

Kilpailuohjelma

Keravan uudistuva asemanseutu

Vanha ja uusi käsi kädessä

15.11.2021–15.2.2022



SISÄLLYS

1	Kilpailukutsu			
2	Kilpailun tiedot			
2.1	Kilpailun järjestäjä ja luonne			
2.2	Kilpailun tarkoitus			
2.3	Osallistumisoikeus ja kilpailusta ilmoittaminen			
2.4	Palkinnot ja lunastukset			
2.5	Palkintolautakunta ja asiantuntijat			
2.6	Kilpailun säännöt ja kilpailuohjelman hyväksyminen			
2.7	Kilpailun ohjelma-asiakirjojen luovutus			
2.8	Kilpailun aikataulu			
3	Kilpailun tavoitteet			
3.1	Arvokas ympäristö			
3.2	Liikkuminen ja liityntäpysäköinti			
3.3	Monimuotoinen asuminen			
3.4	Vaiheittain rakentaminen			
3.5	Kestävän kehityksen tavoitteet			
3.6	Kerrosalat			
7	4	Kilpailuehdotusten arvosteluperusteet		16
8	5	Kilpailutehtävän tausta- ja lähtötiedot		19
8				
8	5.1	Kilpailualueen sijainti ja laajuus		19
10	5.2	Kilpailualueen historiaa		20
11	5.3	Kaupunkirakenne		24
11	5.4	Rakennettu ympäristö		25
12	5.5	Luonnonympäristö		26
12	5.6	Kaavatilanne		26
12	5.6.1	Uusimaa-kaava 2050		26
	5.6.2	Yleiskaava		27
	5.6.3	Asemakaavat		27
14	5.7	MAL-Sopimus (maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimus)		30
	5.8	Keskustan aluekehityskuva		30
	5.9	Palvelut		32
14	5.10	Maanomistus		32
14	5.11	Maasto ja maaperä		32
15	5.12	Asemanseudun liikennejärjestelmä		34
15	5.12.1	Joukkoliikenne ja taksit		34
15	5.12.2	Kävely ja pyöräily		35
15	5.12.3	Pyöräpysäköinti		35
	5.12.4	Autoliikenne		36
	5.13	Ympäristöhäiriöt		36
	5.14	Ilmasto		38
	5.14.1	Nykyiset sääolosuhteet		38
	5.14.2	Ilmastonmuutoksen vaikutukset		39

6	Kilpailuehdotusten suunnitteluohjeet	40	7	Kilpailuasiakirjojen laadintaohjeet	49
6.1	Uudistuvan asemanseudun kokonaisuus	40	7.1	Vaaditut asiakirjat	49
6.2	Liikenteen ratkaisut	40	7.2	Kilpailuehdotusten sisäänjätö	50
6.2.1	Autoliikenneyhteydet	40			
6.2.2	Bussi- ja taksiterminaalit	40	8	Kilpailutekniset tiedot	51
6.2.3	Pysäköintijärjestelyt	41			
6.2.4	Kävely- ja pyöräilyolosuhteet	41			
6.3	Asuntoja, palveluita ja työpaikkoja liikenteen solmukohtassa	42	8.1	Ohjelma-asiakirjat	51
6.3.1	Suunnitteluohjeet asemakaavanmuutos numero 2313:n kohdalla	42	8.2	Kilpailuwebinaari	51
6.3.2	Suunnitteluohjeet ratahankkeiden huomioimiseksi radan itäpuolella	43	8.3	Kilpailua koskevat kysymykset	51
6.4	Kaupunkikuva ja maisema	43	8.4	Kilpailuehdotusten julkisuus	51
6.5	Julkiset kaupunkitilat	43	8.5	Kilpailun ratkaiseminen, tulosten julkistaminen ja näytteillepano	52
6.6	Viherympäristö	44	8.6	Jatkotoimenpiteet kilpailun seurauksena	52
6.7	Vaihteellisuus	44	8.7	Kilpailuehdotusten käyttöoikeus	53
6.8	Kestävän kehityksen ilmastoviisas kaupunki	45	8.8	Kilpailun kieli	53
6.9	Radan päälle rakentaminen	45			
6.10	Ympäristöhäiriöiden huomioiminen	46			
6.11	Esteettömyys ja turvallisuus	46			
6.12	Mitoitus	46			

<https://www.kerava.fi/palvelut/kaavoitus/keravan-uudistuva-asepanseutu-kansainvalinen-arkkitehtuurikilpailu>



30,79 km²
pinta-ala

1924
kauppalaksi

20 min
Helsinkiin
junalla

37
SECAP
teemaa

37 103
asukasta
(2020)

1970
kaupungiksi

1750
kaupungin
työntekijää



*Pieni suuri kaupunki.
Hyvän elämän kaupunki.*

<https://www.kerava.fi/palvelut/kaavoitus/keravan-uudistuva-asepanseutu-kansainvalinen-arkkitehtuurikilpailu>



Kilpailukutsu

Tervetuloa osallistumaan Keravan uudistuvan asemanseudun avoimeen kansainväliseen ideakilpailuun!

Järjestämme Keravan aseman alueelle kansainvälisen suunnittelukilpailun löytääksemme kulttuurihistoriallisesti merkittävälle asemanseudulle kattavan kokonaisidean sekä monipuolisia ja ennakkoluulottomia kehittämisvaihtoehtoja.

Keravan asema on yksi Suomen ensimmäisen, Helsinki–Hämeenlinna-rautatien asemarakennuksista. Sen rakentuminen auttoi Keravaa kasvamaan kauppalasta kaupungiksi, rakentamaan alueelle monipuolista teollisuutta ja sen mukana työpaikkoja ja uutta asumista. Keravan aseman kautta ovat kulkeneet ja kulkevat monet työmatkalaiset kunnan rajojen ulkopuolelle tai ulkopaikkakunnilta Keravalle. Myös pääkaupungin läheisyys ja mahdollisuudet luovat hienot edellytykset Keravan kehitykselle ja kasvulle.

Tulevaisuudessa Keravan asemanseutu on elävä ja yhtenäinen palveluiden, asumisen, joustavan työnteon sekä vapaa-ajanvieton viihtyisä ympäristö, joka on houkutteleva ympäri vuoden. Monipuoliset asuinratkaisut, keskustan palvelujen läheisyys ja erinomaiset joukkoliikenneyhteydet houkuttavat asemanseudulle vanhoja ja uusia keralalaisia asukkaita asumaan, opiskelemaan, tekemään töitä ja viettämään vapaa-aikaa.

Kirsi Rontu
Kaupunginjohtaja
Keravan kaupunki





Kilpailun tiedot

2.1 Kilpailun järjestäjä ja luonne

Kilpailun järjestää Keravan kaupunki yhdessä Suomen Arkkitehtiiliitto ry SAFAn ja Suomen Maisema-arkkitehtiiliitto ry MARKin kanssa. Kilpailu on yleinen kansainvälinen ideakilpailu.

Kerava sijaitsee eteläisessä Suomessa, sen pääkaupungista Helsingistä noin 30 km pohjoiseen.

Karttalinkki:

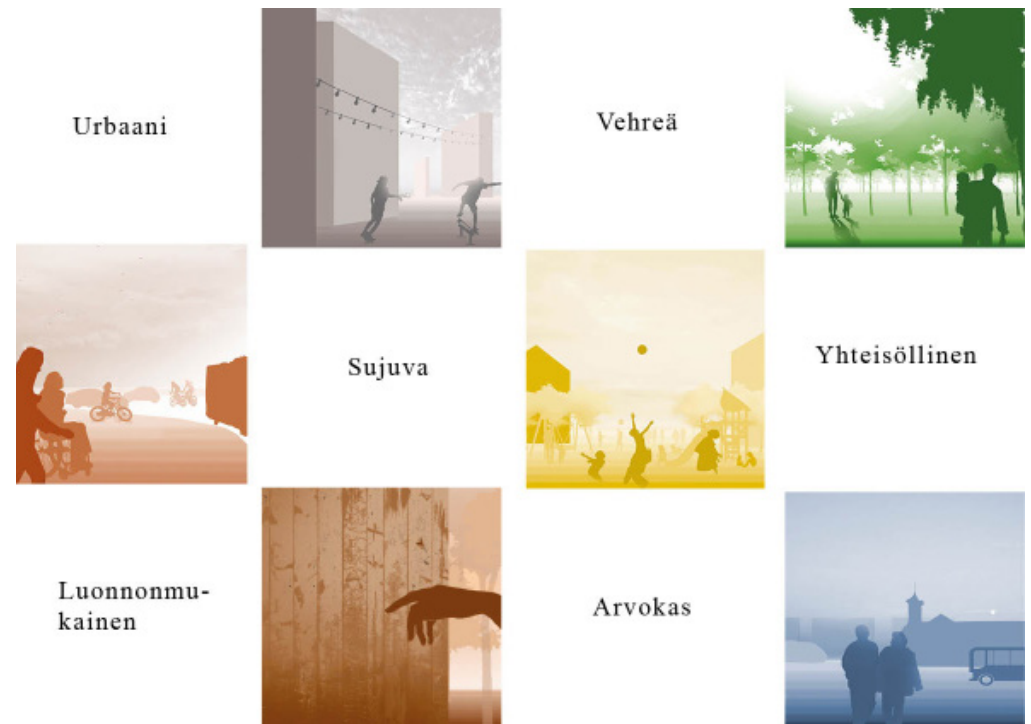
<https://www.bing.com/maps?q=kerava&src=IE-SearchBox&FORM=IESR4S>

2.2 Kilpailun tarkoitus

Keravan asemanseudun ideakilpailun tarkoituksena on luoda aseman läheisyyteen uutta vetovoimaista, viihtyisää ja toimivaa asuinympäristöä, liiketilaa kivijalkoihin sekä monipuolisia toiminnan paikkoja. Kävelyn ja pyöräilyn asemaa liikumistapana halutaan tukea ja vahvistaa. Erityisesti liityntäpysäköinnin tuleviin tarpeisiin etsitään ratkaisua. Pysäköintilaitosten sijoittelun tulee tukea työmatkaliikennettä sekä keskustan, erityisesti kävelykatu Kauppakaaren toimintoja.

Suunnitelmien avulla havainnollistetaan alueen uudis- ja täydennysrakentamista, rakennuskannan uutta käyttöä, julkisten ulkotilojen sekä liikenne- ja pysäköintialueiden järjestelyjä ja jäsentelyjä. Ratkaisujen tulee olla elinkaareltaan kestäviä ja toteutuskelpoisia. Kilpailun avulla haetaan myös näkemyksiä korkean rakentamisen ratkaisuista alueella. Erityisesti toivotaan mahdollisuuksia kaupunkimaiselle puurakentamiselle. Rakentaminen toteutetaan vaiheittain tulevina vuosikymmeninä.

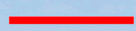
Ideasuunnitelmien avulla päivitetään jatkossa Keravan keskustan aluekehityskuvaa.



Visio Keravan keskustan kehittämisen lähtökohdista. Kuva: Pekka Halme 2021.



Asema/Railwaystation



Kilpailualue/Competition Area



Kilpailualue ilmakuvassa etelästä päin kuvattuna. Ilmakuva: Keravan kaupunki 2020.

2.3 Osallistumisoikeus ja kilpailusta ilmoittaminen

Kilpailuun voivat osallistua kaikki Suomen ja muiden maiden kansalaiset ammattitautasta riippumatta.

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

Kilpailu on Suomen hankintalain mukainen suunnittelukilpailu. Kilpailusta on julkaistu hankintailmoitus julkisten hankintojen ilmoituskanavalla Hilmassa.

<https://www.hankintailmoitukset.fi>

Kilpailukutsu on julkaistu Keravan kaupungin verkkosivuilla, SAFAn verkkosivujen kilpailukalenterissa, SAFAn jäsentiedotteessa ja Arkkitehtiutisissa. Kilpailukutsua pyritään tiedottamaan sähköisen median kautta mahdollisimman laajasti. Kilpailun omat sivut ovat osoitteessa

<https://www.kerava.fi/palvelut/kaavoitus/keravan-uudistuva-asepanseutu-kansainvalinen-arkkitehtuurikilpailu>



Näkymä Keravan asemalle Aurinkomäeltä talvella. Kuvälähde: Keravan kaupunki 2020.

2.4 Palkinnot ja lunastukset

Kilpailussa jaetaan palkintoina ja lunastuksina yhteensä 85 000 euroa seuraavasti:

1. palkinto 30 000 €
2. palkinto 20 000 €
3. palkinto 15 000 €

Lunastukset 2 kpl, á 10 000 €

Palkintolautakunta voi yksimielisellä päätöksellä jakaa palkintosumman toisinkin Suomen Arkkitehtiliiton kilpailusääntöjen mukaisesti. Palkinnot maksetaan Suomen Arkkitehtiliiton SAFA kautta. Suomen Arkkitehtiliitto perii kilpailusääntöjensä mukaisesti palkinnoista ja lunastuksista 7 %. Kilpailun palkinnoille on haettu verovapautta.

Palkintolautakunta voi halutessaan jakaa myös kunniamainintoja. Kunniamaininnoista ei makseta palkintoa.



Volmari Iso-Hollon patsas Iso-Hollon aukiolla. Volmari Iso-Hollo oli keravalainen juoksija, joka voitti 1930-luvulla useita olympiamitaleita. 2012. Kuva: Lauri Rahikainen 2012. Kuvälähde: <https://www.kerava.fi/kerava-info/>

2.5 Palkintolautakunta ja asiantuntijat

Palkintolautakuntaan kuuluvat Keravan kaupungin nimeäminä jäseninä:

- Kirsi Rontu, kaupunginjohtaja, palkintolautakunnan puheenjohtaja
- Pia Sjöroos, kaupunkisuunnittelujohtaja, arkkitehti SAFA
- Kai Perhola, kiinteistökehityspäällikkö, VR
- Erkki Kauranen, kaupunkikehitysjaoston puheenjohtaja

Palkintolautakuntaan kuuluvat Suomen Arkkitehtiliitto ry SAFAn nimeäminä puolueettomina ammattijäseninä:

- Vesa Humalisto, arkkitehti SAFA
- Santtu Hyvärinen, arkkitehti SAFA

Palkintolautakuntaan kuuluu Suomen Maisema-arkkitehtiliitto ry MARKin nimeämä puolueettomana ammattijäsenenä:

- Katariina Peltola, maisema-arkkitehti MARK

Asiantuntijat:

- Erkki Vähätörmä, kaupungininsinööri, Keravan kaupunki
- Tuomas Turpeinen, johtava kavasuunnittelija, Keravan kaupunki
- Arja Elovirta, museopalvelujohtaja, Keravan kaupunki
- Samuli Isola, paikallishistorian asiantuntija, Kerava-seura

Lisäksi palkintolautakunta on oikeutettu kuulemaan muita tarpeellisiksi katsomiaan asiantuntijoita. Asiantuntijat ja sihteeri eivät osallistu kilpailutöiden arvosteluun.

Palkintolautakunnan sihteerinä toimii Sanna Lahti, kaava-arkkitehti, Keravan kaupunki.

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

2.6 Kilpailun säännöt ja kilpailuohjelman hyväksyminen

Kilpailu on suunnittelukilpailuna toteutettava julkinen hankinta. Kilpailussa noudatetaan Suomen julkisia hankintoja koskevaa lainsäädäntöä. Lisäksi kilpailussa noudatetaan tätä kilpailuohjelmaa sekä Suomen Arkkitehtiiliitto ry SAFAn kilpailusääntöjä (www.safa.fi). Kilpailuohjelma on kilpailun järjestäjän, kilpailun palkintolautakunnan sekä Suomen Arkkitehtiiliitto ry SAFAn ja Suomen maisema-arkkitehtiiliitto ry MARKin kilpailutoimikuntien hyväksymä.

2.7 Kilpailun ohjelma-asiakirjojen luovutus

Kilpailuohjelma ja muut ohjelma-asiakirjat ovat ladattavissa maksutta kilpailun verkkosivuilta Keravan uudistuva asemanseutu - kansainvälinen arkkitehtuurikilpailu. Kilpailijoita kehoitetaan seuraamaan kilpailun verkkosivuja koko kilpailun ajan. Kilpailun verkkosivuilla tiedotetaan kilpailuun liittyvistä asioista tarvittaessa myös kilpailuajan kuluessa.

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

2.8 Kilpailun aikataulu

Kilpailukutsu ja –ohjelma julkaistaan maanantaina **15.11.2021**

Kilpailuseminaari pidetään verkossa maanantana **29.11.2021 kello 12:00–14:00**.

Kilpailua koskevat kysymykset on jätettävä maanantaina **8.12.2021 klo 15:00** mennessä

Vastaukset kilpailukysymyksiin kilpailun verkkosivuilla ovat viimeistään **21.12.2021**.

Kilpailu aika päättyy, ehdotusten sisäänjätto **15.2.2022 kello 15:00** mennessä.

Kilpailun tulokset pyritään julkaisemaan **maalis-huhtikuun 2022 aikana**.



Oodi vedelle. Avaruuspuiston keskusallas. Kuva: Lauri Rahikainen 2013.
Kuvälähde: <https://www.kerava.fi/kerava-info/matkailu/valokuvia-keravasta>

<https://www.kerava.fi/palvelut/kaavoitus/keravan-uudistuva-asemanseutu-kansainvalinen-arkkitehtuurikilpailu>



Kilpailun tavoitteet

Uudistuva Keravan asemanseutu tarjoaa tulevaisuudessa monimuotoista asumista joukkoliikenteen solmukohtassa. Uudistuvan alueen kivijaloissa kukoistavat uuden ajan palvelut ja tiiviissä rakenteessa on kekseliäitä urbaanin vihreän ratkaisuja rakennuksissa, pihoilla ja puistojen lisäksi niin rakennuksissa kuin kaduilla ja aukioilla. Kävely ja pyöräily alueen sisällä on sujuvaa ja yhteydet ympäristöön ovat laadukkaat. Kehittyvässä kaupunkikuvassa kunnioitetaan historiaa ja vahvistetaan kaupungin uudistuvaa imagoa.

3.1 Arvokas ympäristö

Ensimmäisenä tavoitteena on, että vanha ja uusi kehittyvät Keravan asemansseudulla rohkeasti käsi kädessä. Alueella on valtakunnallisesti arvokas kulttuuriympäristö (RKY), Keravan rautatieasema. Aurinkomäen ja Asemanaukion alueilla on myös muita vanhoja arvokkaita rakennuksia, joita kunnioitetaan RKY-alueen ohella uudistuvan asemansseudun suunnittelussa. Laadukkaat yhteydet uudistuvalla asemansseudulta koilliseen, arvokkaalle Heikkilänmäen museoalueelle sekä kävelykeskustaan Kappakaarelle ovat tärkeitä.

3.2 Liikkuminen ja liityntäpysäköinti

Toisena tavoitteena on toimivien liityntäpysäköinnin ratkaisujen kehittäminen maanpäällisin pysäköintilaitoksien. Aseman tulee olla hyvin saavutettavissa joka suunnasta myös pyörällä ja kävellen.

