



**KORSON KESKUSTAN KAAVARUNKO**  
**3.9.2024**



**3.9.2024**

**TILAAJA**

Vantaan kaupunki

**LAATIJA**

**TENGBOM OY**

Salomonkatu 17 A

00100 Helsinki

Kansikuva: Ote 3D-mallista, Tengbom Oy



# SISÄLLYSLUETTELO

<b>1</b>	<b>JOHDANTO JA TYÖN TAUSTAT</b>	<b>4</b>	4.2	Skenaario 1: Neutraali kehitys	18	5.11.1	Taustaa	31
1.1	Työn tavoite	4	4.3	Skenaario 2: Ilmasto	19	5.11.2	Alueen rakentamisen ilmastovaikutukset	31
1.2	Työryhmä	4	4.4	Skenaario 3: Rakennetaan isosti	20	5.11.3	Vaikutukset liikenteen ilmastopäästöihin	31
1.3	Ohjausryhmä	4	4.5	Skenaariovaiheen ilmastovaikutusten arviointi	21	5.11.4	Vaikutukset ilmastomuutokseen sopeutumiseen	31
			4.5.1	Rakennukset	21	5.11.5	Ilmastovaikutusten hillintä alueen jatkosuunnittelu- sa	31
<b>2</b>	<b>LÄHTÖTILANNE JA NYKYTILA</b>	<b>5</b>	4.5.2	Liikenne	21	5.12	Julkisen ulkotilan ideasuunnitelma	32
2.1	Suunnittelutilanne	5	4.5.3	Ilmastomuutokseen sopeutuminen ja viheralueiden hiilivarastot	21	5.12.1	Hulevedet	32
2.1.1	Maakuntakaava	5	<b>5</b>	<b>KAAVARUNKO</b>	<b>22</b>	5.12.2	Tilahierarkia	33
2.1.2	Yleiskaava	5	5.1	Mikä on kaavarunko	22	5.12.3	Katutason näkymäkuva	33
2.1.3	Asemakaava	5	5.2	Kaavarunkokartta	23	5.13	Otteita 3D-mallista	34
2.2	Maanomistus	5	5.3	Aluevaraukset	23	<b>6</b>	<b>YHTEENVETO JA SUOSITUKSET JATKOSUUNNITTELUUN</b>	<b>38</b>
2.3	Kaupunkimaisema ja viherympäristö	5	5.3.1	Keskustatoimintojen kortteli	23			
2.4	Luonto ja luonnonympäristö	6	5.3.2	Kävelykeskusta/vehreä aukio	23			
2.5	Kulttuuriympäristö	6	5.3.3	Asuinkortteli	23			
2.6	Liikenne	6	5.3.4	Tiivistyvä asuinkortteli	23			
2.6.1	Vantaan liikennepoliittinen ohjelma VALO (2023)	6	5.3.5	Sekoittunut asumisen ja työpaikkojen alue	24			
2.6.2	Jalankulku ja pyöräliikenne	7	5.3.6	Kaupallisten palveluiden alue	24			
2.6.3	Joukkoliikenne	7	5.3.7	Työpaikkarakentamisen alue	24			
2.6.4	Muu moottoriajoneuvoliikenne	8	5.3.8	Pysäköinnin alue	24			
2.7	Kunnallistekniikka	8	5.3.9	Julkisten palveluiden alue	24			
2.8	Väestö	8	5.3.10	Korttelipuisto	24			
2.9	Elinkeinot ja palvelut	8	5.3.11	Uusi tai merkittävästi kehitettävä liikennealue	24			
2.10	Ympäristöhäiriöt	8	5.3.12	Bussiterminaalialue	24			
2.10.1	Melu, värinä ja pienhiukkaset	8	5.4	Merkinnät	24			
2.10.2	Pilaantuneet maa-alueet (pima)	8	5.4.1	Maanalainen kävelykeskusta	24			
2.11	Rakennettavuus ja maaperä	9	5.4.2	Tärkeä aukio/ tapahtumapaikka	24			
2.12	Aiemmat Selvitykset ja suunnitelmat	10	5.4.3	Uuden korttelipuiston viitteellinen sijainti	24			
2.12.1	Yleissuunnitelmat	10	5.4.4	Viheryhteyden ja hulevesien hallinnan tarve	24			
2.12.2	Muut Vantaan keskuksiin sijoittuvat selvitykset	10	5.4.5	Kävelykehä	24			
2.13	Valokuvat	11	5.4.6	Kävelyn/ yhdistetty kävelyn ja pyöräilyn pääyhteys	24			
<b>3</b>	<b>VUOROVAIKUTUS</b>	<b>16</b>	5.4.7	Pyöräiliikenteen baana	24			
3.1	Asukaskysely	16	5.4.8	Junarata & asema	24			
3.2	Ideatyöpaja	16	5.4.9	Kiintopisteet ja kaupunkitilan kohokohdat	24			
3.2.1	Kestävyysskategorioiden liittymiskohdat työssä	16	5.5	Alueen tehokkuudet	25			
3.2.2	Kestävyysskategorioiden äänestys ja luonnostelu	16	5.6	Rakennettu Kulttuuriympäristö	26			
3.3	Skenaariotyöpaja ja asukasilta	17	5.7	Alustava täydennysrakentamisen suunnitelma	27			
3.4	Yritysfoorumi	17	5.8	Maisema- ja viherympäristö	28			
			5.8.1	Maiseman ja viherympäristön parannustekijät	28			
<b>4</b>	<b>SKENAARIOT</b>	<b>18</b>	5.9	Liikenne	29			
4.1	Skenaariovaihe	18	5.10	Palvelut	30			
			5.11	Ilmastovaikutusten arviointi	31			



# 1 JOHDANTO JA TYÖN TAUSTAT

## 1.1 TYÖN TAVOITE

Työn tavoitteena oli suunnitella Korson keskustasta tiivis, kylämäinen, viihtyisä, vihreä, käveltävä ja kestävästi saavutettava ihmisen mittakaavainen keskusta-alue. Tätä identiteettiä pyritään luomaan kerroksellisuuden ja paikallisen historian kautta. Suunnitelman tulee olla toteutettavissa oleva ja toimiva kokonaisuus, josta löytyy kukoistava ydin hyvällä palvelutarjonnalla sekä erilaisia asumismuotoja sisältävää asuinympäristöä.

## 1.2 TYÖRYHMÄ

Kaavarunkotyöstä on vastannut Tengbom Oy yhdessä alikonsulttien kanssa.

### Tengbom Oy:

- Enni Wiljanen, arkkitehti, projektipäällikkö ja vastuusuunnittelija
- Laura Poutamo, arkkitehti, maankäytön suunnittelija
- Stuart Hope, maisema-arkkitehti, maisemasuunnittelija
- Elina Loisa, arkkitehtiopiskelija, avustava suunnittelija

### Sitowise Oy:

- Satu Rätty, DI, FM, liikennesuunnittelija
- Kati Vaaja, DI, liikennesuunnittelija
- Eero Puurunen, arkkitehti, ilmastoasiantuntija
- Iida-Elina Kiminki, DI, FM, ilmastoasiantuntija

### Realidea Oy:

- Olli Kovanen, DI, kaupallisten palvelujen asiantuntija

## 1.3 OHJAUSRYHMÄ

Työn ohjauksesta on vastannut Vantaan kaupungin henkilöstöstä koostunut ohjausryhmä:

- Mari Jaakonaho, aluearkkitehti
- Mikel Aizpuru, asemakaava-arkkitehti
- Linnea Löytönen, asemakaava-arkkitehti
- Noora Koskivaara, asemakaava-arkkitehti
- Juhani Lankinen, projektinjohtaja
- Heikki Väänänen, liikenteen alueinsinööri
- Joonas Stenroth, liikenneinsinööri
- Eeva Eitsi, maisema-arkkitehti
- Anni Vuorikari, maisema-arkkitehti



Kuva 1. Ilmakuva suunnittelualueelta. Lähde: Vantaan kaupungin karttapalvelu

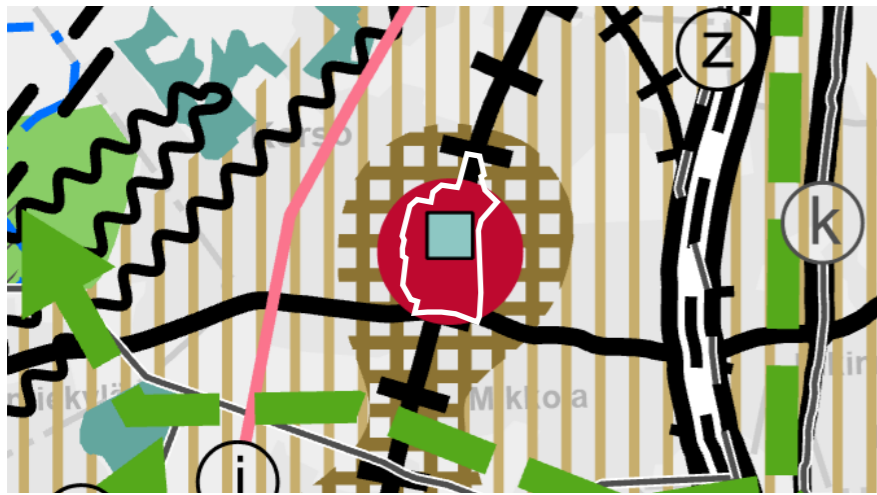


## 2 LÄHTÖTILANNE JA NYKYTILA

### 2.1 SUUNNITTELUTILANNE

#### 2.1.1 Maakuntakaava

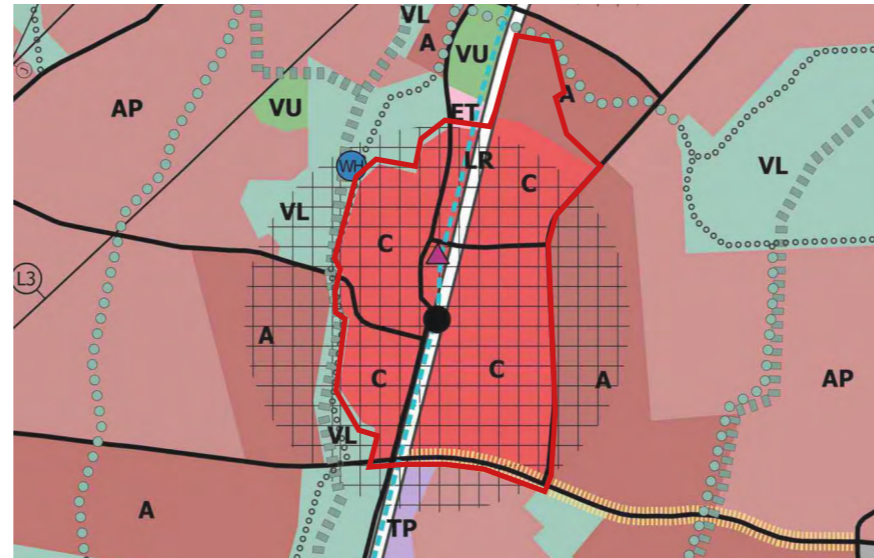
Suunnittelualueella voimassa oleva maakuntakaava on Uusi-maa-kaava 2050. Uusimaa-kaavan kokonaisuus on saanut lainvoiman 13.3.2023. Vantaan alueet kuuluvat Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan, jossa suunnittelualue on osoitettu pääkaupunkiseudun ydinvyöhykkeeksi, jossa sijaitsee keskustatoimintojen alue, keskus. Suunnittelualueen läpi on osoitettu pääradan linjaus. Korson rautatieasema on osoitettu kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeäksi kohteeksi.



Kuva 2. Maakuntakaava suunnittelualueella (Karttaote 05/2023).

#### 2.1.2 Yleiskaava

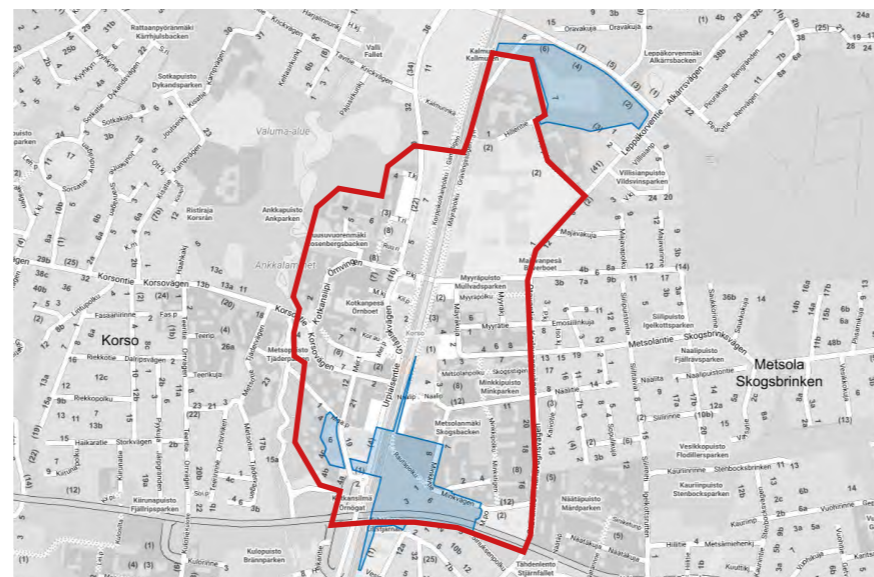
Suunnittelualueella on voimassa Vantaan yleiskaava 2020, joka on tullut osittain voimaan 11.1.2023. Yleiskaavassa suunnittelualue on osoitettu pääosin kaupunkikeskustan alueeksi (C), jota halkoo raskaan raideliikenteen alue (LR). Alue on kokonaisuudessaan myös kestävä kasvun vyöhykettä. Alueelle on osoitettu rautatieasema, jonka liikeyhteys- ja vaihtoyhteydet tulee toteuttaa laadukkaina. Asemalle tulee lisäksi toteuttaa riittävästi pyöräpysäköintiä. Aseman yhteyteen on osoitettu seudullisesti merkittävä liikeyhteysalue. Määräyksissä mainitaan, että liikeyhteysalueen saavutettavuuden joukkoliikenteen asemalta ja pysäkeiltä tulee olla hyvä ja yhteydet tulee toteuttaa korkeatasoisena. Rata-alueen länsipuolelle on lisäksi osoitettu pyöräliikenteen baana. Baanan merkintä on ohjeellinen, ja sen määräyksessä todetaan sen olevan pitkämatkaisen pyöräliikenteen nopea runkoyhteys, jolle on jatkosuunnittelussa tehtävä riittävä tilavaraus ja joka tulee toteuttaa erityisen korkeatasoisena.



Kuva 3. Yleiskaava suunnittelualueella (Karttaote 05/2023).

#### 2.1.3 Asemakaava

Suunnittelualue on kokonaisuudessaan asemakaavoitettua. Kaavarunkotyön lisäksi suunnittelualueella on tekeillä kaksi asemakaavamuutosta: Maakotkantie 6 ja Korson keskustan itäpuoli, sisältäen myös kapean alueen radanvarrelta sekä pienen osan radan länsipuolelta. Välittömästi kaavarunkoalueen pohjoispuolella on vireillä Koillis-Vantaan liikuntahallin kaava.



Kuva 4. Vireillä olevat kaavat Korson keskustan ympäristössä (Karttaote 05/2023).

### 2.2 MAANOMISTUS

Oheisella kartalla on esitetty alueen maanomistustilanne. Erityisesti Korson ydinkeskustan kehittämistä haastavat yksittäiset yksityisessä omistuksessa olevat kiinteistöt.



Kuva 5. Kaupungin omistamat maat on esitetty vaaleanpunaisella ja värittämättömät alueet ovat yksityisten tahojen omistuksessa (Karttaote 04/2023).

### 2.3 KAUPUNKIMAISEMA JA VIHERYMPÄRISTÖ

Suunnittelualueen maiseman dominoivin elementti on rautatie, joka on halkonut aluetta n. 1800-luvun puolivälistä saakka. 1960-70-luvuille asti alueen maisema oli vielä peltomaisempi, mutta tämän jälkeen se muuttui lähiö- ja keskustamaisemmaksi. Nykypäivänä alue on kokonaisuudessaan vuosikymmenten saatossa rakentunutta kerroksellista kaupunkiympäristöä.

Rautatien välitön ympäristö on alueen vihervestoston jatkumon sekä viheralueiden saavutettavuuden kannalta suunnittelualueen haastavin kohta. Pienehköjä kaupunkipuistoja sijoittuu lähinnä suunnittelualueen ulkoreunoille, mutta osassa asuinkortteleita on säilynyt runsaspuustoisiaakin piha-alueita.

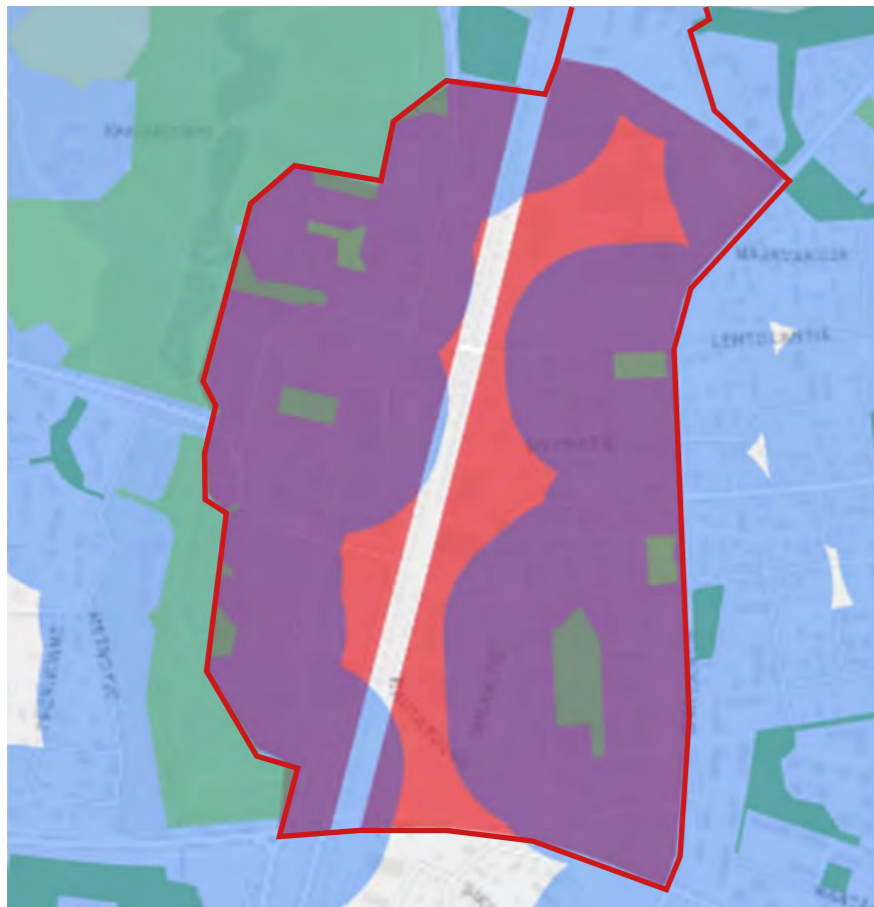
Muutamien kadun varrelle on istutettu katupuita, jotka on kasvanut melko kookkaiksi ja luovat näin kadulle miellyttävän kaupunkitiilan. Merkittävämpänä viihtyisänä katutilana toimii Maakotkantien pohjois-osa, jossa katupuiden lehvästö levittäytyy kävelykaistojen päälle. Lisäksi alueelle sijoittuvalla Otavantien eteläisellä osuudella sijaitsee katupuita viherkaistaleella, joka erottaa kävelyn ja pyöräilyn kaistan ajoradasta.



Rautatiealueen reunavyöhykkeet ovat puutteellisimpia viheralueiden saavutettavuuden suhteen. Radan vartta hallitsevat kivetyn parkkikentät sekä katualueet, joita hallitsevat autot jalankulkijoiden sijaan. Myös Korson aseman läheisyydessä useiden liiketilojen edessä on pelkkää kivettyä aluetta tai asfalttia: ylileveä ajorata sekä parkkipaikkoja. Jalankulkijan on epämiellyttävää navigoida autojen valtaamassa katutilassa, eikä kaupunkivihreän tuomia mahdollisuuksia katutilojen jäsentelyssä ole käytetty.

Alueen pohjoisosan rata-aluetta reunustavat lähelle rataa sijoittuvat teollisuuskäytössä olevat alueet, joiden laajahkot piha-alueet ovat avoimia kenttiä.

Viheralueiden puute radan ympäristössä ja erityisesti sen itäreunalla on huomattavissa myös SAAVU-analyysissä. Kaupungin tavoitteen mukaan vähintään 0,5 ha suuruinen viher- tai virkistysalue tulisi löytyä 150 m etäisyydellä asunnoista. Alueen olemassa olevan kaupunkivihreän vaikutuspiirit sekä sen puutteelliset kohdat on esitetty kuvassa 6.



Kuva 6. SAAVU-analyysi: pienen kaupunkivihreän vaikutuspiirit. Punaisiksi jäävä alue on viheralueiden saavutettavuuden osalta puutteellinen.

## 2.4 LUONTO JA LUONNONYMPÄRISTÖ

Suunnittelualue on vahvasti rakennettua ympäristöä ja sillä on niukasti luonnontilaisia alueita. Suunnittelualueen laajin viheralue on radan itäpuolella sijaitseva Metsolanmäki. Itäpuolella sijaitsevat myös pienemmät Myyräpuiston ja Minkkipuiston viheralueet. Suunnittelualueen eteläkärjessä, radan itäpuolella sijaitsee metsittynyt entinen teollisuusalue, jota asemakaavoitetaan asuinrakentamisen käyttöön. Radan länsipuolella sijaitsee Ruusuvuorenmäen korttelipuisto. Lisäksi vanhan rautatieaseman ympäristössä sijaitsee vihreä alue. Keskustassa sijaitsee yksi rakennettu puistoalue kirkon pohjoispuolella, Kotkanpesä, jolla sijaitsee puustoa.

Suunnittelualueen lähes koko länsipuolisko reunustaa laaja puisto-alue, Ankkapuisto ja Metsopuisto. Puistoalueella virtaa Rekolanoja, joka levittäytyy Ankkapuiston alueella Ankkalammiksi. Rekolanojan toimii laajan valuma-alueen pääuomana. Ranta-alueineen se muodostaa Vantaalla merkittävän ekologisen käytävän.

