ja liityntäpysäköinti .....	8		
2.3 Monimuotoinen asema.....	8		
2.4 Vaiheittainen rakentaminen .....	8		
2.5 Kestävän kehityksen tavoitteet .....	8		
2.6 Kerrosalat .....	8		
<b>3 SUUNNITTELUOHJEET.....</b>	<b>9</b>		
3.1 Uudistuvan asemanseudun kokonaisuus .....	9		
3.2 Liikenteen ratkaisut .....	9		
3.3 Pysäköintijärjestelyt .....	9		
3.4 Kävely- ja pyöräilyolosuhteet.....	10		
3.5 Asuntoja, palveluita ja työpaikkoja liikenteen solmukohdassa .....	10		
3.6 Suunnitteluohjeet asemakaavan muutos numero 2313 kohdalla .....	10		
3.7 Suunnitteluohjeet ratakankkeiden huomioimiseksi radan itäpuolella.....	11		
3.8 Kaupunkikuva ja maisema .....	11		
3.9 Julkiset kaupunkitilat .....	11		
		3.10 Vaiheittaisuus.....	11
		3.11 Kestävän kehityksen ilmastoviisas kaupunki .....	12
		3.12 Radan päälle rakentaminen.....	12
		3.13 Ympäristöhäiriöiden huomioiminen .....	12
		3.14 Esteettömyys ja turvallisuus .....	12
		<b>4 KILPAILUEHDOTUSTEN ARVOSTELUPERUSTEET .....</b>	<b>13</b>
		<b>5 YLEISARVOSTELU .....</b>	<b>14</b>
		5.1 Yleistä .....	14
		5.2 Kaupunkirakenne .....	14
		5.3 Asuntorakentaminen .....	15
		5.4 Arvokas ympäristö .....	16
		5.5 Viherympäristö ja ulkotilat .....	16
		5.6 Liikenneratkaisut.....	17
		<b>6 EHDOTUSKOHTAINEN ARVOSTELU.....</b>	<b>18</b>
		6.1 Palkintoluokka .....	18
		6.2 Yläluokka .....	58
		6.3 Keskiluokka .....	70
		6.4 Alaluokka .....	89
		<b>7 KILPAILUN RATKAISU .....</b>	<b>96</b>
		7.1 Kilpailun tulos.....	96
		7.2 Palkinnot ja lunastukset.....	96
		7.3 Kunniamaininnat .....	96
		7.4 Kilpailun jatkotoimenpiteet .....	97
		7.5 Arvostelupöytäkirjan allekirjoitus .....	97
		7.6 Nimikuorten avaus.....	98



# 1 Kilpailukutsu

## 1.1 KILPAILUN JÄRJESTÄJÄ JA LUONNE

Kilpailun järjesti Keravan kaupunki yhdessä Suomen Arkkitehtiliitto ry:n (SAFA) ja Suomen Maisema-arkkitehtiliitto ry (MARK) kanssa. Kilpailu oli yleinen kansainvälinen ideakilpailu.



Kilpailualue. Ilmakuva: Keravan kaupunki, 2020.

## 1.2 KILPAILUN TARKOITUS

Keravan asemanseudun ideakilpailulla haluttiin luoda aseman läheisyyteen uutta vetovoimaista, viihtyisää ja toimivaa asuinympäristöä, liiketilaa kivijalkoihin sekä monipuolisia toiminnan paikkoja. Kävelyn ja pyöräilyn asemaa liikkumistapana haluttiin tukea ja vahvistaa. Erityisesti liityntäpysäköinnin tuleviin tarpeisiin etsittiin ratkaisua. Pysäköintilaitosten sijoittelulla haluttiin tukea työmatkaliikennettä sekä keskustan, erityisesti kävelykatu Kauppakaaren toimintoja.

Suunnitelmien avulla pyrittiin havainnollistamaan alueen uudis- ja täydentämisen rakentamista, rakennuskannan uutta käyttöä, julkisten ulkotilojen sekä liikenne- ja pysäköintialueiden järjestelyjä ja jäsentelyä. Ratkaisuissa painotettiin kestävä elinkaarta ja toteutuskelpoisuutta. Kilpailun avulla haettiin myös näkemyksiä korkean rakentamisen ratkaisuista alueella. Erityisesti toivottiin mahdollisuuksia kaupunkimaiselle puurakentamiselle.

Ideasuunnitelmien avulla tullaan päivittämään jatkossa Keravan keskustan aluekehityskuvaa.

### 1.3 OSALLISTUMISOIKEUS JA KILPAILUSTA ILMOITTAMINEN

Kilpailu oli avoinna kaikille Suomen ja muiden maiden kansalaisille ammattitautasta riippumatta.

Kilpailun palkintolautakunnan jäsenet, asiantuntijat ja sihteeri sekä näiden yhtiökumppanit ja lähiomaiset olivat esteellisiä osallistumaan kilpailuun. Esteellisiä olivat myös kilpailuhankkeen valmisteluun tai siihen liittyvään päätöksentekoon osallistuneet henkilöt, heidän yhtiökumppaninsa ja lähiomaisensa.

Kilpailu oli Suomen hankintalain mukainen suunnittelukilpailu. Kilpailusta julkaistiin hankintailmoitus julkisten hankintojen ilmoituskanava Hilmassa.

Kilpailukutsu julkaistiin Keravan kaupungin verkkosivuilla, SAFA:n verkkosivujen kilpailukalenterissa, SAFA:n jäsentiedotteessa ja Arkkitehti uutisissa. Kilpailukutsua jaettiin myös sähköisen median kautta. Kilpailulla oli *omat sivut Keravan verkkosivustolla*.

### 1.4 PALKINNOT JA LUNASTUKSET

Kilpailussa jaettiin palkintoina ja lunastuksina yhteensä 85 000 euroa. Palkinnot päätettiin jakaa kilpailuohjelmasta poiketen seuraavalla tavalla:

1. palkinto, ei jaeta

**2. palkinto, á 21 666 euroa**

3. palkinto, ei jaeta

**Lunastukset 2 kpl, á 10 000 euroa**

Palkinnot maksettiin SAFA:n kautta.

Palkintojen lisäksi palkintolautakunta päätti jakaa viisi kunniamainintaa.

### 1.5 PALKINTOLAUTAKUNTA JA ASIAANTUNTIJAT

Palkintolautakuntaan kuuluivat Keravan kaupungin nimeäminä jäseninä:

**Kirsi Rontu**, kaupunginjohtaja, palkintolautakunnan puheenjohtaja

**Pia Sjöroos**, kaupunkisuunnittelujohtaja, arkkitehti SAFA

**Kai Perhola**, kiinteistökehityspäällikkö, VR

**Erkki Kauranen**, kaupunkikehitysjaoston puheenjohtaja

Palkintolautakuntaan kuuluivat Suomen Arkkitehti liitto ry:n nimeäminä puolueettomina ammattijäseninä:

**Vesa Humalisto**, arkkitehti SAFA

**Santtu Hyvärinen**, arkkitehti SAFA

Palkintolautakuntaan kuului Suomen Maisema-arkkitehti liitto ry:n nimeämänä puolueettomana ammattijäsenenä:

**Katariina Peltola**, maisema-arkkitehti MARK

Asiantuntijoina toimivat:

**Erkki Vähätörmä**, kaupungininsinööri, Keravan kaupunki

**Tuomas Turpeinen**, johtava kavasuunnittelija, Keravan kaupunki

**Arja Elovirta**, museopalvelujohtaja, Keravan kaupunki

**Samuli Isola**, paikallishistorian asiantuntija, Kerava-seura

Nimettyjen asiantuntijoiden lisäksi palkintolautakunta oli oikeutettu kuulemaan muita tarpeelliseksi katsomiaan asiantuntijoita. Asiantuntijat ja sihteeri eivät osallistuneet kilpailutöiden arvosteluun.

Palkintolautakunnan sihteerinä toimivat:

**Sanna Lahti**, kaava-arkkitehti, Keravan kaupunki

**Erika Lantz**, viestintä- ja vuorovaikutusasiantuntija, Sitowise

**Satu Sarjala**, arkkitehti, Sitowise

SAFAn kilpailusääntöjen tarkoittamia ammattijäseniä olivat Pia Sjöroos, Vesa Humalisto, Santtu Hyvärinen ja Katariina Peltola.

## 1.6 KILPAILUN SÄÄNNÖT JA KILPAILUOHJELMAN HYVÄKSYMINEEN

Kilpailu oli suunnitteluhankintana toteutettu julkinen hankinta. Kilpailussa noudatettiin Suomen julkisia hankintoja koskevaa lainsäädäntöä. Lisäksi kilpailussa noudatettiin kilpailuohjelmaa sekä Suomen Arkkitehtiliitto ry SAFA:n kilpailusääntöjä. Kilpailuohjelman hyväksyivät kilpailun järjestäjät, kilpailun palkintolautakunta, Suomen Arkkitehtiliitto ry SAFA ja Suomen Maisema-arkkitehtiliitto ry MARK.

## 1.7 KILPAILUN OHJELMA-ASIAKIRJOJEN LUOVUTUS

Kilpailuohjelma ja muut ohjelma-asiakirjat olivat ladattavissa maksutta kilpailun verkkosivuilta. Kilpailijoita kehoitettiin seuraamaan kilpailun verkkosivuja koko kilpailun ajan. Kilpailun verkkosivuilla tiedotettiin kilpailuun liittyvistä asioista myös kilpailuajan kuluessa.

Kilpailijoilla oli oikeus käyttää kilpailuohjelmaa, ohjelman kartta- ja kuva-aineistoja sekä kilpailun verkkosivujen kautta ladattavissa olevaa kilpailuaineistoa ainoastaan kilpailuehdotuksen laatimiseen. Aineiston osittainenkin käyttö muuhun tarkoitukseen oli kielletty.

## 1.8 KILPAILUN KULKU

Kilpailukutsu ja -ohjelma julkaistiin maanantaina 15.11.2021.

Kilpailuseminaari pidettiin verkossa maanantaina 29.11.2021, klo 12.00–14.00. Kilpailuwebinaarissa oli mahdollista esittää kysymyksiä kilpailun järjestäjälle. Seminaarissa käytetty esitys sekä kysymykset vastauksineen julkaistiin kilpailun verkkosivuilla.

Kilpailun aikana oli mahdollista esittää kysymyksiä järjestäjälle sekä pyytää ohjelmaa koskevia selvityksiä ja lisätietoja. Kysymykset esitettiin anonyymisti kilpailun verkkosivuston kautta. Kilpailua koskevat kysymykset oli jätettävä maanantaina 8.12.2021, klo 15.00 mennessä. Vastaukset kilpailua koskeviin kysymyksiin julkaistiin kilpailun verkkosivulla 22.12.2021.

Kilpailuehdotukset asetettiin esille kilpailun verkkosivuille keväällä 2022. Yleisöllä oli mahdollisuus kommentoida kilpailutöitä 23.2.–30.4.2022. Palkintolautakunta tutustui yleisön palautteeseen, mutta ei ollut kilpailuohjelman mukaan sidottu huomioimaan palautetta arvostelussaan. Kommentteja jätettiin pääosin nettisivujen kautta ja niitä tuli yli 550 kappaletta. Kommenteissa kiinnitettiin huomiota mm. rakennusten ulkonäköön, korkeuteen, materiaaleihin ja sijoitteluun, kaupunkiympäristön viihtyisyyteen, vehreyteen ja väljyyteen, näkymiin, kulkureitteihin, huolto- ja ylläpitoasioihin sekä suunnitelmien yleiseen mielikuvituksellisuuteen. Kommentteja oli eri ehdotusten puolesta ja vastaan hyvinkin laajasti.

Kilpailuaika päättyi 15.2.2022 klo 15.00, jolloin myös ehdotusten sisäänjätto umpeutui.

Tuomaroinnit järjestettiin 17.2., 3.3., 10.3., 17.3., 28.3., 5.4. ja 16.5.

Kilpailun tulokset ja arvostelupöytäkirja julkaistiin 20.6.2022.

## 1.9 KILPAILIJOIDEN VALINTA

Kilpailuun hyväksyttiin 46 kilpailutyötä. Osassa töistä oli kilpailuohjelmassa esitettyjen laadintaohjeiden mukaan puutteita. Tuomaristo päätti kuitenkin hyväksyä työt mukaan kilpailuun puutteista huolimatta.

Yksi työ hylättiin, sillä se toimitettiin paperiversiona.

## 2 Kilpailun tavoitteet

Kilpailulla haettiin ideoita ja ratkaisuja aseman seudun kehitykselle. Uudistuvan Keravan asemanseudun haluttiin tarjoavan tulevaisuudessa monimuotoista asumista joukko-liikenteen solmukohdassa. Uudistuvan alueen kivijaloissa kukoistaisivat uuden ajan palvelut ja tiiviissä rakenteessa olisi kekseliäitä urbaanin vihreän ratkaisuja rakennuksissa, pihoiilla, puistoissa ja aukioilla. Kävely ja pyöräily alueen sisällä olisi sujuvaa ja yhteydet ympäristöön laadukkaat. Kehittyvässä kaupunkikuvassa kunnioitettaisiin historiaa ja kaupungin uudistuva imago vahvistuisi.

### 2.1 ARVOKAS YMPÄRISTÖ

Ensimmäisenä tavoitteena oli, että vanha ja uusi kehittyisivät Keravan asemanseudulla rohkeasti käsikädessä. Alueella on valtakunnallisesti arvokas kulttuuriympäristö (RKY), Keravan rautatieasema. Aurinkomäen ja Asemanaukion alueilla on myös muita vanhoja arvokkaita rakennuksia, joita tulisi RKY-alueen ohella kunnioittaa uudistuvan asemanseudun suunnittelussa. Laadukkaat yhteydet uudistuvalta asemanseudulta koilliseen, arvokkaalle Heikkilänmäen museoalueelle sekä kävelykeskustaan Kauppa-kaarelle ovat tärkeitä alueen kehityksen kannalta.

### 2.2 LIIKKUMINEN JA LIITYNTÄPYSÄKÖINTI

Toisena tavoitteena oli toimivien liityntäpysäköintiratkaisujen kehittäminen maanpäällisiin pysäköintilaitoksien. Aseman tulisi olla hyvin saavutettavissa joka suunnasta myös pyörällä ja kävellen. Suunnittelussa tulisi huomioida Keravan rooli osana pääkaupunki-seudun työssäkäyntialuetta sekä Keravan rooli seudullisena liikenteen solmukohtana.

### 2.3 MONIMUOTOINEN ASEMA

Kolmantena tavoitteena oli, että asemanseutu tarjoaisi tulevaisuudessa kodin monelle vanhalle ja uudelle keravalaiselle. Tavoitteena olisi rakentaa monimuotoista asuntotuotantoa, mikä mahdollistaa asumisen kaikille ikäryhmille, kaikenkokoisille perheille, sinkuille ja erilaisille elämäntyylyille.

### 2.4 VAIHEITTAINEN RAKENTAMINEN

Tavoitteena olisi löytää visio asemanseudun itä- ja länsipuolen kehittämiseksi pitkällä, noin 20–30 vuoden tähtäimellä. Kehitys tulee tapahtumaan vaiheittain, alkaen länsipuolelta, nykyisen keskustan puoleiselta osuudelta.

### 2.5 KESTÄVÄN KEHITYKSEN TAVOITTEET

Kokonaistavoitteena oli kehittää Keravaa ekologisesti kestäväällä tavalla. Ilmastovii-saiden elämäntapavalintojen, kestävästi liikkumisen, turvallisen sekä viihtyisän elin- ja toimintaympäristön edistäminen olivat etusijalla.

Kestävä kehityksen tavoitteita alueen kehityksessä olivat sosiaalinen kestävyys, yhdenmukaisuus, esteettömyys, yhteiskunnan muuttuviin tarpeisiin varautuminen, palvelujen saavutettavuus kestäväällä tavalla, rakennetun kulttuuriympäristön huomiointi, luonnon monimuotoisuuden edistäminen, hiilijalanjäljen minimointi ja hulevesiratkaisut.

### 2.6 KERROSALAT

Tavoitteena oli suunnitella alueelle yleiskaavan mitoitusohjausta tulkiten asumista noin 70 000 k-m<sup>2</sup> – 80 000 k-m<sup>2</sup> ja liiketilaa noin 15 000 k-m<sup>2</sup> – 17 000 k-m<sup>2</sup>.



# 3 Suunnitteluohjeet

Kilpailuohjelmassa määriteltiin suunnitteluohjeet seuraavanlaisesti.

## 3.1 UUDISTUVAN ASEMANSEUDUN KOKONAISUUS

Asemanseudun suunnittelun toivottiin lähtevän liikennevirroista: kävely, julkinen liikenne, pyöräily ja autoliikenne. Kilpailuehdotusten edellytettiin rakentuvan ilmasto- viisaan suunnittelun perustalle. Asemanseutua tulisi tarkastella korkean rakentamisen paikkana. Maatasaisten pysäköintikenttien ajan nähtiin Keravalla olevan ohi, ja tilalle toivottiin rakentuvat monimuotoista asumista, liiketiloja, palveluita, vihreää viihtyisyyttä sekä pysäköintiä. Liityntäpysäköinnin järjestelyjen painotettiin olevan avainasemassa alueen kehityksen kannalta. Rakentamisessa haluttiin myös huomioidavan kulttuurihistoriallisesti ja kaupunkikuvallisesti arvokas ympäristö.

## 3.2 LIIKENTEEN RATKAISUT

Liikennratkaisujen edellytettiin mahdollistavan joukkoliikenteen sujuva käyttö ja vähentämään riippuvuutta yksityisautoilusta. Asiointi- ja liityntäpysäköinnin ratkaisujen tulisi olla toimivia. laadukkaan kävely-ympäristön suunnitteleminen painotettiin vahvasti.

Suunnitteluohjeissa todettiin, että Asemantien linjausta Aurinkomäen kohdalla voi pohtia uudelleen. Liikenneyhteyksiä Asemansiltaa ja Porvoonkatua pitkin Asuntomessut 2024 -alueelle painotettiin tärkeinä.

Suunnitteluohjeiden mukaan saattoliikennepaikkoja aseman edessä olisi oltava vähintään 15. Saattoliikenteen suunnittelussa tulisi huomioida, että autolla on päästävä myös asemalaiturin välittömään läheisyyteen. Tähän tarpeeseen mainittiin riittävän noin kaksi autopaikkaa. Suunnitteluohjeissa todettiin, että myös radan itäpuolella olisi hyvä huomioida saattoliikenteen mahdollisuus.

Suunnitteluohjeiden mukaan liikenteellisesti uusien rakentamisen alueiden tulisi liittyä olemassa oleviin katuihin. Kävely- ja pyöräily-yhteyksien tulisi liittyä keskustan kävely-alueelle sujuvasti ja turvallisesti, tukien Kauppakaaren elävyyttä ja toimivuutta.

Suunnitteluohjeessa nostettiin myös esiin, että Heikkilänmäen museoalueen käytön suunnittelu on käynnissä. Alueen luonnetta halutaan parantaa virkistyskäytön kannalta sekä museon toimintojen aktivoimiseksi. Suunnitelmassa yhteydet myös Heikkilänmäelle tulisi tehdä miellyttäväksi ja sujuviksi.

Bussiterminaalin tulisi sijaita lähellä asemalaitureita. Keravan aseman bussiliikenteen toimivuuden kerrottiin edellyttävän vähintään neljää läpiajettavaa laituria. Jos laitureista poistuminen edellyttää peruuttamista, tulisi niitä olla vähintään kuusi. Lisäksi tarvitaan erillinen poistumislaituri sekä odotustila kolmelle linja-autolle.

Suunnitteluohjeen mukaan taksiasemalle tulee ehdottaa uutta sijaintia, mutta sen täytyisi olla edelleen aseman lähellä. Sijainnin tulisi olla sellainen, että se on vaivattomasti havaittavissa asemalaitureilta. Taksiaseman minimimitoitus on kymmenen autoa.

## 3.3 PYSÄKÖINTIJÄRJESTELYT

Liityntäpysäköinti tuli suunnitteluohjeen mukaan ratkaista pysäköintitaloilla. Liityntäpysäköinnin määrää edellytettiin kasvatettavan nykyisestä 600 paikasta kaikkiaan noin 1 200 paikkaan. Näistä 450 tulisi sijaita radan länsipuolisessa pysäköintilaitoksessa. Suunnitteluohjeessa mainittiin että, pysäköintilaitoksia voi suunnitella yhteiskäyttöiseksi sellaisten toimintojen kanssa, joiden pysäköinnin kysyntä ajoittuu ensisijaisesti iltoihin, öihin ja viikonloppuihin.

Asuntojen pysäköintipaikkojen tulisi sijaita pääosin tonteilla. Yleiskaavassa autopaikkamääräys on 1 ap/120k-m<sup>2</sup>. Suunnitteluohjeessa mainitaan kuitenkin, että maanalaista pysäköintiä voi ehdottaa vähissä osin.

### 3.4 KÄVELY- JA PYÖRÄILYOLOSUHTEET

Kilpailijoiden haluttiin kiinnittävän huomiota pyörä- ja kävelyreittien sujuvuuteen ja turvallisuuteen, katoksellisten ja runkolukittavien pyöräpaikkojen sijaintiin asemalla sekä pyörä- ja kävelyreittien sujuviin yhteyksiin Heikkilänmäelle, Aurinkomäelle ja Kauppakaarelle. Ehdotuksiin radan ylittävistä kevyen liikenteen silloista kerrottiin suhtauduttavan varauksella. Yleiskaavassa määritellyt pyöräpaikkanormit kerrottiin kilpailuohjelmassa.

### 3.5 ASUNTOJA, PALVELUITA JA TYÖPAIKKOJA LIIKENTEEN SOLMUKOHDASSA

Suunnitteluohjeessa painotettiin, että tulevaisuudessa Keravan asemanseudun toivotaan olevan elävä ja yhtenäinen palveluiden, asumisen, joustavan työnteon ja vapaa-ajanvieton viihtyisä ympäristö, joka on houkutteleva ympäri vuoden. Alueelle tulisi ehdottaa toimintoja, jotka tukevat keskustan ja Kauppakaaren elävyyttä ja lisäävät yhteisöllisyyttä ottaen huomioon kaikki ikäluokat.

Suunnitteluohjeessa alueelle pyydettiin sijoittamaan:

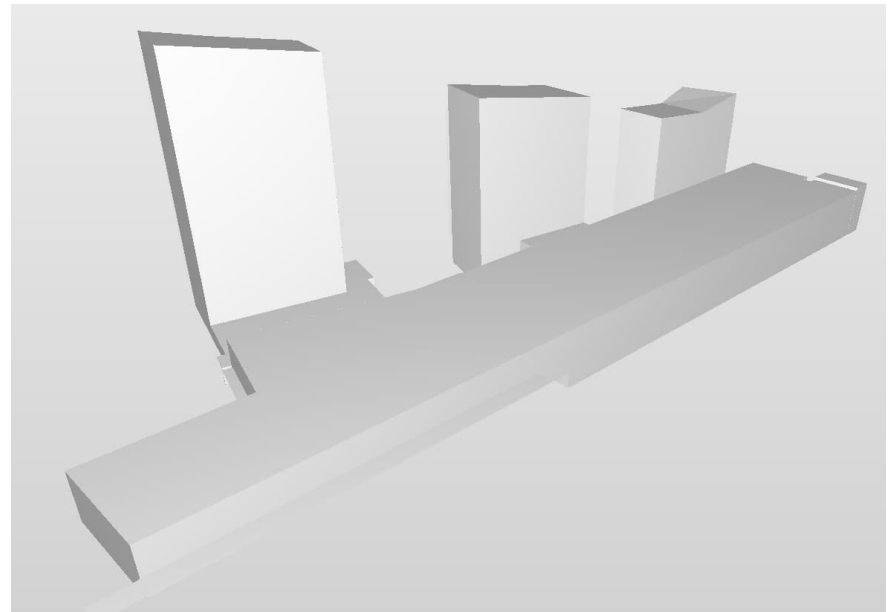
- asumista ja erityisesti etsitään yhteisöllisen asumisen ratkaisuja sekä ratkaisuja, jotka tukevat asumisen elinkaarta.
- elämyksellisiä viherpihoja, jotka luovat hyvän mikroilmaston ja auttavat osaltaan kaupungin hulevesien hallinnassa
- liiketiloja rakennusten kivijalkoihin
- asumista ja työmatkaliikennettä tukevia palveluita
- tiloja, jotka mahdollistavat joustavan työnteon

Alueelle ei ollut kilpailun ajankohtana palveluverkkosuunnitelman mukaan tarvetta koululle tai päiväkodille. Suunnitteluohjeessa todettiin kuitenkin että, päiväkotitoimintoja voi ideoida radan itäpuolen korttelirakenteeseen esimerkiksi erilaisilla hybridirakennuksilla.

### 3.6 SUUNNITTELUOHJEET ASEMAKAAVAN MUUTOS NUMERO 2313 KOHDALLA

Kilpailijoille annettiin mahdollisuus ottaa kantaa asemakaavamuutos numero 2313:n viitesuunnitelmiin kaupunkikuvallisella tasolla toiminnallisen perusratkaisun säilyessä ennallaan. Esimerkiksi asuinkerrostalojen muodostamaa siluettia sai tavoitellun kokonaiskerrosalan puitteissa tutkia. Kantaa sai ottaa myös viitesuunnitelman julkisivujen materiaali- ja värivalintoihin ja aukotukseen kaupunkikuvallisesta näkökulmasta.

Suunnitteluohjeen mukaan tuli huomioida uuden rakennuskannan liittyminen vanhaan asemarakennukseen ja arvoympäristöön.



Massamalli asemakaavamuutosluonnos 2313 uudisrakentamisen viitesuunnitelmasta.

### 3.7 SUUNNITTELUOHJEET RATAHANKKEIDEN HUOMIOIMISEKSI RADAN ITÄPUOLELLA

Suunnitteluohjeissa nostettiin esiin, että kilpailualueella tulee huomioitava Pisara +:n ja Kerava–Nikkilä-radnan tulevaisuuden raidetarpeet. Asumiseen ja muuhun rakentamiseen käytettävän alueen kerrottiin olevan nykyisestä rautatiealueen (LR) itäreunasta noin 27 metriä länteen.

### 3.8 KAUPUNKIKUVA JA MAISEMA

Suunnitteluohjeessa korostettiin, että uudistuvan asemanseudun tulisi ilmentää elävällä, ihmisläheisellä ja viihtyisällä arkkitehtonisella ilmeellään Keravan strategiaa tavoitteita ilmastoviisaasta ja uusien ideoiden edelläkävijäkaupungista.

Suunnittelualueelle toivottiin korkeaa rakentamista, kaupungin sisäänkäynnin silhuetin vahvistamista ja uuden kaupunkimaisen imagon luomista. Uusien kaupunkinäköymien luomiseen tuli suunnitteluohjeen mukana myös kiinnittää huomiota.

### 3.9 JULKISET KAUPUNKITILAT

Suunnitteluohjeessa mainittiin korkeatasoisten uusien julkisten kaupunkitilojen suunnittelu sekä olemassa olevien kaupunkitilojen parantaminen oleskelua ja virkistäytymistä varten.

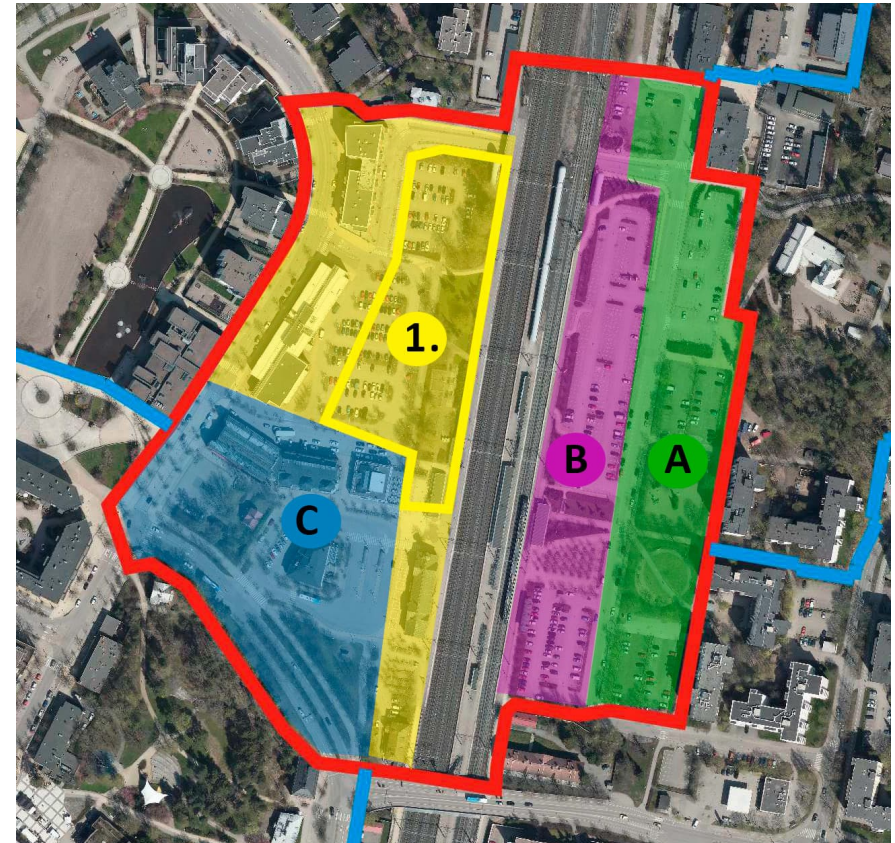
Kaupunkikeskustan katuvihreällä korostettiin olevan suuri merkitys viihtyisyydelle, paikalliselle ilmastolle ja kaupunkiekologialle. Keravan viherkaavassa on linjattu, että keskustan katualueilla ja puistoalueilla lisätään luonnon monimuotoisuutta monipuolistamalla istutettavien lajien määrää ja tekemällä monilajisia istutusryhmiä. Katuvihreän kehittämisellä toivottiin haettavan ratkaisuja myös parempaan hulevesien hallintaan.

Suunnitteluohjelmassa painotettiin luonnon monimuotoisuuden huomioimista. Luonnon monimuotoisuutta kannustettiin myös lisäämään suunnitteluratkaisuilla. Alueelle ideoitaville viheralueille tuli suunnitteluohjeen mukaan osoittaa monipuolisia ja vaihtelevia viherympäristöjä. Lapilapolun viherreittiä Heikkilänmäeltä Tapulipuiston kautta asemalle tulisi vahvistaa.