Liikenteellisesti Kerava on osa pääkaupunkiseudun työssäkäyntialuetta. Keravan keskusta on merkittävä palvelukeskittymä ja Keravan rautatieasema on tärkeä liikenteellinen solmukohta myös seudullisesti kuntarajojen yli. Erityisesti Tuusulasta ja Siipoosta saapuu työmatkalaisia, jotka jättävät autonsa Keravan asemalle ja jatkavat matkaansa junalla.



Keravan keskustaa yönäkymässä. Kuva: Lauri Rahikainen 2013.

Kuvallähde: <https://www.kerava.fi/kerava-info/matkailu/valokuvia-keravasta>



Tavoitteena on saada lisää asumista, liiketilaa kivijalkoihin ja vihreää ja viihtyisää ympäristöä. Asuinrakennuksia vuodelta 2013 Paasikivenaukion laidalla. Suunnittelija: Arkkitehtitoimisto Petri Rouhiainen. Kuva: Sanna Lahti 2021.

3.3 Monimuotoinen asuminen

Kolmantena tavoitteena on, että asemanseutu tarjoaa tulevaisuudessa kodin monelle keravalaiselle, mutta myös uusille keravalaisille, jotka Keravan kaupungin väestökasvun myötä muuttavat Keravalle. Tavoitteena on rakentaa monimuotoista asuntotuotantoa mikä mahdollistaa asumisen kaikille ikäryhmille, kaikenkokoisille perheille, sinkuille ja erilaisille elämäntyyliille.

3.4 Vaiheittain rakentaminen

Tavoitteena on löytää visio asemanseudun itä- ja länsipuolen kehittämiseksi pitkällä, n. 20–30 vuoden tähtäimellä. Kehitys tapahtuu vaiheittain ja alkaa länsipuolelta, nykyisen keskustan puoleiselta osuudelta.

3.5 Kestävän kehityksen tavoitteet

Kokonaistavoitteena on kehittää kaikissa ratkaisussa Keravaa ekologisesti kestävällä tavalla. Ilmastoviisaiden elämäntapavaihtojen, kestävästi liikkumisen, turvallisen sekä viihtyisän elin- ja toimintaympäristön edistäminen ovat etusijalla.

Sosiaalisen kestävyys tavoitteina on lisäksi yhdenmukaisuuden ja esteettömän liikkumisen takaaminen alueella sekä yhteiskunnan muuttuviin tarpeisiin varautuminen. Palvelujen tulee olla hyvin saavutettavissa kestäväillä liikkumismuodoilla.

Rakennetun kulttuuriympäristön huomioiminen kuuluu kestävästi kehityksen tavoitteisiin, samoin kuin mm. luonnon monimuotoisuuden edistäminen, hiilijalanjäljen minimointi sekä toimivien hulevesiratkaisujen edistäminen.

3.6 Kerrosalat

Tavoitteena on suunnitella alueelle yleiskaavan mitoitusohjausta tulkiten asumista noin 70 000 kem² – 80 000 kem², liiketilaa noin 15 000 kem²– 17 000 kem².



Sisäperspektiivikuva oppilastyöstä Keravan kaupunkitalokortteliin. Kuva ja suunnitelma: Emma Komi 2021.



Aurinkomäki ja Keravan keskusta ilmast. Ilmakuva: Keravan Kaupunki 2020.



Kilpailuehdotusten arvosteluperusteet

Palkintolautakunta on asettanut kilpailun ehdotuksille arvosteluperusteet.

Arvostelussa kiinnitetään huomiota siihen, että ehdotus on kilpailun tavoitteiden ja suunnitteluohjeiden mukainen sekä kokonaisnäkemyseltään vahva ja innovatiivinen.

Erityisesti kiinnitetään huomiota arvoympäristön ja uudistuvan alueen tasokkaaseen yhteensovittamiseen, liityntäpysäköinnin toimiviin ratkaisuihin, kävely- ja pyöräilyolosuhteiden järjestelyihin, oivallisiin toiminnallisiin ratkaisuihin alueen itä- ja länsipuolella sekä vahvaan näkemykseen tulevaisuuden keravalaisesta asumisesta ja arkkitehtuurista.

Arvostelussa kiinnitetään huomiota myös siihen, että ehdotus on kestävä kehityksen periaatteiden mukaisissa ratkaisuissa edelläkävijä sekä teknisesti, taloudellisesti ja vaiheittain toteuttamiskelpoinen.

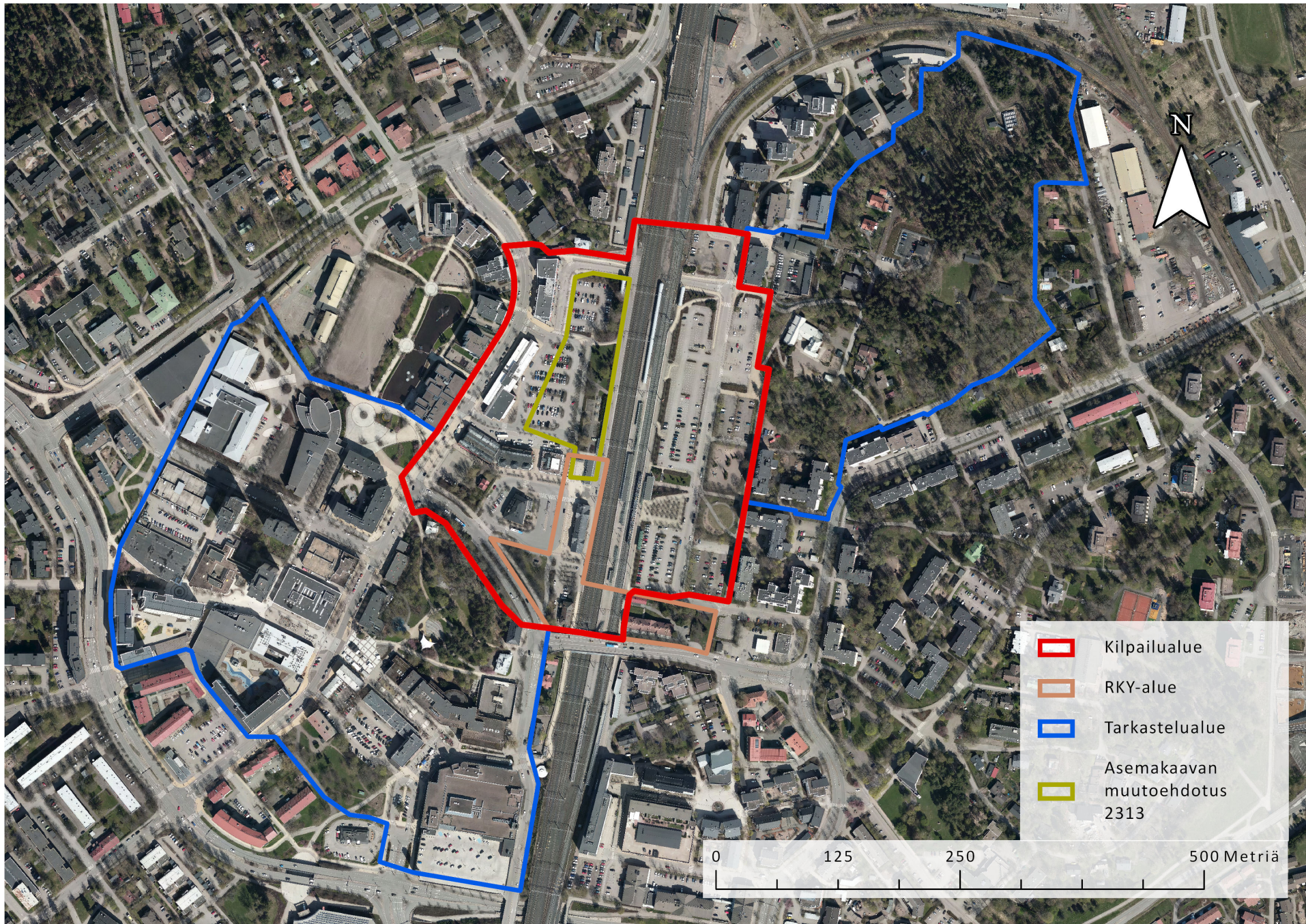
Kilpailuehdotuksen kokonaisuus ja ratkaisun toimivuus ovat yksityiskohtien virheettömyyttä tärkeämpiä.



Sujuvat ja esteettömät kävely-yhteydet asemalta keskustaan ja muualle Keravalle ovat tärkeitä. Kuva: Sanna Lahti 2021.



Ilmakuva alueesta idästä kuvattuna. Kuvalähde: Keravan kaupunki 2020.



Aluerajaus ortokuvassa 2021. Keravan kaupunki.

Kilpailutehtävän tausta- ja lähtötiedot

5.1 Kilpailualueen sijainti ja laajuus

Kerava on pinta-alaltaan pieni, n.31 km² (pituus keskimäärin 9 km, leveys 4 km). Keravalla asuu 37 000 asukasta. Sen asukastiheys, 1211 as/km², on kuitenkin Suomen kolmanneksi suurin Helsingin ja Kauniaisten jälkeen. (Lähde: Kuntaliitto.fi 2021)

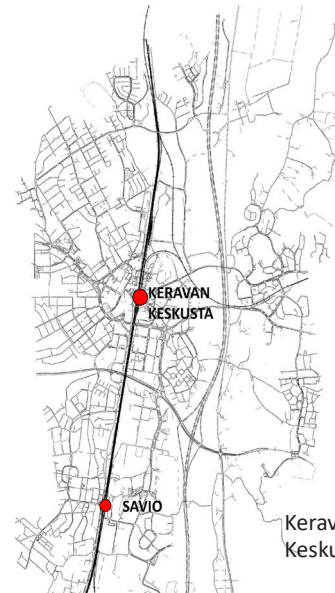
Kilpailualue on Keravan kahdesta asemanseudusta pohjoisempi. Toinen asema sijaitsee Saviolla n. 3 km etelään.

Kilpailualue ulottuu n. 200 metrin säteen alueelle Keravan keskustan asemasta. Se rajautuu pohjoisessa Tapulitoriin, Junailijankatuun, lännessä Paasikivenkatuun ja etelässä Aurinkomäkeen ja Asemansiltaan ja idässä Puualhonselkään ja Laanipolkuun. Kilpailun tarkastelualueisiin kuuluvat länsipuolella Aurinkomäki, Keravan kävelykeskustan alue Kauppakaari ja itäpuolella Heikkilänmäen museoalue.

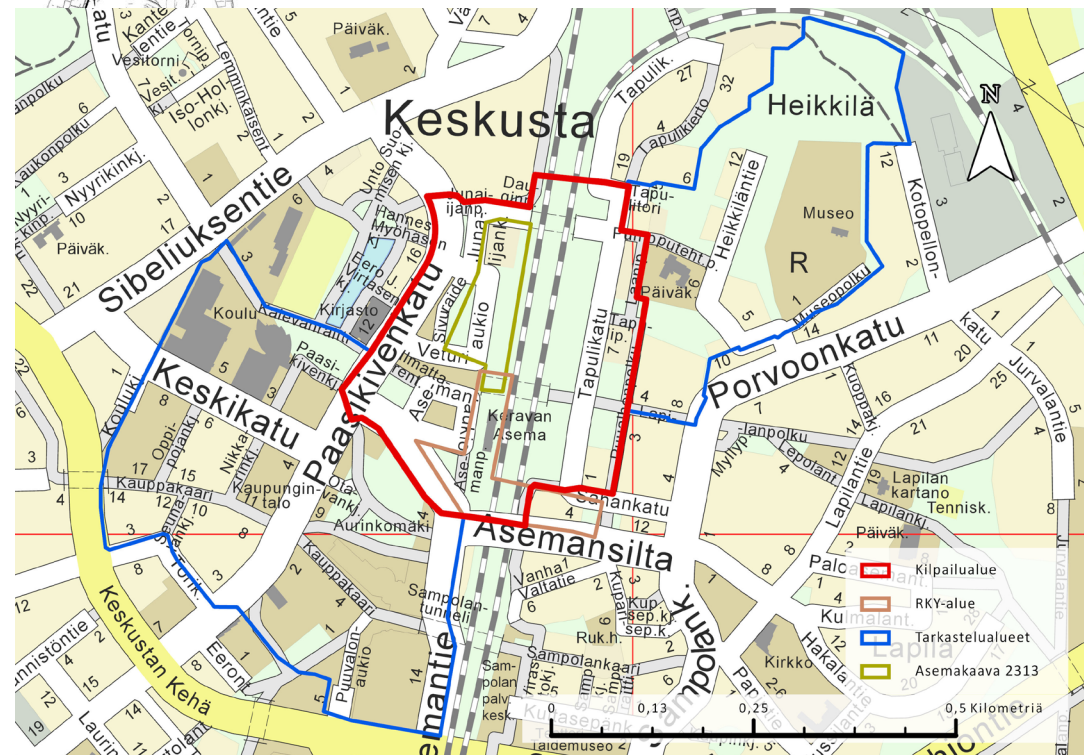
Kilpailualue käsittää yhteensä n. 12 ha. Rata-alueen osuus siitä on n. 2,1 ha.

Tarkastelualueet

Kilpailualueen tarkastelualue käsittää itäpuolella Heikkilänmäen museoalueen ja länsipuolella Aurinkomäen ja Kauppakaaren kävelykeskustan sekä Paasikiven puiston ympäristön.



Keravalla on kaksi rautatieasemaa, Keskustassa ja Saviolla.



Kilpailualue (punainen rajaus) ja tarkastelualue (sininen rajaus). Kuvälähde: 2020. Keravan kaupunki.

5.2 Kilpailualueen historiaa

Kerava oli rautatien tuloon vuoteen 1862 saakka maalaisyhteisö. Rautatie mahdollisti teollistumisen kehittymisen. Ensin tulivat tiilitehtaat ja Suomen ensimmäinen sementtitehdas Saviolle vuonna 1869. Keravan merkitys teollisuuspaikkana kasvoi Porvoon yksityisen rautatien valmistuttua vuonna 1874. Myös naapurikunnan Hyrylän venäläinen varuskunta lisäsi Keravan merkitystä risteysasemana. Vuonna 1880 Keravalla oli 649 asukasta ja tiilitehtaiden lisäksi Kaakelitehdas ja Rakettitehdas alkoivat toimintansa. Rautatien rakentamisen aikoihin Keravan alueella oli noin 450 asukasta. Keravan asemarakennus valmistui kuusitoista vuotta radan rakentamisen jälkeen vuonna 1878.

Kerava tunnettiin erityisesti puuseppien paikkakuntana. Keravan vaakunan aihe on saatu Keravan kehitykselle tärkeästä puuteollisuudesta. Vuonna 1908 kuusi Keravalle Porvoosta siirtynyttä puusepänkisälliä perustivat Keravan Puusepäntehtaan. Se oli aikoinaan Suomen suurin ja tunnetuin julkisten tilojen kalustaja. Esimerkiksi Eduskuntatalon huonekalut on tehty Keravalla. Myöhemmin tehdas siirtyi Stockmannin omistukseen. Se sijaitsi samalla paikalla, jossa Keravan kaupungintalo on nykyään.

Puuteollisuutta on sijainnut myös kilpailualueen itäosassa, missä nykyisin on maantasoinen liityntäpysäköintikenttä. Katujen nimet, kuten Sahankatu, Tapulikatu, Laanipolku ja Puualhonpolku muistuttavat alueen menneestä sahateollisuuden aikakaudesta.

Vuonna 1924 Kerava erottui omaksi kunnakseen Tuusulasta ja Keravasta tuli 3 000 asukkaan kaupunki. Arkkitehdit Berndt Aminoff, Birger Brunila ja E. Kaalamo laativat Keravan kaupungin ensimmäisen asemakaavan, mikä vahvistettiin vuonna 1927. Samaan aikaan rakennettiin puinen Asemansilta, mikä korvasi vaaralliseksi käyneen tasoliittymän.



Perhe Lahenius poseeraamassa kotitalonsa edustalla Alikravalla (Alikravantie 35) 1930-luvulla. Laheniusten mökki sijaitsi nykyisen Keravan paloaseman tienoolla. Kuva: Tenho Tähtinen.
Kuvälähde: Keravan museopalvelut Sinkka, Veikko Elon kokoelma. Lisenssi: CC BY-NC-ND 4.0.

Liike- ja asuinrakentaminen alkoi painottua sillan rakentamisen jälkeen aseman länsipuolelle nykyisille sijoilleen. Aseman lähistölle alettiin rakentaa sekä kauppalaan sopivia liikerakennuksia Valtatien (nykyisin Kauppakaari) varrelle että asuntoja aseman ympärillä oleville kortteleille. Rakennukset olivat ensisijaisesti puusta rakennettuja pientaloja. Niitä rakensivat paikallinen Puuseppätehdas sekä Puuteollisuus työntekijöilleen, että muutamat yksityiset tahot.

Vuonna 1970 Keravasta tuli kaupunki ja rakentaminen kiihtyi. Keravalla oli tuolloin n. 14 400 asukasta. Kaupungiksi tulon jälkeen 1970-luvulla useimmat puurakenteiset huvilat purettiin Aurinkomäeltä ja sen lähistöltä ja paikalle alettiin rakentaa korkeita kivitaloja.

Kerava on halunnut kaupungistumisensa alusta lähtien olla kehityksen kärjessä. Vuonna 1974 järjestettiin Keravalla Jaakkolan alueella maamme kolmannet valtakunnalliset Asuntomessut.

Keravalla toimii nykyisin monia yrityksiä, jotka tarjoavat töitä usealle keravalaiselle ja lähiseudun kuntalaisille. Suurimpiin keravalaisiin työnantajiin lukeutuvat Oy Sinebrychoff Ab ja Metos Oy Ab. Keravalla pyritään 100 prosenttiseen työpaikkaomavaraisuuteen. Keravan rautatieasema toimii linkkinä ja yhteytenä monille keravalaisille kuin naapurikuntienkin työpaikkamatkailisille.



Kuvassa Asemansilta, taustalle Heikkilänmäki. Puutapuleita nykyisen Tapulikadun varrella 1959–1960. Kuvalähde: Keravan museopalvelut Sinkka. Lisenssi: CC BY-NC-ND 4.0.