## 2.5 KULTTUURIYMPÄRISTÖ

Suunnittelualueella sijaitsee RKY-kohde: Korson rautatieasema. Museoviraston sivulla kohteesta sanotaan seuraavaa:

*”Korson rautatieasema on yksi 1862 liikenteelle avatun Helsinki – Hämeenlinna radan myöhemmin liikenteelle avatuista asemista. Pieni ja tyypillinen asemakokonaisuus on rakentunut rautatierakentamiselle ominaisesti vaiheittain. Korson asemalla on 1910-luvun puisen asemarakennuksen lisäksi korkean kallion reunalla sijaitseva, rakentamisajalleen tyypillinen asuinkasarmi vuodelta 1901 ja talousrakennus. Puistomaisen asema-alueen ympärille on muotoutunut taajama.”*

Lisäksi alueella sijaitsee asemakaavalla suojeltu Villa Sjöberg, arkkitehti Woldemar Baeckmanin suunnittelema entinen Korson maailitehtaan johtajan asuinrakennus vuodelta 1959.

Pohjoisreunassa sijaitsee Leppäkorven vanha puukoulu (ent. Korson kansakoulu) vuodelta 1961. Korson keskustan alueelta on laadittu useita selvityksiä, joista viimeisimmät ovat Laatua laitakaupungilla Vantaan ostoskeskukset 1961-1986 (Arkkitehdit Mustonen Oy, 2008) sekä Selvitys Vantaan vanhojen ostoskeskusten 1961-1986 maankäytön mahdollisuuksista (Vantaan kaupunki, 2015).

Korson kirkon alueelle on tehty rakennushistoriaselvitys (RHS) vuonna 2024. Selvityksessä on todettu rakennuksilla arvoja, mutta niiden mahdollisesta suojelusta ei ole tehty päätöksiä ja suojelu ratkaistaan asemakaavalla.



Kuva 7. Suunnittelualueella sijaitseva RKY-kohde sinisellä. Asemakaavalla suojeltu Villa Sjöberg keltaisella. Todettuja kulttuurihistoriallisia arvoja vihreällä. Kirkon alueen RHS oranssilla. (Karttaote 04/2023).

## 2.6 LIIKENNE

### 2.6.1 Vantaan liikennepoliittinen ohjelma VALO (2023)

Vantaan liikennepoliittisessa ohjelmassa (VALO) Korso on määritelty kaupunkikeskukseksi noin 500 m etäisyydellä juna-asemasta, mikä kattaa suurimman osan kaavarungon alueesta, ja tämän ulkopuolella kestävän liikkumisen alueeksi, jossa kävely sekä pyörä- ja joukkoliikenne ovat todellinen vaihtoehto henkilöauton käytölle. Seuraavissa kappaleissa on kuvattu VALOn tavoitteita kaupunkikeskusten osalta.

Kaupunkikeskukset ovat intensiivisen ja monipuolisen maankäytön alueita, joissa kestävien liikkumismuotojen palvelutaso ja kilpailukyky henkilöautoon verrattuna ovat hyviä. Kaupunkikeskuksen tulee olla hyvin saavutettavissa kaikilla kulkumuodoilla. Kävely on ensisijainen kulkumuoto kaupunkikeskuksessa. Tavoitteena on, että kaupunkikeskuksissa kävely on houkuttelevaa, ympäristö viihtyisä ja palvelutarjonta kattava.

Kaupunkikeskuksissa pyöräliikenne on ohjattu sille määritetyille



pääreiteille ja kävelyalueet on rahoitettu nopealta pyöräilyltä. Yhteydet pyöräliikenteen baanoille ja muille pääreiteille ovat sujuvia ja ne on opastettu laadukkaasti. Kaupunkikeskuksissa on huolehdittu laadukkaasta pyöräpysäköinnistä ja sen hyvästä sijoittumisesta eri toimintoihin nähden.

Kaupunkikeskuksissa joukkoliikenteen palvelutarjonta on erinomainen, ja keskeisintä ovat esteettömät, laadukkaat ja hyvin opastetut pysäkit ja asemat sekä yhteydet niille. Henkilöauto ei ole ensisijainen vaihtoehto liikkumiselle, mikä perustuu niukkaan katutilaan ja viihtyisien kaupunkikeskusten luomiseen. Kaupunkikeskusten alueilla henkilöautoliikennettä tulee rauhoittaa ja sen nopeutta laskea. Kaupunkikeskuksissa varmistetaan myös välttämättömän huolto-, jakelu- ja ajoneuvoliikenteen toimivuus.

Kaupunkikeskuksissa pysäköintiä tehostetaan ja keskitetään ja pysäköinnin olosuhteita kehitetään. Pysäköinnin periaatteena on laadukas, keskitetty pysäköinti, josta on hyvät kävely-yhteydet keskusten palveluihin. Lyhytaikainen kadunvarsipysäköinti kivijalkaliikkeiden läheisyydessä täydentää keskitettyä pysäköintiä.

## 2.6.2 Jalankulku ja pyöräliikenne

Korsen keskusta on melko hyvin jalankulun ja pyöräliikenteen saavutettavissa, mutta toimenpiteitä keskusta-alueella tulee jatkaa jalankulun ja pyöräilyn laatutason parantamiseksi. Junaradalla on estevaikutus jalankululle ja pyöräliikenteelle Korsen länsi- ja itäpuolen välillä ja Kulomäentien estevaikutus kohdistuu suunnittelun alueen eteläreunasta etelään suuntautuviin yhteyksiin radan itäpuolella. Tärkeitä radan alittavia jalankulun ja pyöräliikenteen reittejä ovat Korsopolku, joka jatkuu lännessä Ankkapuistoon saakka, suunnittelun alueen eteläreunan Kulomäentie, Peltomyyränkuja ja pohjoisreunan Kalmuurinkäytävä. Jalankulun ja pyöräilyn yhteystarpeita radan ali tai yli on Korsopolun ja Kulomäentien välissä sekä Peltomyyränkujan ja Kalmuurinkäytävän välissä. Kulomäentien ylittäviä reittejä on Urpiaisientien ja Soopelinpolun ylikulkusiltojen kohdalla. Näiden kahden välissä on myös tarve uudelle jalankulun ja pyöräilyn yhteydelle.

Jalankulkua Korsossa kehitetään Vantaan kaupungin kävelyn edistämishjelman (2022) mukaisesti. Suunnittelun alueen pääasiallinen kävelyn aluetyyppi on kävelyhubi. Kävelyhubit ovat kaupungin keskeisimpiä ja toiminnoiltaan monipuolisia alueita, joissa on paljon erilaisia syitä liikkua ja ne sijoittuvat tiiveimmän yhdyskuntarakenteen alueelle.

Kävelyhubin laatutavoitteisiin käytettävyyden osalta kuuluu, että

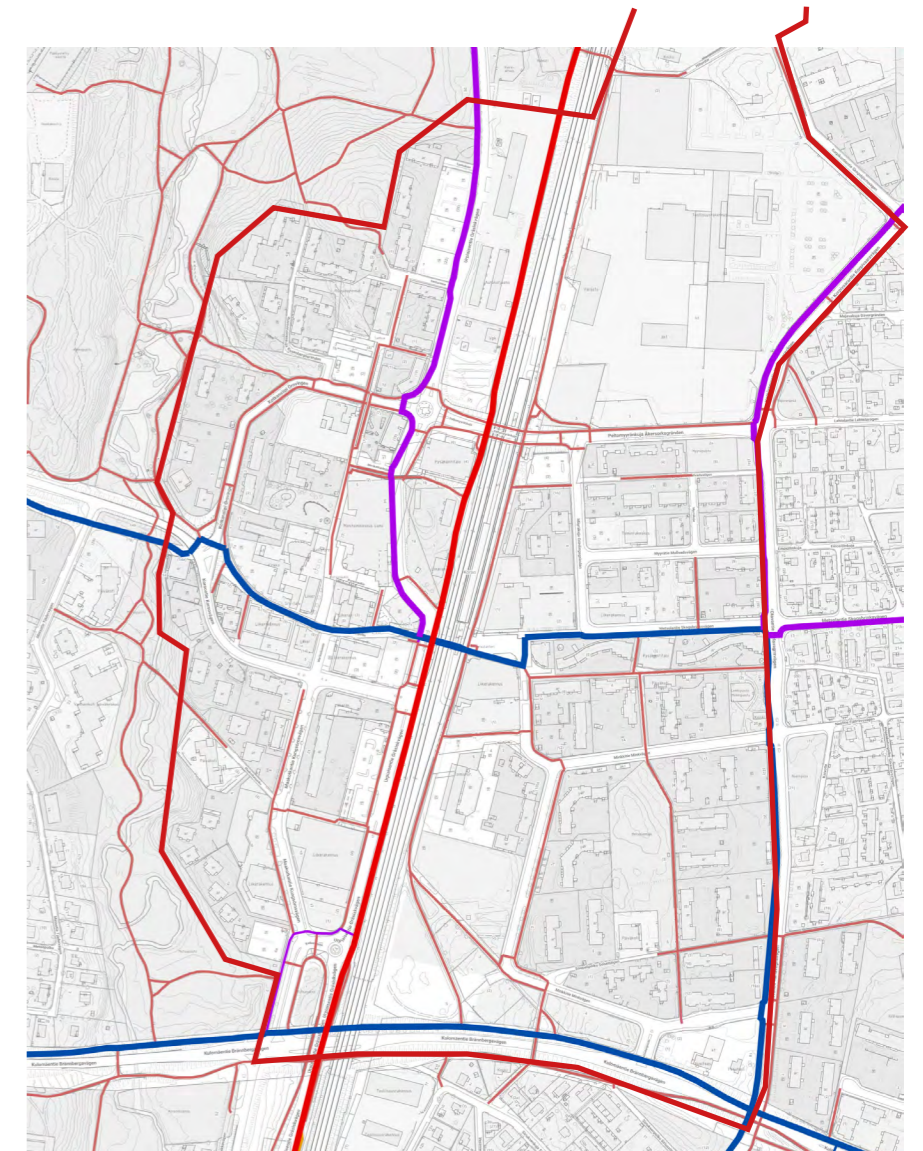
kävely on katutilassa ensisijainen kulkutapa, autoliikenteen rooli alueella on hyvin pieni ja joukkoliikenteen solmukohtan ympärillä on runsaasti sekoittunutta maankäyttöä sekä kävelylle tarkoitettua tilaa. Laatutavoitteisiin kuuluu myös houkuttelevuuden osalta, että alue on tunnistettava ja omaleimainen, alueella on eläviä ja monipuolisia palveluita, oleskeluun on tarjolla houkuttelevia aukioita ja tapahtumatoreja, kasvillisuus ja liikennemelun hallinta ovat kiinteä osa viihtyisää ympäristöä ja että alue on tapahtumien ja elämyksellisyiden kohtaamispaikka.

Suunnittelun alueen reuna-alueet kuuluvat aluetyypiltään kävelyhubien ympäristöön. Kävelyhubien ympäristöksi lasketaan kävelyhubija ympäröivä tiivis alue, jossa on edelleen paljon kävelytarpeita ja asutusta tai työpaikkoja, mutta joka ei kuitenkaan ole keskeisintä keskustatoimintojen aluetta. Ympäristö kattaa noin 15 minuutin kävelymatkan kävelyhubin keskellä sijaitsevasta joukkoliikenteen asemasta.

Kävelyhubien ympäristön laatutavoitteisiin käytettävyyden osalta kuuluu, että kävelyn roolia korostetaan pääreiteillä, kulkutapojen risteyskohtiin kiinnitetään huomiota ja jatkuvat reitit takaavat saavutettavuuden. Laatutavoitteisiin kuuluu myös houkuttelevuuden osalta monipuoliset arjen palvelut, jotka lisäävät elävyyttä, vireyttä ja virkistävät puistoalueet sekä sekoittunut kaupunkirakenne ja sosiaalinen turvallisuus.

Pyöräliikennettä Korsossa kehitetään Vantaan kaupungin pyöräliikenteen kehittämissuunnitelman (2021), Vantaan kaupungin pyöräpysäköinnin yleissuunnitelman (2021) ja Vantaan kaupungin pyöräliikenteen tavoiteverkon (2020) mukaisesti.

Korsen läpi radan länsipuolella kulkee pyöräilyn pääreitti. Pyöräliikenteen tavoiteverkossa reitti on osa pääkaupunkiseudun baanaverkoston Pohjoisbaanaa, joka on suunniteltu pitkämatkaiseen ja nopeavauhtiseen pyöräilyyn. Lisäksi suunnittelun alueella kulkee pääpyöräreitti I -tason yhteyksiä Kulomäentiellä, Korsopolulla ja Otavantiellä Metsolantiestä etelään, ja pääpyöräreitti II -tason yhteyksiä Urpiaisentiellä Korsopolusta pohjoiseen, Otavantiellä Metsolantiestä pohjoiseen, Korpivaarantiellä ja Kalmuurinkäytävällä. Vantaan kaupungin pyöräliikenteen tavoiteverkon (2020) mukaan nykytilanteessa vain Korsopolku aseman ympäristössä täyttää tavoiteverkon leveysvaatimukset, ja baanalla ja muilla pääpyöräreitti I-tason reittiosuuksilla on leveyspuutteita välillä vähäisestä erittäin merkittävään.



Kuva 8. Vantaan kaupungin pyöräliikenteen tavoiteverkko (2020) Korsen keskustassa (04/2023). Paksummalla sinisellä ja violetilla on esitetty pääreitistö, paksummalla punaisella pyöräilyn baana.

## 2.6.3 Joukkoliikenne

Korsen keskusta on hyvin joukkoliikenteen saavutettavissa. Korsen rautatieasema on lähiliikenteen asema, joka tarjoaa junayhteydet sekä Helsingin että Keravan suuntaan. Suunnittelun alueella on useita HSL:n linja-autoliikenteen pysäkkejä, joiden kautta kulkee toistakymmentä linjaa muualle Vantaalle sekä läheisiin kaupunkeihin Helsinkiin, Keravalle ja Tuusulaan. Suurin osa linjoista kulkee Korsen ydinkeskustan kautta Urpiaisientietä pitkin. Kotkansiipi toimii korvaavana reittinä busseille esimerkiksi Korsossa järjestettävien markkinoiden aikana. Ydinkeskustaan on aiemmin laadittu ehdotus

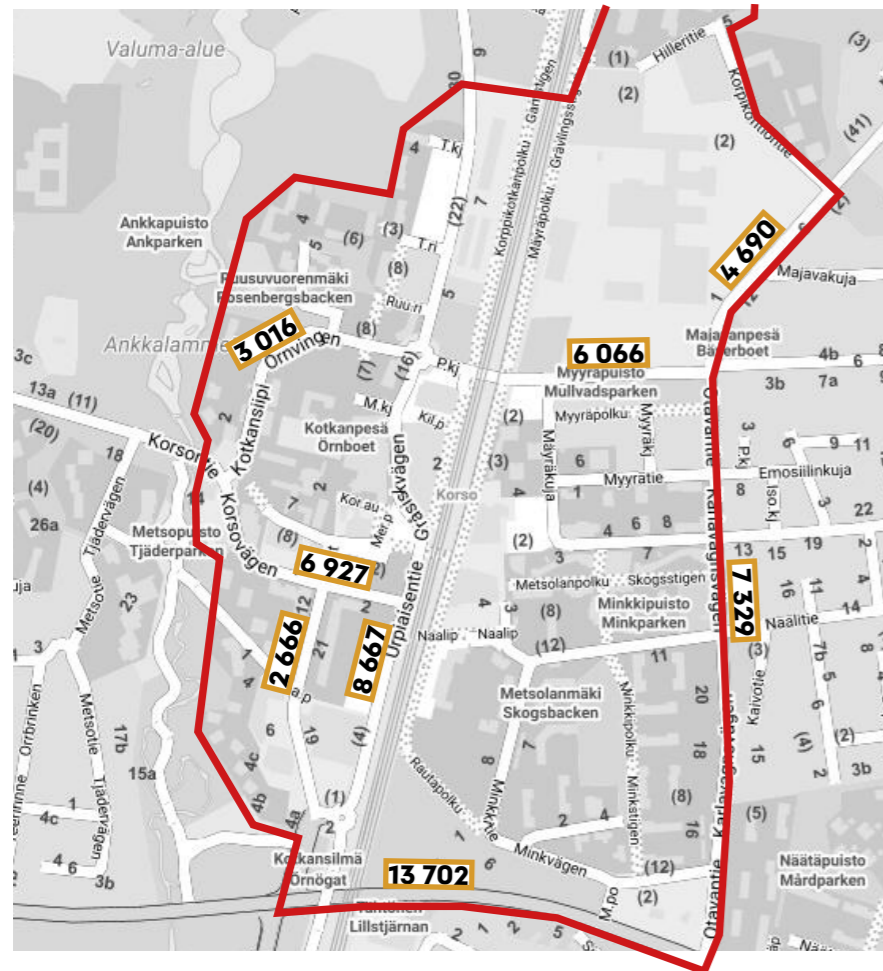


alueen uudelle linja-autoterminaalille sekä katualueiden uudelleenjärjestelyille (WSP 2020).

Korson asemaa palveleva HSL:n liityntäpysäköinti sijaitsee aseman välittömässä läheisyydessä. Autoliikenteen liityntäpysäköintialue sijaitsee aseman pohjoisen sisäänkäynnin itäpuolella Peltomyyränkujan ja Mäyräkujan risteyksessä. Pyöräliikenteen liityntäpysäköintialueita on sekä aseman eteläisen sisäänkäynnin yhteydessä Korsonpolun alikulussa, että pohjoisen sisäänkäynnin yhteydessä Peltomyyränkujan molemmin puolin sekä Korson pysäköintitalon pohjoislaidalla.

#### 2.6.4 Muu moottoriajoneuvoliikenne

Suunnittelualue sijaitsee moottoriajoneuvoliikenteen kannalta hyvällä paikalla.



Kuva 9. Liikennemäärät kartalla.

Vilkkain väylä on suunnittelualueen eteläreunan Kulomäentie (13 702 ajon./vrk, vuosi 2021), josta on rampillinen yhteys Maakotkan-

tien (2 666 ajon./vrk), kautta Korson keskustaan. Suunnittelualueen sisäisiä tärkeitä väyliä ovat Urpiaisentie keskustassa radan länsipuolella (8 667 ajon./vrk), Otavantie suunnittelualueen itäreunalla (7 329 ajon./vrk), keskustasta länteen johtava Korsontie (6 927 ajon./vrk) ja radan alittava Peltomyyränkuja (6 066 ajon./vrk).

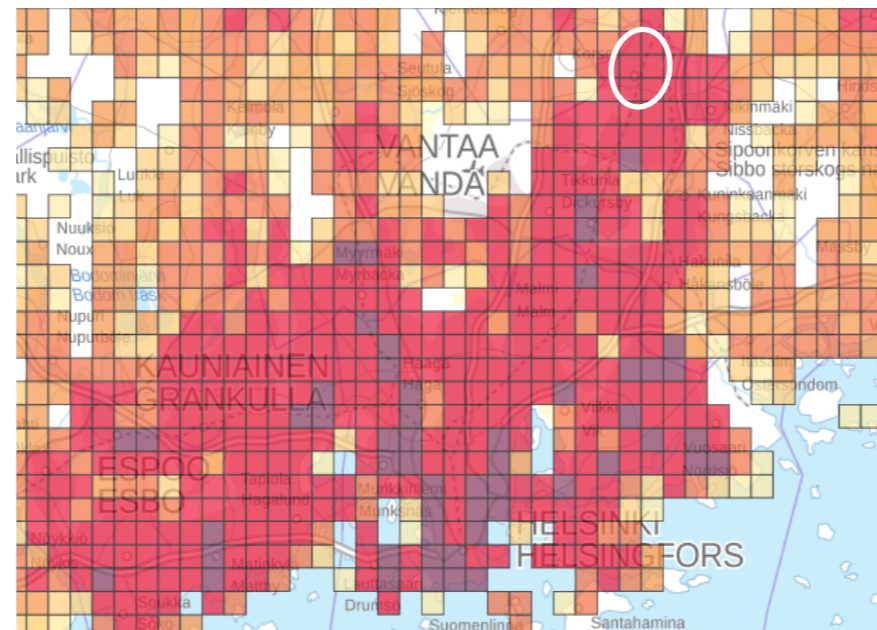
Alueen pysäköinti on valtaosin järjestetty maantasopysäköintinä. Alueella sijaitsee myös muutamia keskitettyjä pysäköintilaitoksia, kuten Korson pysäköintitalo. Pysäköintiä halutaan tulevaisuudessa ohjata entisestään keskitettyyn, nimeämättömään pysäköintiin. Korsossa tällä hetkellä noudatettava asuntorakentamisen pysäköintinormi on 1) korkeintaan 600 metrin päässä asemasta vähintään 1 autopaikka / 120 k-m<sup>2</sup> ja 2) korkeintaan 1000 m etäisyydellä asemasta tai alueen keskustasta vähintään 1 autopaikka / 110 k-m<sup>2</sup>.

#### 2.7 KUNNALLISTEKNIikka

Suunnittelualueella on kattava teknisen huollon verkosto, joten alueen täydennysrakentaminen ei vaadi suuria toimenpiteitä verkoston suhteen. Suurin osa linjoista kulkee nykyisen katu- ja viheralueverkoston alla, joten niihin kohdistuvat suuremmat muutokset aiheuttavat myös kunnallistekniikan siirtotarpeita.

#### 2.8 VÄESTÖ

Alue kuuluu pääkaupunkiseutuun ja Helsingin työssäkäyntialueeseen. Väestötiheys on noin 3000 asukasta neliökilometrillä.



Kuva 10. Pääkaupunkiseudun väestö neliökilometreittäin. Korson alue sijaitsee valkoisella ympyrällä merkityssä kohdassa. (05/2023) Lähde: Tilastokeskus.

Vantaan kaupungin yleiskaavassa 2020 on mitoitettu kasvumahdollisuus 335 000 asukkaalle vuoteen 2050 mennessä. Koko kaupunkiin tämä tarkoittaa noin 11 miljoonaa kerrosneliometriä, josta Korson suuralue kattaa noin 12% eli 1 320 000 kerrosneliometriä.

Vuoden 2022 lopussa kaavarunkoalueella asui runsaat 3 500 asukasta. Vantaan väestöennusteen (2021) mukaan kaavarungon ympäristön, Korson ja Metsolan kaupunginosien asukasmäärän ennustetaan kasvavan vuoteen 2031 mennessä hieman, yhteensä vain 350 asukkaalla, lähes 13 900 asukkaaseen. Ennusteessa ei ole otettu huomioon kaavarungon tai tulevien asemakaavojen vaikutusta.