Asuinkortteleiden pihat tulisi suunnitella yhteisöllistä toimintaa tukeviksi viherpihoiksi, jotka luovat hyvän mikroilmaston ja auttavat osaltaan kaupungin hulevesien hallinnassa. Suunnitteluohjeissa nostettiin esiin myös kaupunkiviljelyn mahdollisuuksien edesauttaminen.

### 3.10 VAIHEITTAISUUS

Vaiheistuksen suunnittelussa tuli suunnitteluohjeen mukaan huomioida alueen nykyiset toimintaedellytykset koko rakentamisen ajan.



Vaiheittaisuuskaavio. Numero 1 on aloituskohta, joka rakennetaan lähivuosina.

### 3.11 KESTÄVÄN KEHITYKSEN ILMASTOVIISAS KAUPUNKI

Suunnitteluohjeen mukaan kilpailuehdotuksissa tuli huomioida taloudellinen, ekologinen, sosiaalinen ja kulttuurinen kestävyys. Suunnitelmien tuli edistää kestävä kehityksen periaatteita ja luoda alueesta ilmastoystävällinen ja hiilineutraali. Suunnitteluohjeessa kannustettiin käyttämään alueella olevia käyttökelpoisia rakennuksia.

Keravan vahvaa puurakentamisen traditiota tuli suunnitteluohjeiden mukaan ideoida moderniin puukaupunkihenkeen. Suunnitelmat hulevesien käsittelystä tiiviillä kaupunkiseudulla mainittiin tärkeänä, sillä ilmastonmuutoksen myötä sademäärien arvioidaan lisääntyvän.

### 3.12 RADAN PÄÄLLE RAKENTAMINEN

Radan päälle rakentamisen kerrottiin olevan taloudellisesti mahdotonta kilpailun vaiheittaisuuden mukaisessa suunnittelussa. Tulevaisuudessa radan päälle rakentamisen tulisi kuitenkin olla mahdollista suunnitteluohjeen mukaan.

### 3.13 YMPÄRISTÖHÄIRIÖIDEN HUOMIOIMINEN

Liikenteen aiheuttama melu ja värinä mainittiin suunnitteluohjeissa suurimpina ympäristöhäiriöinä. Meluntorjuntatarpeen korostettiin koskevan koko radan vartta.

### 3.14 ESTEETTÖMYYS JA TURVALLISUUS

Suunnitteluohjeen mukaan liikkumisympäristöt tuli suunnitella mahdollisimman esteettömiksi ja turvallisiksi. Yksityisen, julkisen ja puolijulkisen tilan jaottelun toivottiin olevan selkeää. Rakennukset tuli suunnitteluohjeen mukaan sijoittaa vähintään 5 metrin etäisyydelle rata-alueesta vaaratilanteiden välttämiseksi.

# 4 Kilpailuehdotusten arvosteluperusteet

Palkintolautakunta asetti kilpailun ehdotuksille arvosteluperusteet. Arvostelussa kiinnitettiin huomiota siihen, että ehdotus on kilpailun tavoitteiden ja suunnitteluohjeiden mukainen sekä kokonaisnäkemyseltään vahva ja innovatiivinen. Erityisesti kiinnitettiin huomiota arvoympäristön ja uudistuvan alueen tasokkaaseen yhteensovittamiseen, liityntäpysäköinnin toimiviin ratkaisuihin, kävely- ja pyöräolosuhteiden järjestelyihin, oivallisiin toiminnallisiin ratkaisuihin alueen itä- ja länsipuolella sekä vahvaan näkemykseen tulevaisuuden keravalaisesta asumista ja arkkitehtuurista. Arvostelussa kiinnitettiin huomiota myös siihen, että ehdotus on kestävä kehityksen periaatteiden mukaisissa ratkaisuisa edelläkävijä ja teknisesti, taloudellisesti sekä vaiheittain toteuttamiskelpoinen. Kilpailuehdotuksen kokonaisuutta ja ratkaisun toimivuutta pidettiin yksityiskohtien virheettömyyttä tärkeämpinä.



*Ilmakuva alueesta idästä kuvattuna. Kuvalähde: Keravan kaupunki 2020.*

# 5 Yleisarvostelu

## 5.1 YLEISTÄ

Kilpailualue antoi Keravan asemanseudun kehittämislle monipuolisia ja eri aihepiireihin jakautuvia lähtökohtia. Kilpailun tavoitteena oli antaa suuntaviivoja tärkeän liikenteellisen solmukohdan kehittymislle viihtyisläksi ja urbaaniksi osaksi Keravan keskustaa, jonka kaupunkikuvassa kunnioitetaan historiaa ja vahvistetaan kaupungin uudistuvaa imagoa. Tehtävänä oli erilaisten ja toisiinsa lomittuvien osa-alueiden ratkaiseminen ja sovittaminen onnistuneeksi ja monivivahteiseksi kokonaisuudeksi.

Saadut ehdotukset kuvastavat monipuolisesti ympäristöön liittyviä haasteita ja toisaalta kohteen kiehtovuutta. Kilpailu keräsikin ilahduttavan määrän ehdotuksia, joiden joukosta löytyy runsaasti kaupunkirakenteellisia, toiminnallisia ja muita kehityskelpoisia ideoita Keravan asemanseudun eri osa-alueiden ratkaisemiseksi. Onnistuneimmissa suunnitelmissa oli ansiokkaasti hyödynnetty asemanseudun historiaa yhdistämällä sitä uutta luovaksi kokonaisuudeksi. Kilpailutyöt tarjosivat mielenkiintoisia tulkintoja ja reunaehtoja alueen jatkosuunnittelulle julkisen kaupunkitilan, liikenneverkkoratkaisun, rakentamistehokkuuden, viherrakentamisen sekä muiden käytännön saavutettavuuden osatekijöiden pohjalta.

Palkintoluokkaan nousivat ehdotukset, jotka ovat ansioituneet parhaiten eri osa-alueilla kuten alueen luonteen ja tavoitellun imagon luomisessa, Keravan rautatieaseman perinteiden ja ominaispiirteiden jatkamisessa, monipuolisen kaupunkirakenteen ja toimintojen kehittämisessä, laadukkaan julkisen tilan muodostamisessa, toimivassa viherrakenteessa ja reitistössä sekä yhteyksien muodostamisessa ympäröiville virkistysalueille ja keskustaa kohti. Niiden ominaisuuksia hyödyntämällä alueesta on kehitettävissä tavoitteiden mukainen Keravan uudistuva asemanseutu, jossa vanha ja uusi kehittyvät käsi kädessä.

## 5.2 KAUPUNKIRAKENNE

Kilpailu osoitti, että aseman alueelle on mahdollista muodostaa hyvää kaupunkirakennetta erilaisilla ratkaisulla. Kilpailualue jakautuu lähtökohtaisesti erilaisiin kokonaisuuksiin ja erityisesti rata jakaa alueen kahtia. Erilaiset osa-alueet oli luontevampaa

ratkaista huomioimalla näiden erityispiirteet kuin pyrkimällä ratkaisemaan koko kilpailualue yhdellä konseptilla. Konseptuaalinen järkähtämättömyys osoittautui useissa ehdotuksissa haasteelliseksi johtaen usein monotonisiin ratkaisuihin tai olemassa olevan kaupunkirakenteen alisteiseen asemaan. Parhaat työt olivat ratkaisseet koko alueen tasapainoisena kokonaisuutena ja huomioineet eri osa-alueiden erityispiirteet. Ehdotusten parhaimmisto oli pystynyt muodostamaan luontevasti vaihtelevaa kaupunkiympäristöä. Ratkaisuisa oli huomioitu mittakaavan vaihtelu sekä kiinnostavat kaupunkinäköymät. Kävely-ympäristön monipuolisuus ja erilaisista kaupunkitiloista syntyvät tilasarjat loivat miellyttävää, kutsuvaa ja toimivaa kaupunkirakennetta, joka tarjoaa kaupungissa liikkuville ihmisille mahdollisuuden kokea ympäristöään useilla eri aisteilla.

Ehdotusten enemmistö oli ratkaissut kilpailualueen pistemäisten rakennusmassojen ja kansipihojen erilaisilla variaatioilla. Erityisesti alueen itäpuolelle kilpailuehdotusten enemmistö oli pyrkinyt muodostamaan selkeän tornitalojen kokonaisuuden. Esityksissä vaihtoehdoissa kilpailijoilla oli vaihtelevia näkemyksiä alueen rakentamisen korkeudesta. Osa ehdotuksista esitti kansainvälisesti korkeatasoista korkeaa rakentamista, mutta pääosa ehdotuksista pyrki kuitenkin muodostamaan sekoitettua rakennettua ympäristöä. Onnistuneimmissa ratkaisuisa tasapaino korkean ja matalamman rakentamisen välillä oli löydetty hyvin ja kyetty ymmärtämään kaupunkirakenteen liittyminen olevassa olevaan rakennuskantaan. Tornitaloissa korostui erityisesti jalustan ja maantasokerrosten käsittely sekä tasapainon löytäminen kokonaisuuteen. Tämä tarkoitti esimerkiksi riittävän vaihtelevuuden saavuttamista ilman sekavaa kakofoniaa tai sopivaa toistoa olematta monotoninen ja tylsä. Tornitalojen vaihtelevat muodot sekä julkisivujen käsittely toivat alueelle paljon kaivattua vaihtelevuutta. Erityisesti tornien jakaminen vertikaalisesti eri osiin näytti toimivan hyvin, jolloin jalustarakennus tai maantasokerrosten käsittely oli tehty selkeästi erilaiseksi. Vastaavasti rakennusmassat oli saatettu jakaa vielä keskiosaan ja tornin huippuun.

Kilpailualueelle oli ehdotettu myös puoliavointa korttelirakennetta sekä umpikortteleita. Umpinaisten korttelirakenteen lähtökohtaisena ongelmana useimmissa ehdotuksissa oli onnistuneen mittakaavan puute tai mitoituksen haasteet, mikä johtui kilpailualueen ominaispiirteistä. Ehdotuksessa oli ikään kuin tahdottu tehdä umpinaista rakennetta huolimatta alueen asettamista rajoitteista. Puoliavoimissa ratkaisuisa

erityisesti itäpuolella asuinkorttelit suojattiin radan aiheuttamilta haitoilta ja korttelit avautuivat kohti itää ja puistomaisempaa näkymää. Nämä ratkaisut olivat usein L-muotoisia rakennusmassoja, joita yhdistelemällä oli onnistuttu parhaimmissa töissä luomaan kiinnostavaa kaupunkia. Edellä kuvattujen päätöksien lisäksi kilpailijat olivat ehdottaneet jonkin verran muita malleja kaupunkirakenteelle, joilla ei kuitenkaan oltu pystytty luomaan varsinaisesti mitään uutta toimivaa ratkaisua.

Kaupunkikuvallisesti ehdotuksien parhaimmisto esitti korkeatasoista arkkitehtuuria ja onnistui luomaan mielikuvan viihtyisästä ja korkealaatuisesta rakennetusta ympäristöstä. Rakennusmassojen vaihtelu ja julkisivujen taidokas käsittely oli tärkeää erityisesti korkean rakentamisen ratkaisuihin, joissa rakentaminen näkyy maamerkinä kauas. Toisaalta ehdotuksissa oli onnistuneita ratkaisumalleja eri osa-alueille. Kilpailualueen länsiosan kehittäminen oli selkeästi ollut haasteellisempi ja esimerkiksi rakentamisen reuna Paasikivenkadun suuntaan oli useissa töissä jäänyt vähäiselle huomiolle. Toisaalta uudisrakentamisen muodostamaa kaupunkikuvaa ja näkymiä radan suunnasta oli useissa töissä selkeästi mietitty paljon. Uuden identiteetin luominen oli pystytty ratkaisemaan monilla erilaisilla tavoilla. Rohkeimmissa ehdotuksissa rakennusmassojen veistokselliset muodot ja kattoratkaisut muodostivat näyttävän kokonaisuuden.

Asemakaava-alueen 2313 osalta pääosa ehdotuksista oli tyytynyt esittämään kilpailuohjelman mukaisesti vähäisiä parannuksia olemassa olevaan kaavaratkaisuun ja osa ei ollut kehittänyt osa-aluetta lainkaan. Kuitenkin monissa ehdotuksissa kaava-alueelle oli ehdotettu parannuksia, joista parhaimmistossa ehdotetut ratkaisut paransivat kaupunkikuvaa ja toiminnallisuutta ilman liian kokonaisvaltaisia muutoksia. Muutamissa ehdotuksissa esitetyt muutokset eivät olleet toteuttamiskelpoisia johtuen valtion ja kaupungin välisestä MAL-sopimuksesta, jota tässä vaiheessa ei ole mahdollista lähteä avaamaan uudelleen. Kilpailu kuitenkin osoitti, että nykyinen kaava on mahdollista sovittaa tulevaan muuhun uudisrakentamiseen ja alueen kehitystarpeisiin.

Aseman ympäristössä korostui erityisesti uudisrakentamisen suhde olemassa oleviin rakennuksiin ja Aurinkomäkeen. Kilpailun parhaimmistossa yhteys Aurinkomäkeen oli onnistuttu ratkaisemaan luontevasti. Asemantien uudet linjaukset tai sen poistaminen edesauttoi puiston laajenemista tai muun uudisrakentamisen mahdollisuuksia. Kärkipään ehdotuksissa tämä jakautui eri tavoin säilyttäviin ja uudistaviin ratkaisuihin. Asemantien uudelleenlinjaus avasi paljon potentiaalia, mikäli saatto- ja bussiliikenne oli onnistuttu järjestämään toimivasti.

Pysäköintiratkaisut jakoivat ehdotuksia vahvasti, kun osa kilpailijoista oli päätenyt pysäköintitaloihin ja toisilla autot oli sijoitettu kansipihojen alle. Molemmat ratkaisut olivat kaupunkirakenteellisesti perusteltuja ja toimivia, kun rakennetun ympäristön laadusta oli huolehdittu ja ymmärretty sen oikea mittakaava. Massiiviset tai monotoniset pysäköintiratkaisut muodostivat kaupunkirakenteeseen raskaita ja epävihtyisiä kaupunkitiloja. Monissa ehdotuksissa kansien muodostamaa reunaa ei ollut onnistuttu ratkaisemaan, jolloin se muodosti maantasoon haasteellisen toimimattoman ja mykän epätilan. Parhaimmissa ehdotuksissa kansipihojen tasoerot ja rakentamisen reuna oli hyvin sovitettu ympäristöön ja parannettu myös liikkumisen edellytyksiä. Pysäköintitalojen etuna oli tulevaisuuden reservi, joka mahdollistaa pysäköintilaitoksien korttelien muutoksen muuhun käyttöön, mikäli tulevaisuudessa liikkumismuodot muuttuisivat merkittävästi.

## 5.3 ASUNTORAKENTAMINEN

Ideakilpailussa ei ollut mahdollista mennä kovin yksityiskohtaiseen asuntopuunnitelmaan ja tärkeintä oli löytää tulevalle asumiselle toimiva konsepti ja riittävät edellytykset kehittyä tulevaisuuden tarpeiden muuttuessa. Vahva näkemys asumisesta ja siihen liittyvästä kehityksestä välittyi monista kilpailutöistä. Asumisen hiilijalanjälkeä, sosiaalista ja teknistä kestävyyttä oli mietitty useissa ehdotuksissa monipuolisesti.

Kilpailun parhaimmisto oli ratkaissut asuinkorttelit ammattimaisesti ja huomioiden asuntopuunnittelun moninaiset tarpeet. Pistemäiset torniratkaisut mahdollistavat asumisen valoisuuden, toimivat asuntopohjat ja pitkät näkymät hyvin sijoitettujen tornien väleistä. Pistemäiset ratkaisut mahdollistavat yksinkertaisemman toteutuksen myös vaihteellisuuden kannalta, kun huomioidaan Keravan vuotuinen uudisrakentamisen määrä. Umpinaisemmissa korttelissa haasteeksi nousi helposti liika tiiviys ja sulkeutuneisuus, joka on nykyiselle Keravan kaupunkirakenteella vieras. Näissä ehdotuksissa kuitenkin parhaimmillaan oli pystytty luomaan asumiselle tarpeellisia intiimejä ja suojaisia tiloja.

Pääosa kilpailijoista oli ymmärtänyt radan haittojen minimoimisen ja suojannut asumisen ratkaisua kaupunkirakenteen keinoin. Asumisen kokonaisuuteen vaikutti ratkaisevasti myös toimivan piha- ja viheralueiden onnistuminen ja yhteydet muuhun kaupunkirakenteeseen. Tiivis ja keskeinen kaupunkirakenne mahdollistaa myös hyvät palvelut, joka on osa asumisen laatua.

## 5.4 ARVOKAS YMPÄRISTÖ

Kilpailualueella sijaitseva valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö-alue (RKY-alue) oli huomioitu monessa työssä kehittämällä asema-aukion ympäristöä kaupunkikuvallisesti laadukkaana puisto- tai aukiotilana, jossa kulttuurihistoriallisesti merkittävälle rakennuskannalle oli jätetty riittävästi tilaa ympärilleen. Muutamissa töissä RKY-alueen välittömään läheisyyteen oli kuitenkin sijoitettu massiivista rakentamista, joka epäonnistui huomioimaan RKY-alueen arvot ja ominaispiirteet.

Aurinkomäen liittäminen asema-aukioon oli monissa töissä ratkaistu ansiokkaasti kehittämällä alueiden välille viihtyisää jalankulkuympäristöä ja oleskelualueita. Muutamissa ehdotuksissa oli esitetty melko massiivista rakentamista Aurinkomäen reunalle, jolloin maisemallinen yhteys aseman ja Aurinkomäen välillä heikkeni. Pienimuotoisemalla rakentamisella, joka ottaisi mittakaavansa RKY-alueen olevista rakennuksista, tilaa olisi voinut jäsenellä alueen ominaispiirteet ja arvot huomioiden.

Radan itäpuolella oleva ratatyöläisten asuinrakennus oli huomioitu kilpailutöissä vaihtelevasti. Muutamissa onnistuneissa töissä kaupunkirakenne oli suunniteltu siten, että rakennus muodosti mielenkiintoisen päätteen näkymäakselille. Monissa kilpailutöissä rakennus jäi kuitenkin hieman puristuksiin uudisrakennusten sijoituessa melko lähelle ratatyöläisten asuinrakennusta.

## 5.5 VIHERYMPÄRISTÖ JA ULKOTILAT

Kilpailualueen viherympäristön ja ulkotilojen suunnittelutarkkuus vaihteli kilpailuehdotusten välillä merkittävästi. Osassa kilpailuehdotuksissa oli tutkittu huolellisesti ulkotilojen tilallista luonnetta, toimintoja, näkymäakseleita, kasvillisuusmassoja, ekosysteemi-palveluita ja liittymistä ympäristöön, kun taas osa ehdotuksista esitti ulkotilat hyvin viitteellisesti ja osin jopa puutteellisesti. Parhaissa ehdotuksissa puistot, aukiot, pihat ja katutilat muodostivat kiinnostavia tilasarjoja, joissa kasvillisuuden käytön, toimintojen sijoittelun ja reittihierarkian avulla jäseneltiin tilaa, parannettiin pienilmastoa, muodostettiin miellyttävää kävely-ympäristöä ja oleskelun paikkoja sekä hallittiin laaksomaiseen kaupunkitilaan muodostuvia hulevesiä ja tuettiin luonnon monimuotoisuutta.

Puisto- ja aukiotilojen suunnittelussa osa tekijöistä oli tarttunut ansiokkaasti mahdollisuuden luoda uutta ja kiinnostavaa maisema-arkkitehtonista ilmettä Keravan keskusta-alueelle. Erityisesti rata-alueen viereen sijoitettujen lineaaripuistojen avulla oli onnistuttu muutamissa ehdotuksissa luomaan Keravan vehreää imagoa vahvistavia

miellyttäviä puistoalueita ja aukioita. Jatkosuunnittelussa näiden alueiden osalta tulee kuitenkin kiinnittää huomiota alueen suojaamiseen ratamelulta ja tärinältä.

Kilpailuohjelmassa vaadittu rakentamistehokkuus yhdistettynä alueen suureen lii-ntyäpysäköintitarpeeseen ohjasi suunnittelua siihen suuntaan, että pääosassa ehdotuksia jouduttiin tukeutumaan kansi- ja kattopihoihin. Osin korkea rakentaminen varjosti pihoja, mutta muutamissa onnistuneimmissa ehdotuksissa pihosta oli saatu tästä huolimatta onnistuneen massoitte- luan ansiosta ilmavia, valoisa ja viihtyisiä.

Maantason yläpuolelle sijoittuvat pihatilat oli helppo suunnitella siten, että pihojen ja julkisten ulkotilojen välillä säilyi selvä jaottelu yksityiseen ja julkiseen tilaan. Kansipihojen rakentaminen aiheutti kuitenkin usein ympärilleen monotonista katutilaa, sillä pihojen kasvillisuus oli niin korkealla suhteessa katutilan kulkijaan, ettei sen avulla onnistuttu tuomaan katutilaan vehreää ilmettä. Tällöin katutilassa tulisi varata tavallista enemmän tilaa katuvihreälle viihtyisän katutilan mahdollistamiseksi. Osassa kilpailuehdotuksia tämä oli oivallettu hyvin ja osassa muodostui vähemmän viihtyisää katutilaa. Katutilaa ylemmäs suunniteltujen pihatilojen liittyminen ympäristöön oli ratkaistu joissain kilpailuehdotuksissa hyvin, jolloin kansipihan alle oli sijoitettu katutilaan avautuvia, kävely-ympäristöä elävöittäviä tiloja, portaita, kasvillisuutta tai luiskaratkaisuja, jotka liit- tivät pihat ympäröivään kaupunkitilaan.

Monissa kilpailuehdotuksissa oli tunnistettu onnistuneesti mahdollisuus kehittää Asema-aukiota viihtyisänä ja vehreänä asemapuistona tai oleskeluun kannustavana vehreänä aukiona. Aluetta oli rauhoitettu liikenteeltä ja oleskeluun oli varattu lisää tilaa. Kasvillisuuden avulla oli jaksotettu kaupunkitilaa ja monissa ehdotuksissa oli myös varattu aukiolta tilaa hulevesien hallinnalle kaupunkikuvallisesti korkealaatuisilla biosuodatusalueilla.

Monissa ehdotuksissa oli onnistuneesti kehitetty Aurinkomäen ja Heikkilänmäen välille puistojen ja aukioiden tilasarjaa, joka vahvistaa asemaseudun kävely-ympäristön kehittämistä sekä kytkee maisemallisesti ja kulttuurihistoriallisesti kiinnostavat ympäristöt toisiinsa. Monessa kilpailutyössä ehdotettiin radan alikulkua levennettäväksi ja kehitettäväksi, ja paikoin alikulun yhteyteen oli suunniteltu myös kaupallisia tiloja. Osassa ehdotuksia oli esitetty melko rohkeita ratkaisuja alikulujen kehittämisen suhteen, mutta niiden teknis-taloudellinen toteutettavuus jäi hieman epärealistiseksi.

Monissa ehdotuksissa oli esitetty paljon viherkattoratkaisuja, joiden avulla pyrittiin hallitsemaan hulevesiä, tukemaan luonnon monimuotoisuutta ja kattomaisemia. Kattopuutarhojen avulla pyrittiin myös lisäämään virkistysympäristöjä tiivistyrakennel- le keskusta-alueelle.



Korkea rakentaminen tulee muodostamaan uuden maamerkin ja kerrostuman Keravan keskusta-alueelle. Osassa kilpailutöistä oli selvästi kiinnitetty huomiota rakennusten huippujen muotoiluun ja rakennusten massoitteeluun, sillä rakentaminen tulee näkymään kaukomaisemassa pitkälle, osa kilpailutöistä ei kuitenkaan valitettavasti muodostanut kiinnostavaa silhuettia kaukomaisemaan.

## 5.6 LIKENNERATKAISUT

Kilpailutöissä liikenteen ratkaisuja oli kehitetty hyvin vaihtelevasti. Radan itäpuolella yleisin ratkaisu oli, että alueelle sijoitetaan liityntäpysäköintiin tarkoitetut pysäköintilaitokset alueen etelä- ja pohjoispäihin. Nykyinen Tapulikatku joko poistettaisiin tai muutettaisiin pelkästään kevyelle liikenteelle. Osassa töistä Tapulikatku oli säilytetty nykyisenä tai sen linjausta muutettu, mutta vastaava ajoyhteys oli kuitenkin säilytetty. Tapulikatdun katkaiseminen autoliikenteeltä kierrättäisi liikenteen radan länsipuolen kautta, mikä voisi muodostua liikenteellisesti haastavaksi ratkaisuksi, koska Tapulikatdun pohjoispään saavutettavuus heikkenisi olennaisesti ja liikennettä ohjautuisi nykyistä enemmän kulkemaan keskustan läpi.

Useimmissa töissä Asemantie oli säilytetty nykyisen kaltaisena, mutta muutamissa esitettiin vaihtoehtoisia linjauksia sekä kadun muuttamista pelkästään joukkoliikenteelle. Linjausten muutokset mahdollistaisivat Aurinkomäen puiston ja aseman alueen paremman kytkemisen toisiinsa, mutta toteutuksen haasteeksi muodostuisivat korkeusasemat, jotka rajoittaisivat vaihtoehtoisia linjauksia erityisesti lähellä Asemansiltaa. Linjaamalla Asemantietä pohjoisemmaksi saataisiin myös tilaa muokattua joukkoliikenteen ja saattoliikenteen kannalta toimivammaksi ja samalla osa Asemantien kautta kulkevista läpiajoreiteistä olisi mahdollista saada vähemmän houkuttelevaksi. Muutamissa töissä Asemantie oli kokonaan suljettu yksityisautoilulta, mikä heikentäisi merkittävästi aseman saavutettavuutta. Saattoliikenteen osuus kulkumuodoista asemalle saavuttaessa oli yhtä suuri kuin liityntäpysäköinnin. Asemantien katkaisuun liittyvä saattoliikenteen siirtäminen selvästi nykyistä heikompaan sijaintiin sisälsi riskin epätoivottuihin kulkumuoto-osuuksien muutoksiin.

Kävelyn ja pyöräilyn verkostoa kilpailutöissä esitettiin kehitettäväksi erilaisin toimenpitein. Useissa töissä esitettiin mm. uuden pyöräily-yhteyden toteuttamista nykyisen asematunnelin kohdalle, joko leventämällä asematunnelia tai toteuttamalla erillinen silta kävelylle ja pyöräilylle. Asematunnelin leventämisen taloudelliset mahdollisuudet olisivat rajalliset, koska tämä edellyttäisi kustannuksiltaan merkittäviä perustuksiin ulottuvia muutostöitä kaikille kuudelle raiteelle, jotka asematunneli alittaa. Muista pyöräilyn

kehittämiseksi esitetyistä ratkaisuista pääosa kohdentui pyöräpysäköinnin laatutason parantamiseen ja määrän lisäämiseen. Kävely-yhteyksien kehittämisessä merkittävimpiä muutoksia oli esitetty niissä töissä, joissa Aurinkomäen puistoalue oli kytketty paremmin asema-alueeseen muuttamalla Asemantien järjestelyitä.

Joukkoliikenneterminaalille ratkaisuja oli etsitty yleisimmin nykyisellä sijainnillaan, mutta myös vaihtoehtoisia sijainteja radan itäpuolella tai nykyisen terminaalin pohjoispuolella tuotiin esille. Joukkoliikenteen toimivuuden kannalta parhaita ratkaisuja olivat ne, joissa joukkoliikenteen käytössä olevien katujen linjauksia ja myös terminaalin paikkaa oli muokattu siten, että sekä nousu- että poistumis pysäkit oli saatu sijoitettua lähemmäksi asemalaitureita ja -tunnelia.

# 6 Ehdotuskohtainen arvostelu

## 6.1 PALKINTOLUOKKA

### 5 - 0103014

Ehdotus on arkkitehtuuriltaan kunnianhimoinen ja kiinnostava, ja se onnistuu luomaan kaupunkikuvaltaan vaihtelevaa ja rikasta rakennettua ympäristöä. Esitetty kokonaisuus on hallittu. Suunnitelma muodostuu puolisuljetusta korttelirakenteesta ja vaihtelevasta mittakaavasta. Erityisesti tornien ja lamellien muodostama radan itäinen puolen korttelirakenne ja massoittelu on ansiokasta. Keravan keskusta on nykytilanteessa kaupunkirakenteellisesti ja -kuvallisesti sekä arkkitehtuuriltaan monimuotoinen, ja ehdotus vahvistaa kauniilla tavalla kokonaisuutta. Korkeille rakennuksille on annettu oma identiteetti, jolloin myös aseman tunnistettavuus parantuu. Arkkitehtuuri on varmaotteista ja perustuu runsaaseen puunkäyttöön. Rakentamisen hiilijalanjäljen huomioimista on käsitelty erityisesti tekstissä, ja se perustuu pääosin puisten CLT-rakenteiden käyttöön.



Länsipuolen asemakaavan 2313 osalta on ehdotuksessa esitetty kaavasta poikkeavaa ratkaisua, joka ei ole kuitenkaan tuonut välttämättä riittävän paljon etuja nykyiseen kaavalliseen ratkaisuun. Aseman liikenteen siirtäminen Veturiaukion kautta omaan pilarien päällä seisovaan saattoliikenteen terminaaliin on kiinnostava oivallus, mutta se toisaalta jakaa toiminnot nykyisen aseman ja uuden terminaalin välille, eikä mahdollista Suomen valtion kanssa tehdyn liityntäpysäköinnin toteutumista. Siten sitä on pidettävänä epärealistisena toteutuksen näkökulmasta. Toisaalta aseman länsipuolen julkisivut on esitetty mielenkiitoisella viheraiheella, joka kannattaa huomioida liityntäpysäköinnin suunnittelun yhteydessä.

Tekijä on pyrkinyt yhdistämään radan eri puolia ja kehittänyt liikenneratkaisuja erityisesti jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden näkökulmasta. Asemantien muutos on rohkea oivallus, joka mahdollistaa viheralueiden liittymisen asema-alueeseen. Ratkaisu on kuitenkin mahdollistettu julkisen- ja saattoliikenteen muutoksella, joka ei toimi kokonaisuutena. Uusi radan ylikulku liittyy bussi- ja taksiterminaaliin, mutta tuntuu hieman raskaalta ratkaisulta suhteessa sen hyötyihin. Olemassa olevan alikulun sisäänkäyntien persoonalliset katokset toimivat hyvin maamerkkeinä ja siten suhteellisen pienellä eleellä parantavat kaupunkirakenteessa liikkumista.