1/2.ä. 1927 (Ensimmäinen asemakaava)

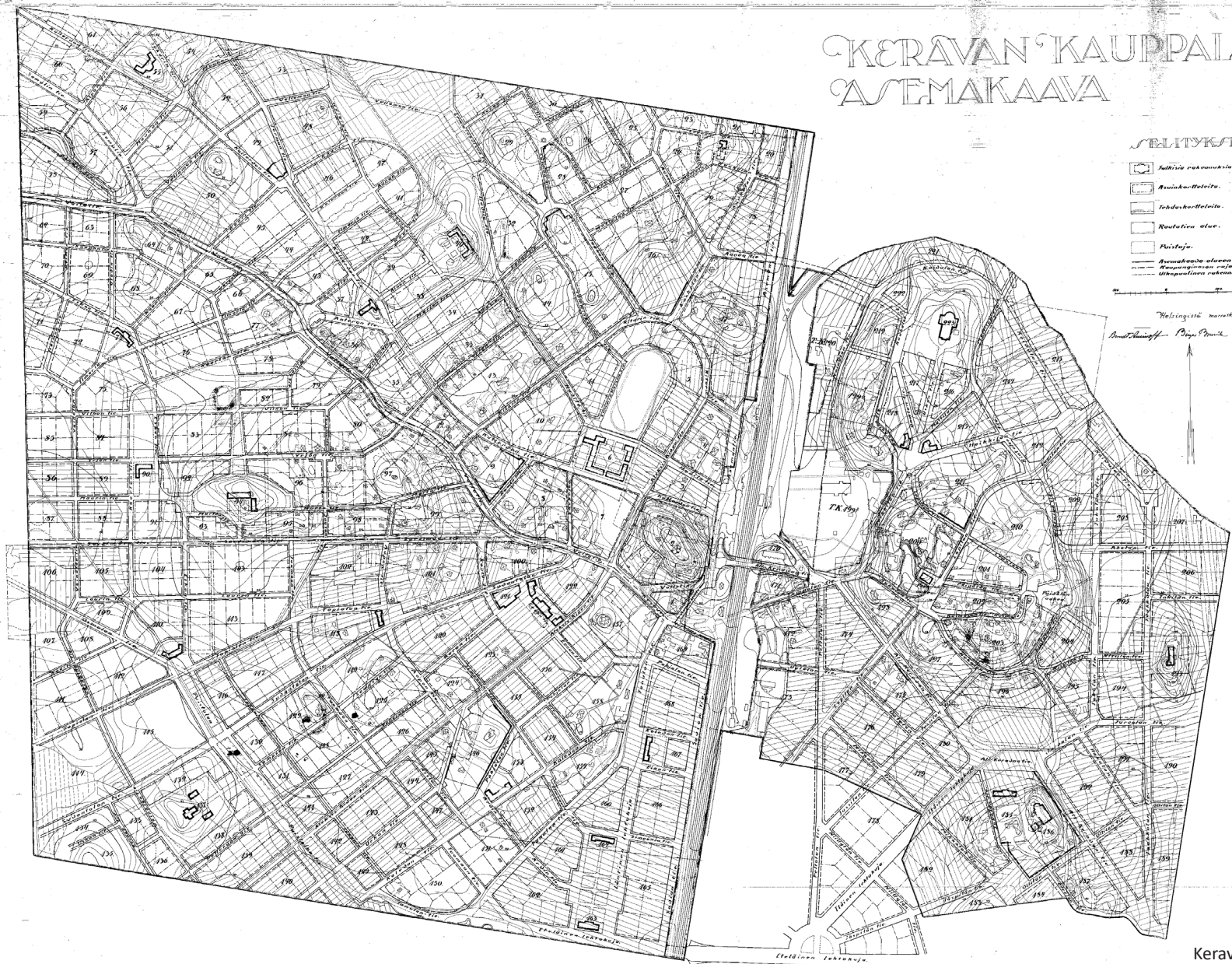
KERÄVÄN KAUPPALAN ASEMAKAAVA

SELITYKSIÄ:

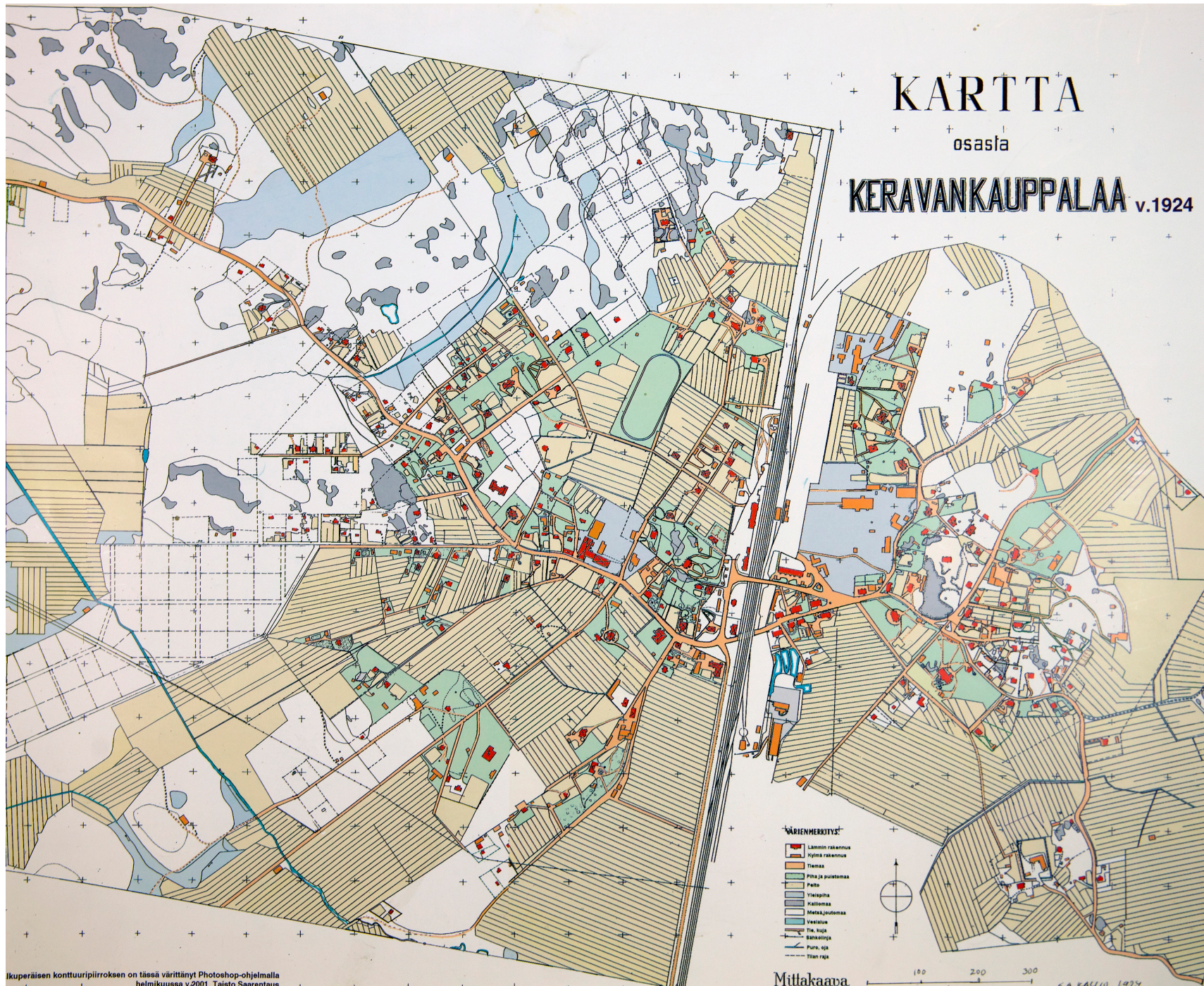
-  Julkiset rakennukset.
-  Asuinrakennukset.
-  Tehdasrakennukset.
-  Keskustien alue.
-  Puistot.
-  Asemakaavan alueen raja.
-  Rautatieaseman raja.
-  Ulkomaailman rautatieasema.



Helsingin seut. kartta 1927
Arkkitehtitoim. P. J. Sillanpää & Kallanpää



Kerävan kauppalan ensimmäinen asemakaava vuodelta 1924, vahvistettu 1927.
Kuvallähde: Kaava-arkisto, Kerävan kaupunki.



kuuperäisen kontuuripiirroksen on tässä väritynyt Photoshop-ohjelmalla helmikuussa v.2001 Taisto Saarentaus

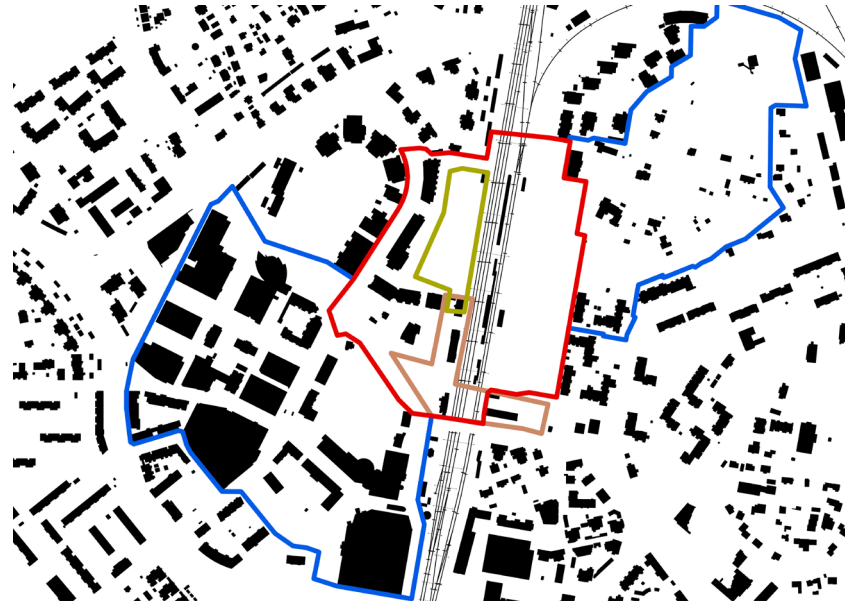
Kartta vuodelta 1924.
Värejä säädetty.
Kuvälähde: Keravan kaupunki

5.3 Kaupunkirakenne

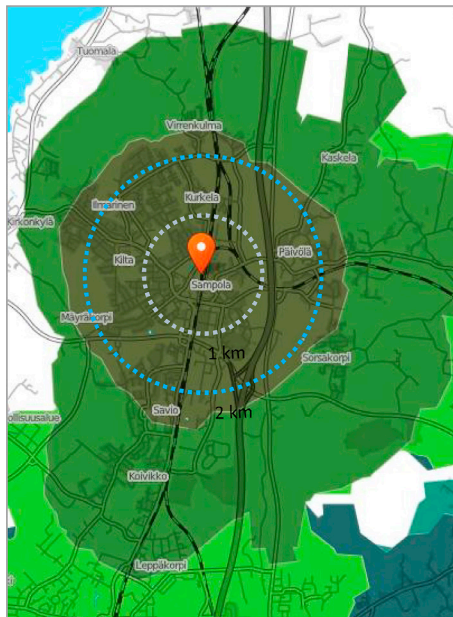
Keravan alue on pääosin varsin tiiviiksi kaavoitettua kaupunkirakennetta. Suuri osa Keravan rakennuskannasta on omakoti- ja pientaloja. Kerrostalorakentaminen on keskittynyt taajamien keskustoihin ja radan varrelle. Kaupunki on luonto-olosuhteiltaan vehreää. Keskustan alueella tärkeimmät viherympäristöt ovat Aurinkomäki ja Heikkilänmäki.

Vuonna 2024 Kerava laajenee jälleen voimakkaasti. Tuolloin Keravalla järjestetään Asuntomessut 2024, jossa rakentamisen painotus on puurakentamisessa sekä ilmastoviisaissa kestävässä kehityksessä niin rakennuksissa kuin ympäristössä.

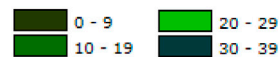
Keravan aseman vaikutusalue on noin 1-2 km. Tällä alueella sijaitsevilla kaupunginosien alueilla asuu n. noin 65 % asukkaista. Saavutettavuuskarttojen perusteella Keravan keskustan ja rautatieaseman saavutettavuus pyörällä ydinkeskustan alueelta on alle 10 minuuttia ja lähes koko kaupungin alueelta alle 20 minuuttia.



Rakeisuuskuva. Karttalähde: 2021.
Keravan kaupunki.
Kuva: Sanna Lahti



Viereisessä kaaviossa on esitetty pyörämatkan ajoaika minuutteina keskustaan eri alueilta. Kuvälähde: 2013. Keravan liikennejärjestelmäsuunnitelma 2035, Sito. [Liite 8, s.31.](#)



Keravalla järjestetään asuntomessut jo toisen kerran vuonna 2024. Ensimmäisen kerran asuntomessut järjestettiin Keravalla vuonna 1974.

5.4 Rakennettu ympäristö

Aseman lähiympäristö kuuluu Museoviraston inventoimaan valtakunnallisesti arvokkaaseen rakennettuun kulttuurihistorialliseen ympäristöön (RKY.) Tämä alue kuuluu kilpailualueeseen. Myös tarkastelualueille sijoittuu useita arvokkaita vanhoja rakennuksia. Rakennusten lisäksi suunnittelu- ja tarkastelualueilla on merkittäviä rakennettuja aukioita sekä kävelykatu Kauppakaari, Keravan kaupallinen keskus, ja keravalaisille tärkeä virkistyspaikka, Aurinkomäki.

Keravan asemanseutu on kehittynyt voimakkaasti kaupungistumisen jälkeen ja etenkin 1980-luvulta lähtien. Tuolloin Asemanaukion reunoille rakennettiin Ravintola Areena ja Kauppahalli. Paasikivenkadun varteen nousi Yrittäjien talo. Kilpailualueen pohjoisreunalla, Paasikivenkadun ja Junailijankadun varrella on vuonna 2018 rakennettu uusi asuinkerrostalo. Samaan aikaan rakennettiin myös Veturiaukio aseman pohjoispuolelle, jonne myös taksiasema siirtyi Asemanaukiolta. Veturiaukion itälaitaan, jossa aikaisemmin on sijainnut aseman puisto, on rakennettu pyöräpaikoitusalue. Aseman pohjoispuolelle nousi uusi katos raiteiden alikululle vuonna 2002. Bussiterminaali sijaitsee Asemanaukiolla. Iso-Hollon aukio rakennettiin moninkertaisen Olympiavoittajan, keravalaisen juoksijan Volmari Iso-Hollon muistoksi Kauppahallin eteen, Asemanaukion länsipuolelle vuonna 1994.

Tarkastelualueella sijaitseva Kauppakaari rakennettiin kävelykaduksi vuonna 1981 ja se on ensimmäisiä kävelykaduksi muutettuja katualueita Suomessa. Sen varrelle sijoittuu mm. suuri kauppakeskus Prisma. Vanha Anttilan rakennus Aurinkomäen puolella on nykyisin lähes tyhjillään ja tullaan purkamaan. Tilalle rakennetaan asuinkerrostaloja. Prisma, Kauppakeskus Karuselli ja Keskustan kehän eteläpuolella sijaitseva Citymarket muodostavat ns. Keravan keskustan kaupallisen kolmion.



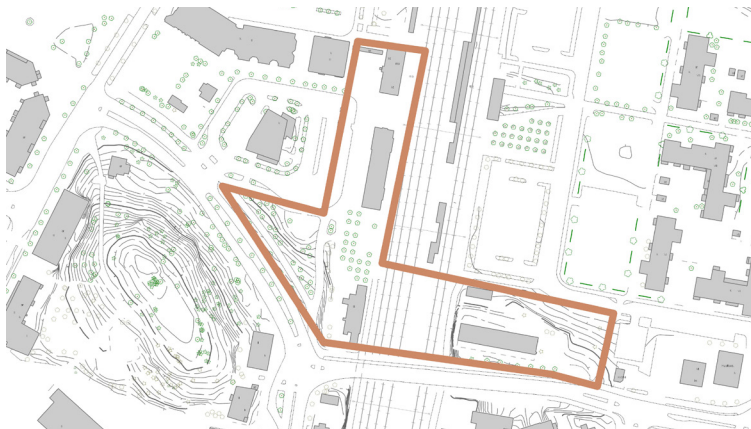
Kilpailualueita koillisesta päin. Ilmakuvasta näkee, kuinka korkea rakentaminen on keskittynyt keskustaan ja radan varrelle. Kauempana on omakoti- ja pientaloasutusta. Kuvalähde: Keravan Kaupunki 2020.

Merkittävimpiä julkisia rakennuksia tarkastelualueella ovat 1970-luvulla rakennettu Keravan kaupungintalo, Keravan kirjasto vuodelta 2002 (tarkastelualueen rajalla), Cinema Keuda -talo ja Keravan lukio vuodelta 1998. Muut tarkastelualueen rakennuksista ovat liike- ja asuinrakennuksia.

Aurinkomäellä on sijainnut alun perin useita puuhuviloita. Ne on purettu 1970-luvulla ja mäki rakennettiin puistoksi, jonne sijoitettiin esiintymislava ja lasten leikkipaikka. Muutamia vanhoja, suojeltuja rakennuksia on jäljellä: kuvataidekoulun käytössä oleva Tomtebo mäen lounaisrinteellä sekä Lindströmin apteekkitalo vuodelta 1923 ja Liittopankin asuin- ja liikerakennus vuodelta 1928 mäen itäpuolella, Asemantien varrella.

Radan idänpuoleisella kilpailualueella ei ole rakennuksia, lukuun ottamatta RKY-alueeseen kuuluvaa ratatyöläisten asuinrakennusta. Alue on liityntäpysäköinnin käytössä. Siellä sijaitsee myös pyöräpaikkoja. Itäisellä reunalla on Tapulipuisto, jossa on myös leikkipuisto, sekä Puualhonpolun asukkaiden pysäköintipaikat. Kilpailualueen ulkopuolella, sen reunalla sijaitsevat Puualhonpolun kerrostalot on rakennettu 1970-luvulla. Tapulitorin laittaa reunustavat uudemmat, 2000-luvun alussa rakennetut asuinrakennukset.

Rakennetun ympäristön tarkempi kuvaus löytyy liitteestä 15, Keravan asemanseudun rakennettu ympäristö.



Keravan aseman RKY-alue. Karttalähde: Keravan kaupunki.

5.5 Luonnonympäristö

Kilpailualueella ei ole juurikaan säilynyttä luonnonympäristöä. Katupuut reunustavat Paasikivenkatua ja Asemantietä ja jäsenävät liityntäpysäköintipaikkoja radan molemmilla puolilla. Jotakin vanhoja puita ja pensaita on jäljellä vanhasta aseman puistosta pyöräpysäköintialueen reunamilla. Tällä hetkellä keskustan katuvihreän lajisto on varsin yksipuoleista. Vallitsevana lajina on puistolehmus. Radan itäpuolella on Tapulipuisto.