#### 2.9 ELINKEINOT JA PALVELUT

Korso on yksi Vantaan kaupan palveluverkkoselvityksessä (WSP, 2022) tunnistetuista Vantaan keskustatoimintojen alueista, jossa palvelurakenne koostuu pääasiassa päivittäistavara- ja kaupasta sekä muista kaupallisista palveluista.

Lähtötilanteessa palvelut ovat levittyneet junaradan molemmin puolin länsipuolen ollessa kaupallisesti aktiivisempi ja monipuolisempi. Korson palvelutarjonta koostuu useista eri aikoina syntyneistä liikekiinteistöistä, ja Vantaan kaupunkitasoisessa palveluverkkosuunnitelmassa 2022-2031 (Vantaan kaupunki, 2022) Korson vahvuudeksi ja vaalittavaksi ominaisuudeksi onkin tunnistettu sen kerroksellisuus. Liiketoimintojen hajautuminen alueen eri osiin tekee Korson keskustasta laajan. Keskustan tiivistäminen lisää sen toimintojen välistä synergiaa, aktiivisuutta ja paikallisuutta.

Useiden liiketilojen edessä on yllä olevaa ajorataa sekä parkkipaikkoja, ja jalankulkijan on epämiellyttävää navigoida autojen valtaamassa katutilassa. Kaupunkivihreän tuomia mahdollisuuksia katutilojen jäsentelyssä ei ole käytetty. Lisäksi liiketilojen avautuminen julkiseen ulkotilaan peittyä autojen vahvan läsnäolon vuoksi.

#### 2.10 YMPÄRISTÖHÄIRIÖT

##### 2.10.1 Melu, värinä ja pienhiukkaset

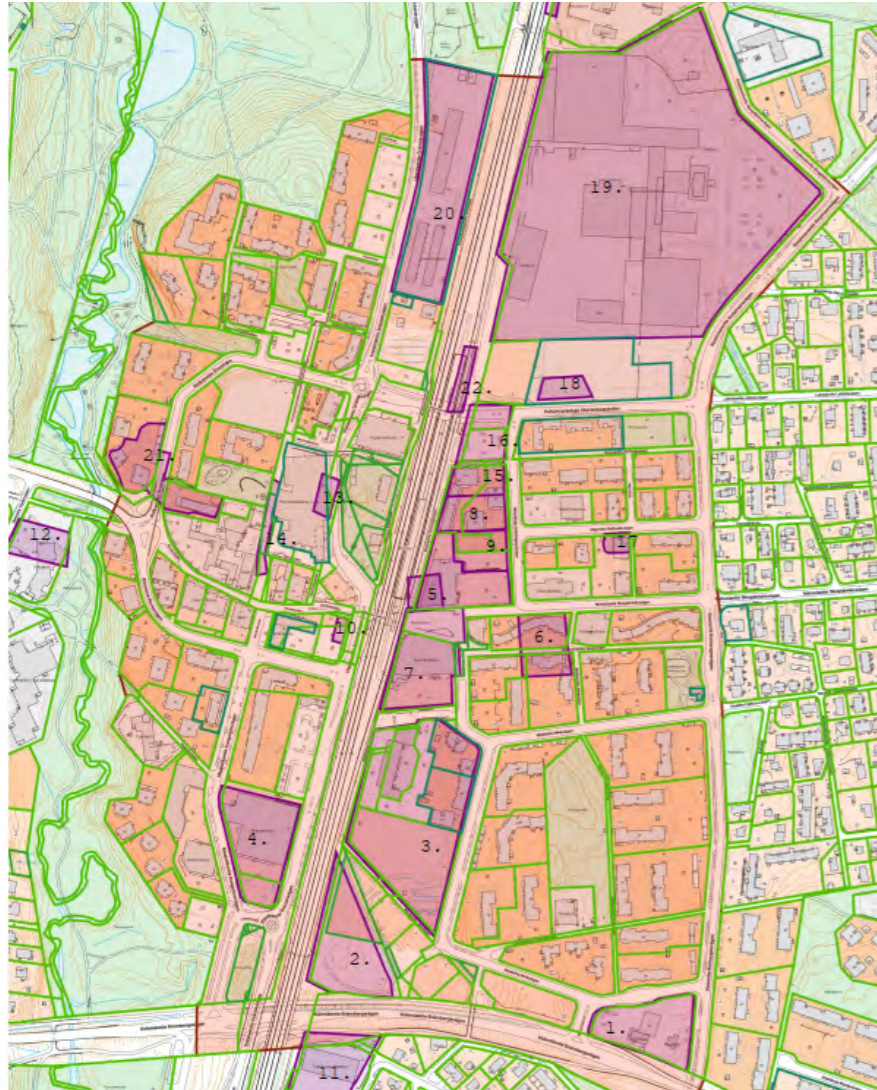
Suunnittelualueella melu- ja värinähaittaa aiheuttaa rautatie sekä melu- ja pienhiukkashaittaa surimmat ajoneuvoliikenteen väylät, kuten esimerkiksi Kulomäentie. Nämä on selvitetään yleensä tarkemmin ja otetaan huomioon asemakaavoitusvaiheessa.

##### 2.10.2 Pilaantuneet maa-alueet (pima)

Suunnittelualueella sijaitsee muutamia mahdollisesti pilaantuneita



maa-alueita. Osa tiedossa olevista pima-kohteista on kunnostettu kokonaan tai osin ja osassa on tiedostettuja selvitystarpeita.

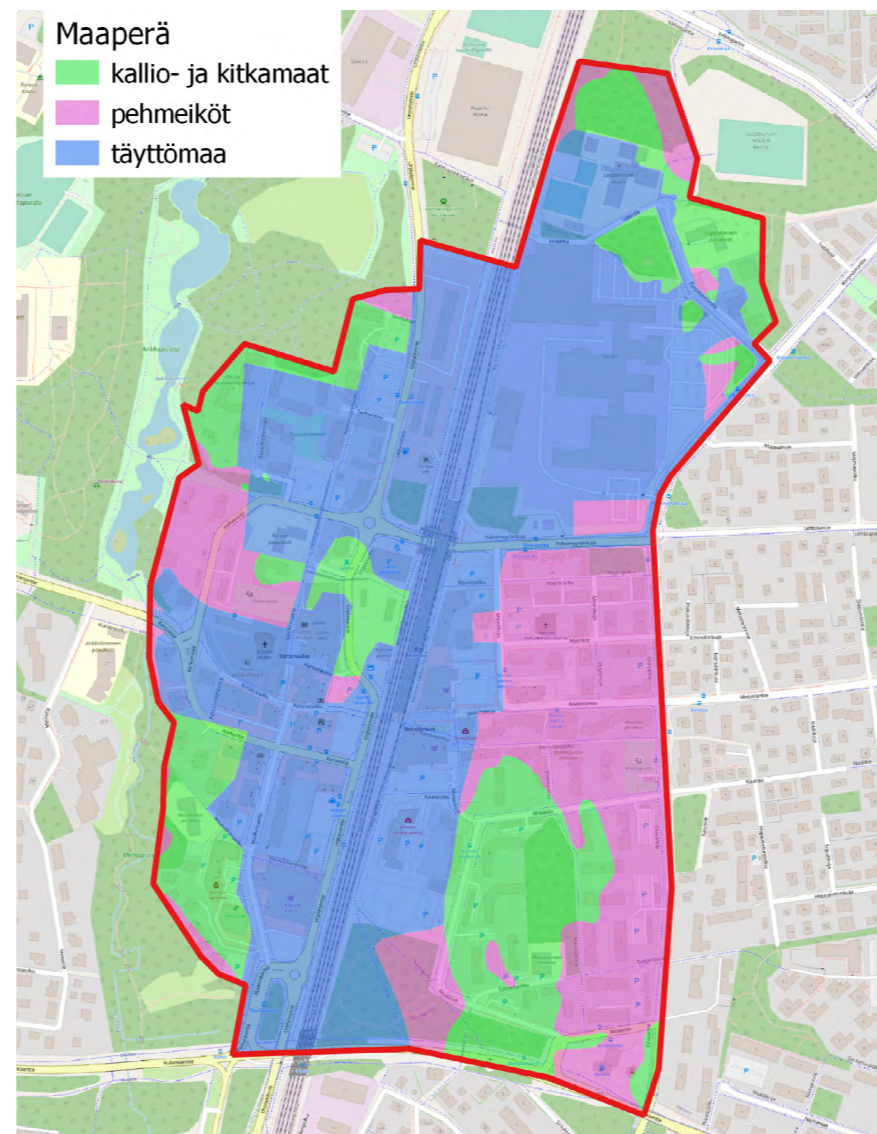


Kuva 11. Pilaantuneet maa-alueet. (01/2023) Lähde: Vantaan kaupunki.

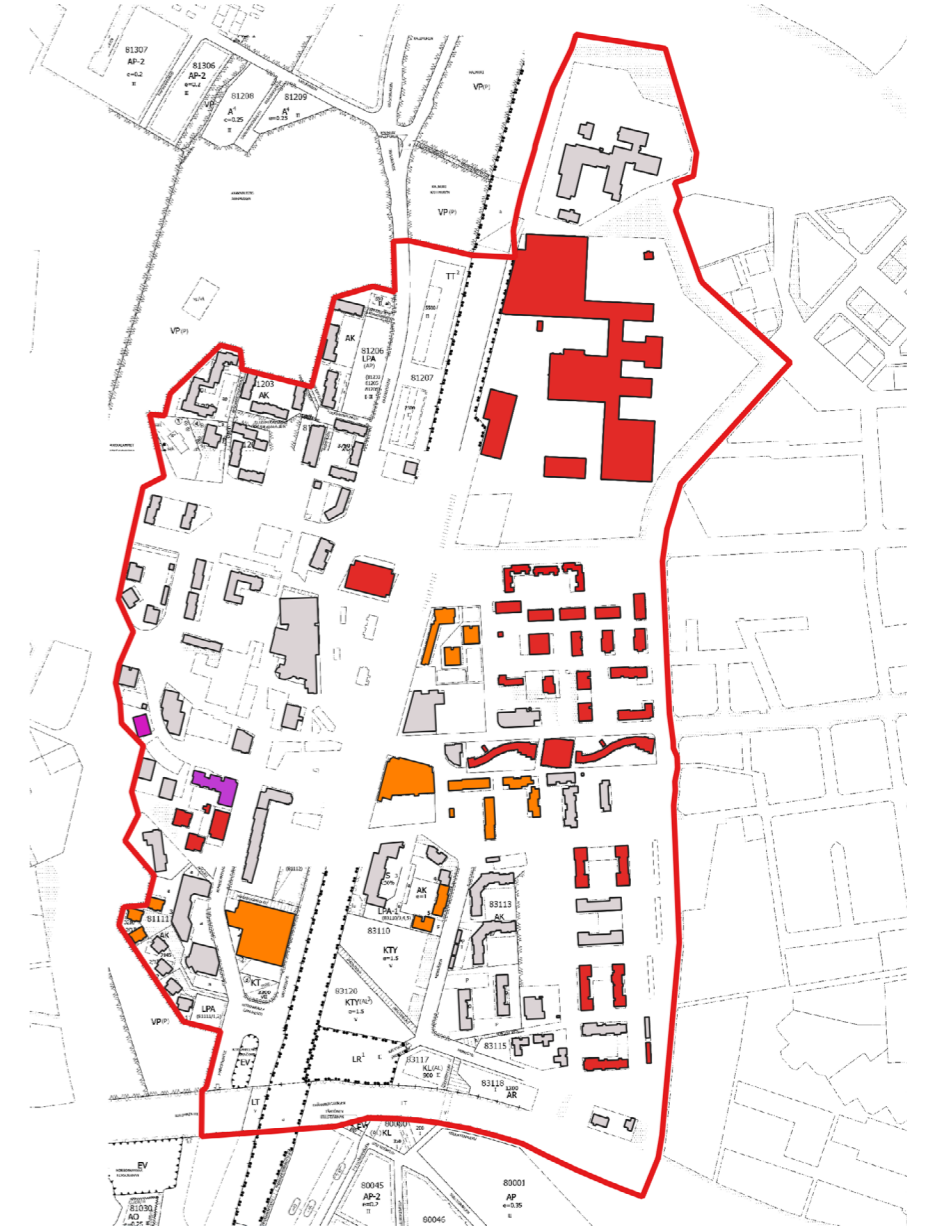
1. Otavatie 14, toimiva huoltoasema, osin kunnostettu
2. Rautaportti 3, Valu oy, selvitystarve
3. Minkkitie 8-10, Tikkurila Oy, Tienhaaran Öljytehdas, Suomen väri ja Vernissatehdas, osin kunnostettu
4. Maakotkantie 19, entinen sementtivalimo
5. Metsolantie 2 /Mäyräpolku 1, polttoaineen jakelu, selvitystarve
6. Metsolantie 3, kunnostettu
7. Korsonaukio 900, Korson Kate Oy/Kesko Oy, osin kunnostettu
8. Mäyräkuja 6, Puuteollisuus- ja huoltoasematoiminta, kunnostettu
9. Mäyräkuja 4, Korson rautavalu oy, selvitystarve
10. Korsonpolku 2, osin kunnostettu

11. Pohjantähdentie 17, Metallikonopaja, Selvitystarve
12. Metsotie 27, entinen huoltoasema, kunnostettu
13. Merikotkanpolku 6
14. Merikotkantie 2-4, Läheiset puunkyllästämöt/kattohuopatehdas, kunnostettu
15. Myyräpolku 1, Puutuoteteollisuus, selvitystarve
16. Mäyräkuja, Korson rakennuspuu, selvitystarve
17. Metsolantie 6
18. Peltomyyränkuja 3, Entinen Metsolan lämpökeskus, kunnostettu
19. Korpivaarantie 1, Autojen huolto, korjaus ja pesu, selvitystarve
20. Urpiaisentie 7b, Katuosaston Korson tukikohta, toimiva kohde
21. Kotkansiipi 1-2, öljyvahinko, osin kunnostettu
22. Korson asemalaituri / RHK, kunnostettu

## 2.11 RAKENNETTAVUUS JA MAAPERÄ



Kuva 12. Maaperä alueella. (02/2023) Lähde: Vantaan kaupunki.



Kuva 13. Rakennusten perustamistavat. Punainen = paaluperustus, oranssi = maanvarainen/paaluperustus, harmaa = maanvarainen tai ei tietoa perustamistavasta. (02/2023) Lähde: Vantaan kaupunki.

Alueen rakennettavuus ja maaperä on vaihteleva. Iso osa alueesta on täyttömaata, mutta myös kallio- ja kitkamaita sekä pehmeikköjä esiintyy. Pehmeiköt painottuvat alueen itäpuolelle.



## 2.12 AIEMMAT SELVITYKSET JA SUUNNITELMAT

### 2.12.1 Yleissuunnitelmat

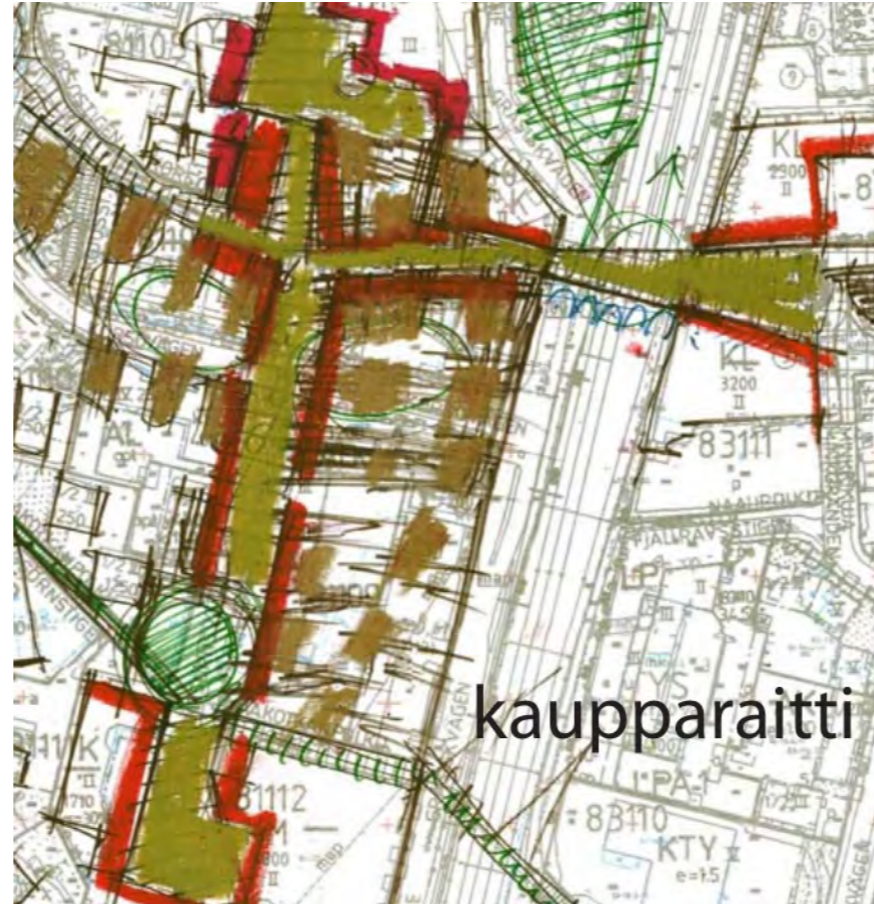
Korson keskustaan on laadittu 1980-luvun lopulla yleissuunnitelma, jonka myötä keskustan reuna-alueelle on toteutunut täydennysrakentamista. Suunnitelman laati Viatek Oy ja Antero Markelin.

Alueelle on laadittu asemakaavatyön pohjaksi yleissuunnitelma vuonna 2000. Suunnitelman laativat arkkitehtitoimisto A-Konsultit Oy ja LT-Konsultit Oy. Yleissuunnitelma käsitti maankäytön, kaupunkikuvan ja liikennejärjestelmän kokonaisuuden hahmottelua sekä yksityiskotaisempaa ideointia. Suunnitelmasta on alueella paljon toteutuneita elementtejä; mm. Lumo ja sen ympäristön liikennealueiden muutokset, Metsolantien ja Metsolanpolun väliin jäävä ”käärmetalo”-kokonaisuus sekä Maakotkantien varren S-market.



Kuva 14. Ote Korson keskustan yleissuunnitelmasta vuodelta 2000.

A-konsultit laativat Korsoon keskustasuunnitelman vuonna 2009 sekä Korson keskustan toiminnallisen ja kaupunkikuvallisen viitesuunnitelman vuonna 2010. Keskustasuunnitelma on hyvin viitellinen ja siinä on esitetty luonnosmaisesti mahdollisia keskustan kehittämisen sijainteja ja mahdollisia kaupallisen keskustan rakenteen kehityssuuntia, kuten ydinkeskustan ja Maakotkantien kokonaisuutta.



Kuva 15. Ote vuonna 2009 laaditusta keskustasuunnitelmasta.

Vuoden 2010 viitesuunnitelma esittää erilaisia vaihtoehtoja Korson ydinkeskusta-alueen kaupallisille rakennuksille sekä ympäristön asuinkorttelien toteuttamiselle rakennustypologioineen. Ratkaisut perustuvat tietyiltä osin maanalaisten pysäköintien toteuttamiseen, joka sittemmin on todettu Korson alueella hyvin hankalaksi taloudelliseksi yhtälöksi.

Vuonna 2014 Korson keskustassa järjestettiin tontinluovutuskilpailu, jonka voitti YIT. Ehdotuksessa esitettiin joukkoliikenteen terminaalien sijoittamista Urpiaistentien varteen, alikulun päälle. Kilpailuehdotuksesta on toteutunut ainoastaan kaksi Lujatalon rakentamaa asuintornia Korsonpolun varrella.

### 2.12.2 Muut Vantaan keskuksiin sijoittuvat selvitykset

Vantaalle on laadittu useita erilaisia keskuksia koskevia selvityksiä. Laatu laita-alueilla -selvitys vuodelta 2008 käsittelee Vantaan vuosien 1961-1986 välillä rakennettuja ostoskeskuksia. Korson rakennuksista on inventoitu Merikotkantie 1, Korsonpolku 4 sekä

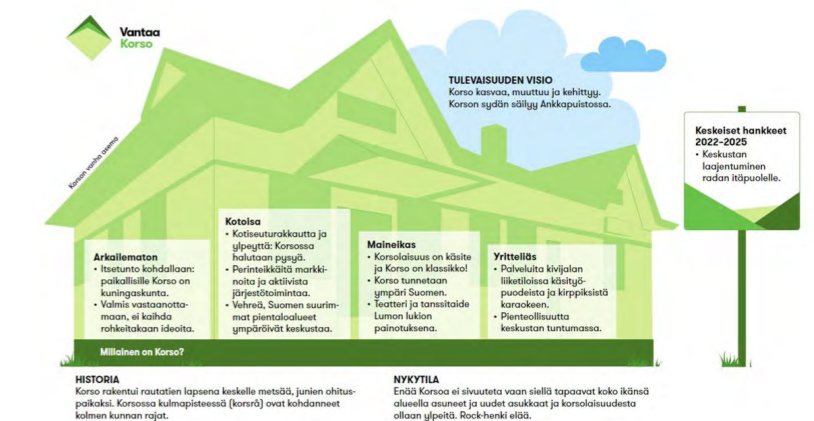
Korsonpolku 7 ja 14, jotka arvoitettiin Vantaalla alueellisesti merkittäviksi kohteiksi. Vuonna 2015 Korson keskustan aluetta käsiteltiin Vantaan vanhojen ostoskeskusten maankäytön mahdollisuuksien selvityksessä, jossa samat kohteet todettiin kaupungissa alueellisesti merkittäviksi.



Kuva 16. Ote vuonna 2010 laaditusta viitesuunnitelmasta.

Korsolle on muiden aluekeskusten muassa laadittu keskustaprofiili vuonna 2021. Visiokuvan mukaan ”Korso kasvaa, muuttuu ja kehittyy. Korson sydän säilyy Ankkapuistossa.”

Kuva 17. Korson keskustaprofiili vuodelta 2021.