RKY-alueen huomioimisen ja arvojen vaalimisen kannalta ehdotuksen korkeimman tornin sijoittaminen vanhan aseman välittömään läheisyyteen aukion toiselle puolelle ei ole paras ratkaisu.



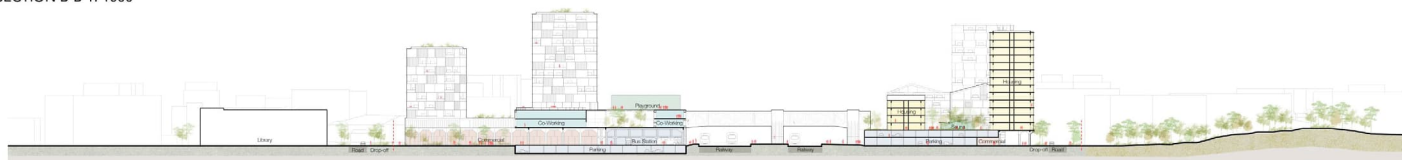




SECTION A-A 1: 1000



SECTION B-B 1: 1000



## 11 – KERROSTUMAT

Tekijällä on ollut voimakas näkemys kehittää Keravan aseman aluetta kokonaisuutena. Kunnianhimoinen lähtökohta on viety johdonmukaisesti loppuun asti ja luotu toimivaa kaupunkia huolimatta kilpailualueen rajoista. Olemassa olevaa rakennetta sekä asemakaavaa 2313 on huomioitu sekä kaupunkikuvan että toteutuksen näkökulmasta. Lisäksi ehdotuksessa on pyritty välttämään turhaa purkamista, joka on erityisesti ilmaston näkökulmasta tärkeä tavoite ja luo myös kiinnostavaa kerroksellista kaupunkikuvaa. Ehdotuksessa on ansiokkaasti muodostettu jatkuvia tilasarjoja, jotka ovat varsin klassinen keino luoda hyvää rakennettua ympäristöä. Kulkijan katsetta johdatetaan aukiolta tai puistolta toiselle samanaikaisesti huolehtien tunnistettavien maamerkkien näkymisestä.



Arkkitehtuuriltaan esitetty rakennuskanta on varmaotteista ja realistista, ja siinä on vaihtelevien pulpettikattojen ansiosta omaa luonnetta. Kansien päälle rakennetut pistetalot sijaitsevat varsin tiheästi, mutta ne on suunniteltu taitavasti ristiin asuntojen valoisuuden maksimoimiseksi. Visualisointikuvat antavat ympäristöstä ja arkkitehtuurista yksipuolisen ja toteavan ilmeen.

Aurinkomäki on nivottu organisesti asemapuistoon, jonka ympärillä on säilytetty historiallisesti kerroksellinen rakennuskanta. Postitalon länsipuolelle on kuitenkin tuotu uusi asuinrakennus, joka rajaa aukiota Asemansillan suunnalta. Puistomainen alue keskittyy Pohjanheimon talon länsipuolelle ja aseman edusta uusine katoksineen palvelee joukkoliikennettä. Ehdotuksessa on otettu mielenkiintoisesti kantaa myös Heikkilänmäen kotiseutumuseon kehittämiseen. Alueelle on tuotu kokoelmatila ja näköalatorni, jotka molemmat voisivat olla jatkokehittelyn arvoisia, samoin autoilijoiden kulkusuunnan muutos ja mahdollinen kesäteatteritila pienen matkan päässä.

Arvoympäristön vaalimisen kannalta kahdeksankerroksisen tornin sijoittaminen aivan vanhan aseman viereen ei ole paras ratkaisu. Samalla tavalla vanhan postitalon ja Keravan musiikkiopiston talon läheisyyteen sijoitetut uudet korttelit Aurinkomäen kyljessä ovat luonteeltaan hyvin erilaisia, monimuotoisuudessaan levottomia ja mittakaavallisesti liian korkeita verrattuna vanhaan arvoympäristöön. Aurinkomäen rajaaminen rakennuksilla osittain voisi olla onnistunut ratkaisu hiukan pienemmässä mittakaavassa. Toisaalta Heikkilänmäen suhteen ratkaisut museomäen arvoympäristön suhteen ovat oivaltavia. Päiväkodin yhteyteen osoitetut hyvinvointikeskus, terapiatalo ja itse päiväkodin lisärakentaminen sijoittuvat herkkään ympäristöön kauniisti pihapiiriä korostaen. Samalla tavalla museon sisäpihan pikniknurmi sekä muut esitetyt toiminnot osoittavat ansiokasta eläytymistä Heikkilän museomäen herkkään ympäristöön.





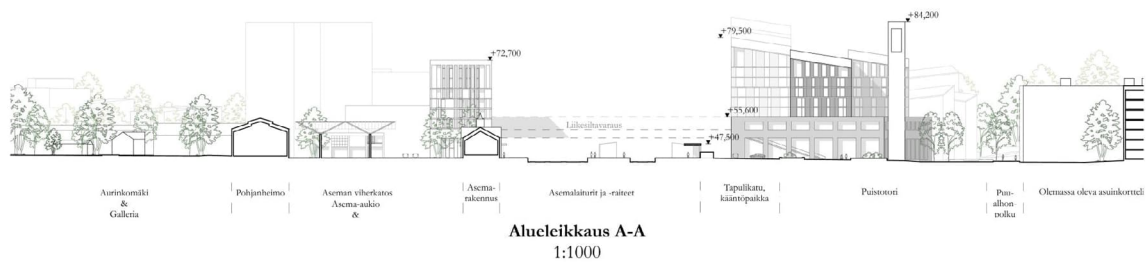
### Maisema-arkkitehtoninen arviointi

Suunnitelmassa on esitetty radan länsipuolelle vihreä kaupunkipuisto. Aurinkomäen pohjoispuolella ollut katu on siirretty pois, jolloin entistä katualueutta on voitu kehittää puistomaisena kokonaisuutena. Aurinkomäki on liitetty orgaanisesti asema-aukioon ja Pohjanheimon talon länsipuolelle on luotu vihreä kaupunkikeidas, joka tarjoaa monenlaisia ekosysteemipalveluita, kuten hulevesien hallintaa ja virkistysmahdollisuuksia. Asemaympäristöä on jäsennelly myös uudisrakennuksin. Vanhan postitalon taakse esitetty rakentaminen vaikuttaa kuitenkin mittakaavaltaan hieman raskaalta suhteessa RKY-alueen vanhojen rakennusten mittakaavaan. Aurinkomäen reunan kehittäminen pienimittakaavaisemmalla rakentamisella tai puistikkona olisi voinut olla paremmin RKY-alueen arvoja huomioiva ratkaisu.

Radan molemmille puolille on esitetty melko luonnosmaisesti kansipihoja, joiden luonne ei täysin hahmotu suunnitelmista. Pihojen reunalle, radan itäpuolelle on myös esitetty viherhuoneet, jotka suojaavat pihoja ratamelulta. Pihakansien alle on esitetty useampi kerros pysäköintiä, jolloin katutila jalankulkuympäristöineen tulee melko monotoniseksi eikä monen kerroksen korkeudessa olevan kansipihan kasvillisuus tuo vireyttä tai viihtyisyyttä katutilaan. Erityisesti keskusta-alueelle, juna-aseman välittömään läheisyyteen olisi ollut tärkeää muodostaa miellyttävää ja vaihtelevaa jalankulkuympäristöä mm. kehittämällä pysäköintilaitosten reunoja vaihtelevammin ratkaisuin. Suunnittelualueen itäreunalle suunniteltujen asuntojen näkymiin, jotka avautuvat suoraan pysäköintilaitokseen päin, olisi ollut myös tarpeen saada vaihtelua. Myös radan länsipuolella, rataan rajautuva rakennusmassa muodostaa osin melko monotonista ympäristöä, jota olisi toivonut jäsennehtävän ja jaksotettavan, jotta olisi aikaansaatu kiinnostavampaa ympäristöä.

Liittyminen Heikkilänmäen suuntaan on ratkaistu hyvin. Asema-aukiolta radan alikulun kautta Puistotorille, ja sieltä eteenpäin puistona Heikkilänmäelle jatkuva akseli muodostaa miellyttävän jalankulun vyöhykkeen ja tilasarjan. Heikkilänmäen alarinteesen esitetty kesäteatteri aktivoi aluetta ja luo korttelitalon ja kahvilan kanssa toiminnallisen pisteen alueelle. Puistotorin reunalle suunniteltu kellotorni tuo alueelle kiinnostavan näkymän päätepisteen ja toimivan kaupunkikuvallisen aksentin.





## 19 - KERAVA GAME OF LIFE

Ehdotus on hallittu kokonaisuus, joka liittyy uuden rakentamisen sopivalla mittakaavalla olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen. Pelillinen ja matemaattinen lähtökohta kaupunkisuunnittelulle on mielenkiintoinen, mutta paikoittain tämä luo jäykkiä ratkaisuja. Ajatus mahdollistaa helpon vaiheittaisen toteutumisen. Ehdotuksen kaupunkikuvallinen ote, erityisesti julkisivujen vaihtelevaisuus ja monimuotoisuus, ovat ilahduttavia. Itäpuolen korttelirakenne aukeaa onnistuneesti Heikkilänmäen suuntaan. Rakennusten katoille on ehdotettu toiminnallisuuksia: viherkattoja, aurinkopaneeleja ja terasseja. Pienimittakaavaisella rakentamisella kattomuodoille on esitetty harjakattoa ja vastaavasti monimuotoisempi kattomuoto myös korkeammalla rakentamisella olisi voinut olla keravalaiseen monimuotoiseen ja vahvan kerrokselliseen kaupunkikuvaan sopivampi.



Linja-autoaseman sijoittuminen keskelle asemakeskuskortteliä vaikeuttaa sinne kulkua. Areenan, Juho-Kustin ja Kauppahallin uudisrakentamisen osalta Asemakeskuksen kortteli on nivottu kokonaisuudeksi omaleimaisena ja selkeänä ratkaisuna, säilyttäen samalla matalan ja tehokkaan mittakaavan. Iso-Hollon aukiolle ja sen pohjoispuolelle on tuotu myös pienimittakaavaista puurakentamista, mikä rytmittää mittakaavaeroja ja siirtymää aukiolta korkeampaan rakentamisvolyyymiin. Ajatus on kuitenkin hieman kummallinen kaupunkirakenteellisesti keskeisellä paikalla. Asema-aukiolla säilytetty Svenskin ja Paloheimon talo on melko lailla nykyisessä ympäristössään. Yhteys Aurinkomäelle on avattu varsin toimivan tuntuisesti. Linja-autoliikenne aseman edustalla ja talojen tuominen Iso-Hollon aukiolle toisaalta vähentävät puistomaista osuutta aseman edustalla.

Asemanseudun asemakaavan kohdalla liityntäpysäköinnin julkisivuun esitettyä kasvillisuutta ja viheraihetta olisi hyvä viedä toteutukseen tutkittavaksi. Samalla tavalla asemakaavan asuintorneille on ehdotettu julkisivukäsittelyn korkeussuuntaisia muutoksia ja kerrosten välisiä rakennusmassan sisäänvetoja.



LEIKKAUS JUNARADAN ALIKULUN KOHDALTA 1:1000





### Maisema-arkkitehtoninen arviointi

Suunnitteluratkaisu perustuu monimuotoisiin ja mielenkiintoisiin kaupunkitiloihin, jotka tukevat viihtyisän kävely-ympäristön muodostumista. Suunnitelmassa ei esitetty aukiotilojen tai pihojen tarkkaa luonnetta, mutta esitystekniikka antaa viitteitä siitä, että tavoitteena ovat pienipiirteiset vaihtelevat ulkotilat, joiden muodostumista on tuettu rakennusmassojen jaksottelulla. Pihatiloja on esitetty sekä maanvaraisille pihan osille että pihakansille. Suunnitelmassa esitetyt maanvaraiset pihan osat jäävät osin rakentamisen varjoon, mutta alueelle on kuitenkin perusteltua esittää myös maanvaraisia pihan osia, jotta maahan istutettava puusto saa kasvaa rauhassa kookkaaksi ja hulevesien hallinta helpottuu. Maantasossa olevilla pihilla on myös suuri merkitys ekosysteemipalveluiden tukemisen sekä ihmisen mittakaavaisen kävely-ympäristön luomisen näkökulmista.

Alueen itäreunaan Heikkilänmäen ja kilpailualueen väliin on suunniteltu monimuotoinen katu-, piha- ja aukiotilojen sarja, joka liittyy suunnittelualueen onnistuneesti Heikkilänmäen suuntaan ja luo alueelle viihtyisän jalankulku- ja pyöräilyalueen.

RKY-alue on liitetty Aurinkomäkeen siltarampilla. Ajatus alueiden liittämistä toisiinsa on erinomainen, mutta ramppi tuntuu hieman liioitellulta ratkaisulta ja herääkin kysymys, olisiko alueet voineet liittää toisiinsa hienovaraisemmin esimerkiksi pienipiirteisemmän porraskakennelman avulla. Rampin etuna on toki esteettömyys, mutta rampin mittakaava tuntuu turhan raskaalta suhteessa herkkään RKY-alueeseen.

Ajatus pientaloista on hauska, mutta pientalot pihoineen aivan asemaympäristössä keskeisten jalankulkuvirtojen vieressä eivät tunnu oikein luontealta ja paikkaan sopivalta ratkaisulta, vaikka RKY-alueen ja korkean rakentamisen alueen välissä voisikin olla välittävä vyöhyke.



NÄKYMÄ TAPULIKAUALTA



KAUPUNKIVIHREÄ 1:300

- Kävelykeskusta
- Viherraitti
- Viherkatto-/ piha
- Sisäpiha
- Aurinkopaneelit
- Puisto



Puuseppätalot

Viherakseli, Kalevanraitti - Heikkilänmäki

Linja-autoasema

Vanha rautatieasema

LEIKKAUS 1:500

## 25 - Puuhattan

Ehdotuksessa on sympaattinen ja leikkisä kokonaisote, jonka erityisansioita ovat kortteleiden yhtenäisistä kattomuodoista hahmottuva omaleimainen kokonaisuus ja radan itäpuolelle sijoittuva pohjois-eteläsuuntainen puistoakseli. Alue on suunniteltu kerroskorkeuksiltaan melko tasapainoiseksi, ja suuria korkeuseroja rakennusten välillä on pyritty välttämään. Valittu kattomuoto laskee räystään korkoa lähemmäs jalankulkijaa synnyttäen ympäristöön inhimillistä sympaattisuutta. Itäpuolen tiiviiköt korttelit ja sijoittuminen kiinni Puualhonpolkuun jättävät uudelle puistoakselille runsaasti vihreää tilaa. Puualhonpolun nykyisiin kerrostaloihin olisi kuitenkin luontevaa ottaa hieman lisää etäisyyttä. Tiiviisti rakennetut korttelit liittyvät toisiinsa kaksikerroksisten pihakansien kautta kävelysilloilla muodostaen mielenkiintoisen reitistön kansipihojen, Lapilannaukion, Heikkilänmäen ja puistoakselin välille. Samalla siltaratkaisu onnistuu realistisen oloisesti säilyttämään yhteydet puistoakselin ja Heikkilänmäen välillä.

Kilpailualueen länsipuolella Paasikivenkadun varressa oleva Yrittäjätalo on korvattu tehokkaammalla rakentamisella, ja itäpuolen rakennusmassoille ominainen taitekatto on tuotu mukaan myös länsipuolen uudisrakennuksiin sekä kaavamuutosalueen tornitaloihin. Ehdotuksessa yhtenäiset radan itä- ja länsipuoli luovat rennon ja huolettoman oloista laadukasta ja maamerkkimäistä asuinympäristöä.



Yhteyksiä Aurinkomäen ja Heikkilänmäen virkistysalueille on korostettu koillis-lounas-suuntaisilla uusilla diagonaaliyhteyksillä, mutta reitin varrelle jäävän Asemanaukion kehittämiseksi ei ole ehdotettu merkittäviä muutoksia. Nykyinen pitkälti saattoliikennejärjestelyihin painottuva Asemanaukio ei ole yhtenäinen muutoin vihreyttä ja vettä läpäiseviä pintoja painottavan suunnitelman kanssa. Tästä johtuen Aurinkomäeltä asemalle ehdotettu diagonaaliyhteys jää reittinä hieman keskeneräiseksi.

Ehdotuksessa Keravan asema saa radan itäpuolelle katkeamattoman, aurinkoisen ja vihreän edustan, josta löytyy toiminnallisia kohokohtia palvelemaan kaupunkilaisia, lähialueiden asukkaita tai junaansa odottavia ulkopaikkakuntalaisia. Uusi puistoakseli hakee muistumia alueen historiaan ja huomioi hienosti puiston eteläpäähän sijoittuvan asuinkasarmen pihapiireineen. Lisäksi puistoakselin muodostama etäisyys pääradan ja itäpuolen kortteleiden väliin helpottaa rakennusten jatkosuunnittelua ympäristöhäiriöiden osalta. Samasta syystä myös puiston viihtyisyyden kannalta olennaiset melutasot tulisi selvittää jatkokehityksen aikana.

Yksi ehdotuksen kantavista ideoista perustuu kattomuodoista hahmottuvaan siluettiin. Taitekattoista piirtyvä rakennusten massoittelu on vahva, leikkisä ja omaleimainen, mutta riskinä on sen osin haastava toteutus. Esitetyn kaltaisen kokonaisuuden ja tunnistettavan ilmeen toteutuminen vaatii yksittäisiltä hankkeilta sitoutumista ehdotuksen tyyppiratkaisuun, ja riskinä onkin, että yksi ehdotuksen pääteemoista jää toteutusvaiheessa keskeneräiseksi.

Ehdotus on liikenneratkaisuiltaan toimiva. Itäpuolen asuinkortteleiden pysäköinti on sijoitettu kortteleiden kaksikerroksiseen jalustaosaan ja liityntäpysäköinti puolestaan hajautetusti alueen etelä- ja pohjoispäähän sijoittuvaan kahteen pysäköintilaitokseen. Vaikka aseman saattoliikennejärjestelyihin on ehdotettu joitain parannuksia, niin länsipuolen Asemanaukiolla on tyydytty pitkälti vallitsevaan nykytilanteeseen. Ratkaisu on toimiva, mutta ei tue muuten ehdotuksessa korostettua vihreyttä ja viihtyisyyttä. Radan itäpuolella saattoliikenne on osoitettu lähelle nykyistä kulkuyhteyttä asemalaitureille.





### Maisema-arkkitehtoninen arviointi

Kilpailuehdotuksen maisema-arkkitehtoninen ratkaisu on huolellisesti tutkittu, harmoninen kokonaisuus. Suunnitteluratkaisu huomioi ansiokkaasti paikan ominaispiirteet ja lähtökohdat muodostaen samalla uutta, korkeatasoista viherympäristöä Keravan asemaympäristöön. Kulttuurihistoriallisesti arvokkaat rakennukset on huomioitu akselin päätepisteinä ja RKY-alueita on jäsenneily hienovaraisesti puu- ja perennaistutusten avulla. Alue on myös liitetty toiminnallisesti Aurinkomäkeen paikkaan sopivalla porrasyhteydellä.

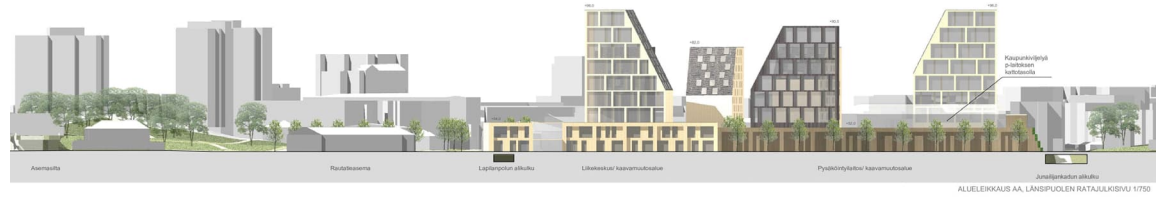
Julkisille viheralueille on suunniteltu monenlaisia toimintoja, ja ulkotilojen ilme on monimuotoinen ja kiinnostava. Puu- ja pensasistutuksiin on jäsenneily ulkotiloja onnistuneesti. Radan itäpuolelle, pienilmastollisesti suotuisaan paikkaan esitetty puistoakseli muodostaa vastinparin radan länsipuolen rakentamiselle ja vahvistaa osaltaan Keravan vehreää imagoa asemalle saavuttaessa.

Pihat perustuvat pitkälti pihakansiratkaisuihin eikä niiden luonnetta ole suunniteltu vielä tarkemmin tässä ideasuunnitteluvaiheessa. Pihojen korkoasemia, liittymistä ympäristöön ja perushahmoa on kuitenkin suunniteltu alustavasti tässä vaiheessa. Jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää huomiota pihojen luonteen lisäksi radan itäpuolen hulevesien hallintaan ja pihakansien reunojen käsittelyyn. Kilpailun esittelytekstissä onkin kuvattu, että pihakansien alle sijoitetaan asumisen apu- ja harrastetiloja, jolloin kannen reunasta on mahdollista suunnitella elävä. Kansipihoille tulee varata riittävästi tilaa kasvialustalle, jotta kansipihoille voidaan istuttaa riittävästi puita ja pensaita sekä muodostaa miellyttävää ympäristöä.

Radan itäpuolella Veturiakuiolta alkaa miellyttävä vehreä akseli, joka liittyy porrasyhteydellä julkiseen puutarhapuistoon, joka on suunniteltu pysäköintilaitoksen päälle. Puistoon on esitetty niin urbaania viljelyä, virkistystä, oleskelua kuin aurinkopaneelientäkin. Osin viljelyyn osoitetut alueet olisivat saaneet olla pienempiä, jotta muillekin tarpeellisille pihatoiminnoille olisi jäänyt enemmän tilaa. Jatkosuunnittelussa tulee varmistua, että myös radan länsipuolella järjestetään riittävästi yksityistä pihatilaa uusille asukkaille.

Suunnitelman selkeää esitystekniikka tukeva ansiokas Viherkaavio helpottaa suunnitelman hahmottamista.





## 29 - Riippuvat Puutarhat

Kaupunkitilallisesti suoraviivainen ehdotus rakentuu pääradan itäpuolella korkeista pistetaloista koostuvan kolmen korttelikokonaisuuden varaan. Kortteliratkaisu on tornitalojen massoittelemalla osalta hieno ja julkisivujen kolmijakoinen käsittely keventää maltillisen korkuisia tornitaloja entisestään. Yksittäiset tornit ovat arkkitehtuuriltaan komeita ja kaari-aiheista koostuvat alimmat kaksi kerrosta muodostavat näyttävän kontaktipinnan katuelämään. Julkisivu- ja havainnekuviissa esitetty arkkitehtuuri on ehdotuksessa yleisesti poikkeuksellisen hyvin ratkaistu. Ehdotusta vaivaa kuitenkin tyyppitalon monistamisesta johtuva liiallinen toisto ja monotonisuus, jota laajat saman sävyiset tiilipinnat julkisivussa entisestään korostavat. Aluetta elävöittämään kaipaisi enemmän vaihtelua hiukan yksioikoiseen rakenteeseen sekä tornitalojen julkisivuratkaisuihin. Rungas maanläheisiä sävyjä suosiva tiilipintojen käyttö kaipaisi vielä lisää perusteluja.



Kortteleiden välissä kulkeva keskireitti mahdollistaa riittävän oloisen etäisyyden paikoin 16-kerroksisten tornitalojen välillä ja tarjoaa liikenteellisesti toimivan yhteyden liityntä- ja asukas pysäköinnille. Keskireitin luonne jää kuitenkin paikoin epämääräiseksi, sillä radan puoleiset osat jalustasta on varattu pääsääntöisesti pysäköinnin käyttöön. Tästä johtuen keskireitin suurin potentiaali vilkkaana osana elävää jalankulkukaupunkia jää hyödyntämättä, palvelujen ja toimintojen sijoituessa vain Heikkilänmäen puolelle. Keskireitin varrelle tulisi jatkosuunnittelussa sijoittaa monipuolisempia toimintoja, jotta se voisi tulevaisuudessa kehittyä kaupunkilaisten elämykselliseksi kohtaamispaikaksi.

Pääradan länsipuolella Asemantietä on kavennettu ja asemarakennuksen viereen on sijoitettu kolmikerroksinen terassoituva toimisto- ja liiketilakokonaisuus. Ratkaisu vaikeuttaa uusien yhteyksien muodostumista Aurinkomäelle, eikä se huomioi riittävästi RKY-alueen kokonaisuutta. Ehdotetut toiminnot voisivat kuitenkin sopia alueelle. Paasikivenkadun varrelle sijoittuvan liikerakennuksen korvaamista uudella asuin- ja liiketilarakentamisella on tutkittu ansiokkaasti mittakaavallisena välittäjänä keskuspuiston ja asemakaavaluonnoksessa esitetyn korkean rakentamisen välillä.

Itäpuolen uusi liityntäpysäköinti on laitoksissa, jotka sijoittuvat tasapainoisesti alueen pohjois- ja eteläpään lähelle nykyisiä yhteyksiä asemalaitureille. Korkeat seitsemänkerroksiset pysäköintilaitokset saattavat kuitenkin leimata liikaa naapurirakennuksia ja asettavat haasteita niiden käytettävyyden kannalta. Muutoin ehdotus on liikeneratkaisuiltaan toimiva ja säilyttää länsipuolen Asemanaukiolla nykytilanteen mukaiset saatto- ja liikennejärjestelyt. Itäpuolen saattoliikennejärjestelyt jäävät ehdotuksessa epäselviksi.





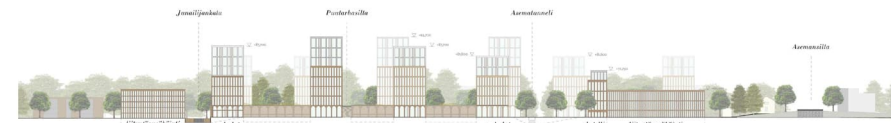
Arkkitehtuurisuunnitelma  
1: 1000

## Maisema-arkkitehtoninen arviointi

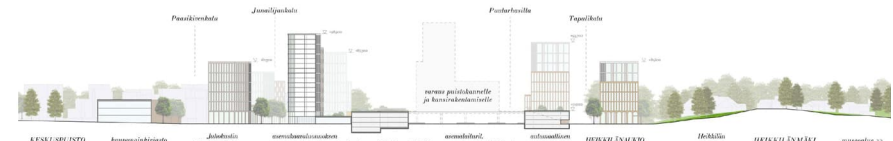
Suunnitelman kattopinnot on esitetty pääosin viherkattoina, mikä tukee luonnon monimuotoisuutta ja muodostaa alueelle uusia paahdeympäristöjä sekä helpottaa alueen hulevesien hallintaa, samalla kun luodaan vehreitä kattomaisemia. Pihat perustuvat pääosin kansipiharatkaisuihin. Suunnitelmapiiirustusten perusteella jää osin epäselväksi pihakannen koron ja maantasoon suhde. Osin pihat on kuitenkin esitetty melko korkealle, jopa yhdeksän metriä maantasa korkeammalle, jolloin kansipihojen kasvillisuus ei tuo väreä katutilaan tai jalankulkijan ympäristöön, ja tällöin katu- ja aukiotilojen kasvillisuudelle asetetaan tavanomaista suurempia laatu- ja määrävaihtimuksia. Suunnitelmassa on esitetty hyviä aihioita katu- ja aukiotilojen tarkemmalle jatkosuunnittelulle.



Alojalkirja A-A – asemakaavalla lähtien  
1: 1000



Alojalkirja B-B – asemakaavalla lähtien  
1: 1000



Alojalkirja C-C – keskuspuistosta rindan yli Heikkilänmäkelle  
1: 1000



Aurinkomäen reunan rakentaminen muuttaa RKY-alueen kokonaisuutta heikentäen asemarakennuksen ja Pohjanheimon talon sekä Aurinkomäen välistä maisemallista ja toiminnallista yhteyttä. VII-kerroksisen pysäköintilaitoksen sijoittaminen matalan rautatieläisten asuinkasarmien pohjoispuolelle ei huomioi RKY-alueen arvoja parhaalla mahdollisella tavalla.

Arkadiaihe tuo mielenkiintoisen vyöhykkeen sisä- ja ulkotilojen rajavyöhykkeelle. Voidaan kuitenkin pohtia, muodostaako kaikkialle esitetty arkadi tyyppiratkaisuina ja laajasti monistettuna monotonista ympäristöä vai olisiko sitä varioimalla savutettu monimuotoisempaa ja kiinnostavampaa kaupunkikuvaa.

## 34 - Kulmilla

Yleisilmeeltään kiinnostava ja huolellisesti tehty ehdotus muodostaa Keravan asemanseudusta kestäväen kehityksen periaatteisiin tukeutuvan monipuolisen kaupunginosan. Rakenne nivoutuu reunoiltaan ympäröivään rakennuskantaan ja puistoalueisiin luontevan oloisesti. Ihmisten tasa-arvoisista kohtaamisista inspiroituneesta suunnitelmasta välittyy vilpitön suhtautuminen kaupunkilaisten perushyvinvointia kohtaan. Sosiaalinen hyvinvointi, ilmastoviisaus ja paikallisuus on nostettu suunnitelman keskiöön. Inhimillinen ja toiminnallisesti monipuolinen ehdotus muodostaa vaihtelevia ja huolellisesti tutkittuja reittejä yhdistäen aluetta ympäröivät naapurustot, viheralueet sekä kaupallisen keskustan mielenkiintoisella tavalla toisiinsa. Ehdotuksessa on runsaasti moninaisia reittejä ja tarkasti tutkittuja aktiivisia kaupunkitiloja muodostamassa korkealaatuista ja kiinnostavaa asuinympäristöä.