5.6 Kaavatilanne

5.6.1 Uusimaa-kaava 2050

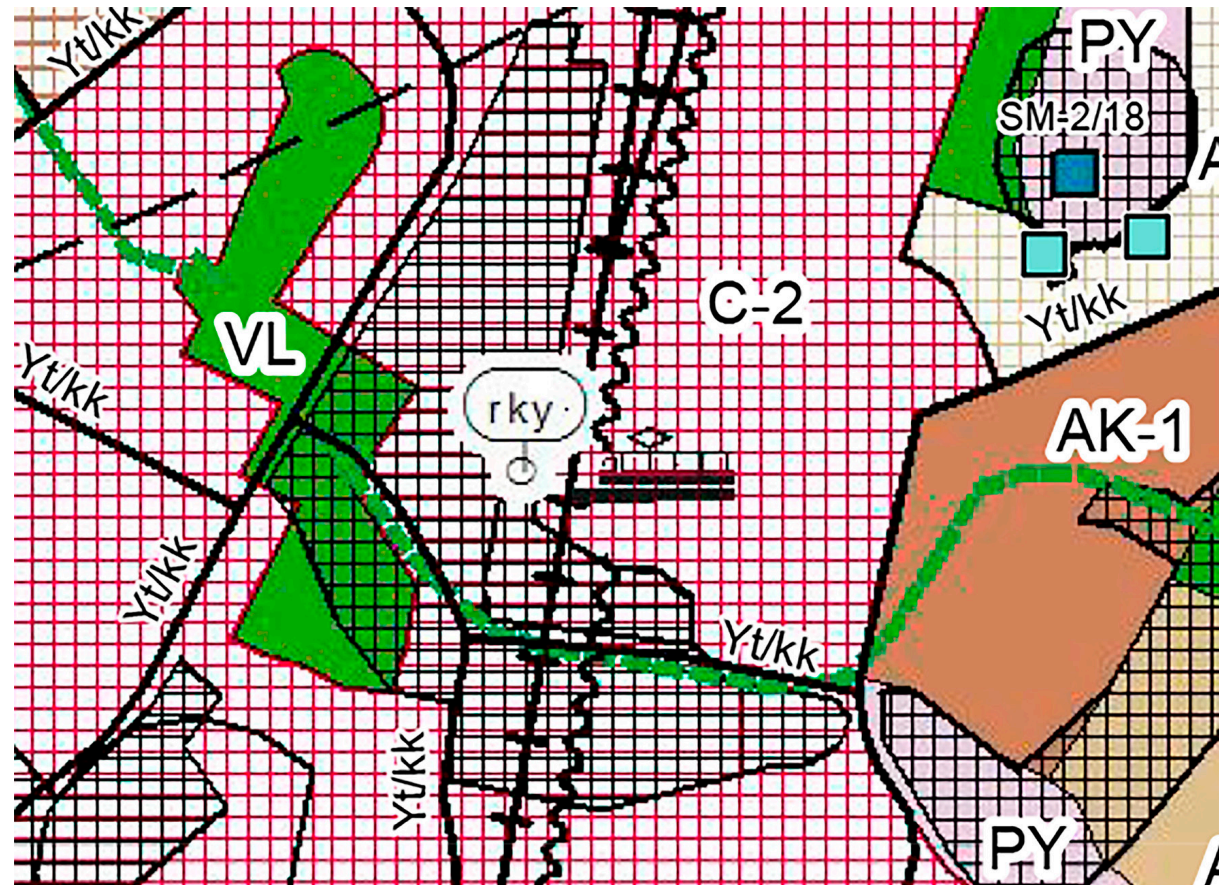
Uusimaa-kaava 2050:n on tullut pääosin voimaan 24.9.2021.

Uusimaakaavassa Kerava on merkitty taajamatoimintojen kehittämisyöhykkeeksi lähes kokonaisuudessaan. Kehittämissperiaatemerkinällä osoitetaan suurimpiin ja monipuolisimpiin keskuksiin tukeutuvat, valtakunnallisesti, maakunnallisesti tai seudullisesti merkittävät taajamatoimintojen vyöhykkeet, joiden yhdyskuntarakenteen kehittämisellä ja tehostamisella on erityistä merkitystä koko maakunnan kehittämisen kannalta. Taajamatoimintojen kehittämisyöhykkeet sisältävät pääosin jo olemassa olevia taajamia, joilla yhdyskuntarakenne on jo nykyisellään kestävä.

Keravan keskustan alue on osoitettu keskustatoimintojen alueeksi. Keskustoimintojen kohdemerkinnällä osoitetaan suurimmat ja monipuolisimmat valtakunnan keskuksen ulkopuolella olevat keskuksat, joissa on monipuolisesti asumista, työpaikkoja sekä julkisia ja yksityisiä palveluja.

5.6.2 Yleiskaava

Keravan yleiskaava 2035:ssä (kaupunginvaltuuston hyväksymä 7.11.2016) Keravan keskusta-alue on merkitty palvelu-, liike- ja asumispainotteiseksi alueeksi C-2, jota kehitetään toiminnallisesti sekoittuneena kaupan, julkisten palveluiden, toimitilojen, hallinnon, asumisen ja viheralueiden korkeatasoisena kokonaisuutena. Alueelle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksiköitä sekä keskusta-alueelle soveltuvaa työpaikkarakentamista. Alue kuuluu myös julkisten palvelujen ja hallinnon alueeseen, jolla sallitaan täydennysrakentaminen. Aseman ympäristö kuuluu museoviraston merkitsemään valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön (RKY-alue). Kehitettävillä C-2 keskusta-alueilla rakentamisen aluetehokkuuden suuruusluokka vaihtelee $e^a = 0,5-1,0$ välillä.



Keskustatoimintojen alue



Kehitettävät alueet



Kaupunkikuvallisesti arvokas alue

Ote yleiskaavasta keskustan alueelta 2035.
Yleiskaava ja määräykset löytyvät [liitteestä 9](#).

5.6.3 Asemakaavat

Kilpailualueella on sekä voimassa olevia asemakaavoja että valmisteilla olevia kaavahankkeita. Alue koostuu pääosin julkisten rakennusten sekä toimisto- ja liikerakennusten korttelialueista sekä raideliikenteen alueesta. Radan itäpuoli on merkitty liikennealueeksi lukuun ottamatta Tapulikadun itäpuolta, jonne sijoituu puistoja ja pysäköintialueita.

Alueella on voimassa seuraavat asemakaavat:

1. Asemakaava numero 1, vahvistettu 4.8.1927, tullut voimaan 4.9.1927.

Asemakaava on Keravan kauppalan ensimmäinen asemakaava. Asemakaavaan on merkitty kortteleiden ja tonttien rajat sekä kortteleiden numero. Asemakaava on yhä voimassa rata-alueen osalta.

2. Asemakaava numero 2222 (vahvistettu 26.3.2007, tullut voimaan 22.10.2008) koskee Junailijankatu 2:n kerrostaloa sekä Daugin huvilaa. 3. Asemakaava numero 1220 (vahvistettu 1.6.1983, tullut voimaan 7.7.1983) koskee Asemanaukiota, osaa Paasikivenkadusta ja sen rakennuksista, Kalevanraitista sekä Tomtebytä.

4. Asemakaava numero 2258 (vahvistettu 2.11.2009, tullut voimaan 30.12. 2009) koskee Asemanaukion ravintolarakennusta Arena, Asemanaukio 5.

5. Asemakaava numero 1402 (vahvistettu 15.1.1986, tullut voimaan 25.2.1986) koskee Yrittäjien taloa sekä Veturiaukion liityntäpysäköintialuetta.

6. Asemakaava numero 1739 (vahvistettu 29.4.1987, tullut voimaan 2.4.1991) koskee Svenskin huvilaa ja Iso-Hollon aukiota.

7. Asemakaava numero 1345 (vahvistettu 25.1.1985, tullut voimaan 4.3.1985) koskee Asemantietä Aurinkomäen pohjoispuolella.

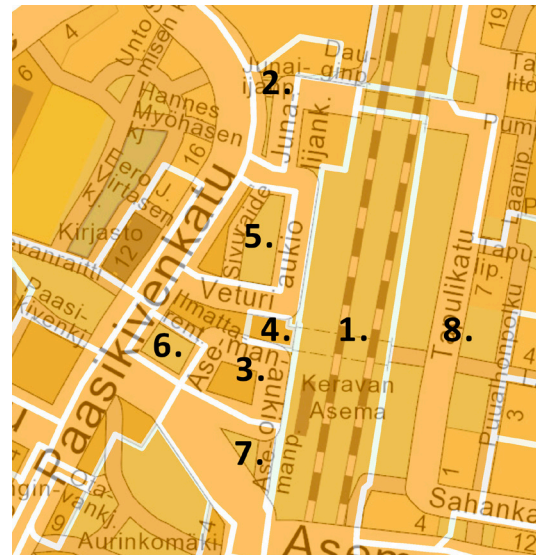
8. Asemakaava numero 1658 (vahvistettu 21.3.1989, tullut voimaan 28.12.1989) koskee Tapulikadun aluetta sekä Heikkilänpuistoa (Heikkilänmäki).

Asemakaavat löytyvät Keravan karttapalvelusta osoitteesta Keravan karttapalvelu (arcgis.com).

Valmisteilla on asemanseudun asemakaavamuutos numero 2313, kaavaluonnos nähtävillä 1.-30.10.2020.

Asemakaavamuutos numero 2313 koskee Asemanaukion pohjoispuolta. Kaavan tavoitteena on osoittaa Keravan asemalle asuin- ja liikerakentamista sekä liityntäpysäköintiä. Samalla tarkistetaan alueen rakennus- ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaiden rakennusten suojelu.

Asemakaavamuutoksessa on esitetty noin 5 500 kem2 liiketilaa sekä noin 14 000 kem2 asuinrakennuksia sekä näille pysäköintipaikkoja. Pysäköintipaikanormina asuinrakennusten osalta on käytetty 1 ap/120 kem2 ja liiketilan osalta 1 ap/50 kem2. Liityntäpysäköinnin sekä asuin- ja liiketilojen yhteiskäyttöisiä pysäköintipaikkoja on tavoitteena toteuttaa 110 kappaletta eli yhteensä pysäköintitaloon on nyt kaavailtu 560 ap.



Kuvan numerot viittaavat tekstissä lueteltuihin asemakaavoihin. Asemakaavat löytyvät [Keravan karttapalvelusta](http://kerava.fi/karttapalvelu).



Pysäköintialuetta radan itäpuolella. Taustalla näkyy asemarakennuksen torni. Kuva: Sanna Lahti 2021.



Alikulku itäpuolelta asemalaitureille.
Kuva: Sanna Lahti 2021.



Sahankadun kerrostaloja. Kuva: Sanna Lahti 2021.



Kerava Jazz vuonna 2011. Yhtye soittaa Saviontaipaleella, Sibeliuksenkadun alikulun suojissa. Kuva: Lauri Rahikainen.
Kuvälähde: <https://www.kerava.fi/kerava-info/matkailu/valokuvia-keravasta>

5.7 MAL-Sopimus (maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimus)

Kilpailualueella sijaitsevan, parhaillaan valmisteltavan asemakaavamuutos numero 2313:n aluetta koskee Keravan kaupunginvaltuuston 21.9.2020 hyväksymä MAL- sopimus (maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimus) vuosille 2020 - 2031. Sopimuksella Suomen valtio ja Helsingin seudun kunnat käynnistävät yhdessä Keravan liityntäpysäköinnin toteutuksen.

Keravan aseman liityntäpysäköinti on ollut kuormittunut ja joukkoliikenteen palvelutasoa voidaan nostaa lisäämällä pysäköinti- paikkojen määrää. Liityntäpysäköintiä käyttävät myös Keravan naapurikuntien asukkaat ja sen toteutukseen osallistuvat myös naapurikunnat ja valtio. Keravan kaupunki on asemakaavamuutos numero 2313:ssa esittänyt kaupungin näkemyksen ilmasto- viisaasta ja toteuttamiskelpoisesta ratkaisusta liityntäpysäköin- nille.

5.8 Keskustan aluekehityskuva

Keskusta-alueelle ollaan laatimassa keskustan aluekehityskuvaa. Aluekehityskuvat ovat alueellisia tarkasteluita, jotka täsmentävät Keravan yleiskaavaa 2035 sekä ohjaavat alueiden tulevaa asemakaavoitusta.

Keskustan aluekehityskuvan tavoitteet toimivat arkkitehtuurikilpailun taustana:

- Kartoitetaan potentiaaliset täydennysrakentamisaikat ja esitetään erikseen korkealle rakentamiselle soveltuvat sijainnit.
- Keskustan rakennushistoriallisten arvojen säilyttäminen ja yhteensovittaminen uuden täydennysrakentamisen kanssa.
- Luodaan laatuohjeistukset (suunnittelumääräykset) uusien kohteiden suunnittelulle ja rakentamiselle.

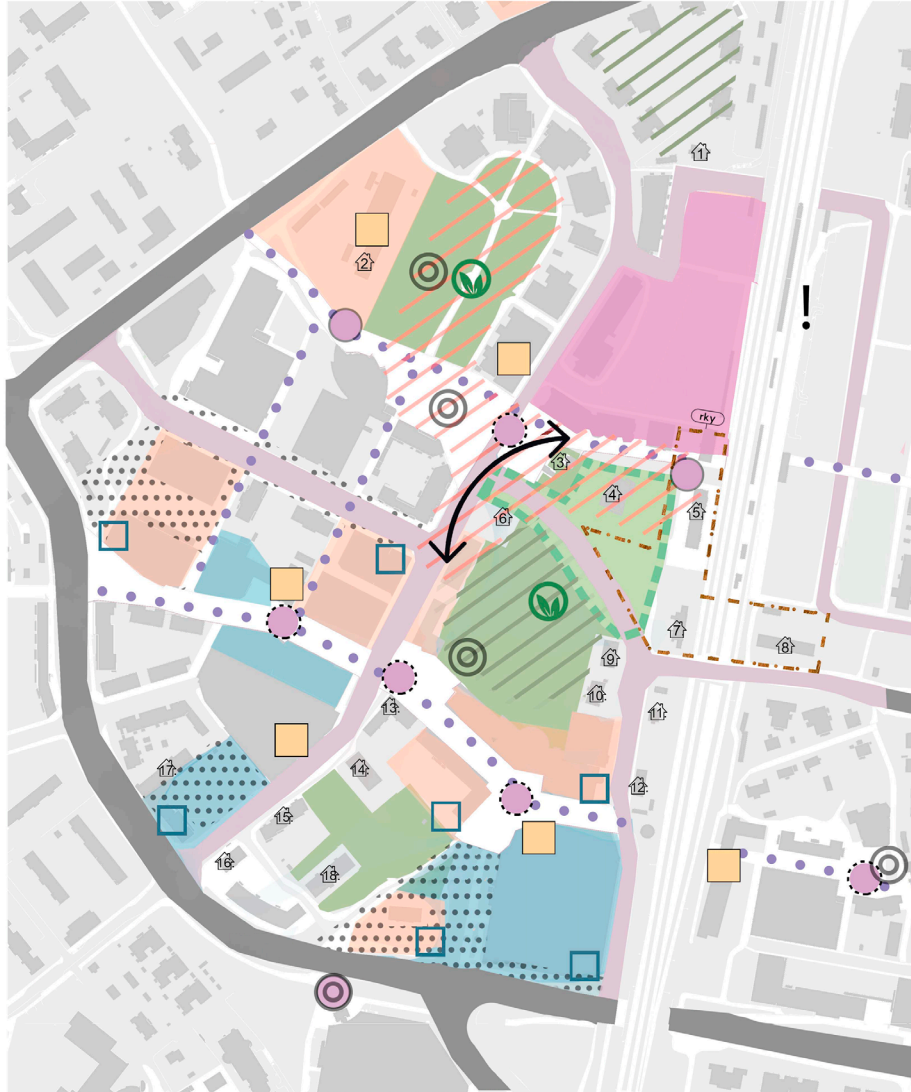
- Varmistetaan keskustan elävyys mahdollistamalla kaupallisesti ja toiminnallisesti vireä katutila.
- Luodaan viher- ja virkistyspalveluista Keravan keskustan vetovoimatekijä.
- Esitetään Keskustan alueen uusi liikenneverkko ja varmistetaan liikenteen sujuvuus.

Keskustan aluekehityskuvaa päivitetään säännöllisesti, vähintään kerran valtuustokaudessa. Alueen arkkitehtuurikilpailun ratkettua aluekehityskuvaa päivitetään radan itäpuolen osalta.



Keravan keskustan aluekehityskuvan lähtökohdat.
Kuva: Pekka Halme 2021.

KESKUSTAN ALUEKEHITYSKUVA - SUUNNITELUMÄÄRÄYKSET



Yleiset määräykset

Keskustan brändiposta tulee noudattaa hankkeiden toteutuksessa ohjeena.

Julkisen kaupunkikiljan materiaaliavalinnassa on noudatettava Keskustan brändioppaan ohjeita.

Uudiskohteissa tai perusrannushankkeissa on aina tutkittava viherrakentamisen, viherkatujen ja muiden viherrakenteiden toteuttamisen mahdollisuudet.

Hankkeiden käynnistymisvaiheessa on aina ensiksi tutkittava puurakentamisen mahdollisuudet tai osoittaa muulla toimenpiteillä hiilineutraalit rakentamiskäytöt.

Keravan keskustan alueelle laaditaan taideohjelma, jonka pohjalta sijoitetaan yleisille alueille sijoitettavat taideteokset.

Täydennysrakentamiskohteet

Potentiaaliset täydennysrakentamiskohteet

Merkinnällä on osoitettu täydennysrakentamiskohteet ja potentiaaliset täydennysrakentamiskohteet. Täydennysrakentamiskohteet kuvaavat ensisijaisesti toteutettavia kohteita. Julkisivujen materiaalit perustuvat aikaa kestäville materiaaleille kuten esimerkiksi muraaluselle, tiilen tai puun käyttöön.

Rakennusmassat tulee jakaa pienempiin osiin väytyksiin tai aukotuksiin. Pystysuunnassa jaettava julkisivu on jaettava vähintään lamellin väleihin. Vaakasunnassa jaettava rakennuksen eri osien korkeusero on vähintään kaksi kerrosta.

Asunnoissa tulee olla parvekkeet, mutta ne eivät saa ulottua maahan asti paitsi arkadin osana. Parveketoneja, jotka ulottuvat maahan asti ei sallita katujulkisivuissa. Ranskalaiset parvekkeet ovat sallittuja keskustan alueella katujulkisivuissa.

Keskustan alueella on käytettävä vaihtelevia kattomuotoja siten, että ne palvelevat laadukkaan kaupunkikiljan syntymistä. Räystäslinjan yläpuolelle tulevat tekniset tilat tulee sovittaa rakennuksen arkkitehtuuriin.

Kauppakaaren jatkosuunnittelun yhteydessä on huolehdittava kävelykadun säilymisestä avarana ja valoisana.

Asemakeskuksen kehittämisaue

Alueelle voidaan sijoittaa myös korkeaa rakentamista.

Arkkitehtuurikilpailualue

Asemansuuden itä- ja länsipuolen arkkitehtuurikilpailun toteututtua Keskustan aluekehityskuvaa päivitetään näiltä osin.

Valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö RKY

Jatkosuunnittelussa on otettava huomioon alueen kuuluminen valtakunnallisesti arvokkaan kulttuuriympäristöön ja varmistettava maisemallisten ja kulttuurihistoriallisten arvojen säilyminen.

Historiallisesti arvokas kiinteistö

1. Daugin huvila (1900)
2. Keskuskoulu (1939)
3. Svenskin huvila (1914)
4. Pohjanheimon talo (1928)
5. Rautatieasema (1878)
6. Tomtebo (1903)
7. Rautateiden postitalo (1913/1948)
8. Rautatieleiden asuinrakennus (1998)
9. Suomen Liittopankin asuin- ja liiketalo (1928)
10. Apteekari Lindströmin talo (1923)
11. Santarmentalo (1897)
12. Ratamestarin talo (1922)
13. Kauppakaari 6 (1956)
14. Kauppatalo (1952)
15. Virkailijoiden talo (1952)
16. Opettajien talo (1952)
17. Valtion virastotalo (1958)
18. Arava kerrostalo (1951)

Kaupunkikuvalliset dominantit

Merkinnällä osoitetaan nykyiset kaupunkikuvalliset dominantit. Jatkosuunnittelussa on huomioitava näiden kohteiden merkitys kaupunkikuvassa. Myös läheisten tonttien täydennysrakentamisessa on tunnistettava kaupunkikuvallisten dominanttien asema.