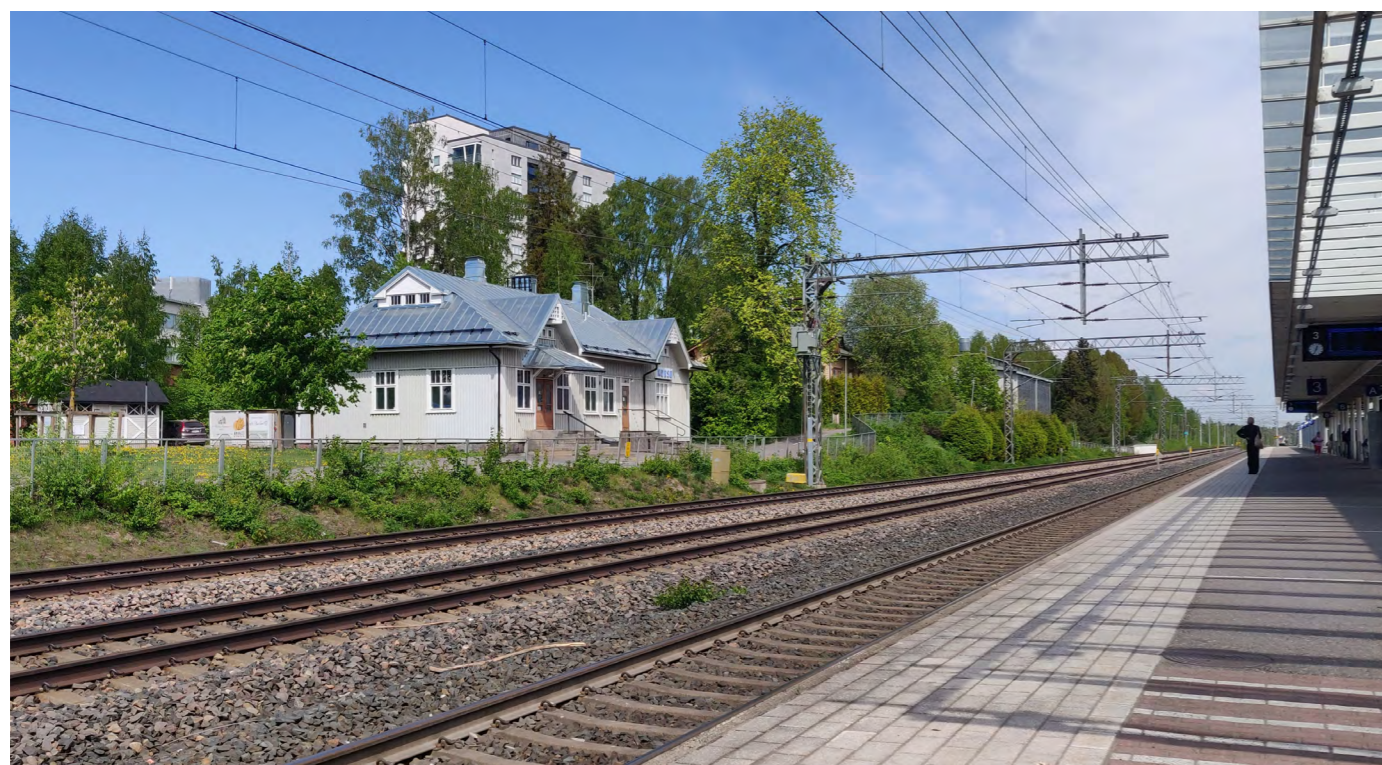




## 2.13 VALOKUVAT



Kuva 19. Luiska Korsonaukiolta alikulkuun. (05/2023)



Kuva 20. Näkymä vanhalle asemalle laiturilta. (05/2023)



Kuva 21. Urpiaisentien ja radanvarren nurkkauksessa sijaitseva pysäköintikenttä. (05/2023)





Kuva 22. Näkymä vanhan aseman suuntaan keskilaiturilta. (01/2023)



Kuva 23. Näkymä Metsolantorille ja asematunnelin suulta. (05/2023)



Kuva 24. Näkymä Korsonaukiolta. Vasemmalla puuston takana kirkon rakennuksia, oikealla liikerakennus, Lumo ja taustalla Korson 16-kerroksinen tornitalo. (05/2023)



Kuva 25. Näkymä asematunnelista. (01/2023)





Kuva 26. Metsolantori portaiden yläreunalta. (01/2023)



Kuva 27. Maakotkantien ja Korsontien risteys sekä Maakotkantien liiketiloja. (05/2023)



Kuva 28. Maakotkantien jalkakäytävä ja liiketiloja talvella. (01/2023)





Kuva 29. Näkymä Minkkitien kurvista radan ja asemakaavoituksen alla olevan metsikköalueen suuntaan. (05/2023)



Kuva 31. Soopelipolku Metsolassa. Oikealla Metsolanmäen päiväkotii. (05/2023)



Kuva 30. Näkymä Kulomäentien radan alittavalta osuudelta (jalankulun ja polkupyöräilyn väylältä) talvella. (01/2023)



Kuva 32. Näkymä Kulomäentien radan alittavalta osuudelta (jalankulun ja polkupyöräilyn väylältä) kesällä. (05/2023)





Kuva 33. Näkymä ns. Toyotan kiinteistön nurkalle suunnittelualueen koilliskulmalla. (01/2023)



Kuva 35. Vanha asemarakennus ja Lumon kulma. (05/2023)



Kuva 34. Metsolantien ”käärmetalo”. (01/2023)



Kuva 36. Näkymä Korsonaukiolta, kuljettaessa Lumolta asematunneliin. (05/2023)



# 3 VUOROVAIKUTUS

## 3.1 ASUKASKYSELY

Kaupunki laati Korso keskusta-alueella ja sen ympäristöä koskien kaikille avoimen verkkopohjaisen kyselyn. Kysely oli avoinna 7.12.2022-13.1.2023 välisenä aikana. Kyselyyn saatiin valmiiksi merkittäviä vastauksia noin 450 kappaletta sekä keskeneräiseksi jääneitä vastauksia noin 600 kappaletta.

Erityisesti keskustan alue ja sen rakennukset nousivat esiin negatiivisessa sävyssä kyselyn vastauksissa. Huonokuntoiset rakennukset, pubit, turvattomuus ja erilaisten kahviloiden sekä ajanviettopaikkojen puute katsottiin vastaus toisensa jälkeen kehitettäväksi asioiksi. Myös niin kutsutulle Toyotan alueelle toivottiin jotakin uutta.

Negatiivisena koettujen asioiden ja paikkojen lisäksi Korson keskustan alueelta ja välittömästä läheisyydestä löytyi paljon myös positiivisia asioita. Ankkapuisto, Rekolanpuro ja Leppäkorven maauimala koettiin miellyttäväksi ulkoilun ja virkistyksen paikoiksi sekä olemassa olevat palvelut (kaupat, Lumon kirjasto, terveysasema ja junayhteydet) toimiviksi. Löytyi alueelta myös piilotettu helmi – Wanhalla asemalla sijaitseva Cafe Unelma.

## 3.2 IDEATYÖPAJA

Kaavarunkotyön alussa järjestettiin 18.1.2023 ideatyöpaja konsultin työryhmän sekä kaupungin ohjausryhmän kesken. Työpajatyöskentely jakaantui kahteen osioon – kestävyystarkasteluihin ja luonnosteluihin.



Kuva 37. Ideatyöpajatyöskentelyä.

Kestävyystarkasteluissa työskenneltiin Tengbomilla kehitetyn kattavan yhteistyön ja kestävänn suunnittelun työkalun, Kestävyyslabran, kahta elementtiä (labrakortit ja kestävyyspyörä) hyödyntäen. Tiivistelmä labrakorttien kautta esiin nousseista tavoitteista ja toimenpi-

teistä on esitetty seuraavilla sivuilla. Näiden äänestämällä toteutettu priorisointi on esitetty kestävyyspyörässä.

### 3.2.1 Kestävyyskategorioiden liittymiskohdat työssä

#### Sertifiointi & dokumentointi:

Laaditaan hiilineutralius selvitys, voidaan hyödyntää myös vihertehokkuusmenetelmää ja viherraluiden saavutettavuus- ja mitoitusohjetta (Vantaa).

#### Ilmasto:

Lisätään kasvillisuutta kaupunkiympäristöön ja panostetaan hulevesien hallintaan ja viherrakenteeseen. Otetaan skenaariovaiheeseen yhdeksi vaihtoehdoksi hiilineutraali ratkaisu.

#### Energia & vesi:

Suositaan hiilineutraliustavoitteisiin liittyviä uusiutuvan energian ratkaisuja sekä tunnistetaan haasteet esim. maalämmön sijoittelun ja maanomistusten osalta.

#### Materiaalit & resurssit:

Suositaan kiertotalousratkaisuja, mutta tiedostetaan, että jotain voi olla purettava, jotta saadaan tehostettua kriittisimmät kohdat. Tiedostetaan, että uudisrakentaminen on suuri yksittäinen päästökäyttäjä.

#### Ekosysteemi:

Panostetaan viherrakenteeseen ja –verkkoon, kasvillisuuteen, hulevesiin, oleskeluun, viihtymiseen sekä integroidaan kaupallisia toimintoja kaupunkitilaan. Viivytetään hulevesiä myös keskustassa.

#### Liikenne:

Panostetaan keskitetyn pysäköintilaitoksen toiminnalliseen suunnitteluun. Ei ehdoteta maanalaista pysäköintiä. Pyritään kylämaisyyteen, panostetaan kevyenliikenteen yhteyksiin ja pyöräpysäköintiin.

#### Toiminnot:

Lisätään toimintoja kohtiin, joissa tarvetta sosiaaliselle kontrollille. Pyritään saamaan keskustaan lisää asumista ja sekoitunutta rakennetta. Sijoitetaan mahdollisesti itäpuolelle päiväkotia.

#### Ihmiset:

Sijoitetaan nuorille paikkoja/toimintaa keskustaan. Järjestetään vuorovaikutusta (mm. asukastyöpaja tulossa). Suunnitellaan käyttäjälähtöisesti ja huomioidaan ihmisvirrat.

#### Identiteetti:

Säilytetään (ja korostetaan) parhaat yksityiskohdat. Huomioidaan yksittäisinä nostoina mm. vanha asemarakennus osaksi kokonaisuutta. Ei unohdeta Ankkapuiston ja Rekolanojan vaikutusta suunnittelualueeseen. Huomioidaan ihmisten tuntemukset ja kokemus.

#### Terveys:

Huomioidaan liikennemelu ja pyritään suojaamaan pihvoja. Panostetaan keskustan viihtyisyyteen, oleskelutiloihin ja kytkeytymiseen ympäristöön ja viherrakenteeseen. Kartoitetaan toritilan tarvetta.

#### Talous:

Huomioidaan liiketilojen tarve ja toteutettavuus. Keskitetään palvelut ydinkeskustaan, kävelyreitien varsille ja risteämäkohtiin. Varautaan asukasmäärän muutoksiin ja muunneltavuuteen.

#### Liiketoiminta:

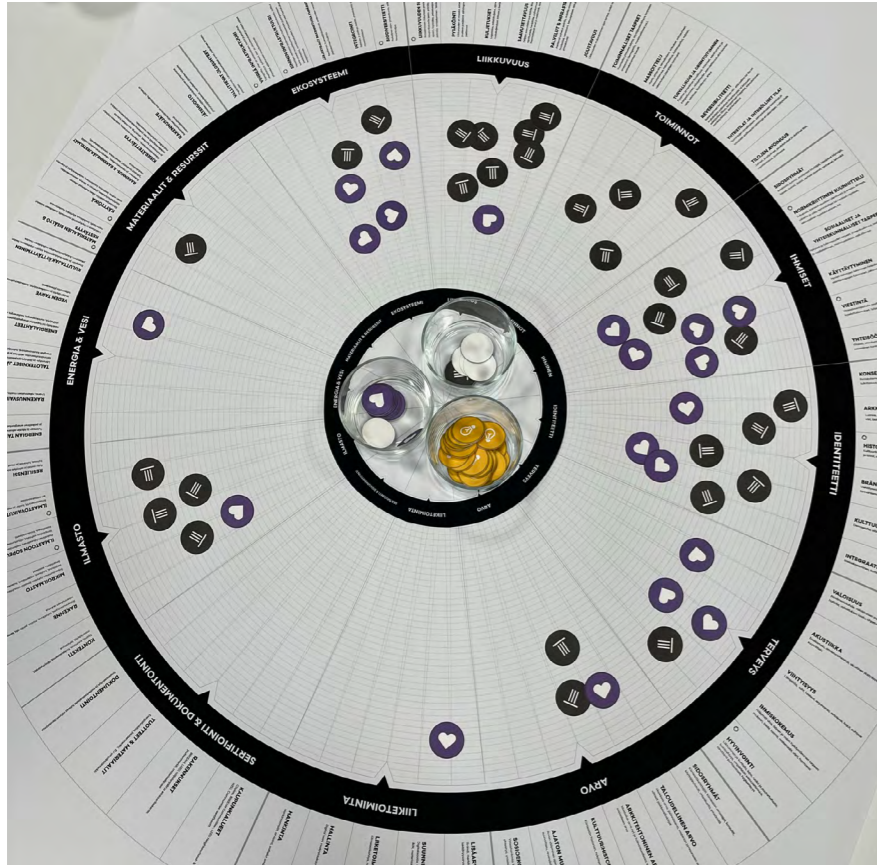
Tiedostotetaan kaupan suuryksikön sijoittamisen vaikutukset. Mietitään, mitä sijoittuu bussiterminaalien yhteyteen. Tarkastellaan yhteysien oleellisuutta ja liikennevirtoja sekä mahdollisuuksia vanhan asemarakennuksen esiin tuomiseksi.

### 3.2.2 Kestävyyskategorioiden äänestys ja luonnostelu

Tässä työssä tärkeimmiksi kestävyyskategorioiksi äänestettiin liikkuvuus, identiteetti, ihmiset, toiminnot ja ilmasto. Henkilökohtaisesti tärkeäksi koettiin ihmiset, ekosysteemi, terveys ja identiteetti.

Luonnoksista parhaiksi ideoiksi äänestettiin bussipysäkkien sijoittelun Urpiaisentien ja Korsontien nurkkaukseen suunnitellun terminaalien sijasta, kivijalkaliiketiloiden ja katupuiden jäsentämää Maakotkantietä, kävely-yhteyksiä (mm. Lumon ja Ankkapuiston sekä Peltomyyränkujan ja Leppäkorven maauimalan välille) sekä keskustan aukioita/palveluita ja niiden parantamista.





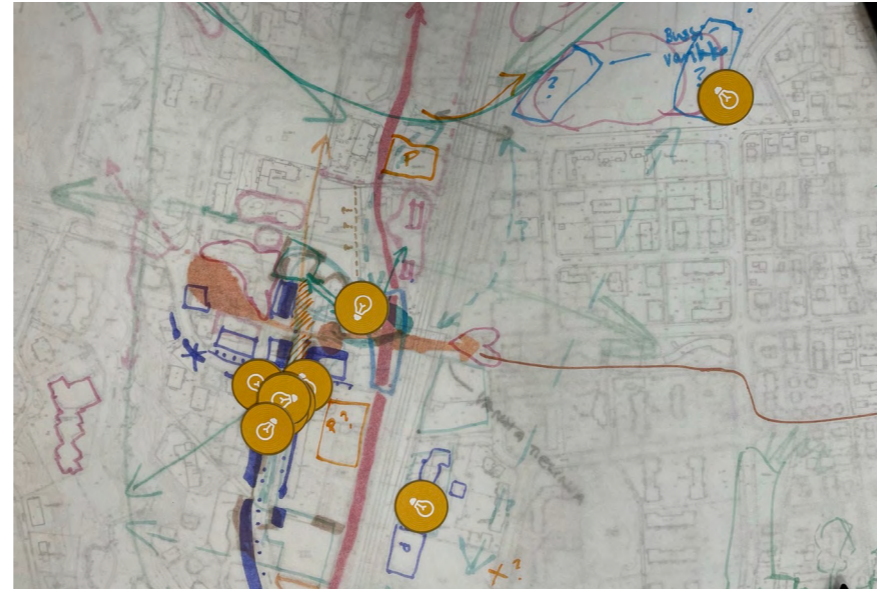
Kuva 38. Tengbomin kestävyyslabran kestävyyspyörä kategorioineen sekä siihen merkityt äänestysmerkit.

Kuvissa esiintyvät äänestysmerkit tarkoittavat seuraavaa:

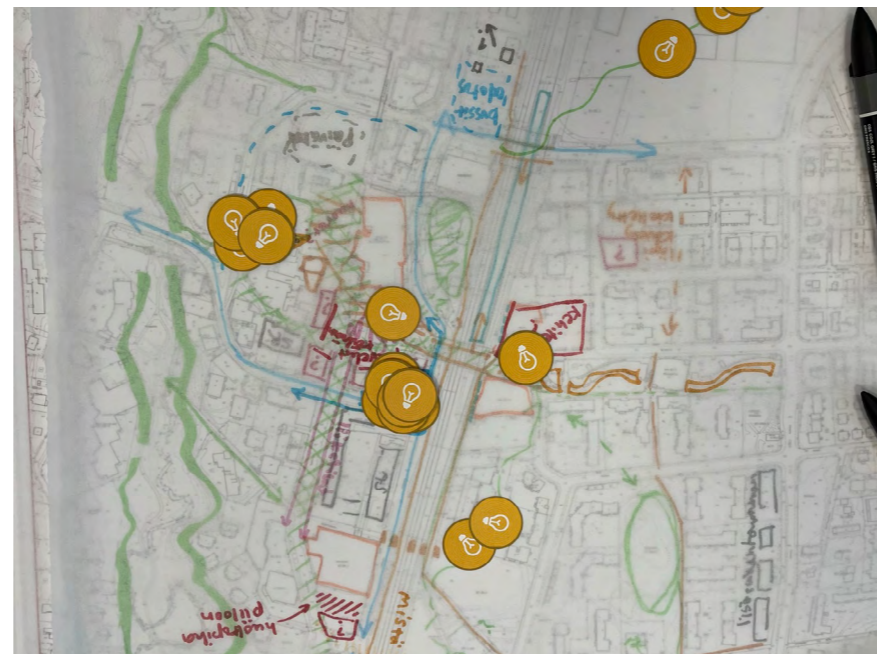
♥ = Kategoria, jota itse pidän erityisen tärkeänä yleisesti

☰ = Kestävyyskategoria, johon mielestäni Tengbomin tiimin tulisi tässä työssä erityisesti keskittyä

💡 = Paras idea luonnoksessa



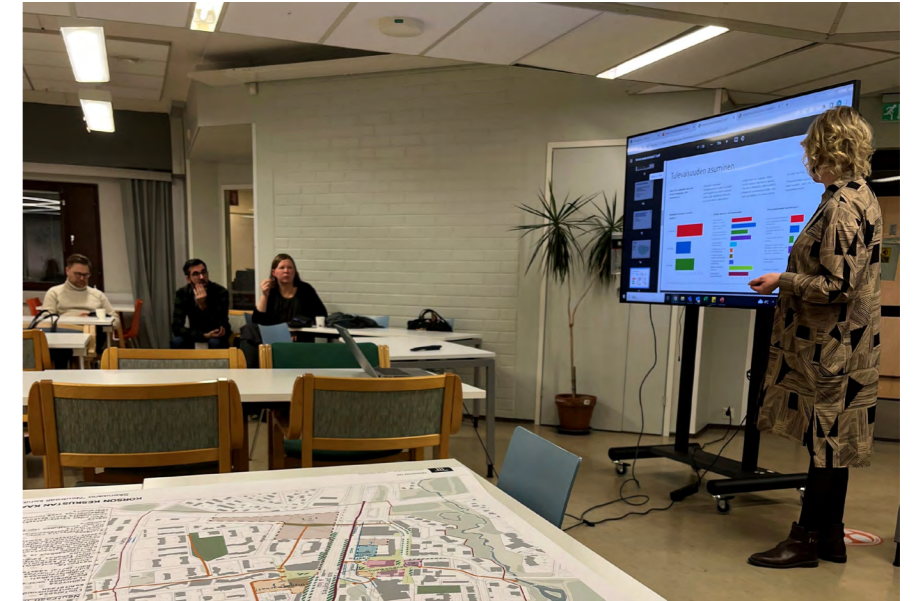
Kuva 39. Ideatyöpajassa syntynyt luonnos (1) ja siihen aseteltuja äänestysmerkkejä.



Kuva 40. Ideatyöpajassa syntynyt luonnos (2) ja siihen aseteltuja äänestysmerkkejä.

### 3.3 SKENAARIOTYÖPAJA JA ASUKASILTA

Vantaan kaupunki järjesti asukasillan Korsossa 2.3.2023. Illan aikana esiteltiin Korsoon liittyviä hankkeita, kaavarungon kolmea eri skenaariovaihtoehtoa, sekä käytiin niistä keskustelua asukkaiden kanssa. Aktiivisia asukkaita iltaan osallistui n. 20.



Kuva 41. Asukaskyselyn tulosten esittelyä asukasillassa.

Skenaarioihin saatiin mm. seuraavaa palautetta:

- Ylikulkusillat on hankalia Korsoon, kun menevät niin korkealle. On vaikea saada esteettömäksi ja viihtyisäksi.
- Toyotan hallien hyödyntäminen urheilu tm. toimintaan olisi hyvä!
- Urpiaisentien ja radan väliin jäävät vanhat teollisuusrakennukset saisi purkaa kaikki pois.
- Kävely-ympäristö keskustassa on hyvä juttu mutta esim. Lumon ja kirkon ovien eteen olisi hyvä päästä saattamaan autolla.
- Aseman edessä olevaa KORSO-havuiututusta pitäisi päästä siistimään! Se on huonokuntoinen ja aidatulla rata-alueella, niin ei voi talkoillakaan mennä siistimään.

Mitään kolmesta skenaariosta ei varsinaisesti nostettu läsnäolijoiden suosikiksi tai inhokiksi. Kaikissa skenaarioissa esiintyi sekä hyviä että huonoja puolia. Skenaariot sisältöineen on esitetty seuraavassa kappaleessa.

### 3.4 YRITYSFOORUMI

Vantaan kaupungin elinkeinopalvelut järjesti yritysfoorumin 1.3.2023, jossa yhtenä osiona esiteltiin myös kaavarungon skenaariovaihtoehtoja. Itse skenaarioihin ei tullut erityisiä kommentteja, mutta foorumin osallistujat toivoivat, että Korsossa huolehditaan nykyisten yritysten toiminnan jatkuvuudesta. Esiin nostettiin myös mm. monipuolisten yritystilojen sekä järjestöjen ja nuorten tilojen tarve.