Asemanaukio ja sen lähiympäristö on toiminnallisesti huolellisesti tutkittu ja alueelle on ideoitu runsaasti erilaisia tapoja hyödyntää olemassa olevia rakenteita sekä uudisrakentamista osana uutta asemamiljöötä. Ehdotus on tältä osin perusajatuksestaan poikkeuksellisen hyvin ratkaistu, vaikka rakennusten massoitteluun ja mittakaavaan jääkin vielä runsaasti kehitettävää. Asemantien uudelleenlinjaus on yksi kilpailun onnistuneimmista. Se mahdollistaa Aurinkomäen kulmaan sijoitettavan uuden bussiterminaalin vapauttaen samalla Asemanaukion kaupunkilaisten virkistyskäyttöön ja tapahtumapaikaksi. Bussiterminaalin päälle sijoittuva uudisrakentaminen on mittakaavaltaan liian massiivista suhteessa viereiseen RKY-alueeseen, mutta matalampi ja paremmin historiallisiin rakennuksiin sopeutuva lisärakentaminen voisi olla paikkaan sopivaa. Toiminnallisesti paikalle sopisi kulttuuriin ja kaupallisiin toimintoihin keskittyviä tiloja, jotka avautuvat myös Aurinkomäen suuntaan. Asuinrakentamisen ei tulisi olla näiden kortteleiden osalta pääroolissa. Jatkosuunnittelussa tulee varmistaa, että Aurinkomäen runsas vehreys jatkuu bussiterminaali viherkannella Asemanaukiolle asti sekä korkealaatuinen esteetön yhteys ulkokautta suoraan Asemanaukion ja Aurinkomäen välille.

Aseman edustan saattoliikenne on järjestelty uuden bussiterminaalin avulla kokonaan uusiksi ja se vapautuu laajoista liikennealueista kohtamisten ja kokemusten paikaksi. Aukiolle sijoitettu taksiasema ei kuitenkaan tue tätä ajattelua ja liikennejärjestelyt sekä bussiterminaalin toimintaperiaate vaativatkin vielä lisätarkastelua. Uudella liikennejärjestelyllä ja Aurinkomäen täydennysrakentamisella mahdollistetaan kuitenkin

ehdotuksessa hyvin esille tuodut laajat ja autottomat yhteydet kohti Paasikivenpuistoa, Kauppakaarta ja radan itäpuolta. Nykyistä alikäytävää on parannettu leventämällä aseman nykyistä itäpuolelle johtavaa reittiä ja muodostamalla vastinpari Asemanaukiolle radan itäpuolella. Aktiivista reitistöä tukevat monipuoliset toiminnot ja yhteyksien varrelle sijoitettu ympäristötaide. Ratkaisu on teknistaloudellisesti haastava, mutta onnistuessaan se elävöittäisi historiallista asemanseutua kulttuuriin painottuvana kohtamisen, kokemisen ja tekemisen paikkana. Uusilla toiminnoilla ja rakennuksilla on lisäksi mahdollista luoda synergiaetuja uusien ja nykyisten toimintojen välille alueen identiteettiä ja vetovoimaisuutta vahvistaen.

Radan itäpuolen asuinkorttelit ovat avoimia, hieman lähiömäisiäkin, ja jakautuvat kaupunkirakenteen osalta selkeisiin ja helposti toteutettaviin rakennusmassoihin. Sinänsä selkeää kokonaisrakennetta on rikottu Puualhonpolun nykyistä kaupunkirakennetta mukailevalla satunnaisen oloisella rakennusten sijoittelulla. Tämä ratkaisu korostaa radan itäpuolen lähiömäistä yleisvaikutelmaa. Rakennusten taitekattoihin perustuva arkkitehtuuri on korkealaatuista, leikkisää ja huoletonta, mutta muodostaa hieman vaikeasti hahmottuvan kokonaisuuden. Omaleimaiset ja polveilevat kattomuodot luovat mielenkiintoisia tiloja ja näkymiä alueen sisällä, mutta niiden toteutavuus näin suuressa mittakaavassa on haasteellista. Ehdotuksen kokonaisratkaisusta tulee korostetun lähiömäinen, mikäli rakennukset olisivat kattomuodoltaan tavanomaisempia. Kokonaisuutena ehdotuksen taitekatoista piirtyvä rakennusten massoittelu on kuitenkin hieno ja omaleimainen muodostaen kiinnostavaa ja miellyttävää miljöötä.

Itäpuolen liikennejärjestelyt ovat pääosin toimivia. Liityntäpysäköinti on sijoitettu laitokseen tiiviiksi osaksi kortteleita alueen pohjois- ja eteläpäässä lähelle nykyisiä yhteyksiä asemalaitureille. Asuinrakennusten pysäköinti sijaitsee pääosin yksikerroksisten pihakansien alla, jotka muodostavat mittakaavallisesti miellyttävää kävely-ympäristöä. Ajo kilpailualueen ulkopuolelle sijoitetulle asuinkorttelille on yllättäen Porvoonkadun kautta, mikä ei ole optimaalinen ratkaisu. Ehdotuksessa Sahankatu on ideoitu katkaistavaksi ja sen viereiselle nykyisen huoltoaseman tontille ehdotetaan lisärakentamista. Ratkaisu ei ole Asemansillan risteysalueen osalta täysin loppuun asti mietitty. Itäpuolen saattoliikennejärjestelyt jäävät ehdotuksessa epäselviksi.



Assentily: 7c2361a215b9c1172220611f6c1a911fe7c49a5931f950c83122ad670162c962637c9750d79f39911c1a303ca693507c96713d97579e34head2fa95



### Maisema-arkkitehtoninen arviointi

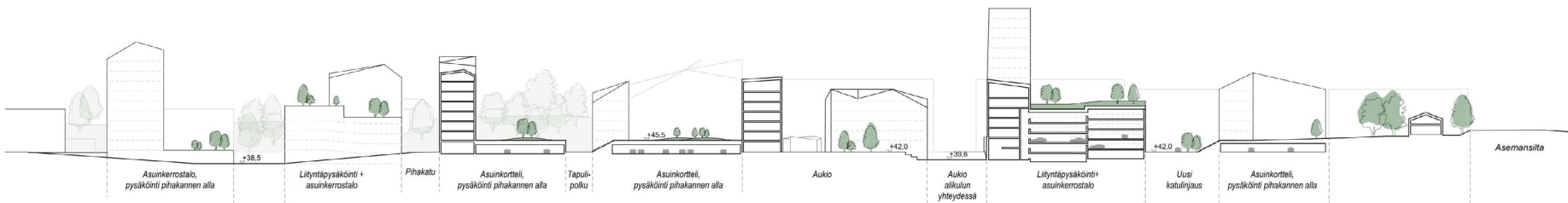
Suunnitelmassa on esitetty miellyttävää, vihreää ja puistomaista julkista ulkotilaa asemarakennuksen ympäristöön. Tilan käsittelyllä on luotu kiinnostavaa kaupunkitilaa asemarakennuksen ja Pohjanheimon talon välille. Sijoittamalla alueelle esitetty taksiasema vähemmän keskeisesti, tästä ulkotilasta olisi voinut saada vielä enemmän irti. Radan itäpuolelle esitetty Paasikivenkadun suuntainen katutila on suunniteltu mielenkiintoiseksi aukiosarjaksi, samoin kuin suunnittelualueen itäreunan katutila, joka liittyy suunnitelman onnistuneesti Heikkilänmäen alueeseen. Ohjaamalla liikenne radan varteen on myös aikaansaatu miellyttävää ja turvallista jalankulun ja pyöräilyn ympäristöä Heikkilänmäen reunalle.

Aurinkomäen reunan massiivinen rakentaminen vaikuttaa heikentävästi RKY-alueen luonteeseen katkaisten asemaympäristön ja Aurinkomäen välisen maisemallisen ja toiminnallisen yhteyden.

Suunnitteluratkaisu perustuu pitkälti kansipihoihin. Pihat on esitetty kilpailuehdotuksessa melko viitteellisesti, eikä ehdotuksen perusteella voida muodostaa selkeää käsitystä pihojen luonteesta tai niille suunnitellusta kasvillisuudesta. Kansipihojen alle sijoitetut pysäköintilaitokset muodostavat kuitenkin aina haasteita miellyttävän ja vaihteluvan jalankulkuympäristön luomisessa ja kansipihan tekniset rakenteet asettavat haasteita muun muassa kookkaaksi kasvavalle puustolle sekä hulevesien hallinnalle.

Radan alikulkua on suunniteltu levennettävän melko massiiviseksi ja alikulkuun johtavasta alueesta on otettu selkeä kaupunkikuvallinen aihe, jossa on esitetty alikulkuun reunustavat massiiviset istuskeluportaat. Ratkaisu on teknistaloudellisesti melko haastava, mutta onnistuessaan voisi muodostaa kiinnostavaa ympäristöä. Tämän kaltainen ratkaisu vaikuttaa kuitenkin hieman ylimitoitetulta tälle suunnittelualueelle, jossa tavoitellaan enemmän dynaamista, viihtyisää ja tiivistä pikkukaupunkia Sergelstorgetin ympäristön sijaan.





ALUELEIKKAUS C-C 1:800

## 20 - CONNECTIVE CIRCULAR METAMORPHOSIS

Erittäin korkeatasoinen ehdotus, joka muodostaa Keravan Asemanseudulle kansainvälisesti kiinnostavaa identiteettiä. Tekijä on visionoinut alueesta tunnistettavan ja arkkitehtonisesti rohkean tornitaloista koostuvan kokonaisuuden. Tornit nousevat pääosin vihreiden kansi- ja puuhihnojen päältä, mikä avaa mahdollisuuksia hyvän kävely-ympäristön luomiseen. Korkean rakentamisen tasapainona on rakennusten jalustojen ja kansi- ja puuhihnojen taitava käsittely, joka luo inhimillistä mittakaavaa. Tavoitteet hiilijalanjäljen ja kiertotalouden suhteen on kuvattu selostuksessa, jossa yleisellä tasolla on pystytty luomaan selkeät askelmerkit tulevaisuuden kestävästä rakennetun ympäristön toteutukseen. Puun käyttöä ei ole erityisesti korostettu.

Arkkitehtonisesti ja kaupunkikuvallisesti tekijällä on varma näkemys, joka kunnianhimoisesti asettaa rakentamisen tavoitteet korkealle. Tornien massoja on varioitu ja niiden sijoittelu on mietitty harkitusti toistensa lomaan luoden avoimia näkymiä. Itäpuolen tornien kääntely kuitenkin tuo haasteita alla olevan kannen toiminnalliseen toteutukseen. Tornien erilaisuus ja massojen katkaisu useaan osaan on onnistunut ratkaisu. Visualisointikuvista välittyvä arkkitehtuuri ja rakennettu ympäristö palveluineen on viihtyisää ja hyvällä tavalla juurevaa. Tekijä ei ole pelännyt esittää hyvinkin rohkeita tornitaloja, jotka toimisivat alueen maamerkinä.



Radan länsipuolen osalta asemakaava-alueella 2313 on kehitetty olemassa olevan kaavan ja viitesuunnitelman hengessä, mutta esitetty pysäköintikannan ratkaisu uudella tavoin. Esitetyt rakennukset on sovitettu ehdotuksen kokonaisuuteen. Itäpuolen korttelit nousevat rennosti sijoiteltuna kansi- ja puuhihnoista. Molemmilla puolilla pysäköinti on kätketty radan viereen sijoitettuihin maanalaisiin ja kansi- ja puuhihnojen alla oleviin pysäköintitaloihin. Ratkaisu vapauttaa alueen kävely- ja pyöräilyliikennettä ja luo kiinnostavia mahdollisuuksia viherympäristön käsittelyyn. Pysäköintiratkaisu on myös toteutuksen ja vaiheittain rakentamisen näkökulmasta haastava. Viheryhteys ja kävelyliikenne Aurinkomäen ja aseman sekä radan itäpuolisen Heikkilänmäen välillä on tehty luontevaksi ja helpoksi. Autoliikenne on katkaistu aseman läpi, mutta saattoliikenne on ohjattu pistona Paasikivenkadun kautta varsin toimivasti. Tämä vähentää läpiajoa ja rauhoittaa Aurinkomäen parantaa sen mahdollisuuksia puistoalueena.

Radan estevaikutusta on pyritty vähentämään leventämällä alikulkua. Alikulusta on tehty myös toiminnallisempi ja viihtyisämpi tuomalla sinne liiketiloja ja muita toimintoja. Toteutuksen osalta punnittavaksi jäisi idean kustannustehokkuus, mutta ehdotus ei ole tämän ajatuksen varassa.







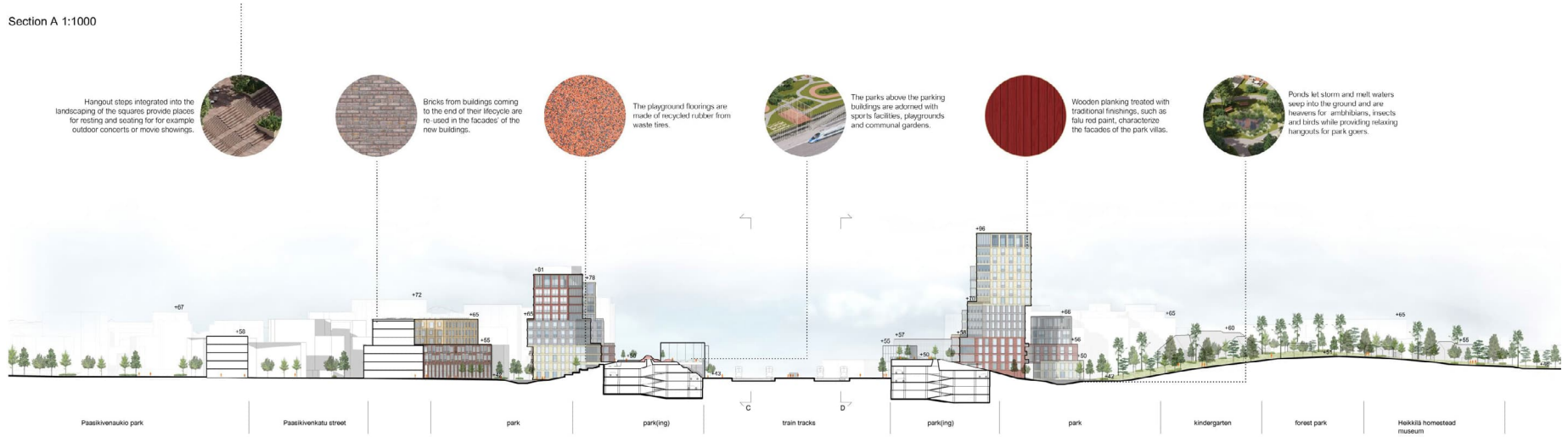
### Maisema-arkkitehtoninen arviointi

Pihojen, puistojen ja aukioiden luonnetta, toiminnallisuutta sekä merkitystä ekosysteemipalveluiden näkökulmasta on ideoitu kilpailuehdotuksessa ansiokkaasti. Suunnitelmassa on myös huomioitu erityisen ansiokkaasti luonnon monimuotoisuusnäkökulma ja ilmastonmuutokseen sopeutuminen. Pihat on suunniteltu ilmaviksi, laajoiksi, valoisiksi sekä monipuolisiksi. Ne on liitetty luiskaamalla olemassa olevaan ympäristöön, mikä vaikuttaa kaupunkikuvallisesti toimivalta, mutta taloudellisesta näkökulmasta melko kalliilta ratkaisulta.

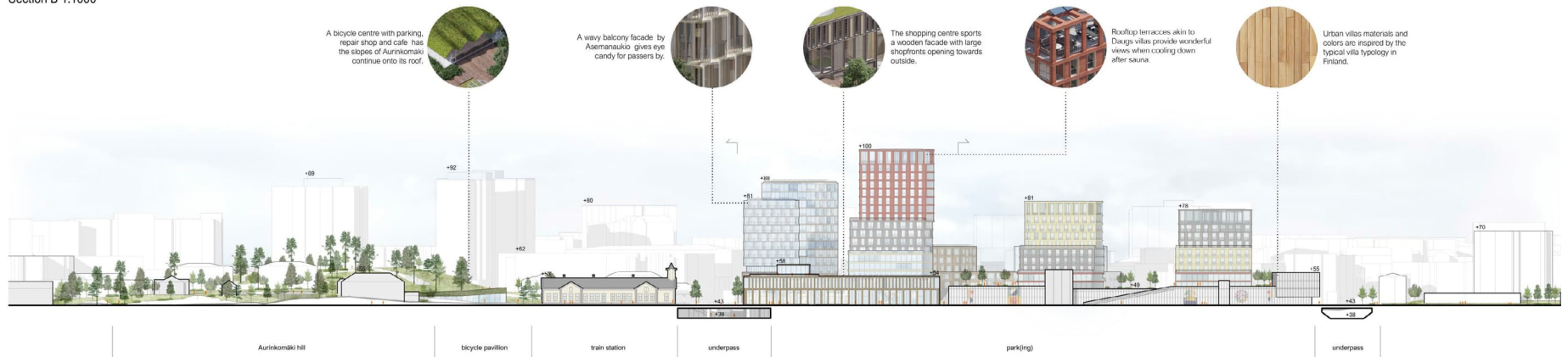
Aurinkomäki on liitetty luontevasti polkuverkoston avulla Asema-aukioon ja RKY-alueeseen. Heikkilänmäen alue on kytketty Aurinkomäkeen julkisten ulkotilojen sarjalla ja kulttuurihistoriallisesti merkittävien alueiden välistä akselia on vahvistettu. Radan alikulkua on levennetty ja sen yhteyteen on suunniteltu alas laskettua aukiotilaa. Tapulipuisto-kadun ilme vaikuttaa miellyttävän vehreältä. Tapulinaukiolle on ideoitu havainnekuviin perusteella kiinnostavaa ja monimuotoista ilmettä. Asemapiirroksesta ei kuitenkaan täysin hahmotu havainnekuviissa tavoiteltu julkisten ulkotilojen luonne. Niiden suunnittelua voisi kuitenkin jatkaa jatkosuunnitteluvaiheessa.



Section A 1:1000



Section B 1:1000



## 4 - ZIGZAG

Ehdotuksessa on löydetty kilpailun yksi parhaista ratkaisuista raskaiden kansipihojen reunojen käsittelyyn. Itäpuolen asuinalueen kansipihoille ja pysäköintilaitosten reunavyöhykkeelle on esitetty matalaa asuinrakentamista, joka tuo korkean rakentamisen vastapainoksi hyvää käveltävää ympäristöä. Myös mutkitteleva katu ympäristö pehmentää muuten varsin raskasta ilmettä. Yhdistelemällä rohkeasti erilaista rakennustypologiaa ja mittakaavaa on onnistuttu luomaan viihtyisän ja kotoisan oloista kaupunkirakennetta. Valitettavasti havainnekuivissa esitetty arkkitehtuuri on hieman monotonista ja viitteellistä. Aseman alueen olemassa olevien rakennuksien viereen on esitetty korkeaa hotellia, joka tuntuu ottavan liian dominoivan otteen ympäristöstään. Yhteyttä Aurinkomäkeen tai Heikkilänmäkeen ei ole erityisesti mietitty. Asemantien linjasta tai saattoliikennettä ei ole myöskään kehitetty.

Tapulikadun katkaisu siirtää nykyisten talojen liikenteen epätoivotulle reitille. Bussien, taksien ja saattoliikenteen tila on ahdas.

Ehdotuksessa Asema-aukion rakennuskanta ja Juho-Kusti on säilytetty kokonaisuudessaan. Täydennysrakentamisen ratkaisut kohdentuvat alueen tärkeimpiin historiallisiin kohteisiin: Pohjanheimon ja Svenskin taloihin. Ajatus Svenskin talon pihapiiriin rakentuvasta artesaaniaukiosta vaikuttaa kiinnostavalta ja toteuttamiskelpoiselta. Sen sijaan Pohjanheimon talon yhteyteen nouseva hotellitorni kuulostaa haastavalta ratkaisulta ja vaatisi tarkempaa tutkimista.







### Maisema-arkkitehtoninen arviointi

Kilpailutyössä on ratkaistu erityisen onnistuneesti radan itäpuolelle esitetty uusi Tapulikatu, joka luo alueelle kiinnostavaa kävely-ympäristöä. Pysäköintikannen reunaan on suunniteltu kaupunkientaloja, jotka elävöittävät kaupunkitilaa ja ratkaisevat onnistuneesti pysäköintikannen reunan elävöittämisen, (vaikka asunnot voisivatkin tällä suunnitteluratkaisulla avautua vain yhteen suuntaan). Katutilan mutkittelu rajaa tilaa kiinnostavasti ja katukasvillisuuden avulla tuetaan luonnon monimuotoisuutta, hulevesien hallintaa sekä kaupunkitilan viihtyisyyttä. Katutilan varrelle avautuu kiinnostavia pieniä aukoiden ja taskupuistojen tilasarjoja.

Pihat on suunniteltu melko karkeasti ideasuunnitteluvaiheessa, mutta perusratkaisu antaa hyvät eväät pihojen onnistuneeseen jatko suunnitteluun.

Aurinkomäen reunan säilyttäminen rakentamattomana on perustelua ja turvaa RKY-alueen luonteen säilymisen. Jatko suunnittelussa voisi kuitenkin vielä tutkia Asema- puiston liittämistä paremmin Aurinkomäkeen esimerkiksi porras- tai luiskayhteydellä. Terminal plazan yhteyteen suunniteltu XV-kerroksinen hotellirakennus vaikuttaa sitä vastoin haastavalta ratkaisuilta, jonka sovittaminen yhteen RKY-alueen arvojen kanssa olisi hankalaa.

Uuden alikulkutunnelin linjaus vaikuttaa perustellulta huomioiden yhteyden jatkuminen Heikkilänmäen suuntaan. Teknistaloudellisesti ratkaisu on kuitenkin hieman kyseenalainen, jos verrataan alikulkutunnelin rakennuskustannuksia siihen, mikä hyöty vain hieman nykyisestä alikulusta pohjoisempaan siirretystä alikulusta olisi.





### 31 - PUUTA HEINÄÄ

Ilmeeltään rohkea kaupunkimainen ehdotus, jossa korkea rakentaminen tuodaan osaksi tasakorkuisia nauhamaisesti katutilaa rajaavia asuinkerrostaloja. Tornitalot on sijoitettu siten, että ne muodostavat uuden urbaanin ja toiminnallisesti aktiivisen Keravan asemanseudun. Ehdotus keskittyy jatkamaan nykyistä Paasikivenaukion ja Asemanaukion läpi kulkevaa kävelyaluetta radan itäpuolen virkistysalueita kohti muodostaen näille onnistuneeksi vastapariksi Tapulikeskukseksi nimetyn aukion. Samalla reitti yhdistää aukiot edelleen Heikkilänmäen virkistysalueeseen sekä Lapilan kaupunginosaan. Kortteliratkaisu on hieno ja tuottaa mielenkiintoisia urbaaneja näkymiä radan molemmin puolin.

Maantaso on toiminnallisesti huolellisesti tutkittu ja katutasoon ehdotetaan runsaasti liiketiloja, mikä entisestään korostaa ehdotuksen kaupunkimaista perusluonnetta. Radan länsipuolella Asemanaukion pohjoispuolen nykyinen rakennuskanta puretaan hyvin tutkitun nykyaikaisemman rakentamisen tieltä, ja Paasikivenkatua täydentämään esitetään toimivan oloinen kortteliratkaisu. Torniryhmän eteläisin torni työntyy kuitenkin liian lähelle RKY-aluetta ja Pohjanheimontaloa, vaikka rakennus muuten sopisikin asemakaava-alueen tornisarjan jatkeeksi.

Asemanaukion saattoliikenne on järjestelty uuden matkakeskuksen avulla uusiksi, mutta taksi- ja saattoliikenne on tästä huolimatta säilytetty Pohjanheimontalon ympärillä. Ratkaisu heikentää ehdotuksessa korostettua länsi-itäsuuntaista kävelyreittiä ja Asemanaukion viihtyisyyttä. Uudesta matkakeskuksesta johtuen Aurinkomäelle on haastavaa muodostaa uusia yhteyksiä. Itäpuolen saattoliikennejärjestelyt jäävät ehdotuksessa epäselviksi.

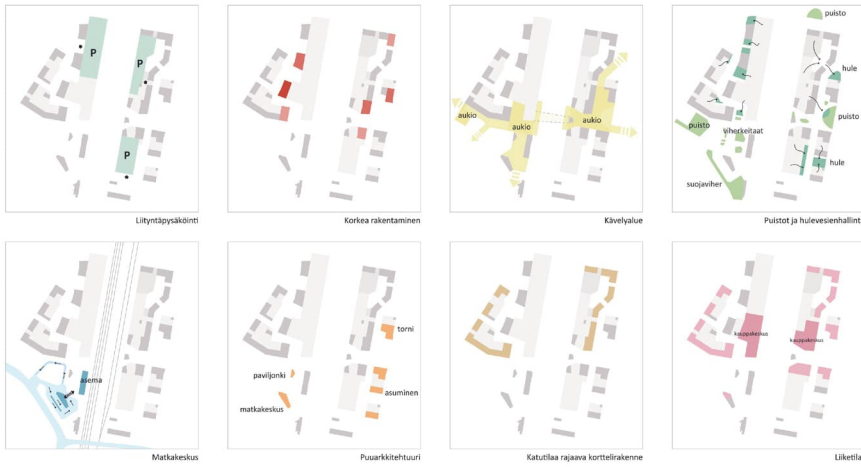
Ehdotuksen havainnekuissa näytetty arkkitehtuuri on suoraviivaista eikä ota kantaa paikan historiaan, vaikka katutaso esitetään paikoin hyvin miellyttävänä. Yleisilme on enemmän aikaan kuin paikkaan sitoutunutta.







Kokonaisuuskaavio 1:1000



### Maisema-arkkitehtoninen arviointi

Suunnitelma eläytyy julkisten ulkotilojen toiminnalliseen ideointiin, ja alueelle on suunniteltu uutta, miellyttävää viherympäristöä. Radan itäpuolelle on suunniteltu ansiokkaasti eri korkeustasoilla olevien pihatilojen liittämistä toisiinsa. Katutilan mutkittelu ja aukio- sekä pihatilojen luomat katkot tuovat katutilaan mielenkiintoa ja viihtyisyyttä. Katu-alueilla on varattu tilaa puuriveille ja ilmastonmuutokseen on sopeuduttu muun muassa varaamalla riittävästi tilaa hulevesien hallinnalle.

Aurinkomäen reunan massiivinen rakentaminen vaikuttaa heikentävästi RKY-alueen luonteeseen katkaisten asemarakennuksen sekä Pohjanheimontalon ja Aurinkomäen välisen maisemallisen ja toiminnallisen yhteyden.





Alueleikkaus 1:1000

### 35 - NILA

Kaunis ja ilmeeltään vahvasti puistomainen ehdotus perustuu puistojen ja rauhallisten katutilojen yhdistelmään, jota korkeat nauhamaisesti sijoittuvat asuintalot reunustavat. Asemanaukiosta on radan länsipuolella ideoitu vehreää ja väljää kaupunkipuistoa, joka yhdistyy saumattomasti Aurinkomäkeen ja jatkuu radan varteen sijoitetun pysäköintilaitoksen kattopihoille, muodostaen koko kilpailualueen länsipuolta yhdistävän vihera-alueen. Ehdotus rauhoittaa RKY-aluetta tuoden nykyisille rakennuksille lisäarvoa, mutta suuri mittakaavavaihtelu väljästi rakennetun Asemanaukion ja korkean Asemapuiston pohjoisosien välillä on kokonaisuuden kannalta kontrastinen. Asemanaukion pohjoispuolen nykyinen rakennuskanta puretaan, ja sen tilalle esitetty massiivinen lisärakentaminen Paasikivenkadun varteen tuntuu raskaalta ympäristöön ja nykyisiin rakennuksiin suhteutettuna.

Radan itäpuolta reunustaa pitkä Junailijankadulta aina Sahankadulle asti ulottuva pysäköintilaitos, joka on kooltaan massiivinen, mutta toisaalta laitoksen julkisivu jaksottuu onnistuneesti erilaisilla julkisivukäsittelyillä. Lisäksi suunnitelma esittelee omaperäisen ajatuksen asemalaiturista keskustatuna, jota läpikulut halkovat muodostaen aktiivisia yhteyksiä asemalaiturin ja ympäröivän kaupungin välille.

Pysäköintilaitosten suunnittelu huomioi mahdollisesti tulevaisuudessa tapahtuvan yksityisautoilun vähenemisen, joka mahdollistaa laitosten muuntamisen muihin käyttötarkoituksiin. Tätä ajatusta tukee myös laitosten hienovarainen julkisivukäsittely.

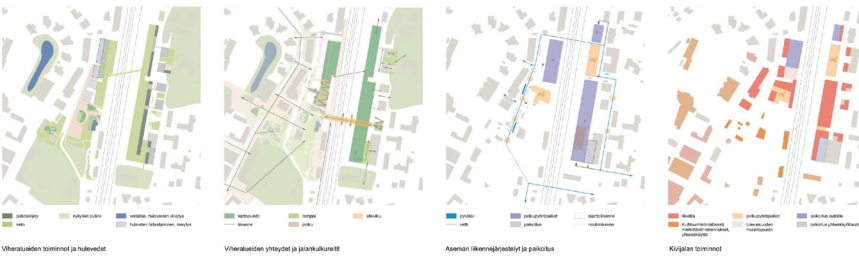
Länsipuolelle esitetty liikenne- ja rauhoittava ratkaisu rauhoittaa nykyistä Asemanaukiota ja ohjaa aseman saattoliikenteen Paasikivenkadun suuntaiselle uudelle Asemapuistotielle. Samalla suora yhteys Asemantieltä Paasikivenkadulle on katkaistu, mikä mahdollistaa uusien paviljonkimaisten rakennusten sijoittamisen Volmari Iso-Hollon aukion ympärille.