Potentiaalinen korkean rakentamisen paikka

Merkinnällä on osoitettu ohjeelliset uudet korkealle rakentamiselle soveltuvat rakentamiskäytöt. Korkean rakentamisen paikkojen kerroskorkeus saa olla enintään 21 kerrosta. Korkean rakentamisen paikat osoittavat myös uusia kaupunkikuvallisia dominantteja.

Kaupunkikiljan muutosalueet

Merkinnällä osoitetaan alueet, joilla on tunnistettu kaupunkikiljan laatuun liittyviä puutteita. Jatkosuunnittelun yhteydessä kaupunkikiljan laatua on kehitettävä rakentamisen tehokkuuden lisäämisellä, pysäköinnin uudelleen jäsentelyllä, katutilan parantamisella sekä yleisten alueiden viihtyisyyden lisäämisellä.

Kaupunkikuvallisesti erittäin tärkeä kokonaisuus

Merkinnällä osoitetaan kaupunkikuvallisesti tärkeät kokonaisuudet. Jatkosuunnittelun yhteydessä alueiden asemaa ja identiteettiä on pyrittävä vahvistamaan siten, että näkyvät säilyvät tarpeeksi avoimina.

Maisemallisesti merkittävä kohde

Merkinnällä on osoitettu maisemallisesti merkittävät kohteet, jotka muodostavat topografinen siluettien. Alueiden topografinen luonne on säilytettävä nykyisellään jatkosuunnittelun yhteydessä.

Kävelykatu

Kävelykadun jatkosuunnittelun yhteydessä on edistettävä liikekävijälähtöistä. Uusien kohteiden suunnittelussa maantasokerroksen kerroskorkeus on muunneltavuuden takia vähintään neljä metriä siten, että katutilaan muodostuu mahdollisimman avoin näyteikkunajulkisivu ja aktiivinen katutila.

Koko Kauppakaaren kävelykadulla tulee olla mahdollista toteuttaa erilaisia kaupunkitapahtumia.

Kävelykadut ovat Keravan keskeisin jalankulkuympäristö ja niissä jalankulkijaa on ensisijainen suhteessa muihin kulkumuotoihin. Kävelykatujen jatkosuunnittelun yhteydessä on lisättävä katuvihreän määrää istutuksin, viherrakentein ja oleskelutilojen kehittämisellä. Kävelykatujen ja kaupunkikiljan risteysalueiden turvallisuutta on lisättävä jatkosuunnittelun yhteydessä hidastein, valaistuksella tai muilla keinoilla.

Kaupunkikatu

Kaupunkikadulla on jatkosuunnittelun yhteydessä edistettävä liikekävijälähtöistä. Paasikivenkadulla uusien kohteiden suunnittelussa maantasokerroksen kerroskorkeus on muunneltavuuden takia vähintään neljä metriä siten, että katutilaan muodostuu mahdollisimman avoin näyteikkunajulkisivu ja aktiivinen katutila.

Kaupunkikadulla kävely, pyöräily ja moottoriajoneuvoliikenne on eroteltu toisistaan.

Keskustan Kehä

Keskustan kehällä pyöräily, kävely ja moottoriajoneuvoliikenne erotellaan selkeästi toisistaan. Keskustan kehällä on jatkosuunnittelun yhteydessä lisättävä katuvihreän määrää huoletien liikenneturvallisuudesta ja näkyvien säilymisestä.

Kaupallinen kehityssuunta

Merkinnällä on osoitettu kaupallinen kehityssuunta, joka kulkee Paasikivenkatua pitkin kohti Keravan asemaa ja takaisin päin. Paasikiven kadun ympäristöön toteutettavien täydennysrakennuskohteiden suunnittelussa on mahdollistettava uuden aktiivisen liikekävijälähtöisen syntyminen.

Kehitettävät aukiot

Merkinnällä osoitetaan kehitettävät aukiot. Alueelle voidaan sijoittaa virkistystä palvelevia rakenteita ja rakennelmia. Alueella kehitetään korkeatasoisena jalankulkualueena. Erityishuomiota on kiinnitettävä alueen esteettömyyteen. Alueiden jatkosuunnittelussa on toteutettava monipuolisia viherrakenteita ja -istutuksia ja lisättävä alueiden yhteisöllisyyttä ja viihtyisyyttä.

Jalankulun solmukohtat

Merkinnällä on osoitettu jalankulun solmukohtat. Jatkosuunnittelun yhteydessä jalankulun solmukohtoihin tulee toteuttaa yhteisöllisiä kohtaamispaikkoja ja kaupallisia palveluita.

Puisto

Rakennettu ja aktiivisesti hoidettu vihertila. Alueelle voidaan sijoittaa virkistystä palvelevia rakenteita ja rakennelmia. Alueella tulee huomioida luonnon monimuotoisuuden säilyminen ja lisääminen, hulevesien luonnonmukainen käsittely ja luontoelementtien säilyttäminen.

Uusi puisto

Merkinnällä osoitetaan uuden rakennettavan puiston ohjeellinen sijainti. Tarkempi sijainti ratkaistaan jatkosuunnittelun yhteydessä. Alueelle voidaan sijoittaa virkistystä palvelevia rakenteita ja rakennelmia. Alueella tulee huomioida luonnon monimuotoisuuden säilyminen ja lisääminen, hulevesien luonnonmukainen käsittely ja luontoelementtien säilyttäminen.

Kehitettävä puisto

Merkinnällä osoitetaan Aurinkomäen puistoalueen ja Keskuspuiston vihersuunnittelun uudistamisen siten, että se tukee puistojen turvallisuutta, ekologisuuutta ja toiminnallisuutta. Alueiden tarkempi suunnittelu toteutetaan jatkosuunnittelun yhteydessä.

Tapahtumapaikka

Merkinnällä osoitetaan kaupunkikulttuurin kannalta keskeiset tapahtumapaikat. Alueiden jatkosuunnittelun yhteydessä on huolehdittava tapahtumien järjestämisen edellytyksistä. Yleisten alueiden suunnittelussa on huomioitava tapahtumien infrastruktuurin tarpeet.

5.9 Palvelut

Alue sijaitsee keskeisesti hyvien palvelujen äärellä. Asemanaukiolla sijaitsee liikerakennuksia ja kauppahalli, josta löytyy ravintoloita ja pienliikkeitä. Paasikivenkadun varrella on pankkeja, kiinteistönvälitysliikkeitä, antikvariaatti, eläinkauppa, kampaamoita ja muita pienliikkeitä ja toimistoja.

Kauppakaaren lukuisat liikkeet ovat kävelymatkan päässä, samoin suuret kauppakeskukset Prisma ja City-Market sekä kauppakeskus Karuselli. Radan itäpuolella on liityntäpysäköintipaikkoja.

5.10 Maanomistus

VR omistaa asemarakennuksen ja postitalon alueen sekä osan aseman pysäköintialueesta. Väylävirasto/Suomen valtio omistaa rata-alueen. Osa liiketonteista ja itäpuolen pysäköintialueista on yksityisomistuksessa. Vihreät alueet ovat kaupungin omistuksessa.

5.11 Maasto ja maaperä

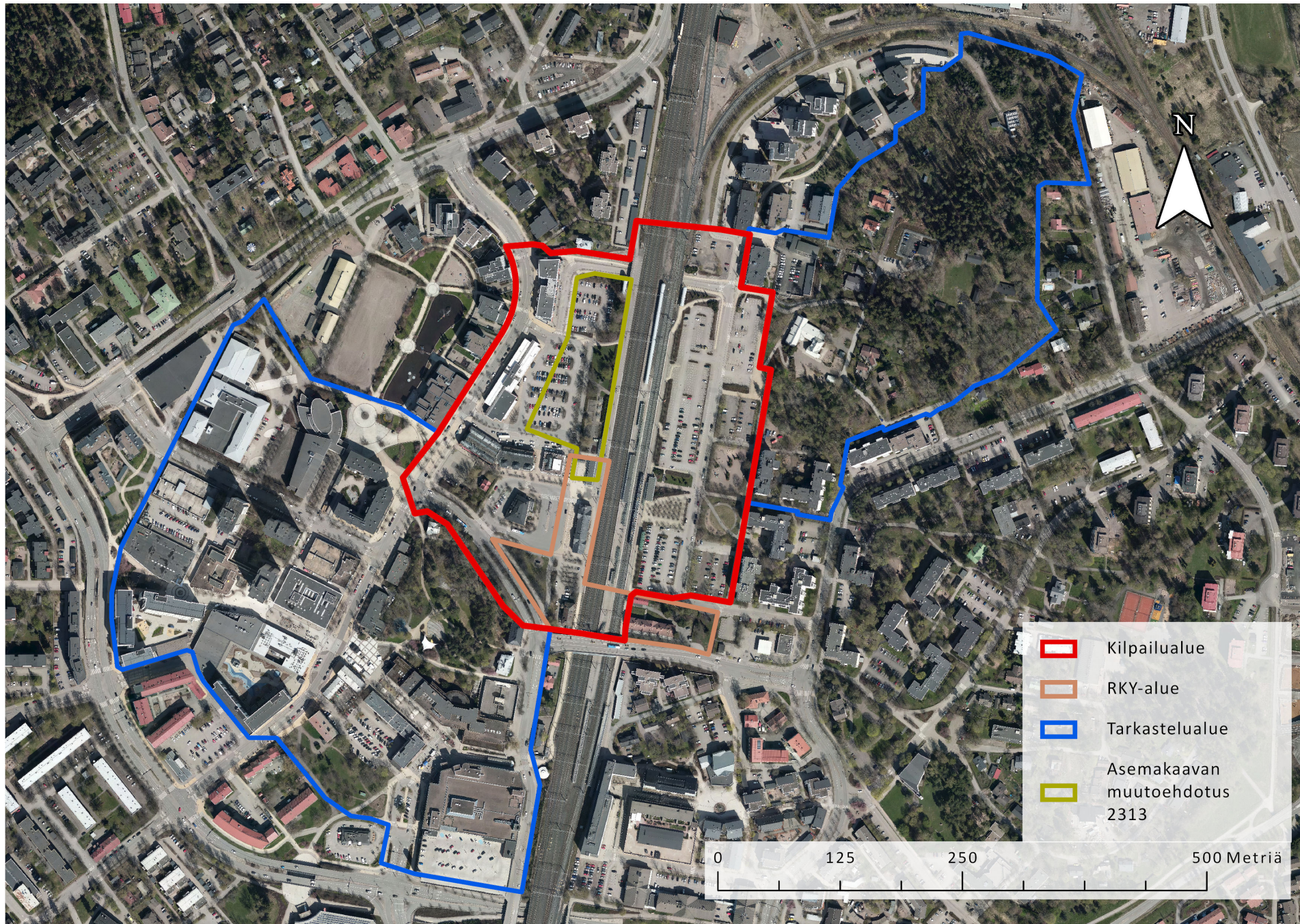
Alue sijaitsee matalalla laaksossa Aurinkomäen, Heikkilänmäen ja Sampolan mäkien katveessa, alavalla saviperäisellä alueella. Maaperä on pääasiassa savea ja hiesua.



Kaupungin maanomistus on merkitty vihreällä. Violetit alueet ovat vuokrattuja alueita. Kuvälähde: [Keravan karttapalvelu](#).



Alueen maaperän korkokuva, [liite 7](#).



Aluerajaus ortokuvassa. Karttalähde: Keravan kaupunki 2021.

5.12 Asemanseudun liikennejärjestelmä

5.12.1 Joukkoliikenne ja taksit

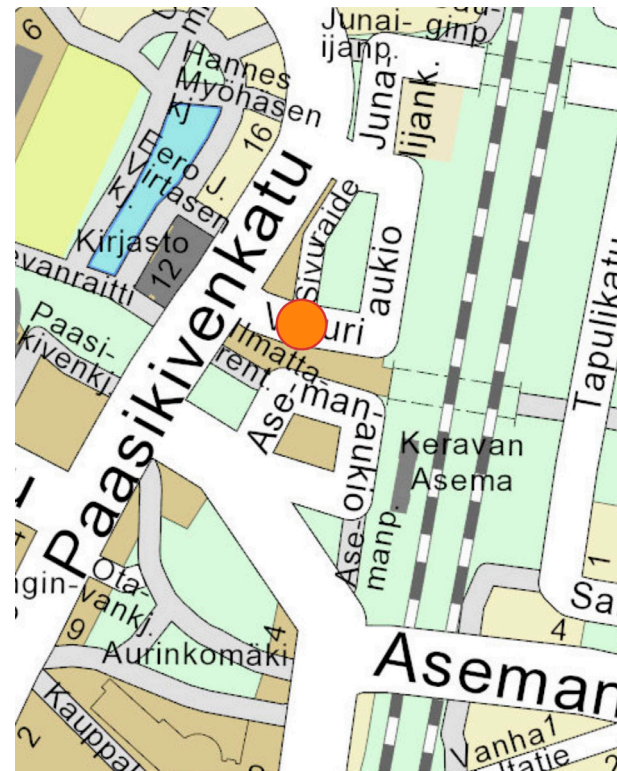
Keravan asema on matkustajamäärillä mitattuna yksi Suomen vilkkaimmista juna-aseamista ja sen kautta kulkee arkipäivisin yli 10 000 matkaa. Junatarjonta on pääosin Helsinkiin suuntautuvaa lähiliikennettä.

Lisäksi tarjontaa on Tampereen ja Lahden suuntiin. Suurimman osan päivästä junia lähtee asemalta 12 junaa tunnissa. Ruuhka-aikana on muutamia lisäjunia ja myöhäisillasta aamuruuhkan alkuun vuoroväli on harvempi, mutta junaliikennettä on ympäri vuorokauden.

Tyypillisimmät saapumistavat asemalle ovat kävely (53 %) ja pyöräily (24 %). Bussiliikennettä käyttää 14 %. Henkilöautolla saatettuna saapuu noin 3 % ja henkilöauton liityntäpysäköintiin pysäköi noin 6 % junien käyttäjistä. Liikenteen luonteesta johtuen junan käyttäjät tekevät pääsääntöisesti säännöllisiä työ-, asiointi tai vapaa-ajanmatkoja. Satunnaisten käyttäjien osuus on vähäisempi.

Junaliikenteen kehittämisestä on suunnitelmia tarjonnan lisäämisestä sekä Helsingin, Tampereen että Lahden suuntiin. Lisäksi noin vuonna 2035 on tarkoitus käynnistää Sipoon Nikkilän ja Keravan välinen lähijunaliikenne, joka lisää merkittävästi vaihtomatkustajien määrää Keravan asemalla.

Keravan aseman bussiterminaali sijaitsee aseman edessä Asemanaukiolla. Asemalle saapuu nykytilanteessa Keravan sisältä kuusi bussilinjaa sekä kolme seudullista linjaa. Linjojen määrä kasvaa tulevaisuudessa yhdellä. Pääosin joukkoliikenteen parantaminen tapahtuu kuitenkin nykyisten linjojen vuorovälejä tihentämällä. Taksiasema sijaitsee Veturiaukion reunassa.



Taksiasema sijaitsee Veturiaukiolla aseman pohjoispuolella.

5.12.2 Kävely ja pyöräily

Yleisin tapa saapua asemalle on kävely, jota käyttää noin puolet junien matkustajista. Kävelyn merkittävimmät saapumissuunnat on merkitty karttaan punaisella. Aseman ympäristöstä kävellään myös läpi ja sille tyypillisimmät reitit ovat eteläinen Sampolan alikulku ja Asemansilta.

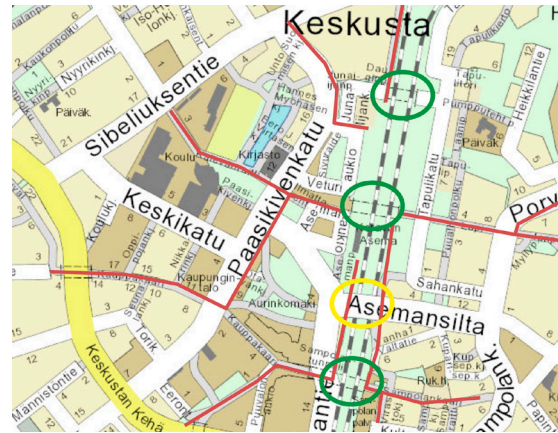
Toiseksi yleisin saapumistapa on pyöräily, jota käyttää lähes neljännes junamatkustajista. Pyöräilylle kausivaihtelu on tyypillistä. Lumiseen aikaan pyöräilyn osuus laskee noin 40 %:iin keskimääräisestä tasosta ja se korvautuu kaikilla muilla kulkutavoilla. Pyöräilyn yleisimmät saapumisreitit ovat samat kuin kävelyllä.

Alueen läpi kulkevaa pyöräilyä tapahtuu erityisesti eteläisen Sampolan tunnelin ja Asemansillan kautta (sininen viiva). Lisäksi etelä-pohjoissuuntaista liikennettä kulkee alueen läpi, mutta se jakautuu erilaisille reiteille (oranssi katkoviiva), koska sille ei nykytilanteessa ole yksittäistä sujuvaa yhteyttä.

5.12.3 Pyöräpysäköinti

Pyöräpysäköintipaikkoja nykyisellään on määrällisesti riittävästi, noin tuhat pyöräpaikkaa, mutta niiden sijainti on asemalle saapumisen kannalta huono tai liian etäällä raiteista, jolloin pyörille tarkoitettuja pysäköintialueita ei käytetä. Vaarana syrjään sijoitetuissa pyöräpaikoissa ovat varkaudet sekä pyöriin kohdistuva ilkivalta. Lisäksi pysäköintiä tapahtuu pyörätelineiden ulkopuolella.

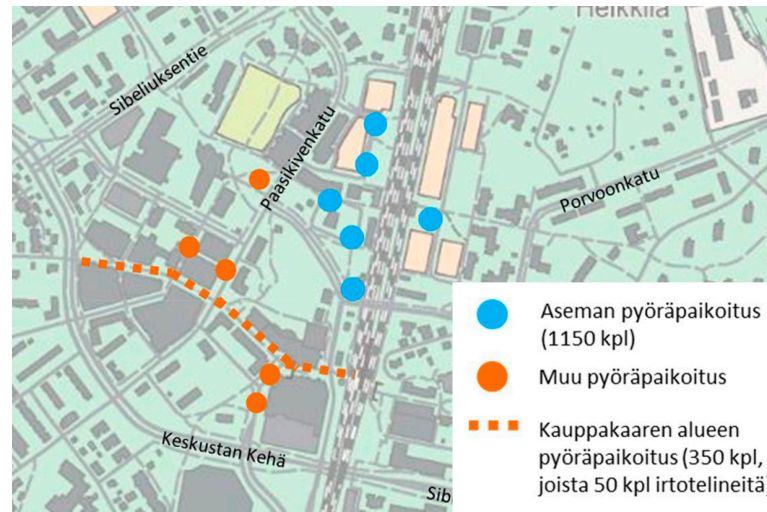
Yleiskaavassa määritellään pyöräpaikkanormeiksi asumiselle 1pp/50 kem², liike- ja toimitiloille 1pp/100 kem² ja marketeille 1pp/300 kem².