# 4 SKENAARIOT

## 4.1 SKENAARIOVAIHE

Skenaariovaiheessa kaavarungon suunnittelualueelle laadittiin kolme vaihtoehtoista skenaariota. Ideatyöpajassa sovittu mukaisesti yksi vaihtoehtoista pidettiin ilmastokestävyyden kannalta mahdollisimman kunnianhimoisena.

Skenaarioiksi muodostui seuraavat:

1. Neutraali kehitys
2. Ilmasto
3. Rakennetaan isosti

Skenaariovaiheessa suunnittelualueeseen sisältyi pohjoisessa sijaitseva nk. Toyotan alue sekä Leppäkorven koulun kiinteistö. Lopullisesta kaavarungosta nämä jätettiin kuitenkin pois.

## 4.2 SKENAARIO 1: NEUTRAALI KEHITYS

Keskusta

- Uutta rakentamista (kaupallista ja asumista) keskustan alueelle
- Uusi porras-hissiyhteys alikäytävään
- Uusi tehokas kaupan yksikkö S-marketin paikalle
- Bussipysäkkejä ja saattoliikennettä kehitetään
- Liikenne katkaistaan kävellyalueella ja länteen kulkevat bussit kiertävät Kotkansiiven kautta
- Suurehko pysäköintilaitos ja asunrakennuksia radan varteen
- Kävelykeskustan itä-länsi -suuntaisia kävely-yhteyksiä kehitetään

Luoteisosa

- Pienteollisuuden ja varastoinnin aluetta kehitetään

Koillisosa

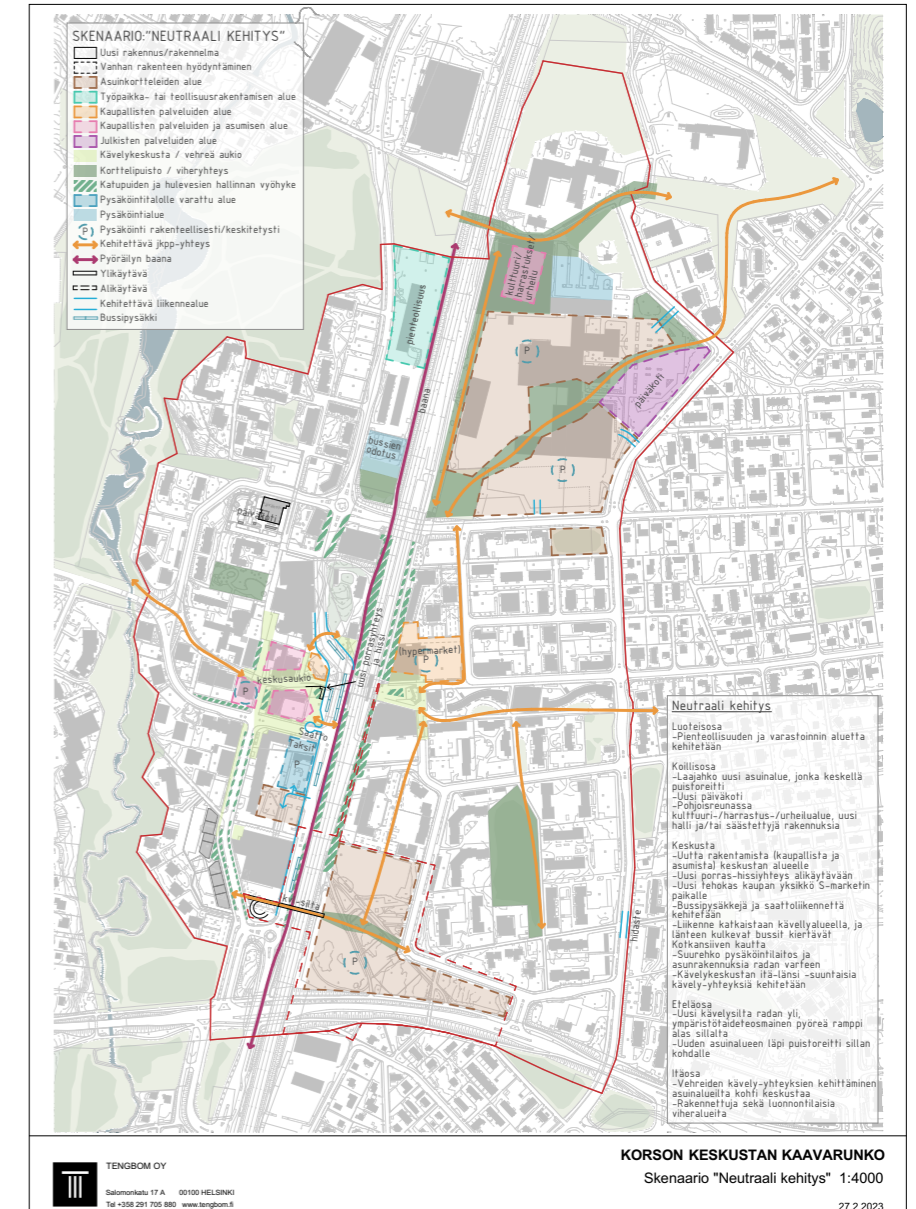
- Laajahko uusi asuinalue, jonka keskellä puistoreitti
- Uusi päiväkotit
- Pohjoisreunassa kulttuuri-/harrastus-/urheilualue, uusi halli ja/tai säästettyjä rakennuksia

Eteläosa

- Uusi kävelysilta radan yli, ympäristötaideteosmainen pyöreä ramppi alas sillalta
- Uuden asuinalueen läpi puistoreitti sillan kohdalle

Itäosa

- Vehreiden kävely-yhteyksien kehittäminen asuinalueilta kohti keskustaa
- Rakennettuja sekä luonnontilaisia viheralueita



Kuva 42. Pienennös skenaariokartasta "Neutraali kehitys".

### Asuinalueet:

80 500 m<sup>2</sup> / 56 400 k-m<sup>2</sup> / 1 130 as

### Hybridialueet (kaupallinen/asuin):

4 600 m<sup>2</sup> / 9 200 k-m<sup>2</sup> / n. 90-180 as

### Työpaikka- ja teollisuusalueet:

9 300 m<sup>2</sup>

### Kaupalliset alueet:

9 100 m<sup>2</sup>

### Julkinen rakentaminen:

Päiväkoti

### Vanhojen rakennusten hyödyntäminen:

-

### Purettavat rakennukset:

8 kpl (+Toyotan alue)







#### 4.4 SKENAARIO 3: RAKENNETAAN ISOSTI

##### Luoteisosa

- Uusi asunkortteli radan varteen ja olemassa olevan asuinalueen täydentäminen

##### Koillisosa

- Uusia asunkortteleita & päiväkotia
- Vaihtelevia puistoyhteyksiä asunkorttelien väleillä
- Uusi pieni asunkortteli Peltomyyränkujan eteläpuolelle

##### Keskusta

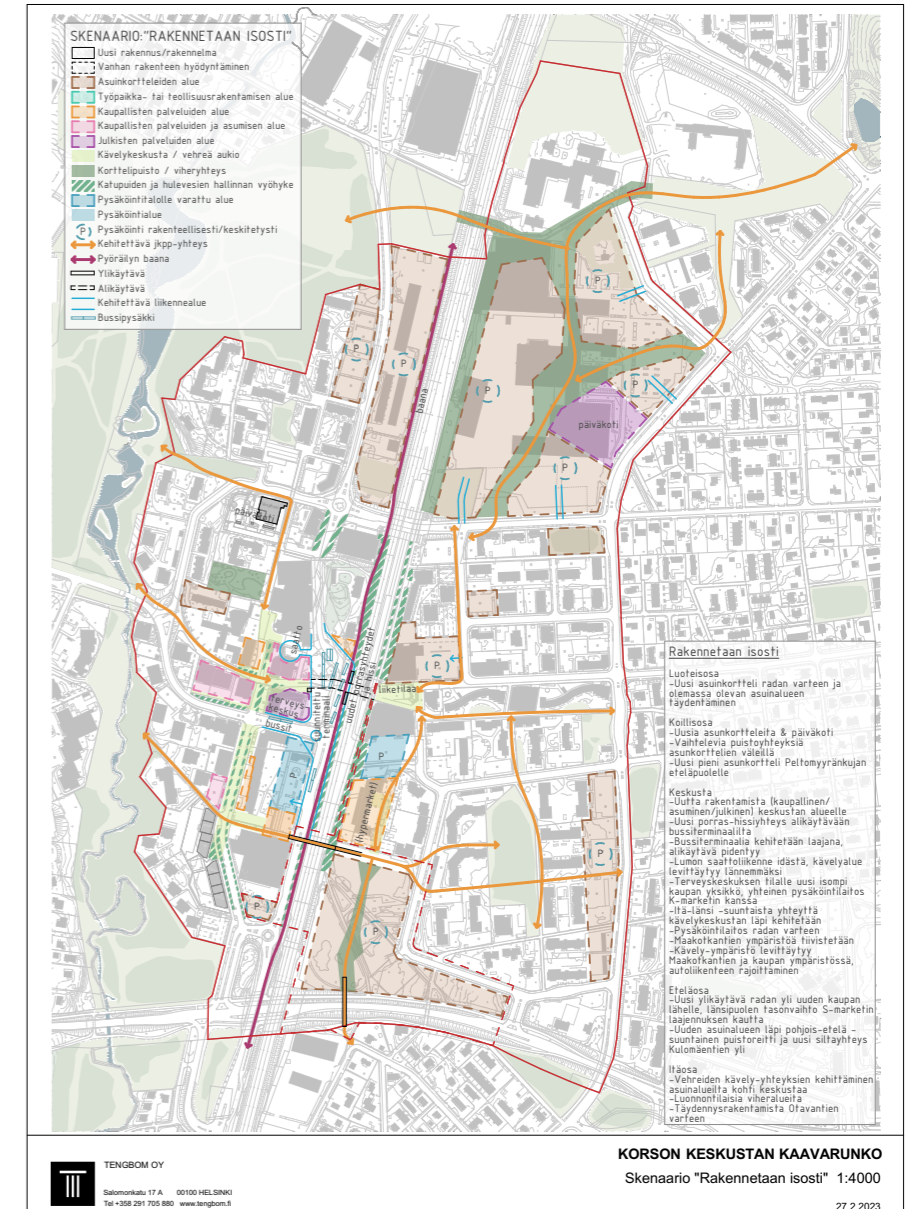
- Uutta rakentamista (kaupallinen/ asuminen/julkinen) keskustan alueelle
- Uusi porras-hissiyhteys alikäytävään bussiterminalilta
- Bussiterminalia kehitetään laajana, alikäytävä pidentyy
- Lumon saattoliikenne idästä, kävelyalue levittäytyy lännemmäksi
- Terveyskeskuksen tilalle uusi isompi kaupan yksikkö, yhteinen pysäköintilaitos K-marketin kanssa
- Itä-länsi -suuntaista yhteyttä kävelykeskustan läpi kehitetään
- Pysäköintilaitos radan varteen
- Maakotkantien ympäristöä tiivistetään
- Kävely-ympäristö levittäytyy Maakotkantien ja kaupan ympäristössä, autoliikenteen rajoittaminen

##### Eteläosa

- Uusi ylikäytävä radan yli uuden kaupan lähelle, länsipuolen tasonvaihto S-marketin laajennuksen kautta
- Uuden asuinalueen läpi pohjois-etelä -suuntainen puistoreitti ja uusi siltayhteys Kulomäentien yli

##### Itäosa

- Vehreiden kävely-yhteyksien kehittäminen asuinalueilta kohti keskustaa
- Luonnontilaisia viheralueita
- Täydennysrakentamista Otavantien varteen



Kuva 44. Pienennös skenaariokartasta "Rakennetaan isosti".

##### Asuinalueet:

132 700 m<sup>2</sup> / 92 900 k-m<sup>2</sup> / 1 860 as

##### Hybridialueet (kaupallinen/asuin):

4 900 m<sup>2</sup> / 9 800 k-m<sup>2</sup> / n. 100-200 as

##### Työpaikka- ja teollisuusalueet:

-

##### Kaupalliset alueet:

8 400 m<sup>2</sup>

##### Julkinen rakentaminen:

Päiväkoti ja terveyskeskus

##### Vanhojen rakennusten hyödyntäminen:

-

##### Purettavat rakennukset:

16 kpl



#### 4.5 SKENAARIOVAIHEEN ILMASTOVAIKUTUSTEN ARVIOINTI

Skenaarioiden ilmastovaikutuksia arvioitiin siltä osin, kun se oli skenaariosuunnittelun tasolla mahdollista.

##### 4.5.1 Rakennukset

Olemassa olevien rakennusten purkaminen kaikissa skenaarioissa oli maltillista. Merkittävintä purkua esitettiin Toyotan alueelle. Jatkon kannalta olisi selvitettävä mahdollisuuksia olemassa olevien rakennusten/rakennusosien hyödyntämiseen.

Pehmeikköalueille rakentamisesta todettiin, että rakentaminen kannattaa toteuttaa tehokkaasti, jotta ilmastovaikutukset suhteessa kerrosalaan jäävät pieneksi. Pehmeikköalueille rakentaminen edellyttäisi todennäköisesti paalutusta ja pohjanvahvistusta, mikä lisäisi rakentamisen aiheuttamia päästöjä.

##### 4.5.2 Liikenne

Hyvää kaikissa skenaarioista:

- Keskitetyt pysäköintiratkaisut
- Viihtyisiä viheralueiden läpi kulkevia jkpp-reittejä
- Korson keskustan palvelujen saavutettavuus bussilla paranee nykytilanteeseen verrattuna

Eroja skenaarioiden välillä:

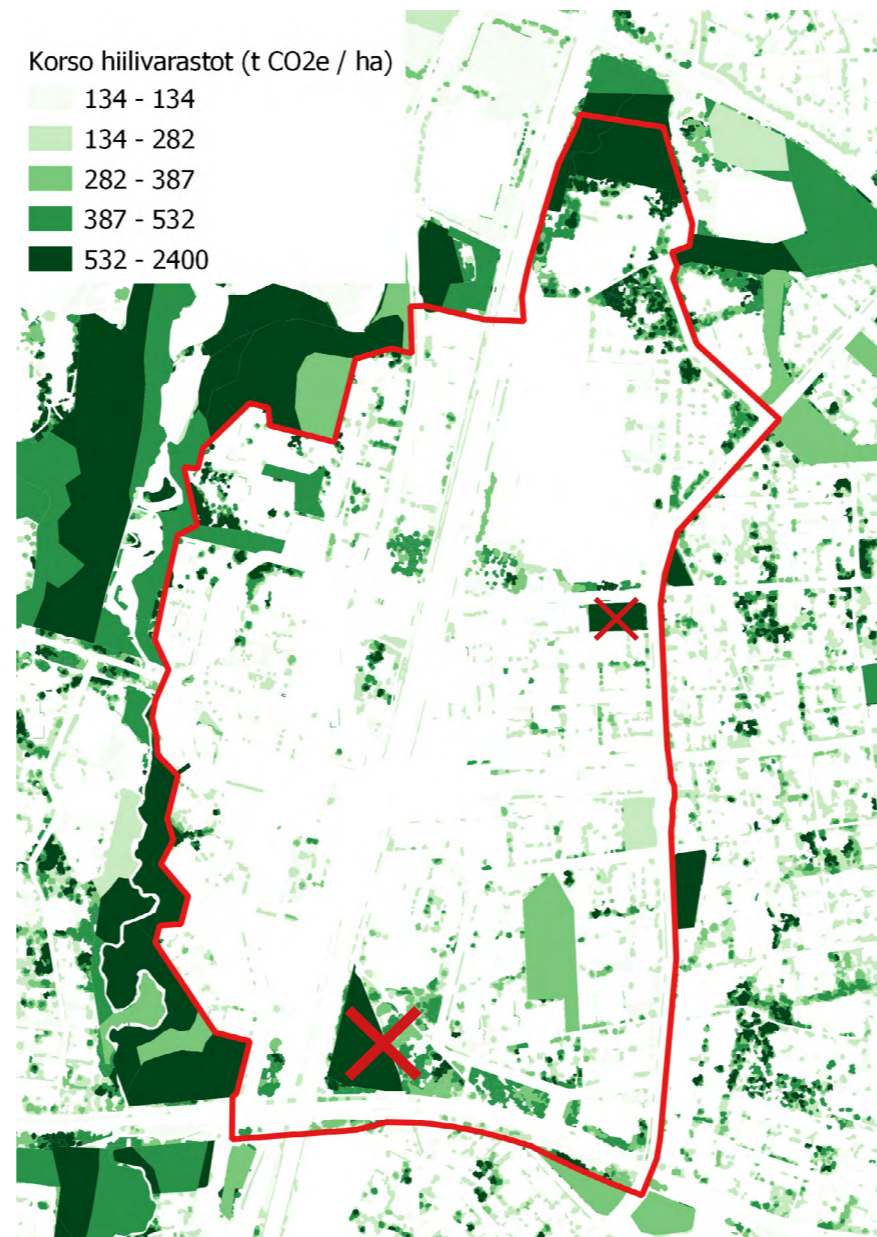
- Jalankulun ja pyöräilyn yhteydet parhaat skenaarioissa 2 ja 3, joissa fokus poikittaisyhteyksissä
- Skenaarioissa 1 ja 2 esitetylle pohjoisosan kulttuuri/harrastus/urheilualueelle ei ole osoitettu jalankulun ja pyöräilyn yhteyttä alueen itäosista
- Skenaarioissa 1 ja 2 kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiä kehitettävä myös alueen itäosan läpi pohjois-eteläsuunnassa
- Skenaarioissa 1 ja 2 viihtyisin pysäkkiympäristö asemalle, joka aukeaa Lumon suuntaan aukiolle, vs. skenaariossa 3 bussitermiinaali katkaisee yhteyden suoraan asemalta aukiolle ja keskustaan

##### 4.5.3 Ilmastonmuutokseen sopeutuminen ja viheralueiden hiilivarastot

Hyvää kaikissa skenaarioissa:

- Lisää viherrakennetta radan varrelle ja keskustaan sekä Toyotan alueelle

- Keskustan vehreät aukiot
- skenaariossa 2 vehreän kävelykeskustan jatke myös radan itäpuolelle
- Olemassa olevien viheralueiden säilyttäminen pois lukien karttaan merkityt alueet
- Alueen viheralueet eivät kuitenkaan hiilinielujen näkökulmasta merkittäviä, säilymisellä suurempi merkitys monimuotoisuuden, hulevesien hallinnan ja helteisiin sopeutumisen kannalta



Kuva 45. Hiilivarastot kaavarungon alueella. Karttaan on merkitty rukeilla skenaarioissa poistettavaksi esitetyt hiilivarastot. Lähde: HSY: Pääkaupunkiseudun hiilinieluselvytys.



# 5 KAAVARUNKO

## 5.1 MIKÄ ON KAAVARUNKO

Kaavarunko on laadittu alueen asema- ja yleiskaavatasojen väliin, tarkentamaan yleiskaavaa sekä ohjaamaan asemakaavaa. Korson keskustassa voimassa oleva yleiskaava on hyvin yleispiirteinen, eikä se siksi riitä sellaisenaan ohjaamaan alueen asemakaavoitusta. Yksittäisten, toisinaan vain korttelinkin kokoisten asemakaavojen laadintaan on kuitenkin tarpeellista olla taustalla laajemman kokonaisuuden tarkastelu. Kaavarunko ei kuitenkaan ole lakisääteinen sitova suunnitelma, vaan kaupungin tekemä, vapaaehtoinen tarkastelu.

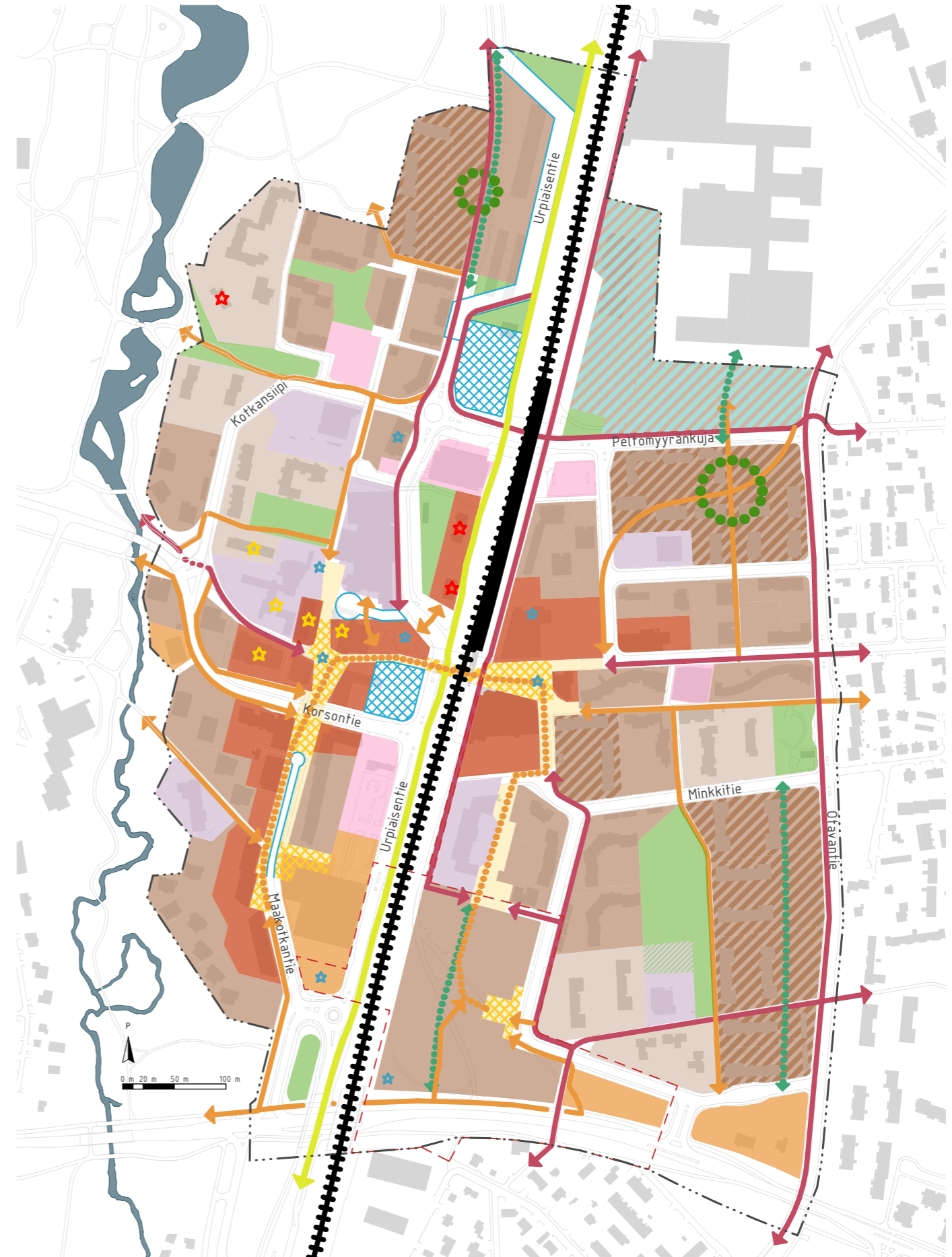
Kaavarunkotyössä laadittu suunnitelma mahdollistaa toteutuessaan kukoistavan tulevaisuuden Korson keskustalle. Merkittävimmät muutokset nykyiseen asemakaavatilanteeseen verrattuna kaavarungossa ovat uudet keskustatoiminnoille esitetyt korttelialueet sekä asuinalueiden tiivistäminen.