ALLEEN VEIKKAUSKARTTA 1:1000



Vierailualueen toiminnot ja huvivädit

Vierailualueen yhteydet ja jatkokuoret

Aseman liikennöintialue ja parkki

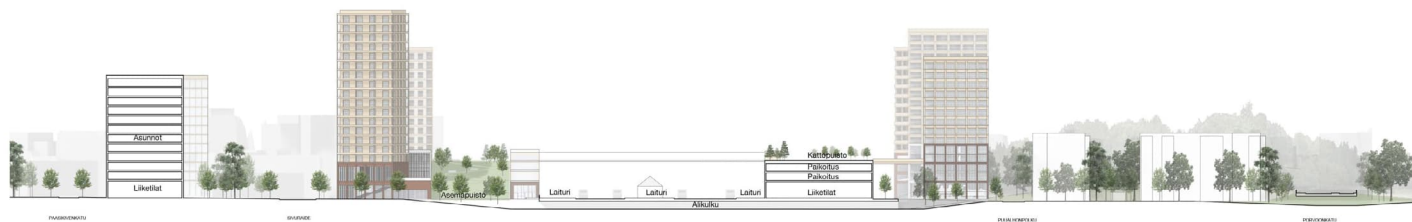
Kyläalueen toiminnot

## Maisema-arkkitehtoninen arviointi

Tässä kilpailuehdotuksessa on kehitetty Asemanaukiosta viihtyisiä ja kaupunkikuvallisesti korkealaatuinen julkisen tori- ja puistoalue, joka jättää RKY-alueen rakennusten ympärille niiden ansaitseman väljän, arvokkaan ja laadukkaasti jäsenneilyn ympäristön. Tämä alue toimii jatkumona Aurinkomäen alueelle. Kilpailuehdotusta olisi voinut entisestään parantaa kehittämällä Asemanaukiolta selkeämpää toiminnallista porrastusta tai luiskayhteyttä Aurinkomäen suuntaan. Uusi pysäköintilaitos vehreine kattopuutarhoineen on liitetty leveällä, hyvään ilmansuuntaan avautuvalla viherterassilla osaksi Asemanaukiota. Pysäköintilaitoksen vehreältä kattopuutarhalla on suunniteltu radan ylittävä silta radan itäpuolella olevan pysäköintilaitoksen katolle suunnitellulle puistolle. Pistetalojen väliin on suunniteltu myös piha-alueita, joiden luonnetta voisi jatkosuunnittelussa kehittää yksityisemmäksi. Radan länsipuolelle sijoittuu muutama pistetalo, joille ei ilmeisesti ole osoitettu erillistä pihaa, vaan niiden virkistys perustuu julkiseen puistoalueeseen. Jatkosuunnittelussa tulisi varmistua, että joka tontille olisi varattu myös omaa pihaa, joka voisi tuki liittyä luontevasti puistoon. Ansiokkaat kaaviot helpottavat suunnitelman lukemista.



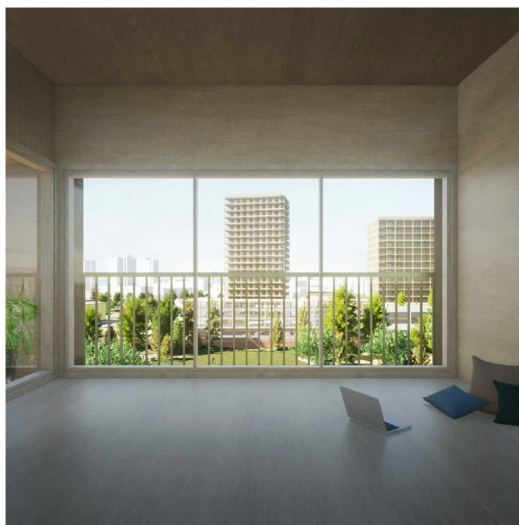




LEIKKAUS A-A  
1:1000



LEIKKAUS B-B  
1:1000



## 6.2 YLÄLUOKKA

### 36 - Kingi

Suoraviivainen ja ammattimainen ehdotus perustuu toimivan oloiseen urbaaniin korkean rakentamisen malliin, jossa radan itäpuoli rakentuu tehokkaista nauhamaisesti sommitelluista seitsemästä tornitalosta ja niihin poikittain liittyvistä matalammista osista sekä radan suuntaisista pysäköintilaitoksista. Korkea rakentaminen on ansiokkaasti erotettu nykyisistä Puualhon polun varrelle sijoittuvista rakennuksista näyttävällä ja leveällä puistokadulla. Esplanadi yhdistää korttelialueen ja aseman seudun hienosti Heikkilänmäen virkistysalueeseen, mutta jää muuten hieman irralliseksi kaupunkiakseliksi. Ratkaisu kuitenkin vähentää ympäröiviin asunkortteleihin korkeasta rakentamisesta aiheutuvaa varjostusta.



Tornitalon perusrakennetta ja massoittelua on ehdotuksessa tutkittu ansiokkaasti ja se esittää tornitalot polveilevana julkisivuiltaan moniaiheisena kokonaisuutena. Ehdotus jakautuu itäpuolelle kolmeen selkeään korttelikokonaisuuteen, joiden välillä korkeusvaihtelu on hallittua ja rytmikästä. Tornitaloista korkeimmat 20-kerroksiset tornit ovat kuitenkin paikkaansa nähdessä liian intensiivisiä ja suurkaupunkimaisia. Itäpuolen liityntä- ja asukaspysäköinti on tuotu osaksi rakennusten jalustan massoittelua sijoittuen radan puoleiselle sivulle ja toimien samalla asuinalueen melumuurina. Radan itäpuolelle ehdotettu tornihotelli on toiminnallisesti ja sijainniltaan hyvä idea.

Pääradan länsipuolella Asemanaukion liikennejärjestelyitä on muutettu toimivasti linjaamalla Asemantie uusiksi ja vähentämällä aseman saattoliikenteelle ja bussitermiinialueille osoitettuja liikennealueita. Aurinkomäen koilliskulmaan ehdotettu lisärakentaminen on kuitenkin liian massiivista ja katkaisee yhteyden Aurinkomäen ja Asemanaukion välillä. Samoin vanhan kauppahallin ja Areena-liiketalon tilalle on ehdotettu rohkeasti korkeaa lisärakentamista. Korkean rakentamisen sijainti ei ole kuitenkaan onnistunut ja jättää puristuksiinsa kaupunkikuvallisesti ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaat RKY-alueen rakennukset.

Itäpuolella Tapulinkadun katkaiseminen autoliikenteeltä jättää kadun pohjoispään nykyiset asuinkerrostalot pussinperäksi ja ohjaa liikenteen näistä kortteleista tarpeettomasti keskustaa kohti. Muutoin autoliikenteeltä rauhoitettu "Keravan Esplanadi" on hyvä idea ja korostaa Heikkilänmäen roolia kaupunkilaisten virkistysalueena. Ehdotuksesta jää epäselväksi, miksi itäpuolen eteläisimpään hybridikortteliin ajetaan Sahankadulle sijoittuvan avorampin ja ajotunnelin kautta. Tapulinkadun katkaiseminen autoliikenteeltä estää aseman saattoliikenteen järjestämisen radan itäpuolelta. Ratapihan alittavan tunnelin laajentaminen itä- ja länsipuolen aukiot yhdistäväksi kauppaturunnelli on toiminnallisesti hieno ja aseman viihtyisyyttä lisäävä ehdotus, mutta teknistaloudellisesti haastava toteuttaa.

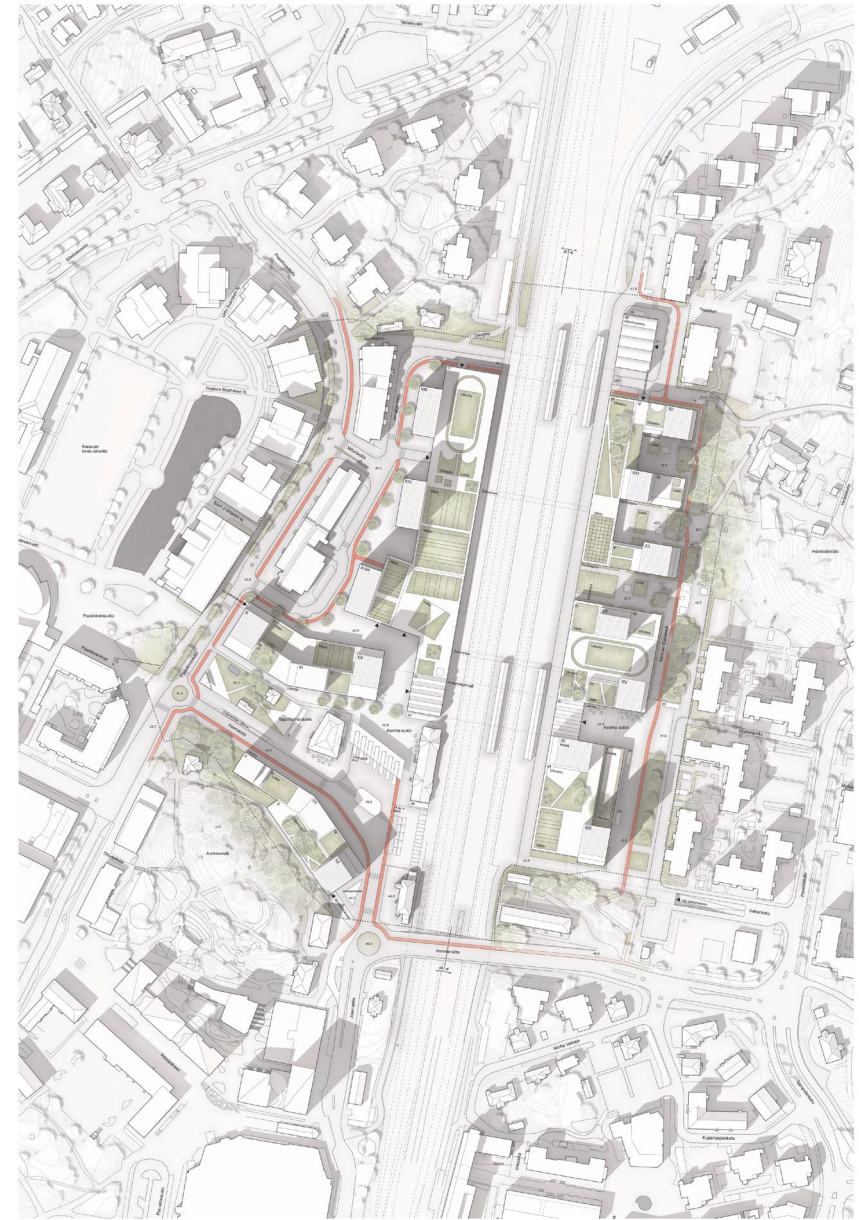
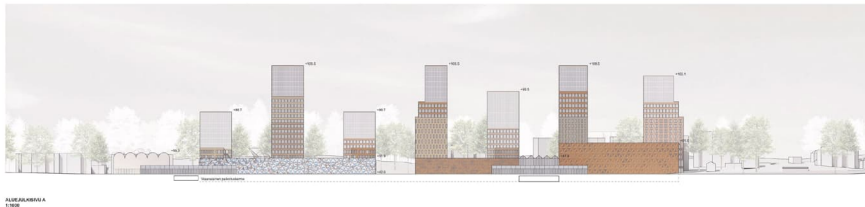
## Maisema-arkkitehtoninen arviointi

Suunnitteluratkaisu perustuu pitkälti kansipihoihin. Pihat on esitetty kilpailuehdotuksessa melko viitteellisesti, eikä ehdotuksen perusteella voida muodostaa selkeää käsitystä pihojen luonteesta tai niille suunnitellusta kasvillisuudesta. Pääosa pihosta on puuttomia, mutta joillekin pihaille on kuitenkin esitetty muutamia puita, joten herääkin kysymys, onko pihojen esittäminen jäänyt keskeneräiseksi. Osa pihosta sijoittuu osin kansipihalle, mutta sisältää kuitenkin myös maanvaraisia pihan osia.

Suunnitelmaa olisi voinut kehittää siten, että kansipihat olisi liitetty toiminnalliseksi osaksi maanvaraisia pihan osia, jolloin olisi muodostunut monimuotoisia pihatiloja ja toiminnallisia kokonaisuuksia. Suunnitelmassa esitetyt maanvaraiset pihan osat jäävät paikoin korkean rakentamisen varjoon, mutta alueelle on kuitenkin perusteltua esittää myös maanvaraisia pihan osia, sillä silloin hulevesien käsittely helpottuu ja maahan istutettava puusto saa kasvaa rauhassa kookkaaksi. Maantasossa olevilla pihilla on myös suuri merkitys ekosysteemipalveluiden tukemisen näkökulmasta sekä ihmisen mittakaavaisen kävely-ympäristön luomisessa. Suunnitelmassa esitetään katto- ja kansipihaille melko laajoja kaupunkiviljelyalueita. Osin viljelyyn osoitetut alueet saisivat olla pienempiä, jotta muillekin tarpeellisille pihatoinnoille jäisi enemmän tilaa.

Aukiotilat on esitetty melko viitteellisesti, jolloin niiden luonteen tarkempi tutkiminen jää jatkosuunnittelukysymykseksi. Aukioiden vierelle esitetty korkea rakentaminen asettaa kuitenkin haasteita miellyttävän pienilmaston synnyttämiselle aukiolla.

Aurinkomäen reunan massiivinen rakentaminen vaikuttaa heikentävästi RKY-alueen luonteeseen katkaissan asemarakennuksen sekä Pohjanheimontalon ja Aurinkomäen välisen maisemallisen ja toiminnallisen yhteyden. Liittyminen Heikkilänmäen suuntaan on sitä vastoin ratkaistu hyvin ja suunnitelmassa esitetty Keravan Esplanadi muodostaa monimuotoista ja miellyttävää katutilaa sekä vehreän vaihtumisvyöhykkeen Heikkilänmäen suuntaan.



### 3 - KERAVA: UUSI LUKU

Varmasti tehty ehdotus, joka perustuu kansirakenteen päälle sijoitettuihin vaihtelevan korkuisiin tornitaloihin. Korkeiden massojen jako eri osiin on toimiva ratkaisu ja keventää muuten korkeaa ja hieman toimistomaista arkkitehtuuria. Tekijä on muodostanut rakennuksista kaupunkirakenteellisen kokonaisuuden, joka kuitenkin olisi kaivannut hieman lisää vaihtelevuutta. Radan molemmilla puolilla perusratkaisu on samantyyppinen, jossa korkean kannen päältä nousevat arkkitehtonisesti komeasti veistetyt pistemäiset rakennusmassat. Viistetyt kattomuodot antavat alueelle persoonallista luonnetta. Kansiratkaisut muodostavat eri osa-alueille hieman raskaita ja umpinaisia rakentamisen reunoja. Länsipuolella aseman ympäristöön on esitetty runsaasti erilaista ympäristötaidetta ja kiinnostavaa aluerakentamista. Myös uuden rakentamisen liittyminen olemassa olevaan rakenteeseen on luonteva. Aurinkomäen yhteys asemalle on ratkaistu puistomaisena.

Keravan strategian mukaisesti kaupunki on hyvinvoiva viherkaupunki, missä kulttuuri on keskiössä. Tämä on harvoja ehdotuksia, joissa visuaalinen kulttuuri on myös huomioitu. Taidetalo, taideinstallaatiot ja Postitaloon tuotu lasten kulttuurikeskus toimivat kulttuuriakselin osina. Svenskin talo siirrettäisiin Aurinkomäelle Kuvataidekoulun viereen.

Bussi- ja taksiterminalien toimivuus on erinomainen, mutta saattoliikenne jää liikenteen kannalta väärälle puolella rataa.



## Maisema-arkkitehtoninen arviointi

Kilpailutyössä on eläydytty hyvin julkisten oleskeluympäristöjen ideointiin. Työssä on ansiokasta myös keskeisten akselien ja näkymälinjojen huomiointi. Suunnitelmaratkaisu perustuu laajoihin, yhtenäisiin korttelipihoihin, joiden sisältöä ja luonnetta on pohdittu onnistuneesti. Suunnitelman perusteella muodostuu monipuolisia toiminnallisia pihalueita, jotka jättävät tilaa myös luonnon monimuotoisuutta ja lähiympäristön viihtyisyyttä lisäävälle kasvillisuudelle. Katutiloista muodostuu pääosin kiinnostavia ja vaihtelevia niitä rajaavien rakennusten alimpien kerrosten käsittelyn, rakennusten massoit- telun sekä vaihtelevien maanvaraisten pih- ja aukiotilojen johdosta.

Asema-aukion kehittäminen nykyistä vihreämpänä ympäristönä ja toiminnallisena puistona lisää asemaympäristön viihtyisyyttä ja tuo alueelle uuden toiminnallisen sydämen. Aurinkomäen reunan säilyttäminen rakentamattomana on perustelua ja turvaa RKY-alueen luonteen säilymisen. Jatkosuunnittelussa voisi kuitenkin vielä tutkia Asemapuiston liittämistä paremmin Aurinkomäkeen esimerkiksi porras- tai luiskayhte- ydellä. Suunnitelmassa esitetty julkisten ulkotilojen tilasarja nivoo Aurinkomäen ja Heik- kilänmäen yhteen.



Yleissuunnitelma 1:1000



## 8 - KIRSIKKALAAKSO

Tekijällä on ollut ehdotuksessa paljon hyviä ideoita. Radan alikulun levittämisellä ja komeilla avarilla sisäänkäynneillä on pyritty tekemään radan alituksesta hieman miellyttävämpi kokemus. Kaupunkirakenteessa ratkaisu on toteutuksen näkökulmasta varsin raskas ja eri tasolla sijaitseva monttu vaatii laadukasta toteutusta toimiakseen. Kuitenkin rohkealla eleellä on myös onnistuttu esittämään kilpailussa poikkeuksellinen konsepti, jota korostaa Asemantien pieni kääntö ja bussien sekä taksien liikennejärjestelyt. Aurinkomäkeen liittyvä rakennusmassa vaikuttaa raskaalta ja hieman vieraalta esitetyssä paikassa. Itäpuolen korttelit ovat rauhallisia ja ammattimaisesti tutkittuja. Arkkitehtuuri jää hieman viitteelliseksi, mutta toisaalta käsin piirretyt sarjakuvamaiset vinjetit tarkentavat herkillä tavalla esitystä.

Bussiliikenteen lähtölaiturit ovat kaukana, mutta niiden toimivuus on hyvä. Taksiasema toimii hyvin. Saattoliikenteelle ei ole varattu riittävästi tilaa.

Asemanseudun rakennuskanta on säilytetty osana puistoratkaisua koristelampineen ja aseman edustan kiinnostavine mutta haastavine montturatorakaisuineen, joka sinänsä on kiinnostava tilallinen elementti. Yrittäjien talon paikalle esitetään uutta asuinkerrostaloa kivijalkakauppoineen. Taide on mainittu kaupunkia elävöittävänä elementtinä, mutta olemassa oleviin teoksiin ei suunnitelmassa ole otettu eksplisiittisesti kantaa.





ALUEJULKISIVU 1:1000 Asemarakennus Monttu ja aiskuku Keskuskortteli Liityntäpysäköinti

### Maisema-arkkitehtoninen arviointi

Kilpailuehdotuksessa on tutkittu huolellisesti julkisten ulkotilojen luonnetta ja toiminnallisuutta sekä tunnistettu erilaisten toimintojen tilatarpeita aina hulevesien hallinnasta skeittipuistoon ja oleskeluun. Kilpailuehdotuksesta erottuu selkeästi pihojen ja julkisten ulkotilojen tilalliset ja toiminnalliset tavoitteet. Suunnitelmasta hahmottuu myös selkeästi yksityisten ja julkisten ulkotilojen suhde.

Radan eri puolet on liitetty entistä vahvemmin toisiinsa, mutta esitetty liitosratkaisu "monttu" vaikuttaa melko mahtipontiselta tähän ympäristöön nähden. Kenties tässä asemaympäristössä voisi toimia pienimittakaavaisempikin ratkaisu.

Asemapuistosta on suunniteltu edustava viherympäristö. Aurinkomäen reunan rakentaminen vaikuttaa heikentävästi RKY-alueen luonteeseen heikentäen asemarakennuksen sekä Pohjanheimontalon ja Aurinkomäen välistä maisemallista ja toiminnallista yhteyttä. Jatkosuunnittelussa voisi tutkia Asemapuiston liittämistä paremmin Aurinkomäkeen esimerkiksi porras- tai luiskayhteydellä.



ASEMAPUISTUS 1:1000

KIRSIKALAAKSO

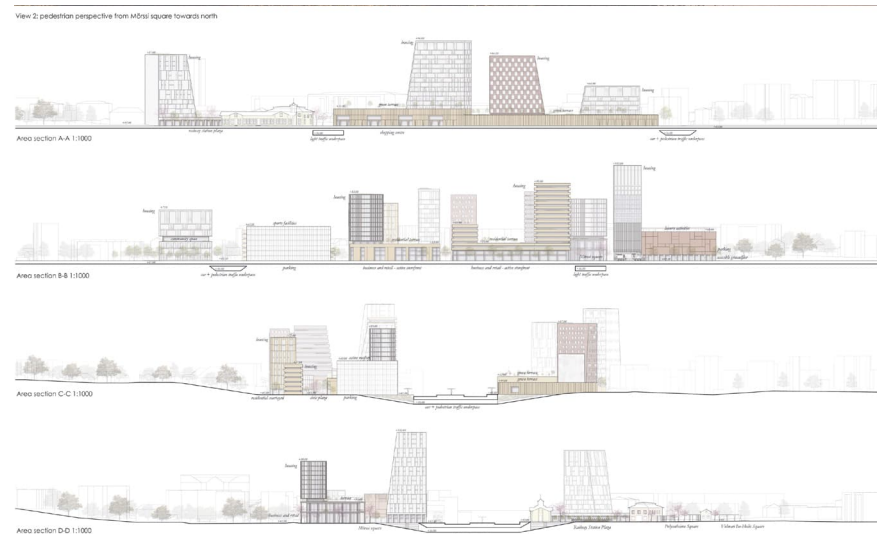
## 10 - LOHENPYRSTÖ

Taitavasti laadittu ison mittakaavan ratkaisu, jossa Asemansseudulle on annettu erilaisilla pistemäisillä tornitaloilla helposti tunnistettava ulkomuoto. Huolimatta vaihtelevasta ja näyttävästä arkkitehtuurista jää ehdotus hieman yksitoikkoiseksi ja raskaaksi. Itäpuolen korttelirakenne on puoliavoin ja onnistuu korkeasta rakentamisesta huolimatta tuomaan myös pienempää ja vaihtelevampaa mittakaavaa kaupunkirakentamiseen. Tekijän ajatus pysäköintitalojen kortteleista tulevaisuuden rakentamisen potentiaalina on kannustettava. Yleisellä tasolla Keravan aseman alueen kehitystä on ehdotuksessa ajateltu useasta näkökulmasta ja pyritty eläytymään tulevaisuuden erilaisiin mahdollisuuksiin. Aseman alueen vyöhykkeinen käsittely on luontevaa, vaikka yhteys Aurinkomäkeen on katkaistu julkisen liikenteen terminaalilla. Myös Aurinkomäkeen liittyvä korkea torni on esitettyssä paikassa raskas ja dominoiva suhteessa olevaan rakennuskantaan. Ehdotuksessa on keskitetty itäpuolen korttelien sekä aseman alueen kehittämiseen, jonka seurauksena länsipuolen korttelialue on jäänyt vähemmälle huomiolle. Valinta on kuitenkin ollut järkevä ja keskittyminen tuottanut kiinnostavan näkökulman Keravan tulevaisuuteen.



Multi-modal Hub saa bussit ja taksit toimimaan hyvin, mutta saattoliikenne vaatii kehittämistä.

Bussiterminaali muokkaa asemansseudun luonnetta, mutta jättää historiallisesti kerrostuneen rakennuskannan väliin rauhoitetun puistomaisen alueen ja kulun kirjastolle. Aseman tien varteen suunnitellut uudet rakennukset sulkevat visuaalisen yhteyden Aurinkomäelle ja Kauppakaaren suuntaan.







### Maisema-arkkitehtoninen arviointi

Suunnitelmassa on esitetty laajasti kävely-ympäristön ja aukoiden kehittämistä, mikä elävöittää aseman lähiympäristöä ja tekee siitä mielenkiintoisen ja elävän urbaanin ympäristön. Suunnitelmasta ei kuitenkaan hahmotu selkeästi yksityisen ja julkisen tilan suhde, mikä olisi toivottavaa uusien asukkaiden pihojen yksityisyyden sekä alueen orientoitavuuden kannalta. Suunnitelmassa on esitetty monelle alueelle melko laajoja terassialueita ja jatkossa tulisivat miettiä myös muita julkista ulkotilaa elävöittäviä ratkaisuja, sillä kahviloita ei riitä joka kadunkulmaan.

Aurinkomäen reunan massiivinen rakentaminen vaikuttaa heikentävästi RKY-alueen luonteeseen katkaisten asemarakennuksen sekä Pohjanheimontalon ja Aurinkomäen välisen maisemallisen ja toiminnallisen yhteyden.



## 27 - CITTÀ

Varmaotteinen ehdotus perustuu vaihtelevasti massoiteltuun ja joustavaan korttelirakenteeseen. Tunnelma on kauttaaltaan miellyttävän pienimittakaavainen ja jalankulkuympäristöön on kiinnitetty runsaasti huomiota. Länsipuolen korkean rakentamisen vastapainoksi on ehdotettu itäpuolelle enimmillään seitsemänkerroksista rakentamista, joka jatkaa ympäröivien kortteleiden mittakaavaa onnistuneesti. Ehdotuksen arkkitehtuuri on esitetty viitteellisesti, mutta rakennusten massoitteleminen on harkittua ja vaivattoman oloista.

Asemakeskuksen alikulusta on muodostettu vahva, jopa ylikorostunut, poikittainen selkäranka itä- ja länsipuolen välille. Uusien alikulkujen sisäänkäynneistä muodostuva mittakaava on yllättävä muuten hyvin hienovaraisessa ehdotuksessa. Kaupunkiakselin

tieltä on purettu Kauppahalli Volmari ja lisärakentaminen on sijoitettu uudelleenmuotoillun Veturi-aukion ympärille. Ratkaisu katkaisee luontevan yhteyden Paasikivenaukion, Aurinkomäen ja Asemanaukion välillä, mikä ei ole paras ratkaisu RKY-alueen kannalta.

Asemantien uusi linjaus vapauttaa Pohjanheimontalon nykyisistä saattoliikennejärjestelyistä, mikä on kävely-ympäristön kannalta onnistunut ratkaisu. Aurinkomäelle ehdotettu uusi serpentiinireitti on ansiokas ja sen viereen ehdotettu lisärakentaminen voisi sopia mäen kulmaan hieman madallettuna. Lähelle asemarakennusta ja postitaloa ehdotettu pitkä rakennus kuitenkin suhtautuu varomattomasti viereiseen RKY-alueeseen, vaikka rajaakin sinänsä onnistuneesti uudelleen linjattua Asemantietä.

Ehdotuksen liikenneratkaisut ovat pääosin toimivia. Itäpuolen pysäköinti on sijoitettu kahteen pysäköintilaitokseen, jotka sijoittuvat alueen pohjois- ja eteläpään lähelle nykyisiä yhteyksiä asemalaitureille. Asuinrakennukset jakavat samat laitokset liityntäpysäköinnin kanssa, mikä mahdollistaa maanvaraisten pihatilojen hyödyntämisen. Tapulikatu on linjattu lähelle päärataa meluvyöhykkeelle, ja Puualhonpolku on omistettu nykyisiä ja uusia kortteleita sekä Heikkilänmäkeä yhdistäväksi kevyen liikenteen väyläksi. Radan itäpuolelle on lisäksi osoitettu saattoliikennepaikkoja laiturien sisäänkäynnin läheisyyteen.

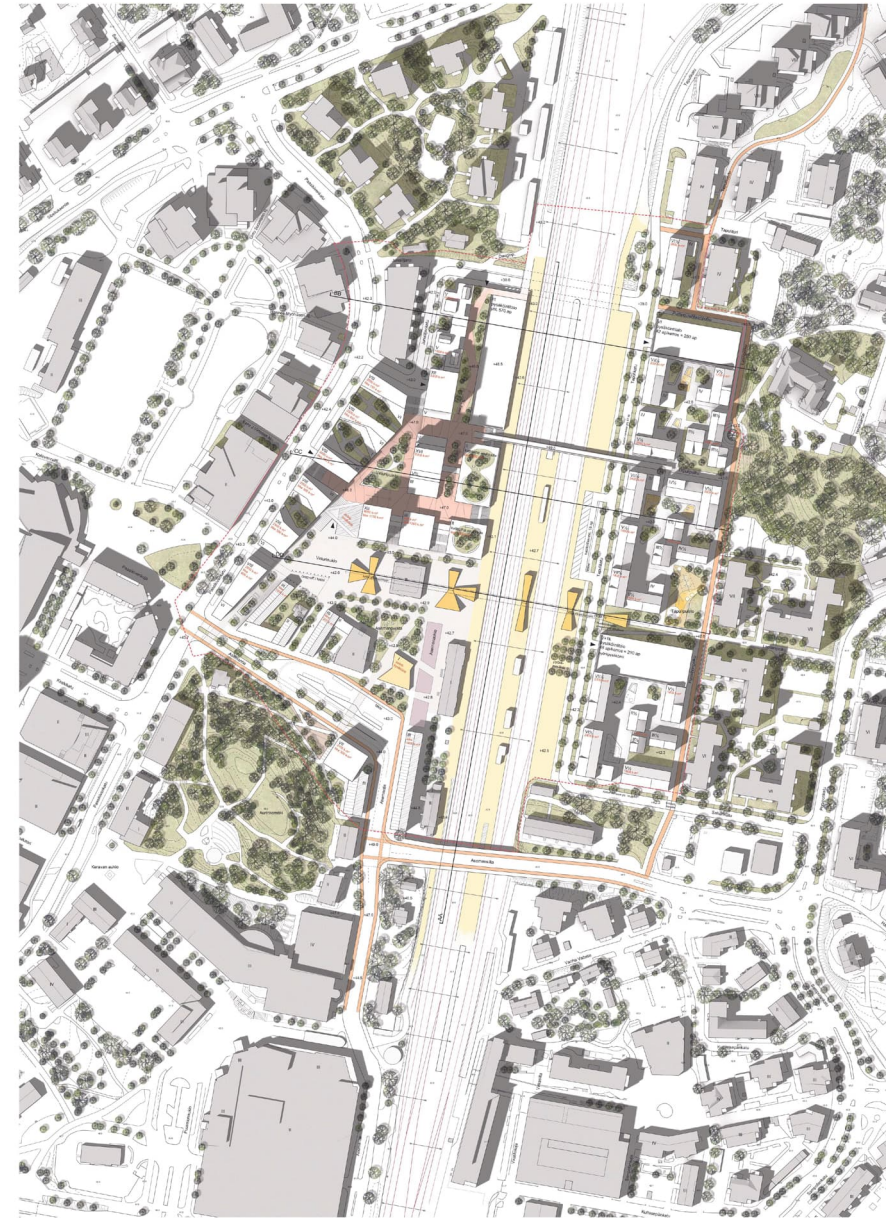




Alueleikkaus AA 1/750

### Maisema-arkkitehtoninen arviointi

Radan itäpuolen massoittelu muodostaa suunnittelualueelle mielenkiintoisia piha- ja kaupunkitiloja. Osin suunnittelualueen pihatilat jäävät kuitenkin melko varjoisiksi. Aurinkomäen reunan massiivinen rakentaminen vaikuttaa heikentävästi RKY-alueen luonteeseen katkaisten asemarakennuksen sekä Pohjanheimontalon ja Aurinkomäen välisen maisemallisen ja toiminnallisen yhteyden. Pohjanheimon talon länsipuolelle suunnitellut rakennukset myös heikentävät keskeisesti kävely-yhteyttä Paasikivenaukion ja Keskuspuiston suuntaan. Radan varteen suunnitellut pysäköintipaikat muodostavat toimivia saattoliikennepaikkoja, mutta toisella puolella rataa oleva pysäköintilaitos olisi kaivannut vastinparikseen Keravan vihreää ilmettä korostavaa viherympäristöä.