Kävelyn saapumissuunnat asemalle. Vihreät ympyrät kuvaavat alikulkuja radan alitse. Keltainen ympyrä kuvaa Asemansillan alikulkua. Karttalähde: Keravan karttapalvelu. Kuva: Erkki Vähätörmä/SannaLahti.



Pyöräilyn saapumissuunnat asemalle (sininen viiva) Lisäksi etelä-pohjoissuuntaista liikennettä kulkee alueen läpi, mutta se jakautuu erilaisille reiteille (oranssi katkoviiva), koska sille ei nykytilanteessa ole yksittäistä sujuvaa yhteyttä. Karttalähde: Keravan karttapalvelu. Kuva: Erkki Vähätörmä/SannaLahti.



Kuvalähde: Keravan liikennejärjestelmäsuunnitelma 2035, Sito, [liite 8](#), s.32.

5.12.4 Autoliikenne

Myös henkilöautoilu on tärkeä tapa saapua asemalle ja sillä on erityisen tärkeä rooli häiriötilanteissa. Asemanympäristön auto- liikenteestä suurin osa kulkee alueen läpi tai suuntautuu Keravan keskusta- aan. Henkilöautolla mahdollisia radan ylityspaikkoja ovat pohjoinen alikulku Junailijankadulla, etelässä Asemansilta tai suunnittelualuetta etelämpänä sijaitseva Sibeliuksen- tien alitus. Erityisesti idästä Porvoonkadulta saapuva liikenne (oranssi) käyttää Asemansiltaa ja jatkaa joko Asemantietä etelään tai pohjoiseen Keravan keskusta- an. Vastaavasti pohjoisesti Kurkelan- katu saapuva liikenne (vihreä) kulkee alueen läpi Paasikivenkatua ja Asemantietä etelään tai Asemansillalle. Lisäksi Asemansillan kautta kulkee keskustan läpiajoliikennettä (sininen). Saattoliikenteelle on varattu Asemanaukiolta noin 15 autopaikkaa.

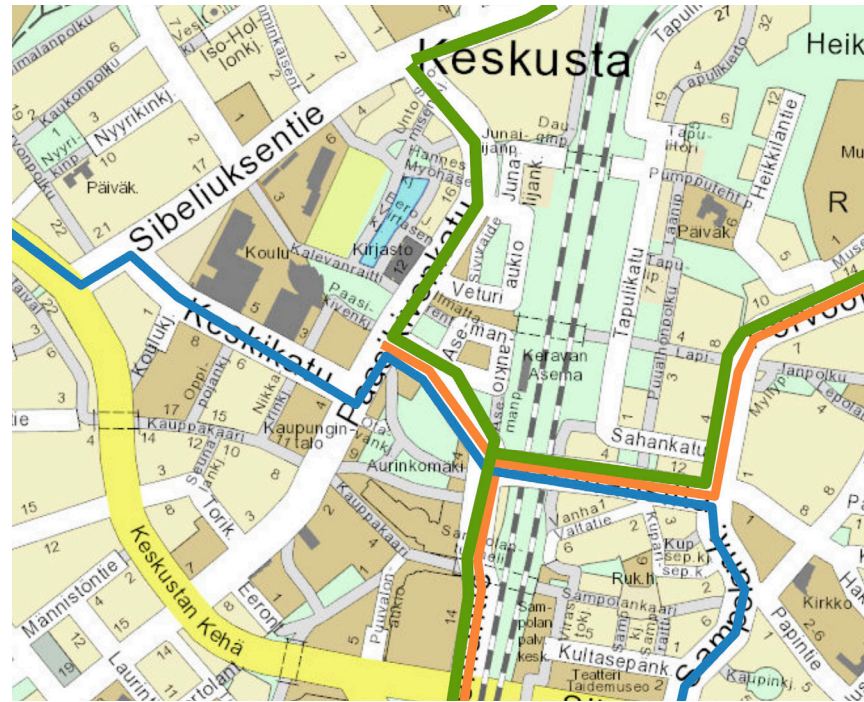
Vaikka liityntäpysäköijien osuus junamatkustajista on vain muutamia prosentteja, sillä on suuri merkitys niille alueille, joilta ei voida tarjota hyvää joukkoliikenneyhteyttä asemalle. Nykyisen asemalla on noin 600 liityntäpysäköintiin soveltuvaa paikkaa. Osaa paikoista käytetään myös muuhun pysäköintiin. Nykyisin liityntäpysäköinti on maantasossa pysäköintikentillä. Liityntäpysäköinnille luontaista on, että sen kysyntä ajoittuu vahvasti kello 7–17 välille.

Keskustan alueella myös asiointipysäköintiä on viereisen kaavion mukaan. Lisäksi keskustan alueella on kadunvarsipysäköintiä (kuva s.37). Asukkaiden pysäköinti sijoittuu asuinrakennusten tonteille.

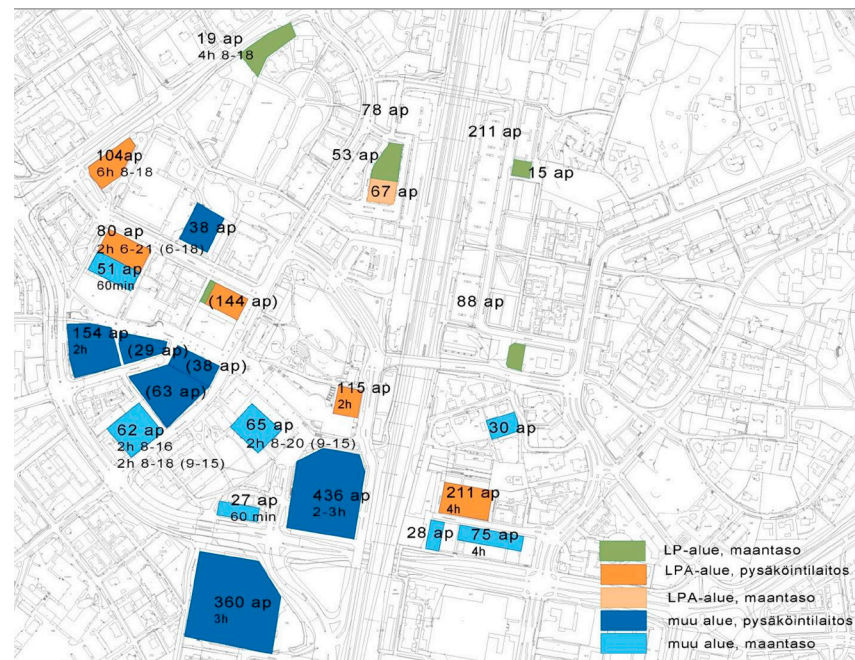
5.13 Ympäristöhäiriöt

Suurimmat ympäristöhäiriöt alueella ovat liikenteen aiheuttamat melu, tärinä ja päästöt.

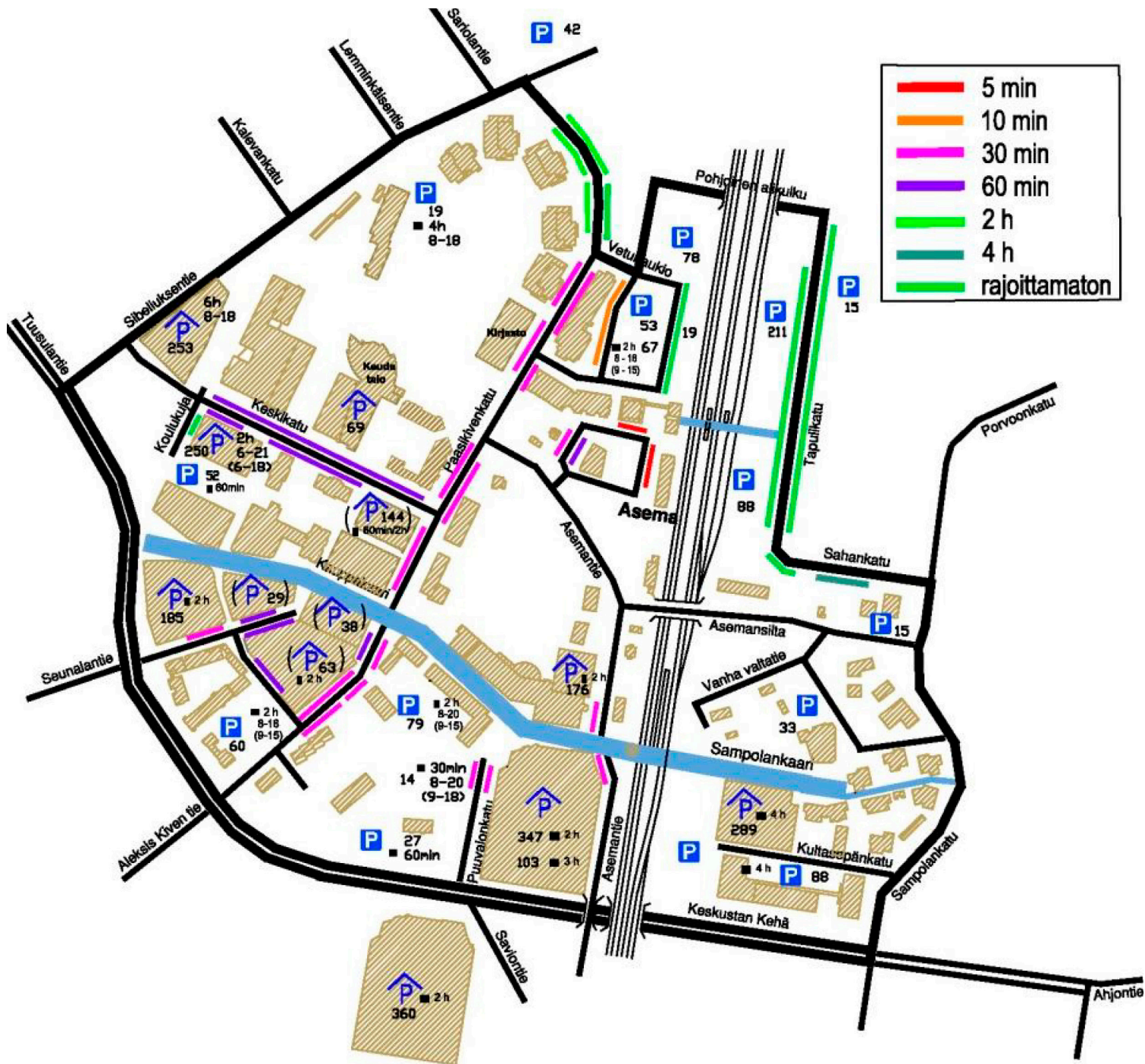
Liikenteen keskiäänitason (LAeq) vyöhykkeet on esitetty kartoilla päiväajalle (klo 7–22) ja yöajalle (klo 22–7). Päiväajan ohjearvon 55 dB ylittävä meluvyöhyke on suurempi kuin yöajan ohjearvon 50 dB ylittävä meluvyöhyke.



Ajoreitit keskustassa: Oranssilla merkityt saapuvat Porvoonkadulta päin. Sinisellä merkitty reitti kuvaa keskustan läpiajoliikennettä. Vihreä reitti saapuu pohjoisesta Paasikivenkatua pitkin keskusta- an. Karttälähde: Keravan karttapalvelu. Kuva: Erkki Vähätörmä.



Asiointipysäköinti. Kuvälähde: Keravan liikennejärjestelmäsuunnitelma 2035, Sito. [Liite 8, s.21](#)



Kadunvarsipysäköinti. Kuvalähde: Keravan liikennejärjestelmäsuunnitelma 2035, Sito.
[Liite 8, s.22.](#)

5.14 Ilmasto

Lähde: Ilmaso-opas.fi

5.14.1 Nykyiset sääolosuhteet

Kerava sijaitsee Uudenmaan maakunnassa, missä Suomenlahden merellinen läheisyys vaikuttaa sääolosuhteisiin. Meren vaikutus on suurimmillaan aivan rannikolla Uudenmaan lounaisosassa. Keravalle tultaessa meren vaikutus vähenee, mutta on vielä havaittavissa sisämaan olosuhteisiin verrattuna. Eroina on pääasiassa suuri vuotuinen sademäärä, lumiolosuhteiden vaihtelevuus ja vähempi hellepäivien määrä muuhun Suomeen verrattuna.

Lämpötilat

Vuotuinen keskilämpötila on n. 5 astetta (C). Vuoden keskimääräinen ylin lämpötila on 9 astetta ja alin 0,4 astetta.

Kylmintä on helmikuussa, jolloin keskilämpötila on n. -7 astetta (C). Keskimääräinen ylin lämpötila on tuolloin -3 astetta (C) ja alin -10 astetta (C).

Lämpimintä on heinäkuussa, keskilämpötila on silloin 17 astetta (C). Heinäkuussa lämpö kohoaa keskimäärin korkeimmillaan 22 asteeseen (C) ja alimmillaan 11 asteeseen (C).

Syksy saapuu keskimäärin syyskuun puolivälissä. Talvi alkaa suunnilleen marraskuun puolivälin tienoilla. Toisinaan talven tulo venyy tammikuuhun saakka. Kevät koittaa huhtikuun alussa. Kesä alkaa toukokuun puolivälin jälkeen.

- Sademäärä: Vuotuinen sademäärä on nykyisin n. 660 mm.
- Lumiolosuhteet: Meren läheisyys (n. 30 km) tekee lumiolosuhteista vaihtelevia.
- Tuulisuus: Päätuulensuunta on lounaasta.



Kauppakaari kesällä.
Kuva: Lauri Rahikainen 2011.
Kuvälähde: <https://www.kerava.fi/kerava-info/matkailu/valokuvia-keravasta>



Kauppakaari talvella.
Kuva: Lauri Rahikainen 2012.
Kuvälähde: <https://www.kerava.fi/kerava-info/matkailu/valokuvia-keravasta>

5.14.2 Ilmastonmuutoksen vaikutukset

Lähde: <https://ilmasto-opas.fi/fi/ilmastonmuutos/suomen-muuttuva-ilmasto>

Kasvukauden ja lämpötilan muutos

Ilmastonmuutoksen myötä kasvukaudet pitenevät Suomessa tällä vuosisadalla noin 1–2 kuukaudella kasvihuonekaasujen päästöistä riippuen. Se tuo Etelä-Suomeen nykyistä Puolaa tai Itä-Saksaa vastaavat lämpöolot. Jos päästöjä saadaan maailmanlaajuisesti vähennettyä melko pieniksi, ilmasto lämpenisi siltikin niin paljon, että lämpötilat nousevat.

Sademäärän lisääntyminen

Sademäärät todennäköisesti kasvavat ja rankkasateet voimistuvat tulevaisuudessa kaikkina vuodenaikoina.

Sademäärät kasvavat suhteellisesti eniten talvella. Vuosisadan lopulle tultaessa talvella sataa, skenaariosta riippuen, noin 7–30 prosenttia enemmän kuin jaksolla 1981–2010. Lisäksi talviset sadepäivät yleistyvät, eli sadetta saadaan eri olomuodoissaan entistä useampana päivänä. Myös pisimmät sateettomat poutajaksot lyhenevät hieman. Talven kokonaissademäärä on silti jatkossakin pienempi kuin kesän.

Kovimmat sateet myös voimistuvat suhteellisesti eniten talvisin. Suurin osa rankkasateista saadaan kuitenkin jatkossakin kesällä.

Lumipeitteen ja lumisten päivien väheneminen

Koska lämpötilat kohoavat, niin entistä suurempi osa talven sateista saadaan tulevaisuudessa vetenä. Yleistyvät suojasäät sulettavat lumia.

Etelä-Suomessa lumiset päivät voivat vähentyä sadan vuoden aikana vajaaseen puoleen. Lumipeitteen keskimääräinen massa pienenee vieläkin enemmän, 80 – 90 %.

Sademäärän kasvu ja lumiolosuhteiden muuttuminen vaikuttavat alueen hulevesien määrään tulevaisuudessa.



Kilpailuehdotusten suunnitteluohjeet

6.1 Uudistuvan asemanseudun kokonaisuus

Asemanseudun suunnittelu lähtee liikennevirroista: kävely, julkinen liikenne, pyöräily ja autoliikenne. Kilpailuehdotusten on rakennettava ilmastoviisaan suunnittelun perustalle. Asemanseutu on korkean rakentamisen paikka. Maantasoisten pysäköintikenttien aika on ohi. Tilalle rakennetaan monimuotoisesti rakentamista, asumista, liiketilaa kivijalkoihin, palveluita, vihreää viihtyisyyttä sekä pysäköintiä tätä kaikkea palvelemaan. Keravan asemanseudulle liityntäpysäköinnin onnistuneet järjestelyt ovat erityisen tärkeitä. Rakentamisen tulee ottaa huomioon kulttuurihistoriallisesti ja kaupunkikuvallisesti arvokas ympäristö.

6.2 Liikenteen ratkaisut

Ratkaisujen tulee mahdollistaa joukkoliikenteen sujuva käyttö ja vähentää riippuvuutta henkilöautoilusta. Asiointi- ja liityntäpysäköinnin ratkaisujen tulee olla toimivia. Liikkumisen kannalta kävely-ympäristön suunnitteleminen on tärkeintä.

6.2.1 Autoliikenneyhteydet

Asemantien linjausta Aurinkomäen kohdalla voi pohtia uudelleen.

Liikenneyhteydet Asemansiltaa ja Porvoonkatua pitkin Asuntomessut 2024 alueelle ovat tärkeitä. Tulevaisuudessa keskustan alue laajenee myös pohjoiseen ns. Tukon alueelle Keravan yleiskaava 2035 mukaisesti (yleiskaavamerkintä C-3). Myös sitä kautta tulee olemaan yhteyksiä Asuntomessut 2024 alueelta Keskustan asemalle.

Saattoliikennepaikkoja aseman edessä on oltava vähintään 15. Saattoliikenteen suurin kysyntä on iltapäivällä, kun saapuvia junien odotellaan, jolloin paikkojen ei tarvitse sijaita keskeisesti.

Saattoliikenteen suunnittelussa on huomioitava, että autolla on päästävä myös asemalaiturin välittömään läheisyyteen. Tähän tarpeeseen riittää noin kaksi autopaikkaa.

Myös itäpuolelle on hyvä huomioida saattoliikenteen mahdollisuus.

Liikenteellisesti uudet rakentamisen alueet liittyvät olemassa oleviin katuihin. Kävely- ja pyöräily-yhteyksien tulee liittyä keskustan kävelyalueelle (tarkastelualue) sujuvasti ja turvallisesti ja tukea Kappakaaren kaupallista elävyyttä ja toimivuutta.

Heikkilänmäen museoalueen (tarkastelualue) käytön suunnittelu on käynnissä. Alueen luonnetta halutaan parantaa virkistyskäytön kannalta sekä museon toimintojen aktivoimiseksi. Yhteydet myös Heikkilänmäelle tulee tehdä miellyttäviksi ja sujuviksi.