Korson keskustan alueella tällä hetkellä sijaitsevat kaupalliset rakennukset sijaitsevat pääosin erilaisille kaupallisille palveluille kaavoitetuilla kiinteistöillä. Muuttamalla näitä keskustatoiminnoille, voidaan kiinteistöille rakentaa vapaammin hybridimuotoista rakentamista, joka sallii esimerkiksi kaupallisen toiminnan ensimmäisissä kerroksissa ja asumisen korkeammalle kohoavissa kerroksissa.

Useat alueen asuinkortteleista on rakennettu 60-70-luvuilla, johon aikakautena kuului laajat pysäköintikentät kerrostalojen yhteydessä. Kaavarungossa mahdollistetaan erityisesti tämän kaltaisten asuinalueiden tiivistymistä keskitetyn pysäköinnin ratkaisuilla ja ottamalla pysäköintikenttiä käytettäväksi rakentamiselle.

Kuva 46. Korson keskusta-alueen kaavarunkokartta.

- Keskustatoimintojen kortteli
- Kävelykeskusta / vihreä aukio
- Asuinkortteli tehokkuus yli/alle  $e=0,7$
- Tiivistyvä asuinkortteli
- Sekoittunut asumisen ja työpaikkojen alue
- Kaupallisten palveluiden alue
- Työpaikkarakentamisen alue
- Pysäköinnin alue
- Julkisten palveluiden alue
- Korttelialueen laajennusvara
- Korttelipuisto/ viheryhitys/ suojaviheralue
- Uusi tai merkittävästi kehitettävä liikennealue
- Bussiterminaalialue
- Maanalainen kävelykeskusta
- Tärkeä aukio/ tapahtumapaikka
- Uuden korttelipuiston viitteellinen sijainti
- Viheryhteyden ja hulevesien hallinnan tarve
- Kävelykehä
- Kävelyn pääyhteys
- Pyöräliikenteen baana
- Pyöräilyn ja kävelyn pääyhteys
- Junarata & asema
- H Julkinen hissiyhteys rakennuksessa
- Kiintopisteet ja kaupunkitilan kohokohtat
- Asemakaavassa suojeltu rakennus
- Arvotettu rakennus





## 5.2 KAAVARUNKOKARTTA

Kaavarunkokartta on esitetty pienennöksenä tällä sivulla sekä mitataavassa 1:4000 raportin liitteenä. Kaavarunkokartta muistuttaa väritykseltään asema- ja yleiskaavoja, mutta siihen sisältyy myös omantyyllisiä toiminnallisia merkintöjä, kuten esimerkiksi kävelykehä tai kaupunkitilan kohokohdat.

Kaavarunon sisällöstä on kerrottu tarkemmin seuraavissa kappaleissa kaavarunon aluevarausten sekä merkintöjen kautta.

## 5.3 ALUEVARAUKSET

### 5.3.1 Keskustatoimintojen kortteli

Keskustatoiminnot on keskitetty aivan Korson ytimeen, radan molemmin puolin ja kävelykeskustan yhteyteen. Keskustatoimintojen korttelialueille on mahdollista sijoittaa niin liike-, työ- kuin asuintilojakin. Erityisesti työtiloissa tulee huomioida, että alueen luonne säilyy keskustamaisena.

### 5.3.2 Kävelykeskusta/vehreä aukio

Kaavarunon toiminnallisuuden selkärankana toimii kävelykeskusta ja sen kävelykehäkonsepti. Kävelykeskustan alueet sijoittuvat U:n muotoisena radan molemmin puolin. Kävelykeskustaan liittyy palveluita ja se toimii turvallisena ja viihtyisän kävelyn ja pyöräilyn verkostona ja tapahtumapaikkana sekä elävöittää Korson keskustaa uuteen kukoistukseen. Kävelykeskustaan sijoittuu merkittävää katu- puustoa ja istutuksia. Vehreys ja puusto lisäävät viihtyisyyttä, auttavat hulevesien hallinnassa sekä luovat miellyttävää pienilmastoa.

### 5.3.3 Asuinkortteli

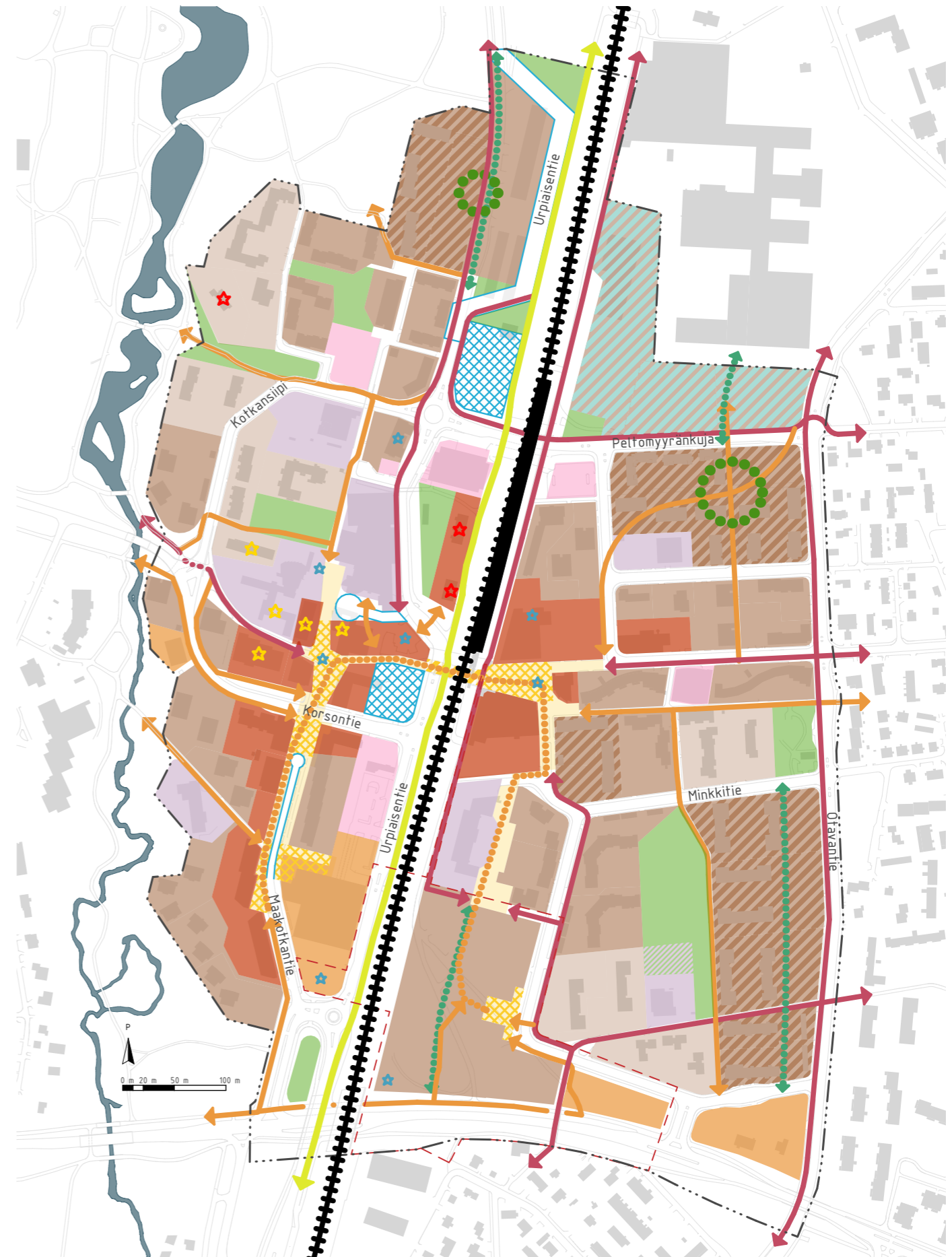
Suurin osa kaavarunkoalueesta on asuinkortteleita. Asuinkorttelit on jaoteltu tehokkuuksiltaan yli tai alle tehokkusluvun  $e=0,7$ . Tätä tehokkaammat korttelit on osoitettu tummemmalla ja väljemmät vaaleammalla.

### 5.3.4 Tiivistävä asuinkortteli

Osalle asuinkortteleista on osoitettu tiivistämistä kuvaava rasteri. Tiivistämisen kortteleita ovat erikseen tunnistetut korttelikokonaisuudet, joilla sijaitsee potentiaalisia rakentamiseen muutettavia pysäköintikenttiä, korttelit lähellä asemaa tai korttelit, joissa rakentamisen elinkaari on tulossa tiensä päähän tulevien parin vuosikymmenen aikana.

Kuva 47. Korson keskusta-alueen kaavarunkokartta.

-  Keskustatoimintojen kortteli
-  Kävelykeskusta / vehreä aukio
-  Asuinkortteli tehokkuus yli/alle  $e=0,7$
-  Tiivistävä asuinkortteli
-  Sekoittunut asumisen ja työpaikkojen alue
-  Kaupallisten palveluiden alue
-  Työpaikkarakentamisen alue
-  Pysäköinnin alue
-  Julkisten palveluiden alue
-  Korttelialueen laajennusvara
-  Korttelipuisto/ viheryhteys/ suojaviheralue
-  Uusi tai merkittävästi kehitettävä liikennealue
-  Bussiterminaalialue
-  Maanalainen kävelykeskusta
-  Tärkeä aukio/ tapahtumapaikka
-  Uuden korttelipuiston viitteellinen sijainti
-  Viheryhteyden ja hulevesien hallinnan tarve
-  Kävelykehä
-  Kävelyn päätyheys
-  Pyöräliikenteen baana
-  Pyöräilyn ja kävelyn päätyheys
-  Junarata & asema
-  Julkinen hissiyhteys rakennuksessa
-  Kiintopisteet ja kaupunkitilan kohokohdat
-  Asemakaavassa suojeltu rakennus
-  Arvotettu rakennus





### 5.3.5 Sekoittunut asumisen ja työpaikkojen alue

Kaavarunkoalueen ainoa sekoittunut asumisen ja työpaikkojen alue sijaitsee alueen koilliskulmassa. Sekoittuneelle alueelle ei tavoitella keskustan kaltaista hybridirakentamista/sekoittuneisuutta, jossa asuminen ja liiketilat sijaitsevat samassa rakennuksessa, vaan aluevaraus tulee nähdä ennemminkin useita erilaisia vaihtoehtoisia toimintoja mahdollistavana merkintänä.

### 5.3.6 Kaupallisten palveluiden alue

Kaupallisten palveluiden alueita sijaitsee keskustan ja hyvien liikenneyhteyksien läheisyydessä. Niille on keskitetty vain kaupallista toimintaa.

### 5.3.7 Työpaikkarakentamisen alue

Pelkästään työpaikkarakentamiselle varattu alue sijaitsee radan ja sekoittuneen asumisen ja työpaikkojen alueen läheisyydessä.

### 5.3.8 Pysäköinnin alue

Pysäköinnin aluevarausmerkinnällä on osoitettu yleisiä ja yksityisiä pysäköintialueita (myös pysäköintitalot), jotka eivät integroidu muuten korttelirakenteeseen tai sijoitu esimerkiksi asuinkortteleiden piha-alueiden yhteyteen.

### 5.3.9 Julkisten palveluiden alue

Julkisten palveluiden alueilla on osoitettu mm. terveydenhuollon rakennusten, koulujen, päiväkotien, kirjastojen sekä seurakuntien rakennusten sijainnit. Julkisten palveluiden alueisiin ei nykytilanteeseen verrattuna tule suurta muutosta lukuun ottamatta Metsolantien ja Mäyräkujan nurkkaan jäävää aluetta sekä Metsolanmäen päiväkodille varattua laajennusvarausta.

### 5.3.10 Korttelipuisto

Merkinnällä osoitetaan säilytettävät viher- ja suojaviheralueet. Korttelipuistot voivat olla eri tasoisesti hoidettuja joko metsäisempiä alueita tai rakennettuja puistoalueita.

### 5.3.11 Uusi tai merkittävästi kehitettävä liikennealue

Radan länsipuolelle sijoittuu muutama merkittävästi kehitettävä liikennealue, joidenka tarkempia lisätietoja on kerrottu kappaleessa

”5.9 Liikenne”.

### 5.3.12 Bussiterminaalialue

Varauksella on osoitettu alustava bussiterminaalialue, jonka sijainti voi muuttua tarkemmassa suunnittelussa. Myös bussiterminaalialueesta on kerrottu tarkemmin kappaleessa ”5.9 Liikenne”.

## 5.4 MERKINNÄT

### 5.4.1 Maanalainen kävelykeskusta

Maanalainen kävelykeskusta sijoittuu nykyiseen keskustan alikäytävään. Alikäytävän ja sen ympäristön tulevassa suunnittelussa tulee kiinnittää huomiota viihtyisyyteen, valoisuuteen sekä turvallisuuteen.

### 5.4.2 Tärkeä aukio/ tapahtumapaikka

Osa kävelykeskustan kohdista on korostettu tärkeän aukion/ tapahtumapaikan rasterilla. Tärkeille aukioille tulee suunnitella selkeä luonne ja niiden kasvillisuuteen ja istutuksiin panostaa.

### 5.4.3 Uuden korttelipuiston viitteellinen sijainti

Merkinnällä on osoitettu uusille tai tiivistyville alueille viitteellinen sijainti, johon tulee sijoittaa uusi korttelipuisto.

### 5.4.4 Viheryhteyden ja hulevesien hallinnan tarve

Merkinnällä on osoitettu korttelialueiden läpi yhteyksiä, joilla on erityinen tarve säilyttää tai istuttaa viherrakennetta hulevesien hallinnan, ekologisten yhteyksien sekä viihtyisyyden vuoksi.

### 5.4.5 Kävelykehä

Merkintä liittyy kävelykeskustaan. Se sitoo yhteen kävelykeskustan alueet, aukiot ja torit sekä radan itä- ja länsipuolella sijaitsevat palvelut. Kävelykehän julkisen ulkotilan materiaali- ja kalustevalinnoilla voidaan tavoittaa yhtenäinen kaupunkitilan ilme, joka sitoo kävelykehän vahvaksi kokonaisuudeksi.

### 5.4.6 Kävelyn/ yhdistetty kävelyn ja pyöräilyn pääyhteys

Kaavarunkokartalle on osoitettu kävelyn ja pyöräilyn pääyhteydet

ja pääverkosto. Verkosto liittyy vahvasti kävelykeskustaan, jossa erilliset reitit on jätetty osoittamatta.

### 5.4.7 Pyöräliikenteen baana

Pyöräliikenteen baana radan länsipuolella pohjois-eteläsuuntaisesti on osa pääkaupunkiseudun baanaverkoston Pohjoisbaanaa, joka on suunniteltu pitkämatkaiseen ja nopeavauhtiseen pyöräilyyn.

### 5.4.8 Junarata & asema

Merkinnällä on osoitettu rautatie sekä asemalaiturin sijainti.

### 5.4.9 Kiintopisteet ja kaupunkitilan kohokohdat

Merkinnällä on osoitettu kaupunkitilan kohokohdat ja kiintopisteet. Kiintopisteitä ovat nykyinen asuintorni, kirkon torni, Korsonpolun aukiot, sekä muutamat kohdat, joihin voi sijoittaa korkeampaa rakentamista tai harkitumpaa rakentamista ja arkkitehtuuria.



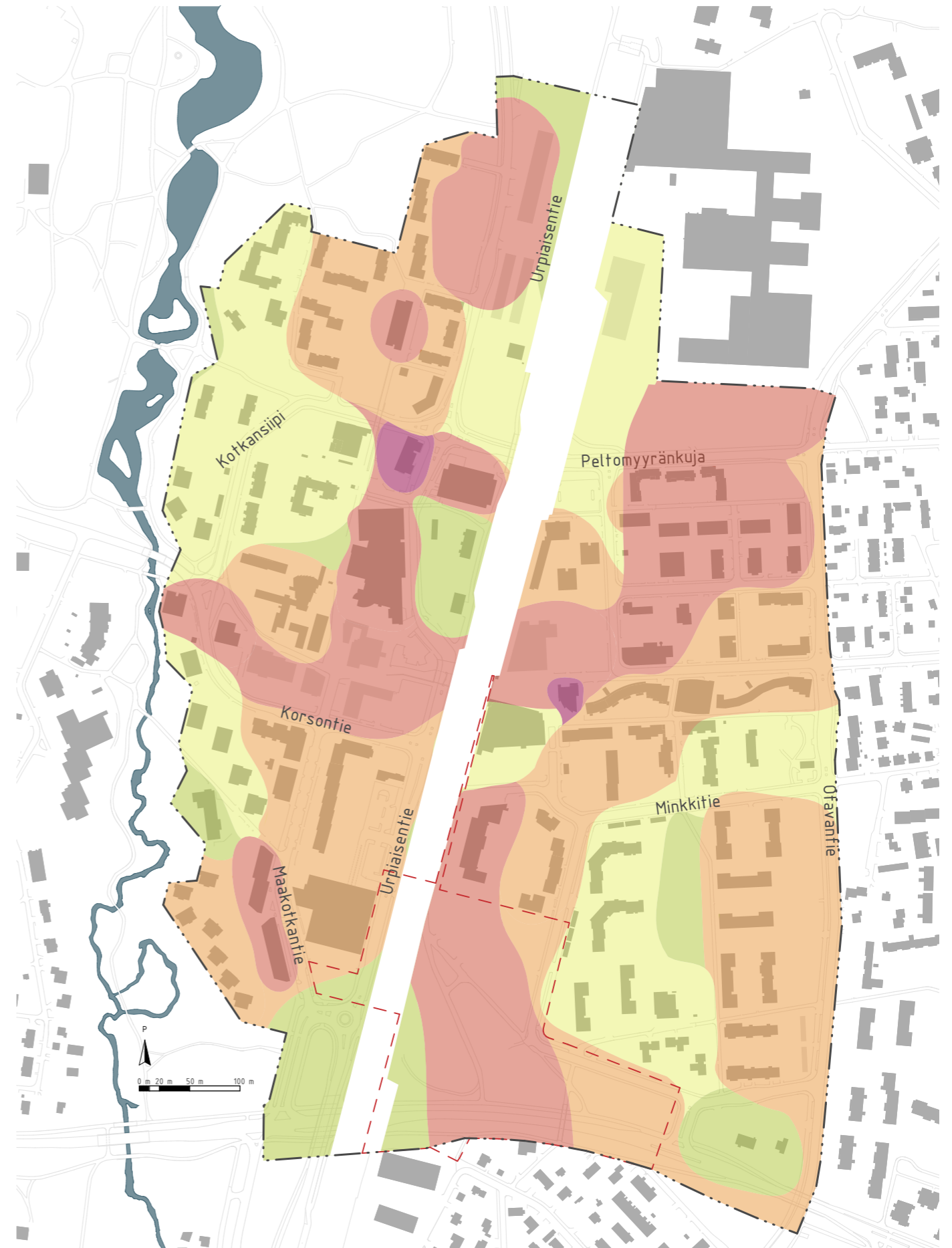
## 5.5 ALUEEN TEHOKKUUDET

Oheisessa kuvassa on esitetty kaavarunkoalueen rakennustehokkuudet suurpiirteisinä vyöhykkeinä. Vyöhykejako on suuntaa antava, jotta se mahdollistaa monipuolisia ratkaisuja eikä lukitse mitään tiettyjä paikkoja.

Nykyisten asuinalueiden, joihin ei osoiteta erityisempää täydentämistä, osalta tehokkuudet pysyvät maltillisina. Tehokkaimmat alueet on osoitettu ydinkeskustaan sekä sellaisiin kohtiin, joilta on hyvät yhteydet ja/tai lyhyt välimatka rautatieasemalle, ja joilla lisäksi on arvioitu olevan potentiaalia tiivistämiselle.

Kuva 48. Kaavarungon tehokkuuden periaatteet.

- e = 0-0,35
- e = 0,35-0,8
- e = 0,8-1,5
- e = 1,5-2,5
- e = yli 2,5







## 5.6 RAKENNETTU KULTTUURIYMPÄRISTÖ

Kaavarunkoalueella sijaitsee kolme jo ennestään asemakaavalla suojeltua rakennusta: kaksi vanhaa asematoimintaan liittyvää rakennusta sekä Villa Sjöberg. Asemarakennusten alue on lisäksi RKY-alue. Nämä tulee säilyttää jatkossakin suojeltuina.

Lisäksi kaavarunkoalueelle sijoittuu rakennuksia, joilla on todettu arvoja erilaisissa selvityksissä, joista on kerrottu tarkemmin kappaleessa ”2.5 Kulttuuriympäristö”. Arvotettujen rakennusten suojelutarve tulee arvioida asemakaavavaiheessa yhdessä viranomaistahojen kanssa.

Kuva 49. Rakennettu kulttuuriympäristö kaavarunkoalueella.

-  Asemakaavassa suojeltu rakennus
-  Arvotettu rakennus



Kuva 50. Valokuva: aseman RKY-alue.





## 5.7 ALUSTAVA TÄYDENNYSRAKENTAMISEN SUUNNITELMA

Osana kaavarunkotyötä alueelle on laadittu myös alustava täydennysrakentamisen suunnitelma. Sivun kaaviokuvassa on esitetty yksi mahdollinen vaihtoehto kaavarungon mukaisen uudis- ja täydennysrakentamisen sijoittumisesta. On kuitenkin huomioitava, että kyseessä on karkea suunnitelma, joka tarkentuu kun alueelle lähdetään laatimaan asemakaavoitusta.

Esitetty täydennysrakentaminen painottuu alueen keskustaan, pohjoisosaan sekä itäosaan Otavantien varteen.