### 39 - SHERWOOD

Ehdotuksen itäpuolen ratkaisu muodostuu neljästä selkeästä korttelikokonaisuudesta, joissa matalammat kerrostalot yhdistyvät korkeampiin pistetaloihin ja muodostavat yhdessä kiinnostavan ja rytmikkään kaupunkirakenteen. Kortteliratkaisu onnistuu välttämään liiallisen monotonisuuden ja tuottamaan korkealaatuista kaupunkiympäristöä tiivistä rakentamisesta huolimatta.

Länsipuolella Asemanaukion pohjoispuolen nykyinen rakennuskanta on purettu. Sen tilalle esitetty nykyistä korkeampi asemakortteli sopeutuu heikosti viereiseen RKY-alueeseen. Sen sijaan Paasikivenkadun varrelle sijoittuvan liikerakennuksen korvaamista uudella asuin- ja liiketilarakentamisella on tutkittu hyvin mittakaavallisena välittäjänä keskuspuiston ja asemakaavaluonnoksessa esitetyn korkean rakentamisen välillä. Asemanaukiolla linja-autolaiturit on siirretty aukion pohjoispuolelle, mikä ei kuitenkaan merkittävästi paranna kävely-ympäristöä Pohjanheimon talon ympärillä.



Ehdotuksen liikenneratkaisut ovat pääosin toimivia. Itäpuolen pysäköinti sijoittuu sekä korttelien jalustaosaan että kahteen pysäköintilaitokseen, jotka molemmat sijoittuvat alueen pohjoispäähän lähelle nykyisiä yhteyksiä asemalaitureille. Laitosten sijoittelu lisää autoliikennettä pohjois-eteläsuuntaisesti Tapulikadulla. Saattoliikenteelle osoitettu avoin pysäköintialue radan itäpuolella vaikuttaa ylimitoitetulta, eikä luo ympärileen miellyttävää kävely-ympäristöä.



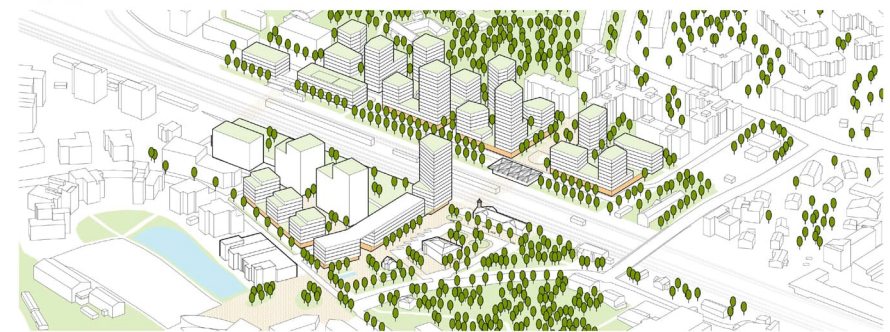


### Maisema-arkkitehtoninen arviointi

Suunnitelma perustuu kansipiharatkaisuun, jossa pysäköintilaitos muodostaa jalustan, jonka päälle on suunniteltu pihoja ja korkeaa rakentamista. Pihat ovat rakennusten reunustamia ja jäävät korkean rakentamisen johdosta melko varjoisiksi. Rakennusmassat toisaalta suojaavat pihoja rata- ja liikennemelulta. Pihojen luonnetta ei ole suunniteltu tässä vaiheessa tarkemmin, mutta yhtenäinen piha-alue antaa hyvät eväät jatkosuunnitteluun. Alueen itäreunan ja Heikkilänmäen väliin on suunniteltu miellyttävä ja vehreä kävely-ympäristö, joka toimii välittävänä vyöhykkeenä uuden ja vanhan rakentamisen välillä. Asemanaukiota on jäsenneilty puiden avulla nykyistä vehreämmäksi. Sen liittymistä Aurinkomäen suuntaan olisi voinut kehittää suunnitelmassa edelleen. Radan itäpuolelle on esitetty laajasti avopysäköintiä ja olisikin ollut toivottavaa nähdä radan varressa jotain aktiivisempaa toimintaa. Tavoite olisi tehdä alueesta houkutteleva ja Keravan keskusta-alueelle saapumisesta kiinnostava, joten vaikka tuki liityntäpysäköintipaikoillekin on tarvetta, olisi jokin muu toiminto radan varrella voinut luoda parempaa imagoa kaupungille. Radan toisella puolella on kuitenkin jo pitkät pätkät kuollutta pysäköintilaitoksen julkisivua, joten tässä olisi ollut mukava nähdä jokin urbaanimpi ratkaisu, joka olisi viestinyt käveltävästä keskusta-alueesta paremmin.



Alueen yleissuunnitelma 1:1000



Kaupunkittiläiset yhteydet, aksonometria

## 6.3 KESKILUOKKA

### 1 - STAX

Ehdotuksessa esitetty arkkitehtuuri jää hieman viitteelliseksi ja monotoniseksi. Kaupunkirakenteellisesti toistuva kaksoistornin teema on raskas ja hieman lähiömäinen. Ratkaisu on kuitenkin yhtenäinen kokonaisuus, joka kuitenkin hallitsee aluetta liian yksipuolisella kaupunkirakenteella. Radan itäpuolelle sijoitettu monitoimikeskus aktivoi ja suojaa myös asuinkortteleita radan haitoilta, mutta on samalla monoliittimaisen raskas rakenne. Aseman ympäristö on rajattu Aurinkomäestä viuhkamaisella rakennusryhmällä. Ajatus rajauksesta on kiinnostava, mutta esitetyllä tavalla toteutettuna aivan liian massiivinen ja erottaa Aurinkomäen aseman alueesta.

Bussiterminaalin toimivuus ei ole optimaalinen. Tapulikadun katkaisu jättää olemassa olevat talot pussiin ja siirtää niiden liikenteen kulkemaan epätoivotusti keskustan läpi. Muutoin liikenneverkko toimii hyvin. Bussiliikenteen järjestely on toimiva ja edullinen toteuttaa.



### Maisema-arkkitehtoninen arviointi

Suunnitteluratkaisu perustuu pääosin pistetalojen yhteyteen suunniteltuihin kansi-pihoihin. Kaikille rakennuksille ei kuitenkaan ole esitetty lainkaan pihoja tai ne ovat muutamia poikkeuksia lukuun ottamatta erittäin pieniä. Pihatilat on esitetty kilpailuehdotuksessa melko viitteellisesti, eikä ehdotuksen perusteella voida muodostaa selkeää käsitystä pihojen luonteesta tai niiden liittymisestä ympäristöön. Ehdotuksessa on kuitenkin esitetty kirjallisesti muutamia hauskoja toiminnallisia ideoita julkisille ulkotiloille. Yksi onnistuneimmista ideoista on radan itäpuolelle esitetyt, aurinkoiseen ilmaansuuntaan avautuvat istuskeluportaat, jotka liittävätkin aukion ja radan alikulun toiminnallisesti yhteen pysäköintilaitoksen katolle suunnitellun aktiivisen kattopuiston kanssa. Tältä osin muodostuu miellyttävää, urbaania oleskeluympäristöä. Radan itäpuolen kansipihat on myös liitetty vihersillalla osaksi Heikkilänmäkeä, mikä parantaa alueen saavutettavuutta. Suunnitteluaineiston perusteella jää kuitenkin hieman epäselväksi sillan liittyminen ympäröivään rakentamiseen: avautuuko sillan alle asuntoja?

Pihakansien alle on esitetty useampi kerros pysäköintiä, jolloin katutila jalankulkuympäristöineen tulee melko monotoniseksi, eikä monen kerroksen korkeudessa olevan kansipihan kasvillisuus tuo vehreyttä tai viihtyisyyttä katutilaan. Erityisesti keskusta-alueelle, juna-aseman välittömään läheisyyteen, olisi ollut tärkeää muodostaa miellyttävää ja vaihtelevaa jalankulkuympäristöä, joten pysäköintilaitosten reunoja olisi voinut kehittää vaihtelevimmin ratkaisuin. Suunnittelualueen itäreunalle on myös suunniteltu asuntoja, jotka avautuvat suoraan pysäköintilaitokseen päin, joten asuntojen näkyמייניkin olisi ollut tarpeen saada vaihtelua.

Aurinkomäen reunan massiivinen rakentaminen vaikuttaa heikentävästi RKY-alueen luonteeseen katkaisten asemarakennuksen sekä Pohjanheimontalon ja Aurinkomäen välisen maisemallisen ja toiminnallisen yhteyden. Uudisrakennuksille muodostuu kuitenkin hienoja pihoja, jotka liittyvät mukavasti Aurinkomäkeen.

## 2 - URBANITO

Leikkisän veistoksellinen massoittelu tekee ehdotuksesta sympaattisemman kuin hieman toteavista visualisointikuvista voisi aluksi päätellä. Kevyesti niksautetut korkeat lamellimaiset pistetalot muodostavat arkkitehtonisesti selkeän maamerkin, ja veistoksellinen vino katto antaa alueelle oman identiteetin. Pienet taskupuistot avaavat ja väljentävät mukavasti kaupunkirakennetta ja tuovat katutasoon vaihtelevuutta. Pitkät pysäköintilaitoksen julkisivut radan molemmin puolin voivat olla näyttävä aihe, mutta samalla ne muodostavat varsin yksipuolisen kuvan Keravalle saapuvalle kulkijalle. Aseman alueelle tai Asemantielle ei ole ehdotettu suuria muutoksia. Aurinkomäen yhteyttä tai liittymistä ei ole kehitetty.

Liikenneverkko on hyvin nykyisen kaltainen. Asemanedustalle on ehdettu uutena taksit, mikä tekee siitä ahtaan. Erityisesti saattoliikenteen tila on niukka.

### Maisema-arkkitehtoninen arviointi

Suunnitteluratkaisu perustuu kansipihoihin. Pihatilat esitetään kilpailuehdotuksessa melko viitteellisesti, eikä ehdotuksen perusteella voida muodostaa selkeää käsitystä pihojen luonteesta. Osin pihakansien reunoihin esitetään korkeampaa jalustaosaa, joka tuo mielenkiintoa ja vaihtelua katutilaan. Radan puolelle avautuvat pysäköintilaitosten julkisivut käsitellään kertomaan kaupungin puuteollisuushistoriasta siten, että ne muistuttavat tapulimaisia puutarapinoja. Osin pysäköintilaitosten reunoja olisi voinut jaksottaa enemmänkin materiaalein, muodoin, aukotuksin ja/tai toiminnoin, jotta olisi muodostunut vaihtelevampaa jalankulkuympäristöä. Kansipihojen väleihin jäävät maanvaraiset julkiset ulkotilat kuitenkin elävöittävät jalankulkuympäristöä ja tuovat mahdollisuuksia lisätä monimuotoista kasvillisuutta sekä hallita alueen hulevesiä.

Ajatus Keravan omasta "High line" -puistosta radan varrella on hauska, joskin viljely- aluetta esitetään nyt melko runsaasti. Jatkosuunnittelussa voisikin tarkistaa High linepuiston toiminnallisia tarpeita nyt esitettyä monipuolisemmiksi. Radan länsipuolelle esitetään uutta aukiota, Veturiaukiota. Aukion rooli ja luonne jäävät suunnitelma-aineistossa melko viitteellisesti esitetyiksi. Voidaankin pohtia, onko aukio mittakaavaltaan sopivan kokoinen nyt esitettyyn paikkaan, vai tulisiko aukiota rajata tiukemmin ja jäsennellä enemmän esimerkiksi kasvillisuuden avulla.

Aurinkomäen reunan säilyttäminen rakentamattomana on perustelua ja turvaa RKY-alueen luonteen säilymistä.





## 6 - GREEN ENGINE

Ehdotuksessa keskitytään pääosin aseman alueen ja radan itäpuolisten kortteleiden suunnitteluun, ja asemakaava-alue 2313 on jätetty vähemmälle huomiolle. Tekijällä on ollut kunnianhimoinen tavoite muodostaa tiiviisti rypäsmäisesti rakennettua kaupunkia, jolloin myös viheralueita jää vapaaksi enemmän. Kokonaisuus ei kuitenkaan vaikuta tasapainoiselta, vaikka tiiviisti rakennetuilla kortteilla on mahdollisuus muodostaa kiinnostavaa arkkitehtuuria. Itäpuolen jättimäinen palvelu- ja paikoituslaitos on massiivinen ja epätasapainossa asuinrakentamisen kortteiden kanssa. Asemantien linjaus ja sen varrelle sijoitettu rakennusrintama on kiinnostava idea, mutta esitetyllä tavalla se muodostaa liian raskaan puiston reunan, eikä kommunikoi olemassa olevan rakennetun ympäristön kanssa.

Taksien ja saattoliikenteen sekoittaminen on toiminnallisesti vaikea. Muutoin terminaalille on varattu hyvin tilaa ja liikenneverkko on toimiva.

### Maisema-arkkitehtoninen arviointi

Radan itäpuolelle, pienilmastollisesti suotuisaan paikkaan esitetty puisto muodostaa vastinparin radan länsipuolen rakentamiselle ja vahvistaa osaltaan Keravan vehreää imagoa asemalle saavuttaessa. Lisäksi se helpottaa laaksomaiseen tilaan sijoittuvan asemaympäristön hulevesien hallintaa ja tukee luonnon monimuotoisuutta. Suunnitelmassa on esitetty myös radan itäpuolen Puutapulinkadun mutkittelua ja runsaasti katupuita, jotka tukevat viihtyisän kävely-ympäristön syntymistä.

Asematorin rooli ja luonne jäävät suunnitelma-aineistossa melko viitteellisesti esitetyiksi. Voidaan pohtia, onko aukio mittakaavaltaan sopivan kokoinen nyt esitettyyn paikkaan, vai tulisiko aukiota rajata tiukemmin ja jäsenellä enemmän esimerkiksi kasvillisuuden avulla. Viitteellisesti esitetyt pihat jäävät osin pieniksi ja varjoisiksi ja tuntuu, että niiden tilallisuuden suunnittelu on jäänyt tässä ehdotuksessa sekundääriseksi.

Aurinkomäen reunan massiivinen rakentaminen vaikuttaa heikentävästi RKY-alueen luonteeseen katkaissan asemarakennuksen sekä Pohjanheimontalon ja Aurinkomäen välisen maisemallisen ja toiminnallisen yhteyden.



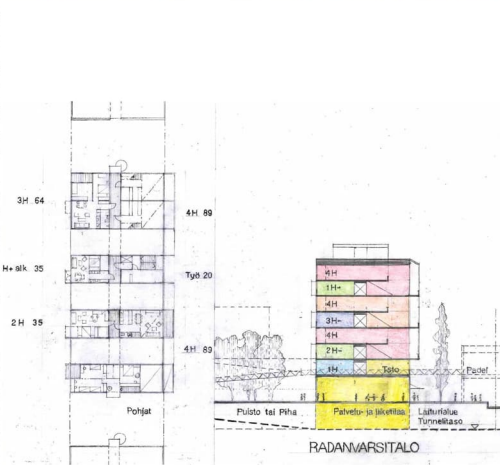
## 7 - ASEMALLA

Ehdotus jää hieman keskeneräiseksi, eikä tekijä ole kehittänyt asemakaavan 2313 kortteleita. Itäpuolen korttelirakenne on vaihteleva ja radan reunaan sijoitettu pysäköintilaitos suojaa asumista. Toisaalta samalla muodostuu pitkä monotoninen julkisivu rata-alueen suuntaan. Kuitenkin asuinrakentamisen korttelialue on mittakaavaltaan hyvä ja monipuolinen. Rakennusten sijoittelu on leikkisää ja luo vaihtelevaa kaupunkiympäristöä. Aseman aluetta dominoi uusi rakentamisen reuna Aurinkomäen puiston suuntaan. Rakennusten mittakaava on maltillinen, mutta silti jalustan päälle sijoitetut rakennusmassat tuntuvat liian raskaalta ratkaisulta paikkaan. Esitetty arkkitehtuuri on jäänyt viitteelliseksi. Liikenneverkon toimivuus on haastava Tapulikadun katkaisemisen ja Asemanaukion muokkauksen vuoksi.

### Maisema-arkkitehtoninen arviointi

Suunnitteluratkaisu perustuu maanvaraisiin pihoihin, mikä antaa mahdollisuuden kehittää alueelle pitkäikäistä kasvillisuutta ja toteuttaa hulevesien hallintaa luonnonomukaisesti. Pihatilat on esitetty kilpailuehdotuksessa melko viitteellisesti, eikä ehdotuksen perusteella voida muodostaa selkeää käsitystä pihojen luonteesta. Itäreunan korttelipihat avautuvat itään Heikkilänmäen suuntaan pyrkien liittämään kortteleita olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen. Aurinkomäen reunan massiivinen rakentaminen vaikuttaa heikentävästi RKY-alueen luonteeseen katkaisten Asema-aukion ja Aurinkomäen välisen maisemallisen ja toiminnallisen yhteyden. Kulttuurihistoriallista miljööä täydentänyt Pohjanheimon talo on purettu ja korvattu maanlaisella pysäköintihallilla ja sen päälle rakentuneella puistikolla. Ratkaisun myötä alueen historiallinen kerroksellisuus heikkenee, eikä liikennealueen keskelle suunnitellulla puistikolla ole välttämättä kovin suurta käyttöarvoa.





Radanvarsitalon idealuonnos, pohjat ja leikkaus

### 13 - AURINKOPIHAT

Ehdotuksessa on vahva visio tulevaisuuden Keravan alueesta. Käsipiirretyt suunnitelmat ja perspektiivikuvat tuovat esitykseen raikkautta ja välittävät hyvin tekijän kykyä eläytyä suunnitteluun. Toisaalta ehdotuksen ratkaisut ovat ammattimaisen varmoja ja tutkittu huolella. Arkkitehtuuri on omaleimaista ja kokeilevaa. Asemakaavan 2313 korttelirakenteeseen on esitetty vaihtoehto, joka ei kuitenkaan tuo todellisia hyötyjä lähtökohtaan nähden. Itäpuolen korttelit on ratkaistu umpikorttelin varioinnilla, joka on kilpailussa vähemmistöön jäänyt ratkaisumalli. Tekijä on kuitenkin ehdotuksessaan löytänyt umpikorttelilla varsin tasapainoisen kokonaisuuden. Radanvarsitalo muodostaa radan suuntaan aktiivisen julkisivun, joka tekee Keravalle saapumisesta mukavan urbaanin. Aurinkomäen liittyminen aseman alueeseen on puistomainen. Liikennerratkaisu perustuu pitkälti nykytilaan. Tapulikadun ratkaisu on haasteellinen.

#### Maisema-arkkitehtoninen arviointi

Pihat esitetään ratamelulta suojattuina suurkorttelipihoina, joiden tarkempi luonne ei hahmotu suunnitelman perusteella. Yhden umpikorttelin läpi on linjattu katu, mikä vaikuttaa melko erikoiselta ratkaisulta ja heikentää sisäpihan viihtyisyyttä ja turvallisuutta tuoden pihalle liikennemelua ja päästöjä. Jalankulkijaympäristö vaikuttaa melko monotoniselta ja suurkortteleja olisi voinut jaksottaa enemmän mielenkiintoisen ja viihtyisän katutilan luomiseksi. Suunnitelma huomioi Aurinkomäen ja Heikkilänmäen välisen akselin. Asemapuiston laajentaminen ja Aurinkomäen reunan säilyttäminen rakentamattomana on perusteltua ja turvaa RKY-alueen luonteen säilymisen. Tanssilavan ja näköalaporraan sijoittaminen Aurinkomäelle elävöittää aluetta.

## 16 - NEXT STOP, THE GARDENPARK

Ehdotus jää viitteelliseksi, eikä siinä ei ole juuri kehitetty alueen länsiosaa. Aseman alueen ja asemakaavan 2313 korttelialueen osalta on tyydytty lähes olemassa olevaan tilanteeseen. Bussi- ja taksiterminaalin toimivuus jää heikoksi ja saattoliikenne liian kauaksi laitureista.

Itäpuolelle esitetään pitkää radan suuntaista pysäköintilaitosta, joka muodostaa radan suuntaan pitkän julkisivun. Kiinnostavan julkisivun avulla tekijä antaa lupauksia arkkitehtuurista, joka parhaimmillaan voi olla näyttävää. Itäpuolen asuinrakentaminen on jono jalustan päälle seisovia tasakorkuisia pistemäisiä torneja.

### Maisema-arkkitehtoninen arviointi

Suunnitelma perustuu kansipiharatkaisuun. Aukiot ja pihat on esitetty niin viitteellisesti, ettei niiden luonne hahmotu suunnitelman perusteella. Pihat ovat paikoin melko pieniä ja varjoisia. Pihatilojen kannalta parempi ratkaisu olisi ollut sijoittaa radan itäpuolella olevat asuintornit jalustan reunaan eikä keskelle, jolloin yhtenäistä pihatilaa olisi syntynyt enemmän. Suunnitelmaselostuksessa esitelty luonnon monimuotoisuuden kehittäminen on hyvä ajatus, joka ei täysin vielä ilmene suunnitelmakartoista. Pohjanheimon talon pohjoispuolelle suunnitelluille kortteille ei ole varattu lainkaan pihaa. Alueen hulevesien hallinta on otettu keskeisesti esiin suunnitelmassa, mikä onkin hyvä lähtökohta jatkosuunnittelulle ja auttaa sopeutumaan ilmastonmuutokseen. Aurinkomäen reunan säilyttäminen rakentamattomana on perustelua ja turvaa RKY-alueen luonteen säilymisen.





## 17 - HORIZON

Ehdotus muodostaa yksinkertaisen ja toimivan kaupunkirakenteen, jossa ei ole jääty liikaa herkistelemään. Pistemäiset jalustojen päältä nousevat tornit ovat toimivasti paikoillaan. Tornien arkkitehtuuria on varioitu jonkin verran, mutta hieman rohkeampi erottautuminen olisi parantunut alueen yleisilmettä ja tunnelmaa. Itäpuolen ratkaisu on yksinkertainen ja raskas. Sen keskelle jäävän kadunvarren viihtyvyys on kyseenalainen johtuen pysäköintikansien suuresta määrästä. Liikennratkaisu perustuu pääosin nykytilaan.

### Maisema-arkkitehtoninen arviointi

Suunnitelmaratkaisu perustuu pysäköintihallien päälle ja pistetalojen väliin sijoittuviin kansipihoihin. Pihojen, aukoiden tai puistikoiden luonnetta ei ole kilpailuehdotuksessa suunniteltu tarkemmin. Radan itäpuolelle muodostuva uusi katutila on melko monotoninen ja sitä olisi toivonut kehitettävän kutsuvampana kävely-ympäristönä. Nyt sitä leimaa pistetalojen lisäksi pysäköintilaitoksen mykkä julkisivu ja luotisuora katutila, jota on kuitenkin onneksi jaksotettu edes muutamilla pysäköintilaitosten sisäänvetoihin sijoitetuilla vihertaskuilla ja katupuilla. Radan itäreunaan on suunniteltu kapea vihervyöhyke, jota leventämällä alueelle olisi saanut toiminnallisen puistoalueen. Joka tapauksessa alueelle suunniteltu vihervyöhyke muodostaa toivotun vastinparin radan länsipuolen monotoniselle pysäköintilaitoksen julkisivulle. Radan länsipuolen osalta RKY-alueen ympäristö on säilytetty nykyisellään.



## 18 - C&C

Ehdotus on poikkeuksellisen rohkea, joka ei jätä kylmäksi. Vahvalla arkkitehtonisella näkemyksellä muodostetut itäosan umpikorttelit tuovat raikkaan vaihtoehdon kilpailuun. Leikkisät painovoimaa uhmaavat rakennukset tuovat kansainvälisen tunnelman Keravalle. Parhaimmillaan ehdotuksen rakentaminen luo Keravalle vahvan uuden identiteetin.

Asemakaavan 2313 osalta on esitetty muutoksia ja uusia kehitysideoita. Aseman aluetta on kehitetty pienimittakaavaisena, ja uudisrakentaminen on sopeutettu olemassa olevaan rakennuskantaan. Liittyminen Aurinkomäkeen on luontevan puistomainen, joka on mahdollistettu painamalla Asemantie maanalle. Ajatus ei ole realistinen.

### Maisema-arkkitehtoninen arviointi

Suunnitelmassa on kehitetty Aurinkomäen ja Heikkilänmäen välille diagonaali aukkioiden ja puistikoiden tilasarja, mikä antaa hyvät eväät viihtyisän kävely-ympäristön kehittämiseen. Aukkioiden luonne on esitetty suunnitelmassa vain viitteellisesti, mutta niitä olisi voinut kehittää kasvillisuuden käytöllä viihtyisimmiksi. Aurinkomäen yhteyttä RKY-alueen suuntaan on kehitetty porrasyhteyden avulla ja Aurinkomäen alaosaan on kehitetty uutta, yhteyttä tukevaa puistoaluetta. Asemanaukiota on myös täydennetty RKY-alueella olevien rakennusten mittakaavaa toistavalla rakentamisella, joka kuitenkin heikentää RKY-alueen ja Aurinkomäen välistä maisemallista yhteyttä. Radan alikulkua on levennetty ja sen yhteyteen on suunniteltu alas laskettua aukiotilaa, jota reunustavat myymälä- ja ravintolatilat. Ratkaisu vaikuttaa mittakaavaltaan hieman massiiviselta Keravan asemaympäristöön ja suunniteltuihin käyttäjämääriin nähden.

Radan itäpuolelle on suunniteltu umpikortteleita, joiden sisälle muodostuu ratamelulta suojattuja, laajahkoja ja yhtenäisiä piha-alueita. Pihat ovat esitetty suunnitelmassa vain viitteellisesti, mutta niiden koko ja muoto antavat hyvät eväät niiden jatkosuunnitteluun.





## 23 - GREENGROUP

Ehdotus perustuu vahvaan kaupunkirakenteelliseen konseptiin, jossa viuhkamainen korttelirakenne luo dynaamisen liikkeen tunnun arkkitehtuuriin. Konseptin järkähtämätön toteutus tekee lopputuloksesta megalomaanisen ja hieman toimistomaisen. Katutilaa dominoi pysäköintilaitokset, vaikka jalustojen katutasoon on sijoitettu liiketilaa. Jalustan päältä nousevat tornit ovat näyttäviä ja luovat osaltaan oman maamerkimäisen kokonaisuuden. Tekijä on esittänyt uusia liikenneratkaisuja, mutta niiden toimivuus ei ole nykytilannetta parempi.

### Maisema-arkkitehtoninen arviointi

Suunnitelma perustuu kansiratkaisuun, jossa jalankulku on nostettu ylös pysäköintilaitosten katoille, jolloin kansitasolle muodostuu julkista ja puolijulkista tilaa yksityisten pihatilojen sijaan. Usean kerroksen korkeudessa oleva kansipiha ei tuo vehreyttä katutilaan ja katutilan luonne jää suunnitelma-aineiston perusteella hieman epäselväksi. Rakennusten sijaitessa keskellä jalustaansa, laajaa yhtenäistä pihatilaa ei muodostu, vaan kapeita alueita, jotka asettavat haasteita suunnittelulle. Radan länsipuolen osalta RKY-alueen ympäristö on säilytetty nykyisellään.



## 24 – FLOREO

Ehdotus on mielenkiintoinen ja siinä on onnistuttu muodostamaan nauhamaisesta kaupunkirakenteesta uudenlainen tulkinta. Monipuolinen erilaista korttelitypologiaa varioiva rakenne luo vaihtelevaa kaupunkiympäristöä. Itäpuolella ajoreitin linjaaminen radan puolelle on varsin toimiva kokeilu, joka mahdollistaa asuinkortteleiden vyöhykkeen. Kävelijöitä on puolestaan huomioitu alueen läpi kulkevalla puistoreitillä. Länsipuolella on asemakaava-alueelle esitetty isoja muutoksia ja tuotu uusi joukkoliikennekatu korttelin läpi. Joukkoliikennekatu on ratkaisuna toimiva, mutta vie paljon tilaa. Saattoliikenne jää heikoksi. Aseman alueelle on esitetty maltillisesti pienimittakaavaista rakentamista sekä uusi kävelysilta. Ehdotuksen arkkitehtuuria ei ole esitetty kovin tarkasti, jolloin siitä jää paljon katsojan tulkittavaksi. Rakennusten massoittelu kaupunkirakenteessa on kuitenkin monipuolista ja muodostaa erityyppisiä paikkoja kaupunkilaisille.

### Maisema-arkkitehtoninen arviointi

Suunnitelmassa on luotu vehreitä, vaihtelevia ja toiminnallisesti monipuolisia julkisia ulkotiloja ja yksityisiä piha-alueita. Radan itäpuolelle on esimerkiksi suunniteltu mutkitteleva ja luonteeltaan vehreä Tapulin puistoraitti, joka muodostaa miellyttävää kävelyympäristöä, jossa katuvihreälle on varattu riittävästi tilaa. Radan itäreunaan esitetty viheralue luo hyvän vastinparin radan länsipuolen pysäköintilaitokselle ja vahvistaa Keravan vehreää imagoa.

Asema-aukiota on kehitetty vehreämmäksi ja viihtyisämmäksi. Suunnitelmassa on vahvistettu ansiokkaasti Heikkilänmäen ja Aurinkomäen välistä akselia. Aurinkomäen reunaan esitetty liikerakennus kuitenkin heikentää RKY-alueen ja Aurinkomäen välistä maisemallista yhteyttä. Toiminnallisesti alueet on liitetty toisiinsa uudella kävelysillalla.