6.2.2 Bussi- ja taksiterminaalit

Aseman ympäristössä tapahtuu paljon vaihtoa junien ja bussien välillä, joten bussiterminaalin tulee sijaita lähellä asemalaitureita.

Keravan aseman bussiliikenteen toimivuus edellyttää vähintään neljää läpi ajettavaa laituria. Jos laitureista poistuminen edellyttää peruuttamista, tulee niitä olla vähintään kuusi. Lisäksi tarvitaan erillinen poistumislaituri sekä odotustila kolmelle linja-autolle.

Taksiasemalle tulee ehdottaa uutta sijaintia, mutta sen täytyy olla edelleen aseman lähellä. Sijainnin tulee olla sellainen, että se on vaivattomasti havaittavissa asemalaitureilta. Liikenteellisen palvelun lisäksi ympärivuorokauden toimiva taksipalvelu luo alueelle sosiaalista kontrollia ja siten parantaa alueen turvallisuutta. Taksiaseman minimimitoitus on kymmenen autoa.

6.2.3 Pysäköintijärjestelyt

Liityntäpysäköinti ratkaistaan pysäköintitaloilla. Liityntäpysäköinnin määrää tulee kasvattaa nykyisestä 600 paikasta kaikkiaan noin 1 200 paikkaan, josta 450 sijaitsee radan länsipuolisessa pysäköintilaitoksessa. Pysäköintilaitoksia voi suunnitella yhteiskäyttöisiksi sellaisten toimintojen kanssa, joiden pysäköinnin kysyntä ajoittuu ensisijaisesti iltoihin-, öihin- ja viikonloppuihin.

Asuntojen pysäköintipaikat sijaitsevat pääosin tonteilla. Yleiskaavassa autopaikkamääräys on 1ap/ 120kem². Vähäiseltä osin voi ehdottaa maanalaista pysäköintiä.

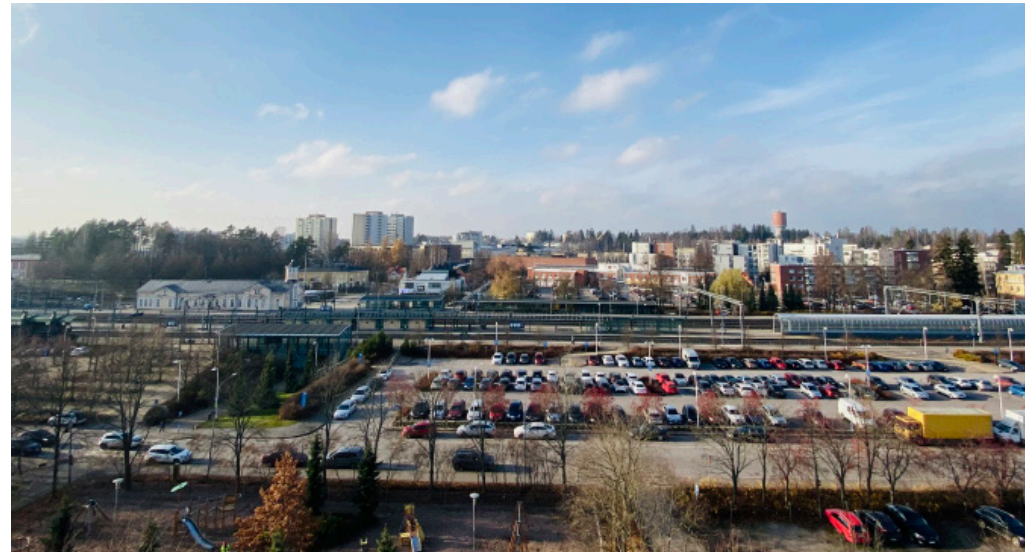
6.2.4 Kävely- ja pyöräilyolosuhteet

Suunnitelmissa kilpailijoiden halutaan kiinnittävän huomiota

- pyörä- ja kävelyreittien sujuvuuteen ja turvallisuuteen
- katoksellisten ja runkolukittavien pyöräpaikkojen sijaintiin asemalla
- pyörä- ja kävelyreittien sujuviin yhteyksiin Heikkilänmäelle ja Aurinkomäelle sekä Kauppakaarelle

Ehdotuksiin radan ylittävistä kevyen liikenteen silloista suhtautaan varauksella. On luultavaa, että niitä ei tultaisi toteuttamaan.

Yleiskaavassa määritellään pyöräpaikkanormeiksi asumiselle 1pp/50 kem², liike- ja toimitiloille 1pp/100 kem² ja marketeille 1pp/300 kem². Pyöräpysäköinnin tulee sijaita mahdollisimman lähellä asemaa ja junalatureita helposti saavutettavalla paikalla. Paikkojen tulee olla mitoitettu runkolukittaviksi pyöräpaikoiksi.



Näkymä rautatieaseman parkkipaikkakentille. Kuva: Pekka Halme 2021.



Radan itäpuolen pyöräpysäköinti. Kuva: Sanna Lahti 2021.

6.3 Asuntoja, palveluita ja työpaikkoja liikenteen solmukohdassa

Tulevaisuudessa Keravan asemanseutu on elävä ja yhtenäinen palveluiden, asumisen, joustavan työnteon sekä vapaa-ajanvieton viihtyisä ympäristö, joka on houkutteleva ympäri vuoden. Alueelle tulee ehdottaa toimintoja, jotka tukevat keskustan ja Kauppakaaren elävyyttä ja lisäävät yhteisöllisyyttä ottaen huomioon kaikki ikäluokat.

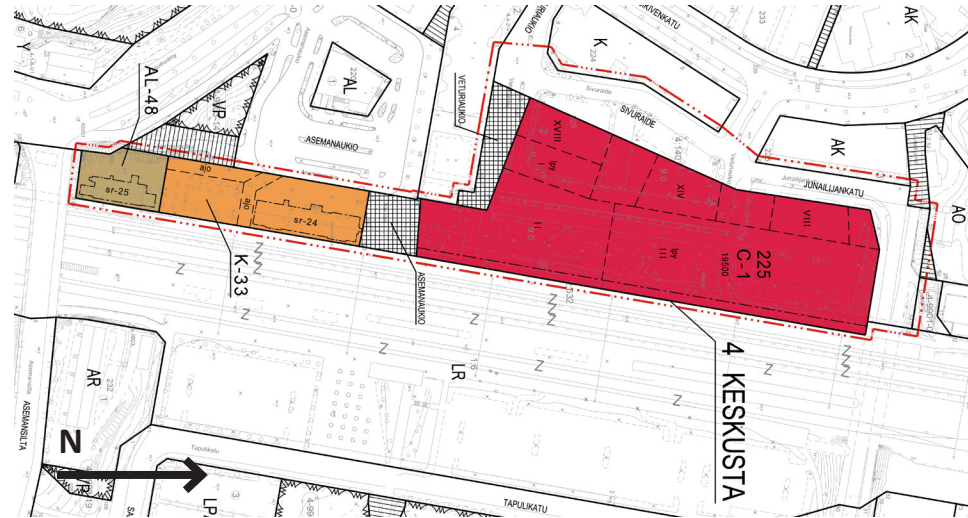
Alueelle sijoitetaan:

- 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

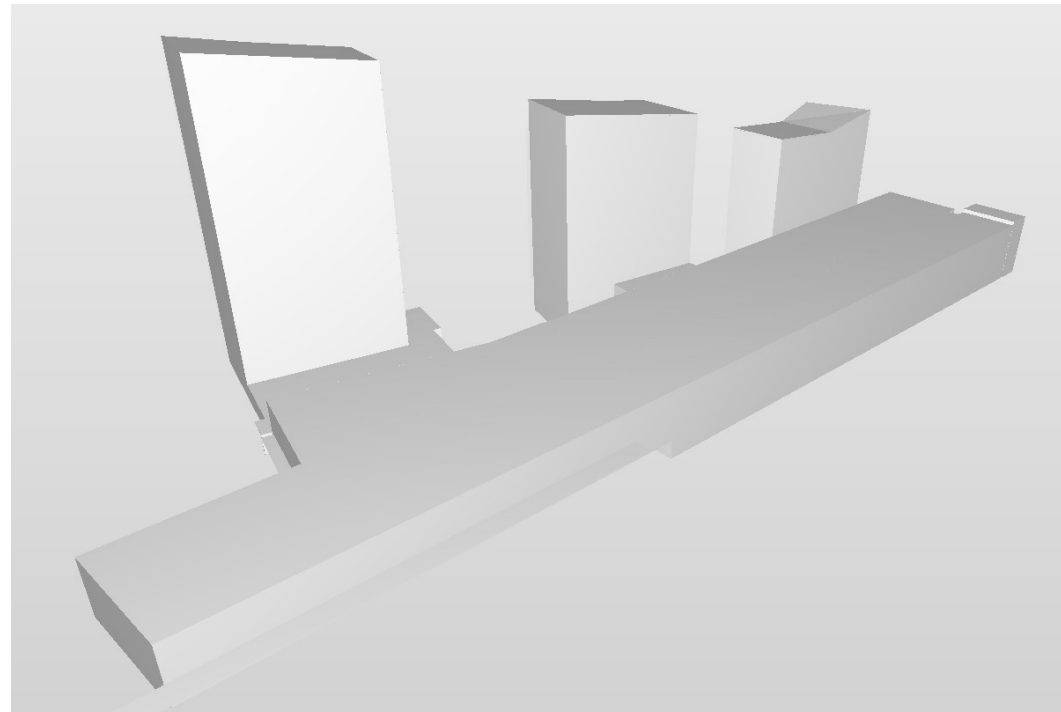
Alueelle ei ole tämän hetken palveluverkkosuunnitelman mukaan tarvetta koululle tai päiväkodille. Päiväkotitoimintoja voi kuitenkin ideoida radan itäpuolen korttelirakenteeseen esimerkiksi erilaisilla hybridirakennuksilla.

6.3.1 Suunnitteluohjeet asemakaavanmuutos numero 2313:n kohdalla

Kilpailijat voivat ottaa kantaa asemakaavanmuutos numero 2313:n viitesuunnitelmiin kaupunkikuvallisella tasolla toiminnallisen perusratkaisun säilyessä ennallaan. Liityntäpysäköinti ja kaupallinen osuus suunnitelmasta toimii melumuurina, ja sen sijoittumisen ja massoittelun tulee säilyä ennallaan. Sen sijaan esimerkiksi asuinkerrostalojen muodostamaa siluettia voi tavoitellun kokonaiskerrosalan puitteissa tutkia, jos kilpailualueen kokonaisratkaisun kannalta eduksi.



Asemakaavanmuutos 2313. [Liite 11.](#)



Massamalli asemakaavanmuutosluonnos 2313 uudisrakentamisen viitesuunnitelmasta. [Liite 11.](#)

Kaupunkikuvallisesti voi ottaa kantaa viitesuunnitelmaan myös kaikkien (niin asumisen, liityntäpysäköinnin kuin kaupallisen rakentamisen osalta) julkisivujen materiaali- ja värivalinnoilla tai aukotuksella esimerkiksi perspektiivikuvien kohdalla. Erityisesti suunnittelussa tulee huomioida liittyminen vanhaan asemarakennukseen ja arvoympäristöön.. Viitesuunnitelma on esitetty [liitteessä 11](#).

6.3.2 Suunnitteluohjeet ratahankkeiden huomioimiseksi radan itäpuolella

Kilpailualueella on huomioitava Pisara+:n ja Kerava-Nikkiläradan tulevaisuuden raidetarpeet.

Asumiseen ja muuhun rakentamiseen käytettävä alue on nykyisestä LR alueen itäreunasta n. 27 m länteen. [Ks. Liite 14](#).

6.4 Kaupunkikuva ja maisema

Uudistuvan asemanseudun tulee ilmentää elävällä, ihmisläheisellä ja viihtyisällä arkkitehtonisella ilmeellään Keravan strategisia tavoitteita ilmastoviisaasta ja uusien ideoiden edelläkävijäkaupungista.

Suunnittelualueelle toivotaan korkeaa rakentamista, kaupungin sisäänkäynnin silhuetin vahvistamista ja uuden kaupunkimaisen imagon luomista. Uusien kaupunkinäköymien luomiseen tulee kiinnittää huomiota.

6.5 Julkiset kaupunkitilat

Kilpailijoiden tulee luoda korkeatasoisia uusia julkisia kaupunkitiloja sekä esittää ratkaisuja olemassa olevien kaupunkitilojen parantamiseen oleskelua, erilaisia kaupunkitapahtumia ja virkistytymistä varten.

Julkisten kaupunkitilojen tulee

-
- ottaa huomioon kaikki ikäryhmät
- mahdollistaa esteetön liikkuminen kaupungissa
- mahdollisuuksien mukaan olla käytettävissä kaikkina vuodenaikoina.



Keravan asemalaituri ruuhka-aikaan. Kuvalähde: Keravan Kaupunki 2004.

6.6 Viherympäristö

Kaupunkikeskustan katuvihreällä on suuri merkitys viihtyisyyden, paikallisen ilmaston ja kaupunkiekologian kannalta. Keravan viherkaavassa on linjattu, että keskustan katualueilla ja puistoalueilla lisätään luonnon monimuotoisuutta monipuolistamalla istutettavien lajien määrää ja tekemällä monilajisia istutusryhmiä. Kukkivien kasvien avulla luodaan viihtyisyyttä ja houkutellaan myös pöriäisiä. Katuvihreän kehittämisellä voidaan samalla vaikuttaa myös hulevesien parempaan hallintaan toteuttamalla rakenteita, jotka palvelevat sekä katuvihreän elinoloja sekä käsittelevät hulevesiä heti niiden syntyapaikassa. Kilpailuehdotuksissa tulee huomioida luonnon monimuotoisuus ja pyrkiä sen lisäämiseen. Alueelle ideoitaville viheralueille tulisi osoittaa monipuolisia ja vaihtelevia viherympäristöjä. Lapilapolun viherreittiä Heikkilänmäeltä Tapulipuiston kautta asemalle tulisi vahvistaa.

Asuinkortteleiden pihat tulee suunnitella yhteisöllistä toimintaa tukeviksi viherpihoiksi, jotka luovat hyvän mikroilmaston ja auttavat osaltaan kaupungin hulevesien hallinnassa. Kaupunkiviljelymahdollisuuksia voi myös edesauttaa.

6.7 Vaiheittaisuus

Asemanseudun uudistuminen tulee olemaan yli vuosikymmenen kestävä prosessi. Vaiheistuksen suunnittelussa tulee huomioida alueen nykyiset toiminta-edellytykset koko rakentamisen ajan. Suunnittelualueesta asemakaavamuutos numero 2313:n alue on tarkoitus toteuttaa lähivuosina ensimmäisenä liityntä-pysäköintihankkeeseen liittyvän MAL-sopimuksen mukaisesti.



Lapilapolku johtaa Tapulikadulta Heikkilänmäelle ja Lapilan kaupunginosaan. Kuva: Sanna Lahti 2021.



Esimerkki vaiheittaisuuskaaviosta. Numero 1 on aloituskohta, joka rakennetaan lähivuosina.

6.8 Kestävän kehityksen ilmastoviisas kaupunki

Kilpailuehdotuksissa tulee huomioida taloudellinen, ekologinen sekä sosiaalinen ja kulttuurinen kestävyys. Suunnitelman tulee edistää kestävän kehityksen periaatteita ja luoda alueesta ilmastoystävällinen ja hiilineutraali. Suotavaa on hyödyntää alueella olevia käyttökelpoisia rakennuksia. Rakennusten uusiokäytöllä voidaan vähentää uudisrakentamisen tarvetta.

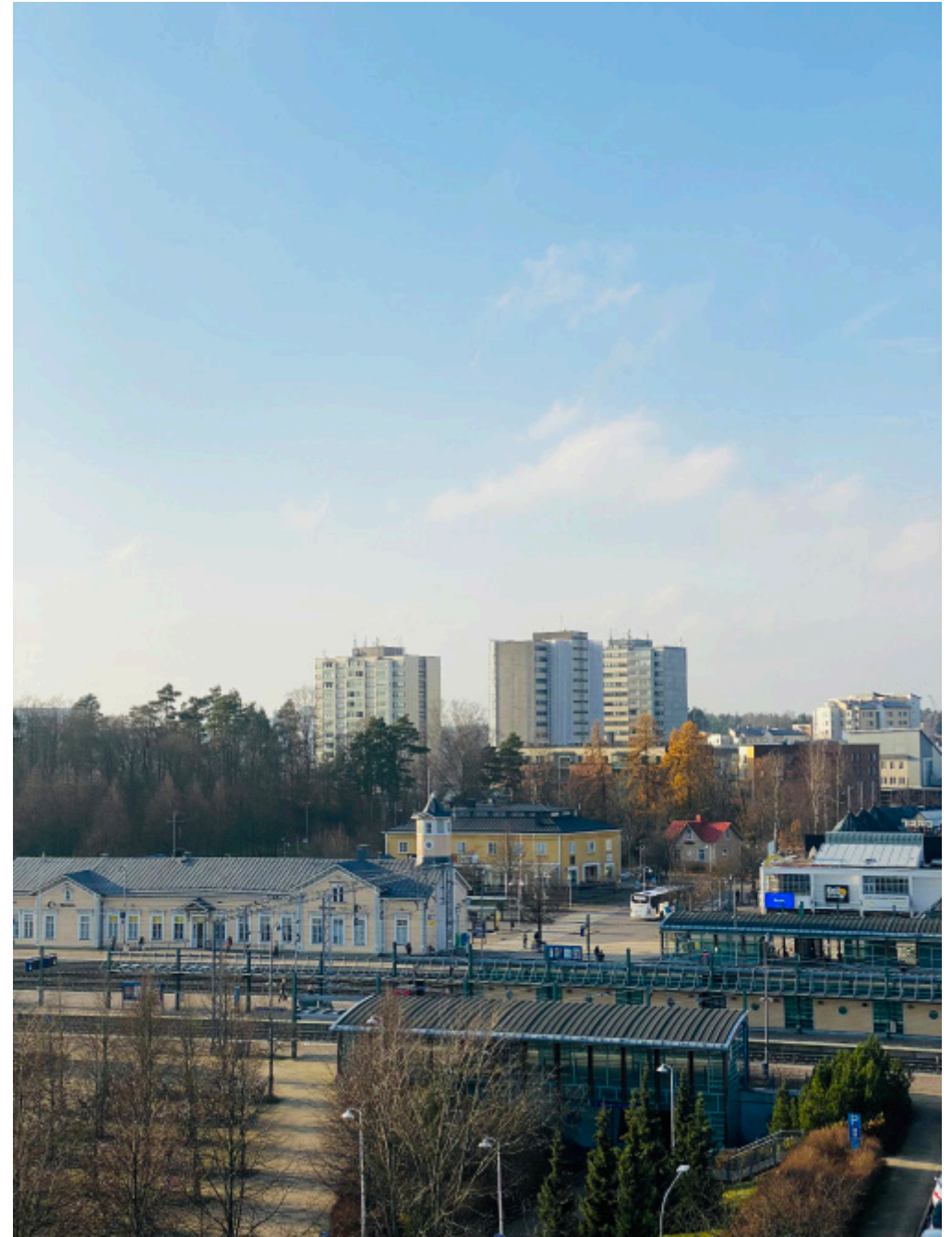
Keravalla on ollut puurakentamiseen liittynyttä toimintaa ja teollisuutta. Keravan aseman lähellä sijaitsevat aikoinaan puusepänteollisuutta ja puumateriaali näkyy esimerkiksi Keravan vaakunassa lohenpyrstöliitoksena sekä radan itäpuolella katujen nimistössä. Keravan vahvaa puurakentamisen traditiota tulee ideoida moderniin puukaupunkihenkeen. Suunnitelmat hulevesien käsittelystä tiiviillä kaupunkialueella on tärkeitä, sillä ilmastonmuutoksen myötä sademäärät lisääntyvät.