Keskustassa tiivistäminen on pääosin purkavaa täydennysrakentamista. Radan länsipuolella vanhoja huonokuntoisia liiketiloja korvataan hybridirakentamisella, joissa ensimmäisissä kerroksissa on kävelykeskustaan avautuvia liiketiloja ja ylemmissä näiden päälle sijoituvia asuintorneja. Rakennusten massoittelussa on pyritty säilyttämään Korsolle tyypillinen keskustamaisuus sekä korostamaan ihmisen mittakaavaa erityisesti kävelykehällä. Kävelyaluetta reunustavat matalat yksi- tai kaksikerroksiset liiketilaosat, jotka tuovat kaupunkitilan ilmeeseen kylämäisyyttä ja niin kutsuttua ihmisen mittakaavaa. Kauempina kävelykeskustan puoleisista julkisivulinjoista kohoavat rakennuksen korkeammat asuinosaat. Tämä mahdollistaa myös asuinrakennusten piha-alueiden sijoittamisen kattopihoina liiketilaosien päälle.

Radan itäpuolelle nykyisen S-marketin kortteliin on esitetty asuin-kortteliratkaisu, johon sisältyy haasteellisen sijaintinsa ja radan läheisyyden vuoksi torni-, lamelli-, luhti- ja kansipysäköintiosat. Kortteliin on mahdollista sijoittaa liiketilaa alakulun ja nykyisen aukion tasoon.

Pysäköinti keskustassa tapahtuu pääosin keskitetysti radan länsipuolelle osoitetussa pysäköintitalossa. Suurehkon pysäköintitaloksen arkkitehtuuriin ja erityisesti massoitteluun ja kerroslukuun on jatkosuunnittelussa kiinnitettävä huomiota, jottei rakennus luo epämiellyttävää kaupunkitilaa ympärilleen.

Alueen pohjoisosassa radan länsipuolella sekä kaakkoisosassa Otavantien varressa täydennysrakentaminen on sovitettu olemassa oleviin, 60-70-luvun kerrostalokortteleihin. Siirtämällä kortteleiden nykyisillä laajoilla pysäköintikentillä sijaitsevat autopaikat keskitettyihin pysäköintitaloihin saadaan tilaa lisärakentamiselle. Lisärakentamisen massoittelussa ja lamellitaloratkaisuissa voidaan huomioida alueen luonne ja aikakauden rakentaminen sekä liikennemelulta suojautuminen.

Radan itäpuolella pohjoisosassa sijaitsevalla sekoittuneella alueella sijaitsee aivan radan varressa työpaikkarakentamista ja pysäköintitalo sekä Peltomyyränkujan varrella kaksi asuinkorttelia.

Kuva 51. Korson keskusta-alueen havainnekuva-kaavio.

- IV Uusi rakennus & kerrosluku
- P III Rakenteellinen pysäköinti & kerrosluku
- Korson keskustan itäpuolen asemakaava-alue
- VI Uusi rakennus asemakaava-alueella (erillinen suunnitelma)

### Mitoitus

#### Kaavarunkosuunnitelma

- Asuinrakentaminen: 72 900 k-m<sup>2</sup>
- Liike-/työpaikkarak: 7 000 k-m<sup>2</sup>
- Rakenteellinen pysäköinti: 41 300 brm<sup>2</sup>
- Asukasmäärän lisäys: 1500 as

#### Itäpuolen asemakaava-alue

- Asuinrakentaminen: 26 900 k-m<sup>2</sup>
- Liike-/työpaikkarak: 5 100 k-m<sup>2</sup>
- Rakenteellinen pysäköinti: 5 500 brm<sup>2</sup>
- Asukasmäärän lisäys: 550 as

#### Kaavarunkoalue yhteensä

- Asuinrakentaminen: 99 800 k-m<sup>2</sup>
- Liike-/työpaikkarak: 12 100 k-m<sup>2</sup>
- Rakenteellinen pysäköinti: 46 800 brm<sup>2</sup>
- Asukasmäärän lisäys: 2 050 as





## 5.8 MAISEMA- JA VIHERYMPÄRISTÖ

### 5.8.1 Maiseman ja viherympäristön parannustekijät

Alueen kaduille ja aukioille tulee sijoittaa lisää katupuita ja vettä läpäisevää materiaalia lisääntyvien hulevesien hallitsemiseksi, alueellisten viheryhteyksien vahvistamiseksi sekä viihtyisyyden ja miellyttävän pienilmaston aikaansaamiseksi. Kadunvarsien viherkaistaleilla on potentiaalia toimia hulevesien imeytyksessä ja viivytöksessä.

Kaduilla liikkumisessa tulee huomioida kävelijät. Penkkejä ja pieniä taskupuistoja tulee sijoittaa heikosti liikkuville ja spontaaneja kohtaamisia varten sekä autoliikenteen ja kävelyn risteämispaikkoja kohentaa kävelijä- ja pyöräilijäystävällisemmiksi.

Myös rautatien yhteydessä molemmin puolin tulee huolehtia, että maa läpäisee riittävästi vettä. Mahdollisuuksien mukaan tulee radan reunoilla säilyttää puustoa tai muuta kasvillisuutta. Kävelykehän vihreä ja kytkeytynyt verkosto vähentää radan estevaikutusta ja tukee samalla pienen lähivihreän kehittämistä.

Tasku- ja korttelipuistojen puute suunnittelualueella kauttaaltaan on huomattava. Pienetkin istutetut alueet siirtävät alueen painopistettä kävelijöihin ja luovat ympäristöstä viihtyisämmän. Kävelykeskusta on tärkeä aluekokonaisuus, joka tulee liittää vihreään infrastruktuuriin. Riittävä vihreys tulee varmistaa erityisesti aseman alittavan tunnelin läheisyydessä, sen molemmin puolin.

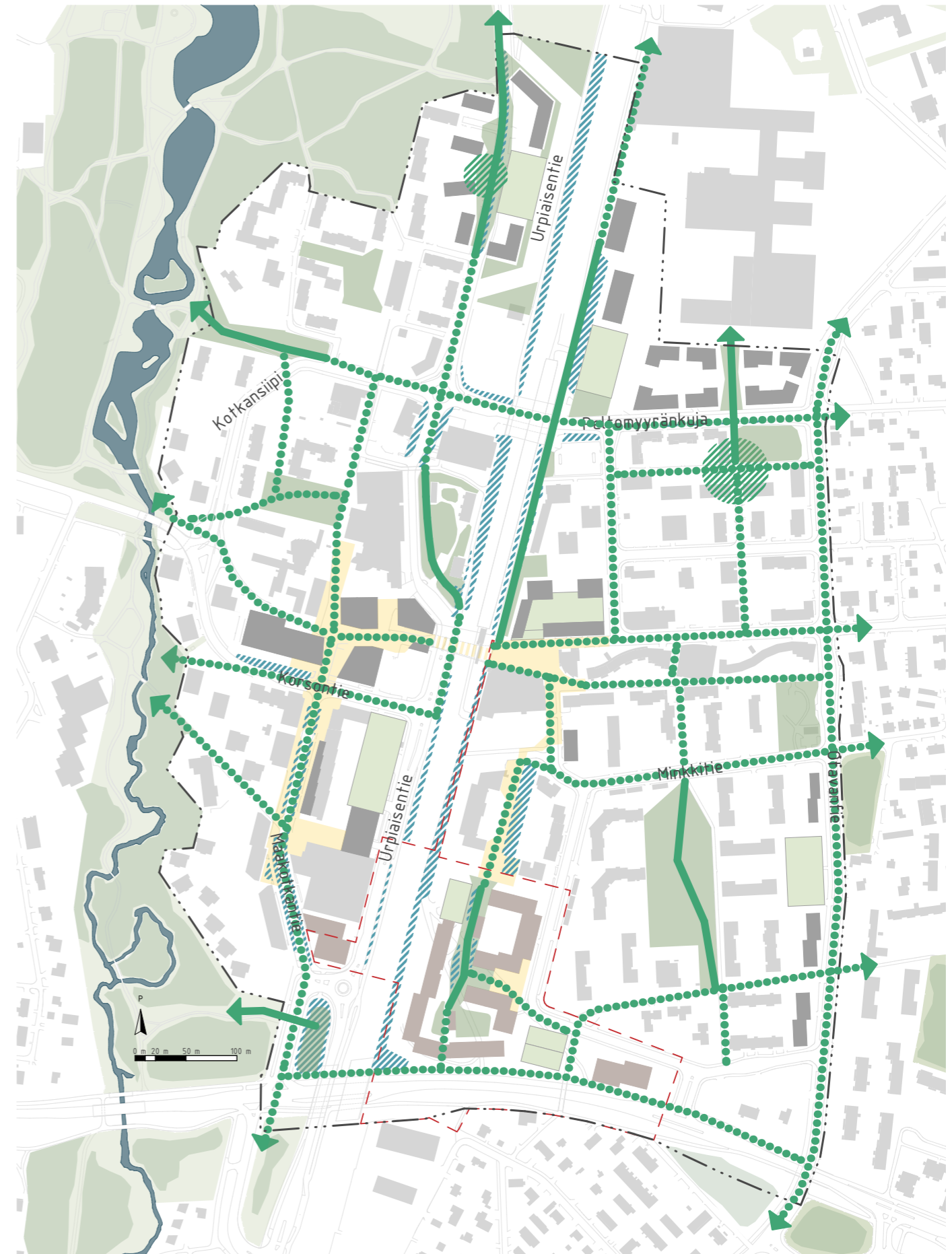
Julkisten ulkotilojen suunnittelussa tulee huomioida esteettömyys korkealla tasolla. Luiskat tulee suunnitella niin, että ne eivät toimi pelkästään tasonvaihtajina, vaan tarjoavat myös viihtyisiä oleskelutiloja (esimerkiksi terasseja tai oleskelupaikan).

Metsolanmäkeä tulee kehittää niin, että ainakin osa siitä suunnitellaan rakennettumaksi puistoksi. Pieni leikkipuisto, istutettu alue tai muu vastaava kannustaa ajan viettämiseen puistoalueella.

Yhteyksiä keskustasta laajemmille viheralueille, kuten Ankkapuisto-Metsopuistoon sekä Metsolansuolle tulee kehittää sekä olemassa olevia verheitä ympäristöjä tuoda paremmin esiin ja kytkeä kehitettävään viherverkostoon. Näitä varten kaavarunkoon onkin merkitty useita kävelyn pääyhteyksiä erityisesti keskustasta lännen suuntaan. Korson keskustan kätkeyty helmi; Wanha asema ja kahvila vihreine ympäristöineen tulee saada paremmin esiin ja kytkeytyä kehitettävään viherverkostoon.

Kuva 52. Maisemakaavio.

- Viheryhteys
- Viheryhteys katupuin
- Katupuiden ja hulevesien hallinnan vyöhyke
- Vehreä aukio
- Uuden korttelipuiston viitteellinen sijainti





## 5.9 LIIKENNE

Merkittävimmät muutokset suunnittelualueen nykyisiin liikennejärjestelyihin tapahtuvat Korson ydinkeskustassa, jossa kävelyn roolia ensisijaisena kulkumuotona korostetaan. Kävelykeskustan laajenemisella pyritään tekemään kävelystä houkuttelevaa ja ympäristöstä viihtyisää. Kävely-yhteyksien suunnittelussa ja toteutuksessa tulee huomioida Vantaan kaupungin kävelyn edistämishjelmassa (2022) Korson alueelle määritetyt aluetyypit – kävelyhubi ja kävelyhubin ympäristö – sekä niiden laatutavoitteet.













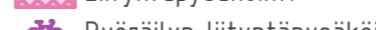


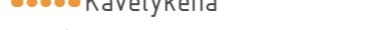

Kaavarungossa pyöräliikenteen yhteyksiä kehitetään Korsossa, jotta reitit palvelevat alueen sisäistä pyöräliikennettä sekä liittymistä ympäröivään pyöräliikenteen verkkoon. Pyöräliikenteen yhteyksien suunnittelussa ja toteutuksessa huomioidaan Vantaan kaupungin pyöräliikenteen kehittämissuunnitelma (2021), Vantaan kaupungin pyöräpysäköinnin yleissuunnitelma (2021) ja Vantaan kaupungin pyöräliikenteen tavoiteverkko (2020). Jatkosuunnittelussa huomioidaan myös, että tavoiteverkon leveysvaatimukset baanalla ja muilla pääpyöräreitti I-tason reittiosuuksilla täyttyvät.

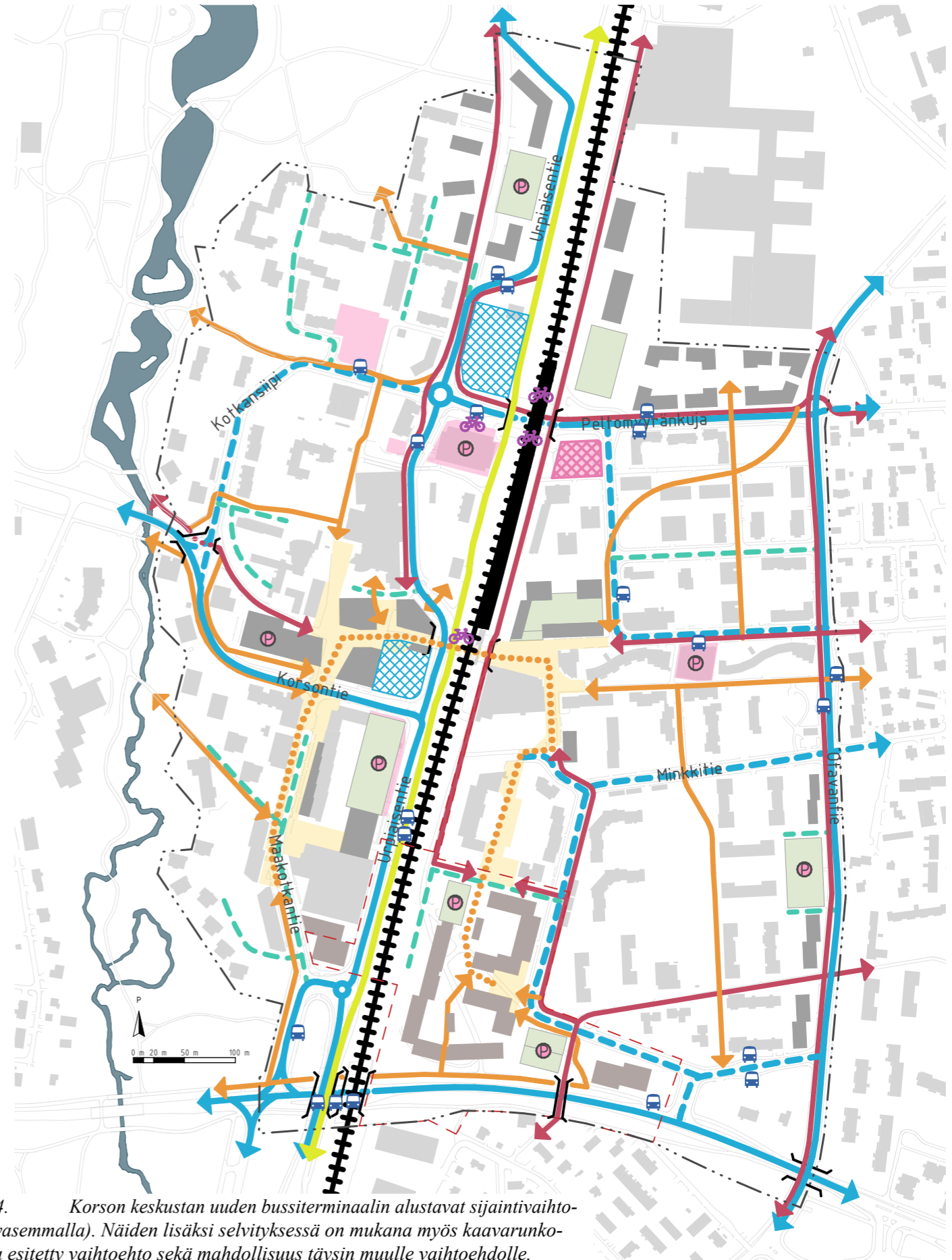
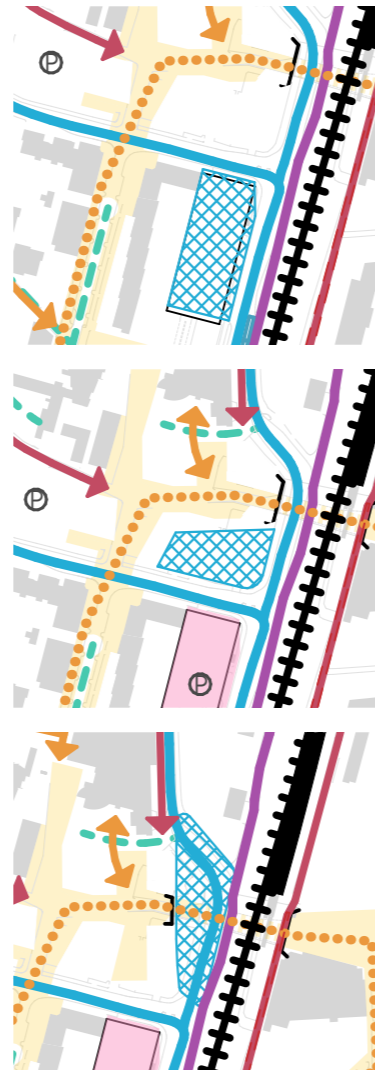
Keskustaan Urpiaisientien varrelle varataan tila bussiterminalille, josta on sujuvat, turvalliset ja esteettömät jalankulun yhteydet tiivistyvän keskustan palveluihin sekä asemalle johtavaan alikulkuun. Bussiterminalin yhteyteen varataan tilaa riittävälle ja laadukkaalle pyöräpysäköinnille, johon on sujuvat ja turvalliset yhteydet läheisiltä pyöräliikenteen reiteiltä sekä Pohjoisemmas Urpiaisientien varrelle varataan tilaa bussien pysäköinnille ja kuskien taukotilalle. Bussiterminalin tarkemmasta sijoittumisesta tehdään erillisselvitys, jossa tutkittavat alustavat sijaintivaihtoehdot on esitetty vierellä (Kuva 54).

Urpiaisentie suunnittelualueen pohjoisosassa linjataan uudelleen vä-  
lillä Ruusuvuorenrinne-Kalmuuriinkäytävä. Siirtämällä Urpiaisientien linjausta itään lähelle junarataa luodaan sen länsipuolelle tilaa yhtenäiselle ja tiivistyvälle asuinkorttelien alueelle ja rauhoitetaan korttelien sisäistä liikennettä.

Tiivistyvän Korson keskustan pysäköinti järjestetään pääosin sijoittamalla se keskitettyihin/rakenteellisiin pysäköintilaitoksiin. Täydennysrakentamisen sijoittuminen nykyisille pysäköintialueille on moniulotteinen kokonaisuus, johon vaikuttaa mm. tonttien omistus, tulevan täydennysrakentamisen kerrosalan määrä ja pysäköintilaitoksen kustannukset. Nykyisten asukkaiden pysäköintimahdollisuuden säilyminen on täydennysrakentamisen edellytys ja tulee myös huomioida rakentamisen aikana. Täydennysrakentamisen ja pysäköinnin järjestäminen, toteuttaminen ja taloudellisuus tulee tarkastella tapauskohtaisesti.

Kuva 53. Liikennekaavio.

-  Autoliikenteen pääreitti
-  Autoliikenteen reitti
-  Huolto- ja tontille ajo
-  Uusi tai merkittävästi kehitettävä katualue
-  Bussiterminalille varattava alue
-  Pysäköinti rakenteellisesti tai keskitetysti
-  Bussipysäkit
-  Kävelykeskusta/vehereä aukio
-  LPA-korttelialue
-  Liityntäpysäköinti
-  Pyöräilyn liityntäpysäköinti
-  Kävelyn pääyhteys
-  Kävelykehä
-  Pyöräilyn ja kävelyn pääyhteys
-  Pyöräliikenteen baana
-  Junarata ja -asema
-  Silta/alikulku



Kuva 54. Korson keskustan uuden bussiterminalin alustavat sijaintivaihtoehdot (vasemmalla). Näiden lisäksi selvityksessä on mukana myös kaavarunkokartalla esitetty vaihtoehto sekä mahdollisuus täysin muulle vaihtoehdolle.



## 5.10 PALVELUT

Kaavarungon yhtenä tavoitteena on kasvattaa ja tiivistää nykyistä palvelurakennetta sekä tuottaa entistä viihtyisämpää ja kaupallisesti aktiivisempaa ympäristöä kasvavan väestön tarpeisiin. Keskeisessä roolissa on päivittäisasiointi ja alueen luonnolliset jalankulkuvirrat sekä olemassa olevan ja luonnollisen aktiivisuuden hyödyntäminen ja tukeminen. Tavoitteena on vahvistaa kaupallisten palvelujen liiketoimintaedellytyksiä, tarjota palveluita erityisesti paikallisille asukkaille ja alueen kautta kulkeville sekä taata toimivat julkiset palvelut.

Kaavarunkosuunnitelmassa on panostettu laadukkaisiin ja viihtyisiin kävelyalueisiin, jotka liittyvät tiiviisti palveluihin. Siirtämällä pysäköinnin keskitettyihin pysäköintilaitoksiin saadaan liiketilojen edustat avattua esimerkiksi terassitoiminnalle ja viihtyisyyttä tuovalle kasvillisuudelle. Kaupallinen toiminta ja muodostuva kävelykehä liittyvät tiiviisti yhteen ja tukevat toinen toisensa olemassa oloa, mikä on tärkeä asia muistaa alueen jatkosuunnittelussa.

Vantaan kaupunkitasoisen palveluverkkosuunnitelman 2022-2031 (Vantaan kaupunki, 2022) mukaan kaupungin tavoitteena on luoda Korsolle toimiva, viihtyisä ja turvallinen keskus, joka kunnioittaa sen kyläkeskusmaista ilmettä. Lisäksi tavoitteena on vaalia Korson omaleimaista kerroksellisuutta. Kivijalkaliiketilojen lisääminen alueelle tukee näitä tavoitteita, ja niille parhaita ja luonnollisimpia paikkoja ovat aktiiviset kävelyreitit muodostuvalla kävelykehällä sekä päivittäistavarakauppojen ja joukkoliikennepysäkkien välittömät lähiympäristöt.