## 28 - ENCOIN

Ehdotuksessa on suurkaupunkimaista otetta ja rakennusten massoitellulla on aikaansaatu persoonallisia kaupunkitiloja. Aluetta hallitsevat ison mittakaavan veistokselliset suurtorttelit, joiden väleihin ja ympärille jäävät melko suoraviivaiset kaupunkitilat. Kortteleiden mittakaava ja rakennusten massoitelu poikkeaa vahvasti ympäröivän alueen ilmeestä. Se ei myöskään onnistu muodostamaan täysin tasapainoista kokonaisuutta rakentamisen painottuessa vahvasti alueen länsipuolelle ja RKY-alueen läheisyyteen. Paasikivenkadun varteen sijoitettu lisärakentaminen on liian korkeaa suhteessa ympäröivään rakennuskantaan.

Bussi-, taksi- ja saattoliikenteen sijoittaminen itäpuolelle melko etäälle on toimivuuden kannalta heikompi ratkaisu, vaikka sille on varattu riittävästi tilaa. Bussiterminaalin siirtäminen itäpuolelle olisi voinut mahdollistaa Asemanaukion nykyistä monipuolisemman kehittämisen, mutta Pohjanheimon talon nykyiset saattoliikennejärjestelyt hallitsevat edelleen rakennuksen ympäristöä. Radan itäpuolella kortteleiden välissä kulkeva nelikaistainen Tapulikatu on ylimitoitettu eikä luo ympärilleen miellyttävää kävely-ympäristöä. Radan länsi- ja itäpuolta yhdistävä kävelysilta on hieno ja yhdistyy ansiokkaasti Heikkilänmäen virkistysalueeseen, mutta on teknisesti haastava toteuttaa. Itäpuolen pysäköinti on sijoitettu pääasiassa rakennusten jalustaan ja maanalaisiin pysäköintilaitoksiin, mutta myös erillistä, erityisesti saattoliikenteelle osoitettua pysäköintilaitosta olisi voinut tutkia. Ehdotuksen esitystapa on hieman vaikeaselkoinen.

### Maisema-arkkitehtoninen arviointi

Suunnitelmassa on huomioitu hyvin ekosysteemipalvelunäkökulma sekä ilmastomuutokseen sopeutuminen. Kilpailuehdotuksessa on kehitetty vehreitä ja kiinnostavia ulkotiloja; muun muassa Asemanaukion ilmettä on parannettu viihtyisämmäksi ja vehreämmäksi. Radan länsipuolen osalta RKY-alueen ja Aurinkomäen välinen suhde on säilytetty pääosin nykyisellään. Radan varteen suunnitellut avopysäköintipaikat muodostavat toimivia saattoliikennepaikkoja, mutta toisella puolella rataa oleva pysäköintilaitos olisi kaivannut vastinparikseen enemmänkin Keravan vehreää ilmettä korostavaa viherympäristöä. Radan itäpuolelle suunniteltu katutila on luonteeltaan monotonista, vaikka siellä olisi erityisesti kaivattu kävelyn kannustavan, viihtyisän katutilan kehittämistä. Radan alikulkuun johtava viherluiska muodostaa kuitenkin miellyttävää ilmettä asemaympäristöön. Radan yli suunniteltu vihersilta nivoo radan eri puolet toisiinsa. Ekologisten yhteyksien näkökulmasta ajatellen vihersillan sijainti ei kuitenkaan ole optimi.



### 33 - KERAVILLE

Ehdotus perustuu radan itäpuolella Heikkilänmäkeä kohti avautuviin kortteleihin, jotka kiinnittyvät mittakaavaltaan Lapilapolun ja Sahankadun rakennuskantaan. Asuinkortteleiden mittakaava ja arkkitehtuuri on rauhallista ja selkeäotteista. Itäpuolen uusia ja nykyisiä asuinkortteleita yhdistää Heikkilänmäen ja asuinkortteleiden väliin ideoitu miellyttävä puistoakseli, jota hyödynnetään myös hulevesien käsittelyssä. Kahden korttelikokonaisuuden väliin ja hulevesipuiston reunalle sijoitettu suuri pysäköintilaitos ei kuitenkaan tunnu täysin luontevalta Heikkilänmäen virkistysalueelle johtavan yhteyden varrella.

Asemanaukion kehittäminen on monipuolista ja kiinnostavaa, mutta massiivinen tornirakentaminen RKY-alueen vieressä on liian raskasta tähän paikkaan ja Paasikivenkadun mittakaavaan. Asemanaukion pohjoispuolen nykyinen rakennuskanta on purettu ja sen tilalle esitetty nykyistä korkeampi torniryhmä on epätasapainoinen suhteessa ehdotettuun radan itäpuolen asuinalueen mittakaavaan. Iso-Hollon aukion rakentamista ja nykyisten rakennusten sekä patsaan siirtämistä olisi voinut harkita toisin.

Radan itäpuolelle sijoittuvaa pysäköintilaitosta on kehitetty muuntojoustavaksi ja se on otettavissa toisenlaiseen käyttöön. Lisäksi liityntäpysäköintilaitoksen maantasoon on ansiokkaasti esitetty palvelutiloja, jotka avautuvat ympäristöönsä.

#### Maisema-arkkitehtoninen arviointi

Aurinkomäen puistoalueen on suunniteltu jatkuvan RKY-alueelle ja asema-aukiolle orgaanisena puistoalueena. Radan itäpuolelle on suunniteltu laajat ja yhtenäiset umpikorttelipihat. Radan eri puolet on liitetty toisiinsa levennetyllä alikululla, joka on kaupunkikuvallisesti hyvä, mutta kustannuksiltaan kallis ratkaisu. Alikululta Heikkilänmäelle on suunniteltu lineaarinen puisto, joka toimii välittävänä vyöhykkeenä uuden ja vanhan rakenteen välillä, auttaa hulevesien hallinnassa ja luo miellyttävää jalankulkuympäristöä. Liikenne- ja kävelyalueet on jäsennelty siten, ettei alueelle synny takapihamaisia alueita. Rata-alueen itäreunan kehittäminen viihtyisänä viheralueena korostaa kaupungin vehreää imagoa.



## 37 - LIITOS

Ehdotus on omaperäinen ja ilmeeltään vihreä, jossa ympäristöstä poikkeava koordinaatio luo mielenkiintoisia tilallisia mahdollisuuksia ja muodostaa aseman ympärille vetovoimaisen aukiodien sarjan. Sekä radan länsi- että itäpuoli on käsitelty V-mallisilla itään tai länteen avautuvilla kortteleilla, joista avautuu avoimia näkymiä ympäröivään kaupunkiin. Korttelit ovat harjakattoisia ja muodostavat polveilevan, mutta samanaikaisesti hieman levottoman kokonaisuuden. Rakennusten arkkitehtuuri on esitetty viitteellisesti.



Ehdotuksen erityisansioihin lukeutuu edistyksellinen metsäparkkikonsepti, jota on hyödynnetty sekä radan länsi- että itäpuolelle sijoitetuissa pysäköintilaitoksissa. Konsepti sopii hienosti Keravan vihreään teemaan ja tuo ehdotukseen vahvan tarinalisen otteen.

Asemanaukiolle ehdotettu lisärakentaminen sulkee Pohjanheimon talon syleilynsä jättäen nykyisen rakennuksen ja muun RKY-alueen epätoivotulla tavalla suurelle massalle alistaiseksi. Asemanaukion nykyinen bussiterminaali on siirretty pohjoisemmaksi Paasikivenkadun varteen, mikä rauhoittaa aukiota jalankulkijaystävälliseksi, mutta esitetty massoiteltu Asemantien pohjoispuolelle ei ole paikkaan soveltuva ratkaisu. Aurinkomäelle ehdotettu uusi yhteys ja uudisrakennuksen aiheuttama estevaikutus alueella liikkuville ovat ristiriidassa keskenään.

Ehdotus on liikenne- ja palvelualueen pääosin toimiva. Itäpuolella Puualhonpolkua on levennetty ja ajo liityntä- ja asukaspysäköintiin on alueen etelä- ja pohjoispäistä. Radan itäpuolen saattoliikenteelle on osoitettu paikat pysäköintilaitosten sisältä, mikä voi olla liikenteellisesti ja saavutettavuuden kannalta haastava ratkaisu.

### Maisema-arkkitehtoninen arviointi

Kilpailuehdotuksessa on kehitelty innovatiivinen metsäparkkikonsepti, jossa pysäköintipaikkojen yhteyteen on suunniteltu viherympäristöä, kuten rakennusten sisällä olevissa raiiloissa kasvavia maanvaraisia puita. Ratkaisua toteutettaessa tulee varmistaa puiden riittävä kosteuden ja valon saanti, jotta puut lähtevät kasvamaan rakennusten väleissä.

Korttelit on massoiteltu siten, että rakennusten väleihin muodostuu valoisa ja miellyttäviä pihatiloja. Maanvaraiset pihan osat helpottavat hulevesien hallintaa, luovat tilaa pitkäikäisen ja kookkaan puuston istuttamiselle ja parantavat katutilan viihtyisyyttä. Asemanaukiota on jäsennelly viihtyisämmäksi ja sitä on jatkettu portaiden ja luiskien tilasarjalla radan itäpuolelle. Erityisen onnistunutta viherympäristöä on suunniteltu radan itäpuoleiselle asemanaukiolle. Suunnittelualueen itäreunassa kulkevaa katutilaa olisi toivonut jäsennellävän myös katuvihreän avulla. Aurinkomäen reunan massiivinen rakentaminen vaikuttaa heikentävästi RKY-alueen luonteeseen katkaisten asemarakennuksen sekä Pohjanheimon talon ja Aurinkomäen välisen maisemallisen ja toiminnallisen yhteyden. Ansiokkaat kaaviot helpottavat suunnitelman lukemista.

## 38 – K0125

Ehdotus perustuu radan itäpuolella yhden keskikäytävällisen tornitalomallin rivistöön, joka kattaa alueen päästä päähän. Rakennukset asettuvat lounais-koillisuuntaisesti ja niiden ympäristö jää suurimmalta osin puistomaiseksi. Idea on suurpiirteinen ja komea, mutta turhan yksioikoinen. Ehdotuksen arkkitehtoninen ote on selkeä, mutta asuinrakennusten osalta samojen aiheiden toisto ei luo positiivista kuvaa alueen tulevaisuudesta. Itäpuolella tornimaisten asuinrakennusten maantasokerrokseen on sijoitettu runsaasti liiketiloja, mutta puistomaisessa ympäristössä hajallaan sijaitsevien liiketilojen menestyminen on epätodennäköistä. Menestymismahdollisuuksia heikentää entisestään alueen pohjoisosassa sijaitsevan pysäköintilaitoksen pohjakerrokseen erikoisesti sijoitettu kaupan suuryksikkö. Radan itäpuolella on esitetty runsaasti maanalaista pysäköintiä, vaikka tornitaloihin olisi mahdollista esittää myös tuulelta suojaavaa jalustaa, johon asukas- ja liityntäpysäköintiä saataisiin sijoitettua. Ehdotuksen esitystapa on rakennusten osalta yksityiskohtainen, mutta esitetty asuntajakauma on liian yksipuolinen, mikä voi heikentää koko asuinalueen viihtyvyyttä.

Radan länsipuolelle on sijoitettu kasvitieteellinen puutarha, mikä vaikuttaa melko epärealistiselta ajatukselta. Lisäksi Asemanaukiolle on ideoitu uutta näyttävää puurakenteista bussiterminaalia, joka helpottaisi aseman liikennejärjestelyitä ja parantaisi sen saavutettavuutta. Pohjanheimontalon purkaminen uuden terminaalin tieltä on kuitenkin epätoivottu ratkaisu. Ehdotuksessa esitetty liityntäpysäköinnin ja kaupan suuryksikön yhdistäminen aiheuttaa toiminnallisia ja liikenteellisiä haasteita, mutta muuten ehdotus on liikenneratkaisuiltaan pääosin toimiva.

### Maisema-arkkitehtoninen arviointi

Suunnitelma perustuu kansipiharatkaisuun, jossa pysäköintilaitos on sijoitettu kellarikerrokseen muodostaen jalustan, jonka päälle on suunniteltu pihvoja ja korkeaa rakentamista. Asemapiiroksesta on leikattu pois ympäröivä alue eikä siinä ole esitetty korkoja, joten ympäristöön liittymistä on hankala arvioida. Kansille on esitetty erittäin rehevää viherympäristöä, jonka toteutuminen voi olla Suomen ilmasto-oloissa hieman haasteellista tai ainakin se vaatii erittäin paljon kasvualustaa sekä kantavuutta rakenteilta. Radan yli on suunniteltu maisemasilloja, ja radan länsipuolelle on suunniteltu kasvitieteellistä puutarhaa. Suunnitelmassa on kunnianhimoinen ote, mutta suunnitelma vaikuttaa hieman irralliselta eikä huomioi paikan ominaispiirteitä tai ympäristöön liittymistä riittävästi.

Kulttuurihistoriallisesti arvokas Pohjanheimon talo on suunniteltu purettavaksi ja sen tilalle suunnitellun bussiaseman rakentaminen vaikuttaa heikentävästi RKY-alueen luonteeseen katkaisten asemarakennuksen ja Aurinkomäen välisen maisemallisen ja toiminnallisen yhteyden.



## 40 - TOIVO

Ehdotuksen kaupunkirakenne, korttelien muotoilu ja erilaiset rakennustypologiat tuovat alueelle mielenkiintoista kollaasimaisuutta, mitä korostetaan entisestään rakennusten vahvoilla kattomuodoilla. Julkisivu- ja havainnekuviissa esitetty arkkitehtuuri on omaleimaista ja tuo mieleen eri aikakausilla rakentuneen kerroksellisen kaupunginosan. Eri teemoista ammentava kokonaisuus, on kiinnostava, mutta muodostaa samalla vaikeasti hallittavan kokonaisuuden ja tuntuu liian yhteensopimattomalta ympäröivän kaupunkirakenteen kanssa. Täysin umpinaiset korttelit on nähty vieraana alueelle, mutta osittainkin avaaminen voisi muuttaa tilannetta. Kortteleita olisi mahdollista avata ja elävöittää asuinrakentamiselle ominaisilla keinoilla rikkomatta kuitenkaan ehdotuksen keskeistä ja urbaania kauppatatua radan itäpuolella.

Edellä mainittu kauppakatu onkin ehdotuksen parasta antia, vaikka ei kaikilta osin täysin vakuuta. Se on itsenäisenä osana miellyttävä ja tiivis pala kantakaupunkimaista keskusta-alueetta, mutta jää liian irralliseksi aiheeksi suhteessa ympäröivään kaupunkirakenteeseen. Tästä huolimatta eloisa ja yksityiskohtaisesti tutkittu katujulkisivu ansaitsee kiitosta. Pienimittakaavaiset ja viihtyisän oloiset korttelit jakautuvat eloisaan myymälöiden täyttämään maantasokerrokseen ja värikkäisiin sekä vaihteleviin katujulkisivuihin. Keskeinen katutila on tilallisesti mielenkiintoinen ja omaleimainen, jossa ensimmäisen kerroksen kävely-ympäristöön on eläydytty huolellisesti ja lopputulos on viihtyisä kaikkine yksityiskohtineen.

Radan länsipuolella Aurinkomäen pohjoisreunaan on ehdotettu uutta lisärakentamista, joka kuitenkin katkaisee yhteyden Asemanaukion ja virkistysalueen välillä. Ehdotetut kuntoportaat ovat toiminnallisesti hienot, mutta eivät tuo riittävän paljon etua suhteessa avoimempaan yhteyteen alueiden välillä. Ehdotuksessa Asemanaukion kokonaisuus on ratkaistu liikennejärjestelyiden ehdoilla, mikä on johtanut siihen, että suuri osa aukion pohjoispuolen nykyisestä rakennuskannasta on purettu ja tilalle on esitetty uutta bussiterminaalia. Ratkaisu on liikenteellisesti toimiva, mutta kasvattaa jo nykyisellään laajoja liikennealueita entisestään heikentäen kävely-ympäristön laatua merkittävästi. Ehdotus on liikennetarkaisuiltaan pääosin toimiva, mutta radan itäpuolelle ei ole esitetty liityntäpysäköintiä kilpailuohjelman mukaisesti.

### Maisema-arkkitehtoninen arviointi

Asemanaukiota on jäsennelty istutuksin ja sen yhteyteen on suunniteltu uusi Asemapuisto, joka tuo alueelle viihtyisyyttä ja vehreyttä sekä tarjoaa mahdollisuuksia hulevesien hallintaan. Aurinkomäen reunan massiivinen rakentaminen vaikuttaa heikentävästi RKY-alueen luonteeseen katkaisten asemarakennuksen sekä Pohjanheimon talon ja Aurinkomäen välisen maisemallisen ja toiminnallisen yhteyden. Olisi ollut toivottavaa, että uudesta Asemapuistosta olisi kehitetty vähintäänkin toiminnallinen porras- tai luis-kayhteys Aurinkomäelle.

Kaupunkirakenne perustuu umpikortteleihin, joiden sisälle muodostuu yksityiset ja suljetut piha-alueet. Pihat ovat paikoin erittäin kapeita ja varjoisia, joten herääkin kysymys; sopiiko tämä korttelitypologia parhaiten tälle alueelle. Radan länsipuolelle pysäköintilaitoksen katolle on suunniteltu toiminnallisesti monimuotoinen kattopuutarha, joka on liitetty Asemanaukioon viihtyisällä viherportaalla. Radan itäreunaan suunniteltu vihreä ja monimuotoinen puistoalue vaikuttaa hyvältä ratkaisulta, joka viestii heti asemalle saavuttaessa kaupungin vihreästä ilmeestä.



## 41 - 046

Suureleinen ehdotus, jossa sirpalemaiset korttelit radan itäpuolella muodostavat mielenkiintoisia tiloja ja kasvavat poikkeuksellisesti korkeutta siirryttäessä pohjoista kohti. Kaupunkikuvallisen painopisteen siirtäminen kauas keskustasta vaikuttaa varsin erikoiselta ratkaisulta. Ehdotuksen kaupunkirakenteellinen dominantti on pohjoiseen pumpputehtaanpolulle sijoitettu mahtipontinen tornitalo, joka sisältää yli puolet kilpailualueelle ehdotetusta kerrosalasta. Näin suuren kerrosalan sijoittaminen yksittäiseen hankkeeseen ei vaikuta kuitenkaan teknistaloudellisesti järkevältä.

Radan länsipuolen Asemanaukiota on kehitetty liikennejärjestelyiden osalta, mutta samalla myös radan itäpuolelle on ehdotettu uutta itäistä terminaalia. Julkisen liikenteen ja saattoliikenteen liikennejärjestelyt vaikuttavat tältä osin ylimitoitetuilta. Liikennejärjestelyille varattua tilaa olisi mahdollista hyödyntää taloudellisesti ja toiminnallisesti paremmin.

RKY-alueeseen kuuluvaan Keravan rautatieasemaan on ehdotettu laajennusta molempiin päätyihin, mikä ei huomioi riittävän hyvin asemarakennuksen suojeluarvoja. Ehdotuksen pysäköintiratkaisu perustuu pääosin maanalaiseen pysäköintiin kilpailuohjelman vastaisesti.

### Maisema-arkkitehtoninen arviointi

Radan itäpuolelle on esitetty tehokkaita pistetaloja vierekkäin pysäköintikansien päälle siten, että rakennusten väleihin jää vaan pieniä ja pimeitä pihatiloja, joiden jatkokehittäminen viihtyisiksi oleskelupaikoiksi on hankalaa. Suurmaisemassa pitkälle erottuvan maamerkkitornin sijoittaminen suunnittelualueen pohjoisosaan, hieman kauemmas asemaympäristöstä vaikuttaa yllättävältä ratkaisulta, sillä maamerkkirakennuksen olisi olettanut merkkeävän ydinkeskustan sijaintia.

Asema-aukiota on jäsenneilty ryhdikkäin istutuksin ja uudisrakennuksin. RKY-alueen täydennysrakentaminen kuitenkin heikentää kulttuurihistoriallisesti merkittävän alueen historiallista luonnetta sekä asemarakennuksen dominanttia asemaa.





## 42 - KEVYET LINJAT

Ehdotus jakautuu selkeisiin osa-alueisiin, joita erottavat julkiset puisto- ja aukiotilat. Radan länsipuolella Asemantie on linjattu uudelleen kulkemaan rautatieaseman editse. Tämä mahdollistaa Aurinkomäen puistomaisen laajentumisen aina asemarakennukselle asti ja samalla Asemantien kautta kulkeva läpiajoreitti olisi mahdollista saada vähemmän houkuttelevaksi. Asemantien uusi järjestely ratkaisee liikenteellisiä ongelmia, mutta tuottaa vastaavasti uusia, kuten asemakaavamuutoksen 2313 yhteensovitukselta aiheutuvat haasteet. Rautatieaseman julkisen liikenteen ja saattoliikenteen järjestelyt on esitetty vain viitteellisesti.

Vaihtelevat rakennuskorkeudet ja puoliavoimet korttelit muodostavat ehdotukselle mielenkiintoisen lähtökohdan ja tuovat väljyyttä muuten liian pienille pihaille. Sekä pääradan länsi- että itäpuoli on pääosin viidestä yhdeksään kerroksista melko perinteistä kerrostalorakentamista, eikä siten muodosta kilpailuohjelmassa toivottua aluetta uudistavaa imagoa.

Ehdotuksen liikenne- ja palveluratkaisut vaikuttavat pääosin toimivilta. Itäpuolen pysäköinti on sijoitettu kahteen pysäköintilaitokseen, jotka sijoittuvat alueen pohjois- ja eteläpäähen lähelle nykyisiä yhteyksiä asemalaitureille. Asuinrakennukset jakavat samat laitokset liityntäpysäköinnin kanssa, mikä mahdollistaa maanvaraisten pihatilojen hyödyntämisen. Ehdotuksessa on lisäksi hyödynnetty kaupunkitutkimuksen työkalua, jonka esitystapa on kuitenkin hieman vaikeaselkoinen.

### Maisema-arkkitehtoninen arviointi

Suunnitelmassa on esitetty Aurinkomäen jatkoksi uusi puistoalue, joka liittyy Aurinkomäen toiminnallisesti ja maisemallisesti yhteen Asemanaukion kanssa sekä siirtää liikenteen pois Aurinkomäen juurelta. Asemarakennuksen ja Pohjanheimon talon väliin on kuitenkin linjattu uusi katualue, joka heikentää alueen eheyttä. Uudesta Asema- puistosta on suunniteltu monimuotoinen ja vehreä kaupunkipuisto, joka luo vanhoille RKY-alueen rakennuksille arvoisensa ympäristön. Radan länsireunassa rakennusmassoja on pilkottu ja jaksotettu siten, että muodostuu vaihtelevaa rakennettua ympäristöä, jonka vastinpariksi on suunniteltu vehreä puistoalue radan itäpuolelle. Se viestii junalla saapuville matkustajille, että on saavuttu vehreään kaupunkiin. Itäpuolella rakennukset on massoiteltu G- tai E-kirjaimen muotoon siten, että pihat avautuvat itään ja liittyvät Heikkilänmäkeen ja idänpuoleisiin kortteleihin luontevasti. Pihat jäävät kuitenkin harmillisen varjoisiksi.

### 43 - KERROKSET JA VERKOSTOT

Tiivis kaupunkimainen ehdotus, joka muodostuu radan itäpuolella umpikortteleista ja niitä reunustavista 15-kerroksisista pistetalosta. Umpikortteli on jossain määrin vieras alueelle, mutta ehdotuksessa korttelit on saatu sovitettua kaupunkirakenteeseen kohtalaisen luontevasti. Suurin osa itäpuolen asukas- ja liityntäpysäköinnistä on sijoitettu keskitetysti kortteleiden keskellä sijaitsevaan suureen pysäköintilaitokseen, mikä mahdollistaa maanvaraisten asukaspihojen hyödyntämisen. Liikenteellisesti pysäköintilaitoksen sijoittuminen lähelle nykyisiä yhteyksiä asemalaitureille on toimiva, mutta kaupunkikuvallisesti se luo alueelle hieman umpinaisen ja tunkkaisen ilmeen, eikä yhdistä radan länsi- ja itäpuolta kovin luontevasti. Laitoksen lisäksi osa asukaspysäköinnistä on sijoitettu maantasokerrokseen radan puolelle, mikä poistaa meluhaitoista aiheutuvat haasteet näiden kerrosten osalta.

Radan länsipuolella Aurinkomäen koilliskulmaan on osoitettu lisärakentamista, joka ei kuitenkaan huomioi riittävän hyvin aivan vieressä sijaitsevaa RKY-aluetta. Nykyinen Asemantie on linjattu uusiksi, mikä mahdollistaa ehdotetun lisärakentamisen. Saattoliikenteen siirto kauemmaksi tuo lisää tilaa, mutta luo riskin Asemantien tukkeutumisesta. Muutoin Asemanaukion liikenneratkaistu perustuu pitkälti nykytilaan.

#### Maisema-arkkitehtoninen arviointi

Suunnitelma perustuu radan itäpuolella suuriin umpikortteleihin, joiden keskelle muodostuu laajat yhtenäiset ja maanvaraiset piha-alueet. Radan länsipuolella pihat on suunniteltu väljiksi ja avariksi, pysäköintilaitoksen katolle sijoituviksi tiloiksi. Suunnitelmaratkaisu antaa hyvät eväät pihojen jatkosuunnitteluun. Pysäköinti on osoitettu radan itäpuolella massiiviseen laitokseen radan alikulun viereen, joka korostaa entistään alikulun kuilumaisuutta. Korkeista tornitaloista avautuu myös näkymiä pysäköintitalon katolle, jonka olisi toivonut käsiteltävän esimerkiksi viherkattona tai toiminnallisena alueena. Aurinkomäen reunaan suunniteltu tornirakennus vaikuttaa heikentävästi RKY-alueen luonteeseen katkaisten Asemanaukion ja Aurinkomäen välisen maisemallisen ja toiminnallisen yhteyden.



## 45 - MIMESIS

Ehdotusta hallitsevat ison mittakaavan porrastuvat tornitalot, joiden ympärille ja väleihin sijoittuu ilmeeltään hyvin puistomaista tilaa. Kortteleiden mittakaava ja rakennusmassojen arkkitehtuuri poikkeaa vahvasti ympäröivän alueen luonteesta, ja tornitalot dominoivat matalampia alueita jättäen ne osin varjoonsa. Julkisivu- ja havainnekuvin esitetty arkkitehtuuri on hienoa ja omaleimaista, mutta luo alueelle kuitenkin liiankin kontrastisen asetelman, mitä olisi voinut keventää moninaisemmalla julkisivukäsittelyllä sekä parantamalla ympäröivään kaupunkirakenteeseen liittymistä.

Radan länsipuolella Aurinkomäkeä on laajennettu ulottumaan rautatieasemalle asti ja nykyinen julkinen liikenne ja saattoliikenne on siirretty asemakaavamuutos 2313 alueelle. Ratkaisu muodostaa RKY-alueen ympärille hienon maisemallisen kokonaisuuden, mutta ei huomioi riittävän hyvin asemanseudun saavutettavuuden heikkenemistä. Bussiterminaalin toimivuus on hyvä, mutta muuten liikennejärjestelyt jäävät radan länsipuolella viitteellisiksi. Ehdotuksen liikenneratkaisut radan itäpuolella ovat pääosin toimivia. Itäpuolen pysäköinti sijoittuu kolmeen pysäköintilaitokseen korttelien jalustaosassa, joiden päälle sijoittuvat myös tornitalojen maisemoidut asukaspihat.



### Maisema-arkkitehtoninen arviointi

Suunnitelman perusratkaisu korostaa Aurinkomäen ja Heikkilänmäen välistä viherakselia, joka on huomioitu niin maisemallisesti kuin toiminnallisestikin. Suunnitelmassa on esitetty Aurinkomäen jatkoksi uutta Asemapuistoa, joka liittyy Aurinkomäen toiminnallisesti ja maisemallisesti yhteen Asemanaukion kanssa sekä siirtää liikenteen pois Aurinkomäen juurelta. Uudesta Asemapuistosta on suunniteltu vehreä kaupunkipuisto, joka luo vanhoille RKY-alueen rakennuksille arvoisensa ympäristön. Asemapuiston toiminnallisuus ja reittiverkosto kaipaa kuitenkin jatkosuunnittelua osakseen, sillä suunnitelmassa ei ole huomioitu tärkeitä kulkusuuntia, kuten keskeistä kulkua radan alikulusta Paasikivenkadun suuntaan. Asemarakennuksen ja Pohjanheimon talon huoltoajon tulisi myös olla mahdollista. Radan itäpuolinen Tapuliplaza muodostaa miellyttävän kulun radan alikulkuun.

Pysäköintilaitosten katoille suunnitellut kansipihat on suunniteltu valoisiksi, mikä antaa monipuoliset mahdollisuudet pihojen jatkosuunnittelulle. Pihakannet sijaitsevat katutilaa ylempänä, joten pihojen kasvillisuus ei tule niin kiinteäksi osaksi katutilaa kuin maanvaraisten pihojen kasvillisuus tulisi. Pysäköintilaitosten julkisivut muodostavat hieman monotonista jalankulkuympäristöä. Kuitenkin tässä suunnitelmassa pysäköintilaitosten ja rakennusten portaittaisella sijoituksella sekä puuistutuksilla on muodostettu monimuotoisempaa jalankulkuympäristöä, jota voisi toki elävöittää entisestään sijoittamalla pysäköintilaitosten reunoihin aktiivisempia tiloja.