Ratkaisuissa haetaan

- uutta viherrakentamista, vihreää ja elävää katutilaa
- hulevesien hallintaa kaupunkirakenteessa
- viihtyisien, vetovoimaisten kaupunkitilojen luomista
- taloudellisesti ja elinkaareltaan kestäviä, toteutettavia ratkaisuja

6.9 Radan päälle ja rakentaminen

Radan päälle rakentaminen ei ole taloudellisesti mahdollista tämän kilpailun vaiheittaisuuden (A-C) mukaisessa suunnittelussa. Tulevaisuudessa radan päälle rakentaminen tulee kuitenkin olla mahdollista.



Näkymä Keravan rautatieasemasta ja keskustan tornitaloista. Kuva: Pekka Halme 2021.

6.10 Ympäristöhäiriöiden huomioiminen

Ympäristöhäiriöistä suurimmat ovat liikenteen melu ja liikenteen aiheuttama tärinä. Meluntorjuntatarve koskee koko radan vartta.

Runkomelun ja tärinän kannalta rakennusten massoittelu ja asuntojen sijoittelu mahdollisimman kauas radasta ja alkaen vasta 2. tai 3. kerroksesta ovat tarpeellisia mutta samalla riittäviä ratkaisuja tärinän ja runkomelun hallintaan.

6.11 Esteettömyys ja turvallisuus

Liikkumisympäristöt tulee suunnitella mahdollisimman esteettömiksi ja turvallisiksi. Turvalliseksi koetun kaupunkitilan suunnittelussa on tärkeää, että reitit ovat jatkuvia (eivät umpikujia), osana arkisia yhteyksiä. Yksityisen, puolijulkisen ja julkisen tilan erottelun tulee olla selkeää. Rakennukset tulee sijoittaa vähintään 5 m rata-alueesta vaaratilanteiden välttämiseksi.

6.12 Mitoitus

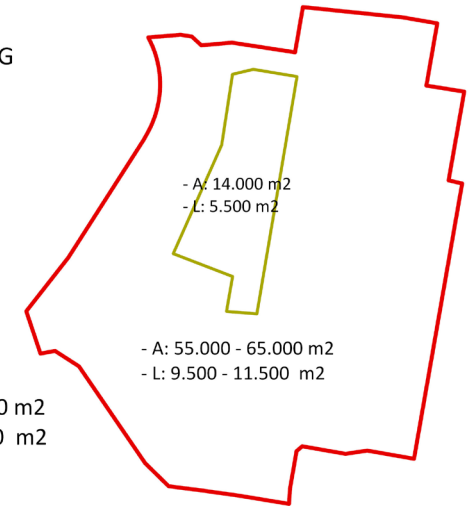
Tavoitteena on suunnitella alueelle asumista n. 70 000 kem² – 80 000 kem², liiketilaa 15 000 kem² – 17 000 kem². Nämä luvut sisältävät asemakaavamuutos 2313:n kerrosalat.



Meluntorjuntatarve alueella. Kuvälähde: Kera-
van kaupunki.

MITOITUS/ DIMENSIONING

A= Asuminen/
Housing
L= Liiketila/
Commercial
facilities



YHTEENSÄ/TOTAL:
- A: 70.000 - 80.000 m²
- L: 15.000 - 17.000 m²

Tavoitteelliset kerrosalat ja niiden jakautuminen kilpailualueella.
(Kaavion yhteislukumäärä korjattu 29.11.)

<https://www.kerava.fi/palvelut/kaavoitus/keravan-uudistuva-asepanseutu-kansainvalinen-arkkitehtuurikilpailu>



Tapulipuiston leikkipuisto kilpailualueen itäpuolella. Kuva: Sanna Lahti 2021.



Kilpailuasiakirjojen laadintaohjeet

7.1 Vaaditut asiakirjat

Asiakirjat tulee laatia suomen tai englannin kielellä.

Asiakirjat tuotetaan pdf-muodossa. Kaikkien pdf-sivujen tulee olla pystysuuntaisia A1-kokoisia (594 x 840 mm) ja tulostettavissa ilmoitetussa mittakaavassa A1-kokoon.

Sivuja tulee olla ehdotuksessa 3 kpl alla ohjeen mukaisesti. Lisäksi kilpailija voi halutessaan luovuttaa enintään yhden ylimääräisen sivun. (Yhteensä korkeintaan 4 sivua). Sivut, jotka ovat ilmoitetussa mittakaavassa kooltaan muuta kuin kokoa A1, ei oteta huomioon. Samoin ylimääräiset sivut jätetään huomiotta.

Sivut tulee merkitä numeroin, esim. 1/3. Työlle on valittava nimi-merkki, mikä kirjoitetaan jokaiseen sivuun ja tiedostoon. Tiedostoista, myös niiden tunnisteista, on poistettava kaikki tekijä- ja henkilöllisyystunnisteet.

Sivujen sisältö tulee jaotella seuraavasti:

Sivu 1) Näkymäkuva, kaaviot ja tiivistelmä selostuksesta

- Ilmakuvaupotus annettuun ilmakuvaan ([Liite 16](#))
- Ulkonäkymäkuva kilpailutyöryhmän valitsemasta kohdasta maantasolta kävelijän näkökulmasta.
- Tärkeimmät ideat, keskeisimmät teemat ja aiheet kaavioina tai taulukoina. Vapaa esitystapa, esim. Infografiikka.
- Kaavio vaiheittain toteuttamisen visioista vuosista 2030, 2040 ja 2050.
- Liikkumisen kaaviot: jalankulku ja pyöräilyliikenteen ja auto-liikenteen kaaviot.
- Pysäköintikaaviot ja autopaikkojen määrät.
- Kaavio pyöräpaikoista ja niiden määrästä
- Kaaviot esitetystä rakentamisen kokonaislaajuudesta (kem2) toiminnoittain eriteltyinä.
- Tiivistelmä selostuksesta, yksi A4 kokoinen arkki

Sivu 2) Alueen yleissuunnitelma 1:1000

Piirustuksesta tulee käydä ilmi kilpailualueen rajat sekä kaupunkitilat, puistoalueet, aukiot ja tapahtuma-alueet, yksittäiset rakennukset, toiminnallisuus; liikenneverkko, kulkuväylät ja paikoitusalueet. Rakennusten varjostus 45 astetta lounaasta.

Sivu 3) Toinen näkymäkuva ja leikkaukset

- Ulkonäkymäkuva kilpailutyöryhmän valitsemasta kohdasta maantasolta kävelijän näkökulmasta.
- Alueleikkaus, aluejulkisivu tai muunlainen havainnollinen kuva, josta ilmenee rakentamisen suhde vanhaan asemarakennukseen.

Sivuille voi sijoittaa myös muuta kilpailijan haluamaa esitysmateriaalia ehdotuksen ideoiden ja teemojen havainnollistamiseksi.

A1 sivujen lisäksi:

- Selostus toimitetaan erillisenä, enintään kolme A4-sivua käsittävänä pdf- tiedostona, jossa selostetaan ratkaisun periaatteet, toiminnalliset ideat ja ratkaisut sekä kerrosalat ja auto- ja pyöräpaikkojen määrät.

Piirustusten esitystapa ja muu palautettava materiaali

Kaikki kilpailuehdotuksen sivut toimitetaan yhtenä monisivuisena pdf-tiedostona. Kaikkien suunnitelmissa olevien tekstien kielenä tulee olla joko suomi tai englanti. Piirustusten on oltava julkaisukelpoisia ja tulostettavissa esitetyssä mittakaavassa pystysuuntaisina A1-kokoisina plansseina sekä lukukelpoisia pienennettynä A3-kokoisiksi tulosteiksi.

Piirustusten esitystapa ja muu palautettava materiaali

Kaikki kilpailuehdotuksen sivut toimitetaan yhtenä monisivuisena pdf-tiedostona. Kaikkien suunnitelmassa olevien tekstien kielenä tulee olla joko suomi tai englanti. Piirustusten on oltava julkaisukelpoisia ja tulostettavissa esitetyssä mittakaavassa pystysuuntaisina A1-kokoisina plansseina sekä lukukelpoisia pienennettyinä A3-kokoisiksi tulosteiksi.

Tiedostoista, myös tiedostojen tunnisteista, on poistettava kaikki tekijä- ja henkilöllisyystunnisteet.

Kilpailusalaisuus

Kilpailu on salainen. Kilpailuehdotuksen jokainen asiakirja ja jokainen sivu tai sivu on varustettava kilpailijan valitsemalla nimimerkillä. Myös tiedostojen nimistä on käytävä ilmi ehdotuksen nimimerkki. Kilpailuaineistosta ei saa käydä ilmi muita tekijätietoja tai tunnisteita. Tekijätiedot ilmoitetaan ainoastaan ehdotuksen sisäänjätön yhteydessä palautettavassa erillisessä tiedostossa, jonka tulee sisältää:

- ehdotuksen nimimerkki
- ehdotuksen laatineiden suunnittelijoiden nimet
- ehdotuksen tekijänoikeuden haltijat
- lisäksi ilmoitetaan yhteystiedot (yksi sähköposti ja puhelinnumero)

7.2 Kilpailuehdotusten sisäänjätö

Kilpailuaika päättyy 15.2.2022 klo 15:00 (GMT+2).

Kilpailuehdotukset palautetaan sähköisesti kilpailun verkkosivujen <https://www.kerava.fi/palvelut/kaavoitus/keravan-uidistuva-asemansuutu-kansainvalinen-arkkitehtuurikilpailu> kautta. Kilpailuehdotuksen jättäminen tapahtuu lataamalla kilpailuasikirjat verkkosivuston ohjeiden mukaisesti ennen kilpailuajan päättymistä. Palautuksen yhteydessä annetaan ohjeistuksen mukaisesti myös ehdotuksen nimimerkki sekä tekijätiedot. Verkkosivu sulkeutuu määräpäivänä annettuna

Mahdollisen teknisen häiriötilanteen sattuessa kaikki todistettavasti ennen määräaika aloitetut kilpailutöiden palautukset hyväksytään mukaan kilpailuun.

Kilpailija saa onnistuneesta latauksesta kuittauksen koneelleen ladattavana pdf-tiedostona (ei sähköpostitse).

Kilpailun järjestäjä hylkää ehdotukset, jotka on palautettu myöhässä. Lisäksi järjestäjä voi hylätä ehdotukset, joissa on puutteita tai jotka eivät täytä kilpailuohjelmassa esitettyjä vaatimuksia.

Kilpailijan tulee huolehtia, että on varannut ehdotuksen lataamiseen riittävän ajan ennen määräaika.



Kilpailutekniset tiedot

[Kilpailua koskevat kysymykset](#) on jätettävä maanantaina 8.12.2021 kello 15 mennessä

Vastaukset kilpailukysymyksiin annetaan viimeistään 21.12.2021.

8.1 Ohjelma-asiakirjat

Kilpailun ohjelma-asiakirjoihin kuuluvat tämä kilpailuohjelma liitteineen. Kilpailun järjestäjä varaa oikeuden täydentää kilpailuasiakirjoja **29.11.2021 asti**. Mahdolliset täydennykset julkaistaan kilpailun verkkosivuilla.

Mikäli kilpailuasiakirjoissa ilmenee ristiriitaisia tietoja, pidetään kilpailuehdotuksen lähtökohtana suomenkielistä kilpailuohjelmaa. Kilpailun verkkosivuilta osoitteeseen Keravan uudistuva asemanseutu - kansainvälinen arkkitehtuurikilpailu on tämän kilpailuohjelman lisäksi ladattavissa seuraava kuva- ja liitemateriaali. (Liitteet ovat suomenkieliset):

1. [Kilpailualueen pohjakartta ja kilpailualueen rajausta \(dwg\)](#)
2. [Viistoilmakuva ja kilpailualueen rajausta \(pdf\)](#)
3. Ilmakuvia ja muita valokuvia alueesta (pdf)
4. [Keskustan aluekehityskuva, kartta ja määräykset](#)
5. [Keravan hulevesiselvitys ja hulevesin hallinnan mallinnus](#)
6. [Keravan ekosysteemiselvitys](#)
7. [Maaperän korkokuva](#)
8. [Liikennejärjestelmäsuunnitelma](#)
9. [Yleiskaava ja määräykset](#)
10. [Viherkaava](#)
11. [Asemanseudun asemakaavamuutos 2313 ja viitesuunnitelman massamalli](#)
12. [Keravan rakennuskulttuurin inventointi ja kulttuuriympäristön hoitosuunnitelma](#)
13. [Asemanseudun kaupallinen selvitys](#)
14. [Raidealueen varaus Pisara-rataa varten \(dwg\)](#)
15. [Asemanseudun rakennettu ympäristö](#)
16. [Kuva ilmakuvaupotusta varten](#)

Varsinaisen kilpailuaineiston lisäksi lisää kartta-aineistoa muuta karttatietoa on vapaasti nähtävillä kaupungin karttasivuilla Keravan karttapalvelu (arcgis.com)

8.2 Kilpailuwebinaari

Kilpailusta kiinnostuneille järjestetään kaikille avoin kilpailuwebinaari **29.11.2022 kello 12:00–14:00** Teams-ympäristössä.

Webinaarin ohjelma sekä ilmoittautumislinkki webinaariin löytyvät [kilpailun sivuilta](#). Kilpailuwebinaarissa on mahdollista esittää kilpailun järjestäjälle kysymyksiä. Kilpailuwebinaari esitykset sekä kilpailuwebinaarissa esitetyt kysymykset ja niihin annettavat vastaukset julkaistaan kilpailun verkkosivuilla.

8.3 Kilpailua koskevat kysymykset

Kilpailijoilla on kilpailun aikana mahdollisuus esittää kysymyksiä kilpailun järjestäjille sekä pyytää ohjelmaa koskevia selvityksiä ja lisätietoja. Kysymykset esitetään anonyymisti [kilpailun verkkosivujen kautta](#) 8.12.2021 kello 24:00 mennessä. Kaikki kysymykset ja vastaukset kysymyksiin julkaistaan kilpailun verkkosivuilla suomeksi ja englanniksi viimeistään 21.12.2021.

8.4 Kilpailuehdotusten julkisuus

Kilpailuehdotukset asetetaan esille kilpailun verkkosivuille Keravan uudistuva asemanseutu - kansainvälinen arkkitehtuurikilpailu - Keravan Kaupunki maaliskuussa 2022. Yleisöllä on mahdollisuus kommentoida kilpailutoita sivujen kautta kahden viikon ajan. Palkintolautakunta tutkii yleisön palautteet, mutta ei ole sidottu palautteiden tulokseen.

8.5 Kilpailun ratkaiseminen, tulosten julkistaminen ja näytteillepano

Kilpailun ratkaisusta annetaan välittömästi tieto palkittujen ja lunastettujen ehdotusten tekijöille. Kilpailun tulos julkistetaan erikseen järjestettävässä julkistamistilaisuudessa, jonka ajankohdasta ilmoitetaan kilpailun verkkosivuilla. Kilpailun tulos ja arvostelupöytäkirja julkaistaan [kilpailun verkkosivuilla](#) julkistamistilaisuuden jälkeen. Lisäksi kilpailun tulos julkistetaan SAFAn verkkosivuilla www.safa.fi ja Arkkitehtiuutisia -lehdessä sekä myöhemmin Arkkitehti-lehden kilpailuliitteessä.

Kilpailun ratkaisun jälkeen kaikki kilpailuehdotukset ovat julkisia, samoin kilpailussa palkittujen ja lunastettujen töiden nimimerkit ja tekijöiden nimet. Kilpailun ratkettua kilpailutyöt sekä arvostelupöytäkirja ovat nähtävillä kilpailun verkkosivuilla sekä erikseen ilmoitettavassa paikassa kahden viikon ajan järjestäjän toimesta.

8.6 Jatkoimenpiteet kilpailun seurauksena

Palkintolautakunta antaa suosituksensa jatkosuunnittelusta kilpailun tuloksen perusteella. Kilpailun tuloksia hyödynnetään soveltuvassa määrin asemakaavamuutoksia laadittaessa. Kilpailun tulos ei välttämättä johda jatkotoimeksiintoon.

Kilpailun järjestäjä tulee neuvottelemaan mahdollisesta jatkotoimeksiannosta kilpailun voittajaehdotuksen/-ehdotuksien laatijoiden kanssa. Hankintalain mukaisesti mahdollinen jatkotoimeksianto tilataan voittajalta tai jos voittajia on useita, kaikki voittajat kutsutaan neuvotteluun.

Mahdollisessa jatkotoimeksiannossa tilaajaosapuolena voivat olla kaupungin lisäksi myös muut alueen kehittämiseen osallistuvat tahot. Rakennussuunnittelu ei kuulu jatkotoimeksiintojen sisältöön.



Näkymä Paasikiven aukion rakennusten välistä kohden keskustan kerrostaloja.
Kuva: Sanna Lahti 2021.

8.7 Kilpailuehdotusten käyttöoikeus

Palkittujen ja lunastettujen kilpailuehdotusten omistusoikeus siirtyy kilpailun järjestäjälle (Keravan kaupunki). Ehdotusten tekijänoikeus jää kilpailuehdotusten tekijöille. Kilpailun järjestäjällä ja SAFAlla on oikeus asettaa näytteille ja julkaista palkittujen ja lunastettujen ehdotusten materiaaleja korvauksetta sekä luovuttaa kilpailuehdotusten aineistoa tutkimus- ja julkaisukäyttöön ilman korvausta. Kilpailun järjestäjällä ja jatkosuunnittelun tekijöillä on oikeus käyttää voittanutta ehdotusta sekä muiden palkittujen tai lunastettujen kilpailuehdotuksien aiheita ja ideoita alueen kehittämisessä, asemakaavan laatimisessa sekä alueen muussa suunnittelussa tekijänoikeuslain puitteissa.

8.8 Kilpailun kieli

Kilpailukielet ovat suomi ja englanti. Kaikki kilpailuaineisto on saatavissa suomenkielisenä. Kilpailuohjelma on saatavissa englanninkielisinä, pääosa kartta-aineistosta ja liiteaineistosta on vain suomenkielisenä. Mikäli eri versioissa on ristiriitoja, noudatetaan suomenkielistä aineistoa. Kilpailua koskevat kysymykset voi esittää suomeksi tai englanniksi. Vastaukset kaikkiin kysymyksiin annetaan suomeksi ja englanniksi. Kilpailuehdotus tulee laatia suomen tai englanninkielellä.



Kirsikkapuiden väriloistoa kilpailualueen itäpuolella.
Kuvälähde: Keravan Kaupunki 2015.

SAFA