## 6.4 ALALUOKKA

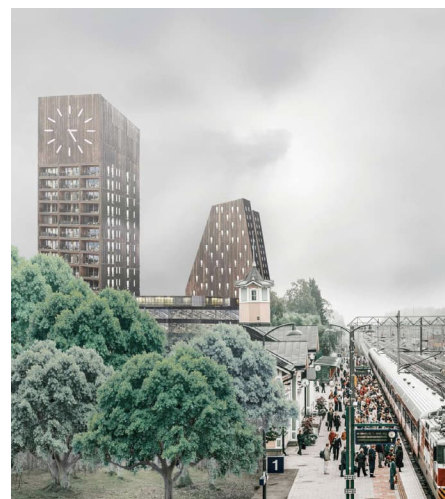
### 9 - UUSI ASEMA

Suunnitelmassa on esitetty kokonaisvaltainen arkkitehtoninen idea, joka muodostaa omaleimaisen ja tunnistettavan kokonaisuuden Keravan aseman ympäristöön sekä luo alueelle uuden tunnistettavan identiteetin. Suunnitelma perustuu vahvasti puurakentamiseen, jonka avulla vastataan osaltaan myös ilmastonmuutokseen sopeutumisen kysymyksiin. Hiiltä sitovan puurakentamisen avulla on tavoiteltu myös liittymistä Keravan puuteollisuushistoriaan. Puurakentamisesta tutun sinkkaliitoksen sekä Keravan vaakunan inspiroima muotokieli on kiinnostava lähtökohta suunnittelulle.

Kokonaisvaltaisen arkkitehtonisen idean käänttöpuolena on kuitenkin suunnitelman monotonisuus ja kokonaisvaltaisuus, jossa ei jätetä tilaa kaupunkitilan historialliselle kerroksellisuudelle. Suunnitelman mukainen rakentaminen edellyttää olevan rakennuskannan laajaa purkamista ja muodostaa mittakaavaltaan ympäristöön sopimattomat rakennuskompleksit, jotka osaltaan lisäävät radan estevaikutusta ja katkaisevat näkymiä radan eri puolten välillä.

Monoliittisten rakennusmassojen katutaso on erityisen monotonista yhdistettynä rakennuksia rajaaviin avopysäköintikenttiin sekä tummaan, yksisävyiseen värimaailmaan ja yksitoikkoiseen muotokieleeseen. Jalankulkijan perspektiivistä keskusta-alueen tulisi muodostaa mielenkiintoista ja vaihtelevaa jalankulkuympäristöä, mutta valitettavasti sitä ei tämän suunnitelman myötä muodostu. Elävän ja mielenkiintoisen katutilan puuttuessa, myös aukoiden ja puistojen ideointi on jäänyt vaillinaiseksi, kuten myös olevaan ympäristöön liittymisen teemojen tutkiminen. Ajatus maanalaisen aseman ja laadukkaan pyöräparkin kehittämisestä radan alle on kunnianhimoinen, joskin sen kustannukset suhteessa ratkaisusta saatavaan hyötyyn herättävät kysymyksiä. Ulkosyöttöinen liikenneraikaisu rauhoittaa ansiokkaasti asemaympäristön jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden alueeksi.

Asemapiirros on esitetty melko viitteellisesti, jolloin on melko hankalaa tulkita suunniteltuja kerroslukuja ja korkeusasemia suhteessa olevaan ympäristöön. Siitä ei myöskään käy ilmi julkisten (ulko-)tilojen suhde asuinkortteleihin ja niiden pihoihin tai katualueisiin. Osin puutteellista asemapiirrosta tukevat kuitenkin havainnolliset ja ansiokkaat kaaviot.



## 12 – Tikkuaskit

Tikkuaskit-suunnitelma perustuu vahvasti viherkattoihin ja hiiltä sitovaan, ekologisesti kestävään puurakentamiseen, jonka avulla vastataan osin myös ilmastonmuutokseen sopeutumisen kysymyksiin. Suunnitelmassa on esitetty kokonaisvaltainen arkkitehtoninen idea, joka muodostaa tunnistettavan kokonaisuuden aseman ympäristöön sekä luo alueelle uuden identiteetin. Radan länsipuolella on kunnioitettu kulttuurihistoriallisesti merkittävää rakennusperintöä rajoittamalla suunniteltujen rakennusten kerroslukuja, jolloin olemassa oleva rakennuskanta ei jää puristuksiin uuden korkean tornirakentamisen viereen. Vireillä olevan asemakaavan (2313) alueelle on esitetty tornien sijaan kahta lamellia, jolloin radan länsipuolella rakennusten kerrosluvut jäävät maltillisemmiksi korkeimpien rakennusten sijoituessa radan itäpuolelle. Kaupallisten palveluiden keskittäminen radan molemmin puolin kävelyraittien yhteyteen vaikuttaa perustelulta ratkaisulta. Liikennejärjestelmä on pitkälti nykyisenkaltainen, eikä ratkaise olemassa olevia ongelmia.



Kokonaisvaltaisen arkkitehtonisen idean käänköpuolena on kuitenkin tämän suunnitelmaratkaisun aiheuttama monotoninen kaupunkitila. Pysäköintiratkaisun perustuessa pihakannen alaisiin pysäköintilaitoksiin, muodostuu pitkiä monotonisia ja jäsenetelemättömiä julkisivuja, jotka eivät tue kiinnostavan ja monimuotoisen jalankulkuympäristön syntymistä. Katutasossa tulisi tapahtua enemmän, jotta ratkaisu tukisi aidosti kävelykeskustan syntymistä.

Pysäköinti on sijoitettu loivasti nouseviin pysäköintilaitosten tasoihin, jolloin erillisiä luiskia ei tarvita. Tämä ratkaisu kuitenkin pilkkoo harmillisesti kansipihojen pinta-alaa ja vie lähes puolet pihosta luiskalle, mikä osin rajoittaa pihojen suunnittelua. Pihojen sijoituessa täysin pihakansille, hulevesien hallinta on haasteellisempaa kuin maavaraissa piholla. Kansipihaille ei voida istuttaa pihakansirakenteen teknisen iän vuoksi suureksi kasvavaa puustoa, mikä tekee tornirakentamisen aiheuttaman tuulisuuden hallinnasta haasteellisempaa.

Radan molemmin puolin on esitetty puistoalueita, jotka kaupunkikuvallisesti luovat osaltaan vrehää saapumista Keravalle. Rata-alueelle esitettyjen puiden rooli jää epäselväksi. Suunnitelmassa esitetty sijainti jää osin korkean rakentamisen varjoon ja voi muodostua myös luonteeltaan tuuliseksi kaiken kasvillisuuden puuttuessa torilta. Tapahtumatorille parempi paikka olisi saattanut olla valo- ja tuulisuusolosuhteiden puolesta radan länsipuolella asemarakennuksen läheisyydessä. Ajatus radan eri puolet liittävästä levennetystä alikulusta ja auditorioportaasta on hyvä. Voidaan kuitenkin pohtia, toimiiko istuskeluporras parhaiten avautuen idän ja ratamelun suuntaan, pois päin ilta- ja päiväauringosta.

Asemapiirros on esitetty melko viitteellisesti, jolloin on melko hankalaa tulkita suunniteltuja kerroslukuja ja korkeusasemia suhteessa olevaan ympäristöön. Siitä ei myöskään käy ilmi julkisten (ulko-)tilojen suhde palvelurakennuksiin, asuinkortteleihin ja niiden pihoihin.

## 14 - KERAVA FOREST 2050

Rohkea ja ennakkoluuloton ehdotus, jossa on esitetty liikenneterminaaliratkaisu radan eri puolten yhdistämiseksi. Ehdotuksen myötä asemaympäristö muuttuisi pikkukaupunkimaisesta miljööstä massiiviseksi liikenneterminaaliksi, jossa julkisen liikenteen vaatima mitoitustarve on hieman yliarvioitu. Liityntäpysäköinnin määrä on toisaalta liian pieni. Esitetty liikennejärjestelmä toimii kuitenkin muuten hyvin.

Asematerminaaliiin on esitetty vihreää hubia eli kasvihuonemaista tilaa, joka voisi toimia ihmisten kohtaamispaikkana ympäri vuoden. Ratkaisu on kunnianhimoinen, mutta sen taloudellinen toteutettavuus pohdituttaa. Junaradan yli on ansiokkaasti esitetty viheryhteyttä tukevaa puistokantta, joka nivoisi Aurinkomäen ja Heikkilänmäen alueet paremmin saavutettaviksi. Aurinkomäeltä esitetty pyöräilyn ja jalankulun ramppi vaikuttaa melko raskaasti toteutetulta ratkaisulta, kun yhteyttä voisi kehittää myös hienovaraisemminkin.

Asuinrakennusten arkkitehtoninen ilme on esitetty varsin vaatimattomasti ja viitteellisesti, jolloin ei muodostu selkeää ja omaleimaista identiteettiä alueelle, mikä osin oli kilpailun tavoitteena. Radan länsipuolelle suunnitellut puoliavoimet korttelialueet avautuvat Heikkilänmäen suuntaan, mikä liittyy suurimittakaavaisen rakentamisen hieman paremmin ympäristöönsä. Jäsentelemättömät kansipihan reunat kuitenkin muodostavat monotonista jalankulkuympäristöä, jota olisi ollut tarpeen elävöittää aktiivisen ja mielenkiintoisen kävelykeskustan aikaansaamiseksi.



## 15 - PUUTARHA-ASEMA

Ehdotus muodostaa arkkitehtonisesti vahvan aiheen ja kaupunkikuvallisesti tunnistettavan kokonaisuuden radan itäpuolelle. Radan länsipuolelle on esitetty erilaista suunnitteluratkaisua, jolloin radan eri puolet eivät kommunikoi keskenään eivätkä muodosta yhdessä kaupunkikuvallisesti harmonista kokonaisuutta. Ratatasoa leimaavat kuitenkin molemmin puolin pitkät ja monotoniset pysäköintilaitosten seinät, jotka kaipaivat osakseen jaksottelua mielenkiintoisen kaupunkitilan muodostamiseksi.

Liikennejärjestelmä perustuu pitkälti nykytilanteeseen eikä suunnitelmassa ole onnistuttu ratkomaan tunnistettuja liikenneongelmia. Jalankulkijan kokemus katutilla jää ehdotuksessa yllätyksettömäksi, ja kävelykeskustan kehittämiseksi tulisi esittää mielenkiintoisempia ja vaihtelevampia katutiloja ja näkymiä.

Suunnitelmassa on esitetty laaja puistoalue Heikkilänmäen viereen, jossa rakennukset suojaavat ansiokkaasti puistoa ratamelulta. Aurinkomäki ja Heikkilänmäen välille on suunniteltu puistojen, aukoiden ja pihojen sarja, joka vahvistaa keskustan viherakselia.



## 21 - PLANEETTA

Maankäyttö on vahvasti keskitetty radan itäpuolelle ja radan länsiosa on jätetty rohkeasti rakentamatta. Sinänsä hyvä perustelu pikkukaupunkimaisuuden ja kulttuurihistoriallisen säilyttämiselle on kuitenkin liioiteltu ja ehdotettu "ihmisten aukio" on mittakaavaltaan väljä. Ehdotuksesta ei välity, miten rakentamatta jättäminen olisi tuonut Keravan Asemansseudulle uutta vihreää tai toiminnallista kävely- tai puistotilaa. Lisäksi rakentamatta jättäminen on kilpailuohjelman vastainen ratkaisu.

Itäpuolen rakentaminen on kiinnostava ja "isolla kädellä" vedetty rakennuksen ketju, joka koostuu matalammasta jalustasta sekä torneista. Hieman monotonisesta esityksestä johtuen itäpuolen tornit ovat kovin massiivisia ja palikkamaisia, mutta ajatus muuntojoustavista ja moneen taipuvista, markkinatilanteen ja arvostusten mukaan taipuisista suhdannetorneista on kiinnostava. Tekijä on poikkeuksellisesti pohtinut valaistuksen merkitystä kaupunkikuvassa ja tehnyt tornien porrashuoneista radalle näkyvän aiheen.

Liikennejärjestelmä on pääosin toimiva kaikkien liikennemuotojen osalta. Radan alle sijoitetut liiketilat ovat teknistaloudellisesti erittäin haastavat toteuttaa.

Tekstissä perustelluista mielenkiintoisista ideoista huolimatta ehdotus jää keskeneräiseksi.



## 22 - SWING FRAME

Ehdotus on jäänyt kaavioimaiseksi ja keskeneräiseksi. Esitetyt tornit ovat massiivisia ja katutilan sekä muun julkisen tilan luonne ei esityksestä avaudu. Arkkitehtoninen ja kaupunkikuvallinen luonne on jäänyt tutkimatta. Vihreäalueiden käsittely on hyvin viitteellistä. Pitkät ja monotonisesti pysäköintilaitokset radan varressa antavat junalla kuljijoille Keravasta ikävän vaikutelman.

Saatto-, bussi- ja taksiliikenteelle varattu tila on liian vähäinen, eikä ole laajennettavissa vähäisillä muutoksilla riittäväksi.



## 26 - LINNUT

Tekijällä on ollut jalat tiukasti maassa, jonka seurauksena ehdotuksen suurin ongelma on kunnianhimon puute. Pistemäiset asuinkerrostalot ovat toteutuskelpoisia ja sinällään tasapainoisesti ja ammattitaitoisesti tutkittuja. Rakennusten auramaisessa sijoittelussa on huomioitu asuntojen valoisuus ja näkymät. Iso pysäköintilaitos vanhaa asemaa vastapäätä nousee kaupunkikuvallisesti keskeiseen asemaan. Arkkitehtuurin, kaupunkikuvaan ja viherympäristön kannalta ehdotusta vaivaa lähiömäisyys; ideakilpailulla etsittiin nimenomaan Asemanseudun kehittämistä keskeisenä Keravan käyntikorttina.

Pyrörapaikkojen painotus on itäpuolella, vaikka pääsaapumissuunta on lännestä. Busseille, takseille ja saattoliikenteelle varattu tila on liian pieni. Itäpuolen pysäköintiratkaisu on toteutuskelpoinen, mutta luo rakennusten väliin syntyneeseen katutilaan yksitoikkoista julkisivua. Toisen puolen maantasoon sijoitetut pysäköintipaikat vielä korostavat ongelmaa. Tekijä on tutkinut rakentamisen ja pysäköinnin ratkaisuja, mutta julkisen tilan luonteeseen tai viherrakentamiseen ei ole eläydytty.



## 30 - BIGTAIL

Ehdotuksessa on esitetty rakentamista isoina monotonisina yksiköinä, jonka positiivinen vaikutus on, että kilpailualueen itäpuolelle jää enemmän viheralueita. Vapautuvia viheralueiden käyttöä tai julkisen tilan luonnetta ei ole kuitenkaan tarkemmin esitetty. Kolossaalinen rakentaminen jättäisi varjoonsa ympäristöä ja on varsin vieras yhdistelmä kulttuurihistoriallisen aseman seuraksi. Massiivinen rakentaminen luo ongelmia vaihteisuuden sekä erityisesti katutason kaupunkikuvan kannalta. Tekijä ei ole eläytynyt ihmisen mittakaavaan tai luomaan kovin viihtyisää ympäristöä. Esitys on luonnosmainen ja paikoitellen raskas, joka korostaa ehdotuksen ongelmia. Toisaalta asutuspohjia on esitetty yksityiskohtaisesti, mutta niiden laatu ja toiminnallisuus on puutteellista.

Liikennejärjestelmä on muutoin kohtuullisen toimiva, mutta bussiliikenteelle varattu tila on riittämätön. Syväälle maan alle menevä pysäköinti on tärinän vuoksi teknistaloudellisesti haastava ratkaisu.



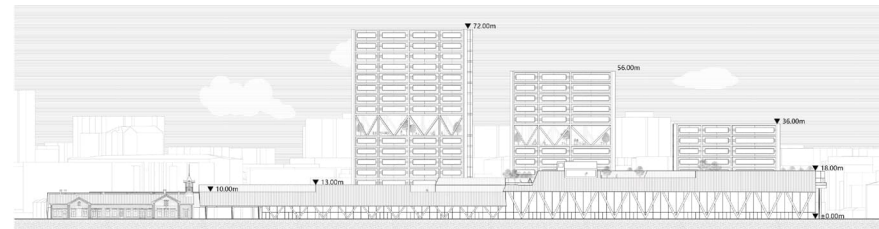
## 32 - MBO987

Ehdotuksessa on pyritty suurilla viheralueilla muodostamaan viihtyisää kävely- ja kulttuuriympäristöä aseman läheisyyteen. Lopputulos jää kuitenkin silmiinpistävän väljäksi ja ulkotilojen luonnetta ei ole tarkemmin määritetty. Ehdotuksessa radan molemmin puolin on sijoitettu arkkitehtuuriltaan sympaattisia neljä ja viisikerroksisia rakennuksia, mutta ideaa olisi voinut jalostaa pidemmälle. Yksinomaan radan varteen sijoittuvat rakennukset eivät muodosta alueelle selkeästi hahmotettavaa kokonaisuutta. Valtaosa esitetystä kerrosalasta on sijoitettu Pumpputehtaanpolulle ehdotettuun 21. kerroksiin tornitaloon, joka jää irralliseksi verrattuna radan varteen sijoitettuihin kortteleihin.



## 44 - FOREST HARMONY

Radan itäpuolen rakentamisen ratkaisuna on ehdotettu yhtä veistoksellista suurkorttelia, joka on konseptina mielenkiintoinen, mutta kuitenkin alueelle vieras typologia. Ehdotuksen paikoin muurimainen rakentaminen ei edesauta kaupunkikuvallisesti viihtyisän katutason muodostumista ja esitetty ratkaisu asettaa haasteita rakentamisen vaiheistuksen kanssa. Ehdotuksessa on esitetty suuri määrä maanalaista pysäköintiä, mutta ratkaisun tarjoamat mahdollisuudet viihtyisän kävely-ympäristön muodostumisessa on jätetty hyödyntämättä. Radan itäpuolen kortteleita halkoo pohjois-eteläsuunnassa nelikaistainen ajoväylä, joka on liikenteen tarpeisiin nähden reilusti ylimitoitettu.



## 46 - SAUNA CITY

Ehdotus perustuu yhteen suuruudenhulluun rakennusmassaan ja kävelysiltoihin, joita toistamalla on käsitelty lähes koko suunnittelualue. Tekijän lähestymistapa suunnittelehtävään on mielenkiintoa herättävän radikaali. Ehdotuksessa radan päälle rakennetaan massiivinen yhdestä kulmasta korotettu sinänsä kiinnostava ja veistoksellinen umpikortteli, johon kaikki esitetty rakennusala on sijoitettu. Umpikorttelin sisällä on koko sisäpihan täyttävä uima-allas, jonka läpi siivilöityy valoa alemmille tasoille ja rakennus yhdistyy ympäröivään kaupunkiin kävelysilloin. Kilpailuehdotuksen teoreettinen näkökulma on virkistävää, mutta kaipaisi tuekseen syvällisempää pohdintaa siitä, miksi on päädytty näin mullistavaan, ympäristössään hyvin massiiviseen ja dominoivaan maamerkkirakennukseen. Tekijä nostaa esiin monia kiinnostavia konsepteja "Sauna kaupungista" ja "taivaskäytävistä", mutta ehdotuksen kokonaisratkaisu on mitta-kaavaltaan paikkaan sopimaton ja ohjaa alueen kaupunkirakennetta sivuraiteille.



# 7 Kilpailun ratkaisu

## 7.1 KILPAILUN TULOS

Kilpailussa ei sen hyvästä tasosta huolimatta löytynyt yhtään ehdotusta, jossa kilpailun kaikki eri osa-alueet olisi ratkaistu kaikkia muita ehdotuksia paremmin. Ehdotusten joukosta nousi kuitenkin selvästi esiin kärkikolmikko, joissa esitetyt ratkaisut ovat tasoltaan pääosin erinomaisia, mutta toisaalta kussakin ehdotuksessa oli myös heikompia osa-alueita. Koska kaikissa kärkikolmikron töissä oli hyvin oivaltavia ja laadukkaasti suunniteltuja osa-alueita, joita halutaan jatkossa hyödyntää Keravan asemanseudun kehittämisessä, palkintolautakunta päätti jakaa jaetun toisen palkinnon ehdotusten Puuhattan, KERAVA GAME OF LIFE ja 0103014 kesken. Palkintolautakunta päätti lunastaa ehdotukset Kulmilla ja CONNECTIVE CIRCULAR METAMORPHOSIS.

## 7.2 PALKINNOT JA LUNASTUKSET

Palkintolautakunta päätti yksimielisesti jakaa palkinnot ja lunastukset kilpailuohjelmasta poiketen seuraavasti:

**Jaettu 2. palkinto: ehdotus "Puuhattan" 21 666 euroa**

**Jaettu 2. palkinto: ehdotus "KERAVA GAME OF LIFE" 21 666 euroa**

**Jaettu 2. palkinto: ehdotus "0103014" 21 666 euroa**

**Lunastus: ehdotus "Kulmilla" 10 000 euroa**

**Lunastus: ehdotus "CONNECTIVE CIRCULAR METAMORPHOSIS" 10 000 euroa**

## 7.3 KUNNIAMAININNAT

Palkintolautakunta päätti antaa palkintojen ja lunastusten lisäksi kunniamaininnan seuraaville ehdotuksille:

**Ehdotus "Riippuvat puutarhat"**

**Ehdotus "KERROSTUMAT"**

**Ehdotus "PUUTA HEINÄÄ"**

**Ehdotus "NILA"**

**Ehdotus "ZIGZAG"**



## 7.4 KILPAILUN JATKOTOIMENPITEET

Tuomaristo suosittelee, että Keravan asemaseutua jatkokehitetään kolmen kilpailussa parhaiten menestyneen ehdotuksen eli Puuhattanin, KERAVA GAME OF LIFEN ja 0103014:n pohjalta, mutta myös muista palkituista töistä voidaan tarvittaessa ottaa ideoita alueen kehittämiseen. Alle on nostettu työkohtaisesti voittajatöiden ominaispiirteitä, joita tuomaristo suosittelee erityisesti huomioitavan jatkosuunnittelussa.

### 5 – 0103014

Ehdotuksessa on erityisen ansioitunut kokonaisvaltainen kaupunkikuvallinen ote, joka korostuu erityisesti rakennuksen rungon suuntaan muotoilluissa harjakattoisissa asuintaloissa sekä korttelitypologian monimuotoisuudessa radan itäpuolella. Tuomaristo suosittelee, että työn suunnittelijat otetaan mukaan radan itäpuolen yleissuunnitteluun erityisesti monimuotoisen korttelirakenteen osalta kehitettäessä itäpuolen korttelitypologiaa ja arkkitehtuuria.

### 19 – KERAVA GAME OF LIFE

Ehdotuksessa on hyvin onnistunutta työn kaupunkikuva ja arkkitehtuuri sekä erityisesti julkisivujen monimuotoisuus ja ihmisen mittakaavaa tukeva ote korkeussuunnassa jaksotelluissa rakennusosissa, niin radan itä- kuin länsipuolenkin suunnittelussa. Tuomaristo suosittelee, että kilpailuehdotuksen suunnittelijat otetaan mukaan radan länsipuolen asemakaava-alueen kaupunkikuvalliseen suunnitteluun niin liityntäpysäköinnin kuin asuinrakennustenkin osalta. Radan itäpuolen yleissuunnitteluun tuomaristo suosittelee otettavan ehdotuksen suunnittelijat mukaan kaupunkikuvan ja arkkitehtuurin osalta, erityisesti tuomaristo suosittelee jatkosuunnittelussa edistettävän kilpailuehdotuksessa esitettyjä julkisivujen rytmityksiä.

### 25 – Puuhattan

Ehdotuksen ansiot ovat ennen kaikkea radan itäpuolelle sijoitetussa uudenaikaisessa rautatiepuistossa sekä suunnitelman tunnusomaisessa ja omaleimaisessa kaupunkikuvallisessa otteessa. Suunnitteluratkaisu huomioi ansiokkaasti paikan ominaispiirteet ja nykyisen RKY-alueen korostaen muun muassa vanhaa asematyöntekijöiden taloa uuden puistoakselin päätepisteenä. Palkintolautakunta suosittelee ehdotuksen

tekijöiden ottamista mukaan radan itäpuolen yleissuunnitteluun erityisesti omalaatuisen kaupunkikuvan, toimivan liityntäpysäköinnin ja alueen ominaispiirteiden huomioimisen osalta. Tuomaristo suosittelee, että etenkin radan itäpuolen puistoakseli ja helposti saavutettavat itä-länsisuuntaiset poikittaisyhteydet korttelien läpi huomioidaan jatkosuunnittelussa.

## 7.5 ARVOSTELUPÖYTÄKIRJAN ALLEKIRJOITUS

Palkintolautakunta allekirjoitti arvostelupöytäkirjan sähköisesti.

## 7.6 NIMIKUORTEN AVAUS

Nimikuoret avattiin tuomariston kokouksessa 16.5. voittajien ja lunastusten saajien valinnan jälkeen. Palkinnot saivat seuraavat tekijät:

### **Jaettu 2. palkinto: 0103014**

RE-Studio, Alankomaat

*Tekijät:*

Xiaojie Huang

Yue Shen

Ziyi He

You Wu

### **Jaettu 2. palkinto: KERAVA GAME OF LIFE**

Arkkitehtitoimisto AJAK Oy

*Tekijät:*

Adalbert Aapola, Arkkitehti

Jarkko Kettunen, Arkkitehti

Avustajat

### **Jaettu 2. palkinto: Puuhattan**

Kangas & Vuorinen Arkkitehdit Oy / Arkkitehtitoimisto Kristina Karlsson

*Tekijät:*

Esa Kangas, Arkkitehti SAFA

Kristina Karlsson, Arkkitehti SAFA

Johanna Vuorinen, Arkkitehti SAFA

### **Lunastus: Kulmilla**

Tengbom Oy

*Tekijät:*

Enni Wiljanen

Iida Räsänen

Netta Halonen

Joonas Väkiparta

### **Lunastus: CONNECTIVE CIRCULAR METAMORPHOSIS**

de Architekten Cie, Alankomaat

*Tekijät:*

Marten de Jong

Pero Pulijz

Juuso Iivonen

Elisabetta Bono

### **Kunniamaininta: Riippuvat puutarhat**

Arkkitehtitoimisto A-konsultit Oy

*Tekijät:*

Panu Söderström, arkkitehti SAFA

Matti Heikkinen, arkkitehti SAFA

Staffan Lodenius, arkkitehti SAFA

*Muut asiantuntijat:*

Jyrki Iso-Aho, arkkitehti SAFA

### **Kunniamaininta: KERROSTUMAT**

Arkkitehtitoimisto Harris ja Kjisik Oy

*Tekijät:*

Trevor Harris, arkkitehti SAFA RIBA  
Hannu Louna, arkkitehti SAFA  
Hannin Alnimri, arkkitehti  
Iris Andersson, arkkitehti SAFA  
Iines Karkulahti, arkkitehti SAFA

*Liikennesuunnittelu:*

**WSP Finland Oy**

Jouni Ikkäheimo, insinööri

*Muut asiantuntijat:*

Henna Iinsalo, arkkitehti SAFA  
Hennu Kjisik, arkkitehti SAFA

### **Kunniamaininta: PUUTA HEINÄÄ**

Arkkitehtuuritoimisto OLARK Oy

*Tekijät:*

Lasse Olaste, maisema-arkkitehti

### **Kunniamaininta: NILA**

PUBLIC OFFICE + NOW OY

*Tekijät:*

Larissa Franz, kaupunkisuunnittelija  
Carmen Lee, arkkitehti  
Markus Lähteenmäki, arkkitehtuurihistorioitsija  
Leonard Ma, arkkitehti  
Marius Savickas, arkkitehti  
Zeno Schnelle, arkkitehtiopiskelija  
Tuomas Toivonen, arkkitehti SAFA  
Sean Tyler, maisema-arkkitehti, kaupunkisuunnittelija

### **Kunniamaininta: ZIGZAG**

Voodoo Associates Oy

*Tekijät:*

Teemu Vuori

*Avustaja:*

Francois Duchastel



## Seuraavat dokumentit on allekirjoitettu maanantai 20. kesäkuuta 2022

**Keravan\_uudistuva\_asemansetu\_arvostel  
upöytäkirja\_2022\_06.pdf**

(89230564 byte)  
SHA-512: 03f45e2ddcfc31451c0ca58a26bcc0e0e1c1f  
40256664a1d36a7689c8cef14adcc237cad69444a6adf  
cd357478777ebc5f3ea5950af1aee02bf3a3d46144100

## Allekirjoitukset

20.6.2022 9.17.21 (CET)

**Kirsi Maarit Rontu**

kirsi.rontu@kerava.fi  
Allekirjoitettu eID: Ilä (Finnish Trust Network)

20.6.2022 8.51.19 (CET)

**Pia Elisa Sjöroos**

pia.sjoroos@kerava.fi  
Allekirjoitettu eID: Ilä (Finnish Trust Network)

20.6.2022 18.22.15 (CET)

**Erkki Jyri Kauranen**

erkki.kauranen@kerava.fi  
Allekirjoitettu eID: Ilä (Finnish Trust Network)

20.6.2022 10.31.06 (CET)

**Kai Teemu Kristian Perhola**

kai.perhola@vr.fi  
Allekirjoitettu eID: Ilä (Finnish Trust Network)

20.6.2022 19.25.46 (CET)

**Vesa Antero Humalisto**

vesa.humalisto@inaro.fi  
Allekirjoitettu eID: Ilä (Finnish Trust Network)

20.6.2022 23.29.17 (CET)

**Santtu Johannes Hyvärinen**

santtu.hyvarinen@gmail.com  
Allekirjoitettu eID: Ilä (Finnish Trust Network)

20.6.2022 12.44.22 (CET)

**Reeta Katariina Peltola**

kata.peltola@gmail.com  
Allekirjoitettu eID: Ilä (Finnish Trust Network)

  
Allekirjoituksen on sertifioinut Assently



#### Keravan uudistuva asemanseutu arvostelupöytäkirja 2022 06

Tämän tositteen aitouden varmistaminen voidaan tehdä skannaamalla oheinen QR-koodi. Voit tehdä tämän myös käymällä

<https://app.assently.com/case/verify>

SHA-512:

7c86967d5b9e64db7bfa2622cc11ec7d9f1ffa7c49a97e18fb0c83122acbdcdc5c01562637c9750d7f9f399fbc1a3d3ca695487c20813d97579e34bead2fed5d



#### Tästä tositteesta

Tämä dokumentti on allekirjoitettu Assently-palvelulla. Sähköisesti tunnistetun allekirjoituksen katsotaan olevan sähköisesti varmennettu. Suomen laki vahvasta sähköisestä tunnistamisesta ja sähköisistä allekirjoituksista 1/9/2009 määrittää, että sähköinen allekirjoitus on yhtä pätevä kuin perinteinen fyysinen allekirjoitus.

Assently AB, Org Nr 556828-8442

Assently AB | Hölländargatan 20, 111 60 Tukholma