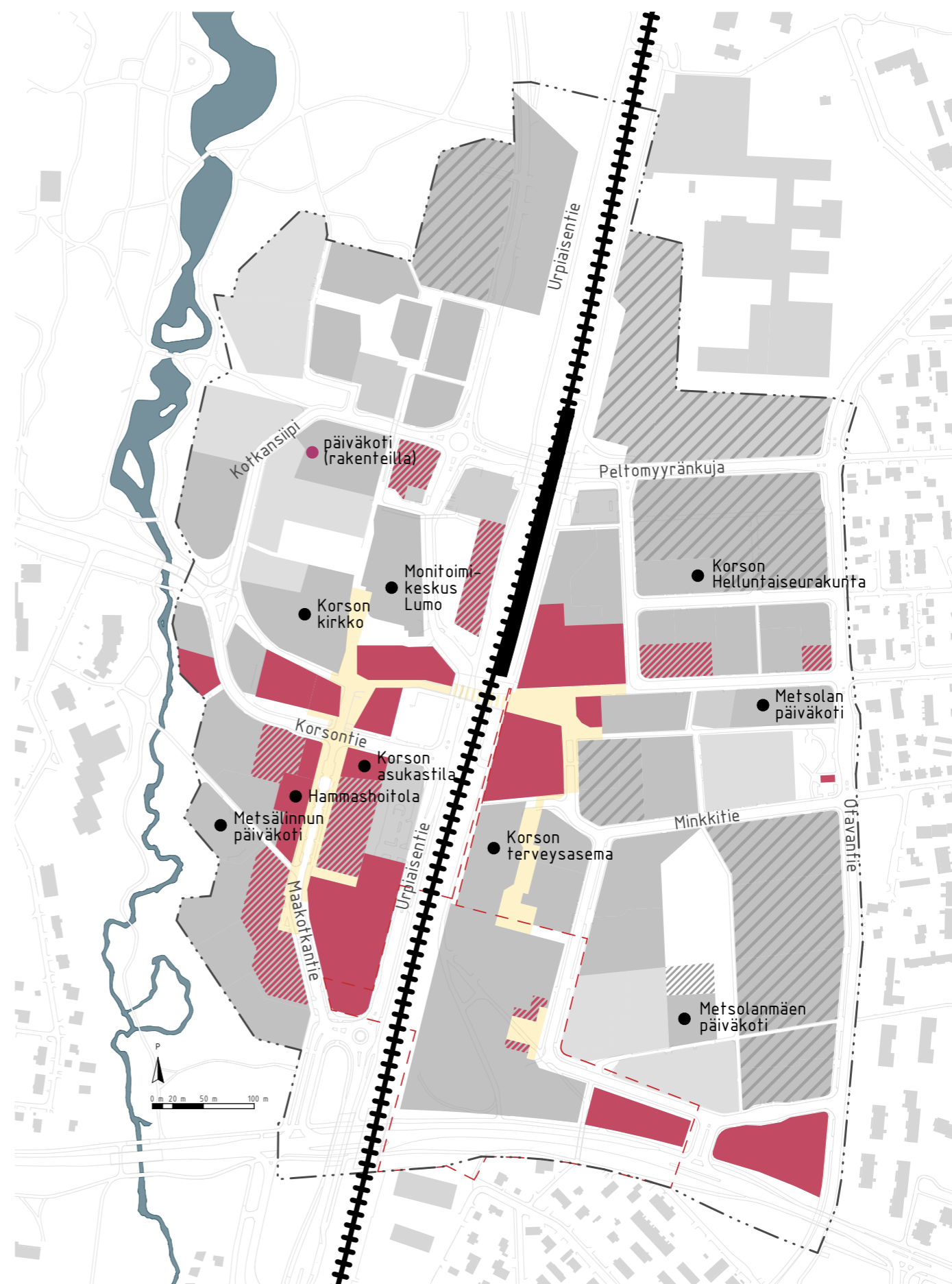
Kaupallisten palveluiden sijoittumisen jatkosuunnittelussa on tärkeää kiinnittää huomiota myös huoltoliikenteeseen. Toimiva huolto on edellytys liiketoiminnalle ja kävelykatujen kivijalkatilojen osalta ratkaisu ei aina ole itsestään selvä. Liiketilojen huolto tulee suunnitella harkitusti siten, että vältetään erillisiä huoltopihoja, ns. takajulkisivuja tai muuten epäviihtyisää ympäristöä, mutta kuitenkin niin, että liiketilojen huolto- ja lastaus on vaivatonta. Kävelykeskustan alueen toimivuuden kannalta ehdottoman oleellista kuitenkin on, ettei huoltoajo tapahdu kävelyalueiden kautta.

Julkisten palveluiden osalta kaavarungossa todetaan ja mahdollistetaan nykyisten toimintojen jatkuminen. Kaavaungossa esitetty noin 2000 asukkaan lisäys tarkoittaa noin 200 päiväkotilasta lisää. Kotkansiiven varteen on rakenteilla uusi päiväkoti ja Metsolanmäen päiväkodille on varattu laajentumisvaraus. Lisäksi Korso-Koivukylässä on käynnissä päiväkotiverkkoselvitys.

Mikäli alueen koilliskulmaa ja mahdollisesti myös sen viereen jäävää teollisuusaluetta lähdetään tulevaisuudessa kehittämään asumisvaltaisena (mukana skenaariovaiheessa), tulee tälle alueelle tarkastella myös uuden päiväkodin tarvetta.

Kuva 55. Palvelukaavio.

- Oleva julkinen palvelu
- Uusi julkinen palvelu
- Kävelykeskusta
- Kaupalliset korttelit
- Kivijalkaliiketilat





## 5.11 ILMASTOVAIKUTUSTEN ARVIOINTI

### 5.11.1 Taustaa

Vantaa on sitoutunut olemaan hiilineutraali vuonna 2030. Tämä tarkoittaa, että kasvihuonekaasupäästöjä vähennetään 80 % vuoden 1990 tasosta. Jäljelle jäävät päästöt kompensoidaan esimerkiksi rahoittamalla vähähiilisyteen tähtäviä hankkeita muualla. Tällä hetkellä Vantaan kaupungin käyttöperusteisista kasvihuonekaasupäästöistä lähes 40 % koostuu liikenteestä ja 30 % kaukolämmöstä. 1\*

Kaupunkien hiilijalanjälkilaskenta ja ilmastotavoitteet eivät sisällä rakennusmateriaalien tuotannon ja kuljetuksen päästöjä. Ne muodostavat kuitenkin keskeisimmän osan kaavoituksen ilmastovaikutuksista. Vuodelle 2022 tehdyssä kulutusperusteisten kasvihuonekaasupäästöjen laskennassa uudisrakentamisen arvioitiin aiheuttavan Vantaalla suuruusluokaltaan henkilöautoliikennettä vastaavat ilmastopäästöt 2\*.

### 5.11.2 Alueen rakentamisen ilmastovaikutukset

Uudisrakentaminen muodostaa merkittävimmän osan kaavoituksen kasvihuonekaasupäästöistä. Rakentamisen ilmastovaikutuksia lisäävät myös infra- ja esirakentaminen sekä rakennusten perustukset, joiden kasvihuonekaasupäästöihin vaikuttavat merkittävästi rakennettävien alueiden pohjaolosuhteet sekä pilaantuneet maa-alueet.

Korson kaavarunkoalueen pohjaolosuhteet ovat pääkaupunkiseudun mittakaavassa melko keskimääräiset. Todennäköisimmin päästöintensiivistä paaluperustusta ja pohjanvahvistusta vaatii alueen itä- ja koillisosiin esitetty täydennysrakentaminen. Rakentamisen korkea tehokkuus kuitenkin vähentää pohjaolosuhteista johtuvia ilmastopäästöjä suhteessa rakennettavaan kerrosalaan.

Toinen merkittäviä ilmastopäästöjä aiheuttava tekijä alueella on kaavarungon esittämä purkava täydennysrakentaminen. Aiempien selvitysten mukaan purkava täydennysrakentaminen ei ole alueen kokonaispäästöjen näkökulmasta koskaan perusteltua, mikäli purettavien rakennusten kunto mahdollistaisi vielä rakennuksen peruskorjauksen tai käyttötarkoituksen muutoksen. Olemassa olevan rakenteen hyödyntämiseen osana täydennysrakentamista tulee pyrkiä uudisrakentamisen ilmastopäästöjen hillitsemiseksi.

Kaavarungon alueella ei sijaitse merkittäviä kasvillisuuden ja maaperän hiilivarastoja, joita menetettäisiin alueelle esitetyn täydennysrakentamisen myötä.

### 5.11.3 Vaikutukset liikenteen ilmastopäästöihin

Vantaan hiilineutraaliustavoite edellyttää liikenteen ja energiankulutuksen kasvihuonekaasupäästöjen nopeaa hillintää. Energiankulutuksen päästöjen on ennustettu laskevan huomattavasti liikennettä nopeammin, sillä Vantaan Energian tavoitteena on olla hiilinegatiivinen vuonna 2030. Tämän johdosta liikenteen päästöjen osuus kaupungin käyttöperusteisista ilmastopäästöistä tulee tulevaisuudessa kasvamaan.

Korson kaavarungon alue on luokiteltu Suomen ympäristökeskuksen Yhdyskuntarakenteen vyöhykejaossa Pääkaupunkiseudun ydinalueeseen ja intensiiviseen joukkoliikennevyöhykkeeseen. Intensiivisellä joukkoliikennevyöhykkeellä asukkaiden henkilöautomatkojen kilometrisuorite on noin 30 % pienempi verrattuna seudun ydinalueen joukkoliikenne- ja autovyöhykkeisiin. Vastaavasti joukkoliikenteen kilometrisuorite on yli 30 % korkeampi. 3\* Lähes koko kaava-alue sijaitsee 5 minuutin kävelyetäisyydellä raideliikenteen asemasta. Vähähiiliset kulkumuodot mahdollistavan yhdyskuntarakenteen näkökulmasta alueen kehittämisen ja täydennysrakentaminen on siis perusteltua.

Korson kaavarungossa esitetään alueen sisäisten kävelyn ja pyöräilyn yhteyksien verkoston ja viihtyisyyden kehittämistä sekä kävelykeskustan kehittämistä nykyistä jalankulkuystävällisemmäksi, mikä kannustaa alueen sisäisten matkojen kulkemiseen kestäväillä kulkumuodoilla henkilöauton sijaan. Myös Korson keskustan palvelujen saavutettavuus bussilla paranee kaavarungon myötä nykytilanteeseen verrattuna. Positiivista liikenteen ilmastovaikutusten näkökulmasta ovat myös alueelle esitetyt keskitetyt pysäköintiratkaisut.

### 5.11.4 Vaikutukset ilmastomuutokseen sopeutumiseen

Sen lisäksi että kaavarungolla on vaikutusta kaupungin ilmastopäästöihin, tulee suunnittelussa varautua sopeutumaan ilmastomuutokseen. Suomen ilmastopaneelin mukaan Uudenmaan keskilämpötila tulee vuosisadan lopulla olemaan noin 1,7–2,8 astetta nykyistä korkeampi, ja vuotuiset sademäärät tulevat kasvamaan 5–7 %. Myös rankkasateiden myötä riskit hulevesitulville tulevat kasvamaan merkittävästi. 4\*

Kaava-alueella merkittävimpiä äärevöityviin sääilmiöihin liittyviä riskejä ovat hellejaksojen ja hulevesitulvariskien lisääntyminen. Korson kaavarungossa on esitetty alueelle uutta viherrakentamista, vehreitä aukioita sekä katupuiden ja hulevesien hallinnan vyöhykeitä, joiden toteutuminen nostaa keskusta-alueen sopeutumiskykyä.

Ilmastomuutokseen sopeutumisen näkökulmasta kaavarungossa esitetyt muutokset alueen viherrakenteeseen ovat hyvin positiivisia.

### 5.11.5 Ilmastovaikutusten hillintä alueen jatko suunnittelussa

Korson kaavarungossa esitetyt maankäytön muutokset edistävät kestävästä liikkumisesta sekä alueen sopeutumista ilmastomuutoksen myötä kasvaviin sään ääri-ilmiöihin. Toisaalta alueen täydennysrakentaminen ja siihen liittyvä olemassa olevien rakenteiden purkaminen aiheuttaa ilmastopäästöjä, joiden hillintään tulee keskittyä alueen jatko suunnittelussa.

Merkittävimmät mahdollisuudet alueen ilmastopäästöjen hillintään jatko suunnittelussa liittyvät päästöintensiivisten rakennusmateriaalien käyttöön täydennysrakentamisessa. Tärkeimpiä toimenpiteitä sen hillintään ovat mahdollisimman vähäinen olemassa olevan rakennuskannan purkaminen, olemassa olevan rakenteen hyödyntäminen osana täydennysrakentamista, syntyvien purkumateriaalien ja mahdollisten maamassojen käyttö paikallisesti katujen ja yleisten alueiden rakentamisessa sekä vähähiilisten rakennusmateriaalien kuten puurakentamisen käyttöön ohjaaminen uudisrakentamisessa.

Myös etenkin Korson kävelykeskustan alueen uudisrakennusten suunnittelu muuntojoustaviksi on tärkeää tulevaisuuden purkamisen ja rakentamisen päästöjen hillitsemiseksi. Alueen hiilineutraaliutta voidaan edistää myös vahvistamalla uusien rakennettävien viheralueiden hiilivarastoja sekä ohjaamalla rakennuksia uusiutuvan energian kuten aurinkosähkön ja maalämmön tuotantoon.

1\* HSY, 2022: Pääkaupunkiseudun kasvihuonekaasupäästöt.

2\* Sitowise Oy & Luonnonvarakeskus, 2023: Vantaan kulutuksen kasvihuonekaasupäästöt.

3\* SYKE, 2019: Päivittäisen liikkumisen tunnusluvut ja hiilidioksidipäästöt kaupunkiseutujen yhdyskuntarakenteen vyöhykkeillä 2017 sekä maaseutualueilla.

4\* Suomen ilmastopaneeli, 2021: Ilmastomuutokseen sopeutumisen ohjauskeinot, kustannukset ja alueelliset ulottuvuudet.



## 5.12 JULKISEN ULKOTILAN IDEASUUNNITELMA

Kaavarunkosuunnitelman keskeisimmän kaupunkitilan alueelta on laadittu tarkempi suunnitelma; julkisen ulkotilan ideasuunnitelma. Uudistuvan kävelykeskustan alueen ulkotila jakautuu kylämäisesti itä-länsi -suuntaiseen kaupunkitilojen sarjaan sekä etelä-pohjois -suuntaiseen tilasarjaan. Molempien tilasarjojen yhteyksien jatku-  
moon alueelta eteenpäin on kiinnitettävä tarkkaa huomiota jat-  
kosuunnittelussa. Kaupunkitilan ja sen elementtien jäsentelyssä on otettu tarkoin huomioon eri suunnista saapuvat kävelijävirrät, jotka kulkevat alueen eri toimintojen äärelle, Korsolle olennainen kerrok-  
sellinen ja kylämäinen ilme sekä tilahierarkia, jonka periaatteista on kerrottu lisää edempänä sekä

Eri suuntaisten tilasarjojen kohtaamispisteeseen muodostuu pieni aukiotila, joka toimii kohtauspaikkana ja keskipisteenä uudessa kävelykeskustassa. Aukiolla voidaan järjestää kaupunginosatapah-  
tuvia, jotka voivat levittäytyä myös kohti radan alikulkua sekä siitä eteenpäin radan itäpuolen aukiolle. Aukiota ympäröi puustoiset istu-  
tusalueet, joiden yhteyteen on osoitettu istumapaikkoja. Aukion ete-  
läpuolelle on osoitettu istutusalueet molemmin puolin Korsontietä, jonka risteäminen kävelykeskustan kanssa suunnitellaan kävelijä- ja pyöräilijäystävälliseksi. Istutusalueet voivat toimia esimerkiksi kaupunginosan näyttävimpien kukkaistutusten pisteinä, jolloin kes-  
kusta näyttäytyy eri kulkumuodoilla ohi kulkeville kaupunginosan tärkeänä kohokohtana.

Maakotkantien pohjoispäätyyn on osoitettu istutusalueiden ympäröimä oleskelualue sekä sijainti ulkokahvilalle tai kioskille. Kadunvarsipysäköinnin paikat on osoitettu autojen sijaan ihmisten käyttöön esimerkiksi väliaikaisilla parket-vuokrauksella. Radan alikulun lähellä sijaitsee istuskeluportaat, jotka avaavat radan ali-  
käytävän luiskana näkymiä hyvin ympäristöönsä sekä mahdollistavat suoraviivaisen kulkemisen niin Lumon kuin bussiterminaalien suunnasta alikulkuun. Aurinkoisella paikalla sijaitsevat portaat sopivat hyvin esimerkiksi eri ikäryhmien kohtaamiseen alueella, ja tarjoavat myös nuoremmille viihtyisän paikan oleskeluun. Alikäytävän suulla sijaitsee myös sisäänkäynnit sen pohjoispuolen liiketilaan sekä ete-  
läpuolen uuteen porras- ja hissirakennukseen. Rakennuksen yhteydessä voi sijaita lisäksi pieni kioski tai bussiterminaalien yhteyteen tarvittavia toimintoja.

### 5.12.1 Hulevedet

Istutettavat alueet toimivat alueen hulevesien hallinnan osana. Istu-  
tusalueet sijaitsevat hieman ympäristöään alemmalla tasolla, jolloin



Kuva 56. Kävelykeskustan julkisen ulkotilan suunnitelma.



niiden ympäristön hulevesiä voidaan ohjata istutuksille. Istutusten kasvillisuus valitaan pientä kuivuutta sekä lyhytaikaisia vesiolosuhteita kestäviksi, vaikkakin istutusaltaissa toimii myös hallittu ylivuoto eteenpäin tai hulevesiverkoston.

### 5.12.2 Tilahierarkia

Tilahierarkialla tarkoitetaan lähinnä tunnetta, joka kohdan järjestyksestä siinä liikkujalle muodostuu. Julkiset ulkotilat ovat kaikille avoimia liikkumisen ja oleskelun ympäristöjä. Näihin alueisiin sijoittuu keskeisimmät reitit alueella ja alueen läpi, kaupungin ylläpidossa sijaitsevat istutusalueet sekä oleskelun ja kaupungilla viiptymisen kohtia ulkokalusteryhmineen. Puolijulkisella tilalla tarkoitetaan lähinnä kaupallisia alueita, tai liikkeiden välittömiä ulkotiloja. Näille voi sijoittua esimerkiksi kahviloiden ulkoterasseja tai liiketilojen ulkomyyntipisteitä ja mainoksia. Yksityisempi tila näyttäytyy jäsentelyllään enemmän yksityisten asuinrakennusten sisäänkäyntien tai huollon pisteiden kohtina, eikä niiden ole tarkoitus houkuttaa ohikulkijaa oleskelemaan alueella. Kiinteistön omistajataholta edellytetään kuitenkin ulkoalueen rakentamista laadukkaana osana yhtenäistä keskustan ulkotilaa, vaikka tunnelmaltaan ja mahdollisesti omistussuhteiltaan se olisi yksityisempi.



Kuva 57. Kävelykeskustan tilahierarkia.

- Julkinen tila
- Puolijulkinen tila
- Yksityisempi tila

Kuva 58. Katutason näkymäkuva Korsonpolulta aseman suuntaan.

### 5.12.3 Katutason näkymäkuva





5.13 OTTEITA 3D-MALLISTA



Kuva 59. Ote kaakosta (keskusta).





Kuva 60. Ote etelästä.





Kuva 61. Ote kaakosta.





Kuva 62. Ote lounaasta.



## 6 YHTEENVETO JA SUOSITUKSET JATKOSUUNNITTELUUN

Kaavarunkotyössä koottiin yhteen suunnitelma, jossa esitetään alueen maankäytön, liikenteen ja palveluiden yleispiirteinen tavoite. Suunnitelma on laadittu alueen asema- ja yleiskaavatasojen väliin, tarkentamaan yleiskaavaa sekä ohjaamaan asemakaavaa.

Kaavarungon tärkeimmät tiivistykset ja suositukset jatkosuunnitelmaan on esitetty alla.

### Keskustatoiminnot & rakentaminen

Keskustatoimintoja on keskitetty aivan Korson ytimeen, radan molemmin puolin kävelykeskustan yhteyteen. Keskustatoimintojen alueelle toivotaan hybridirakentamista, jossa yhdistyy liiketilat ensimmäisessä kerroksessa ja asuminen ylemmissä. Keskustatoimintoja jatkosuunniteltaessa tulee kiinnittää erityistä huomiota Korsolle tyypillisen kerroksellisuuden ja ihmisen mittakaavan säilyttämiseen sekä rakentamisen ja kävelykeskustan vuoropuheluun.

### Kävelykeskusta & kaupunkitilat

Kaavarungon toiminnallisuuden selkärangana toimii kävelykeskusta ja sen kävelykehäkonsepti, jotka nivovat yhteen keskustan erilaiset toiminnot ja kaupunkitilat molemmin puolin junarataa. Keskustan ja kaupunkitilojen jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää erityishuomiota vehreyteen, tilasarjojen jatkumoon, esteettömyyteen sekä erilaisien liikkujien (tavanomaiset ja esteelliset kävelijät, pyöräilijät sekä erilaiset sähköiset liikkumisvälineet) virtoihin sekä niiden yhteensovittamiseen.

### Asuminen

Kaavarunko mahdollistaa alueelle uutta asumista runsaissa määrin täydennysrakentamisena. Asumisen jatkosuunnittelussa on huomioitava pysäköintipaikkojen tarpeen väheneminen ja kasvava joukko liikenteen käyttö erityisesti aseman läheisyydessä, ikääntyvä väestö sekä asumisen viihtyisyys. Kiinnittämällä huomiota asuntorakentamisen laatuun ja integraatioon pystytään luomaan miellyttävää asuinympäristöä ja kasvattamaan Korson houkuttelevuutta kestävässä, raideliikenteeseen tukeutuvana asuinalueena.

### Rakennettu kulttuuriympäristö

Kaavarungossa turvataan jo suojeltujen rakennusten ja kokonaisuuksien säilyminen sekä listataan rakennukset, joilla on todettu arvoja ja joiden suojelumerkinä tulee ratkaista asemakaavalla.

### Maisema ja viherympäristö

Kaavarungossa mahdollistetaan vehreyden tuominen runsaiden istutuksien ja katupuiden muodossa kävelykehän ja keskustan alueelle. Maiseman ja viherympäristön jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää erityishuomiota hulevesien hallintaan, tasku- ja korttelipuistojen laatuun ja määrään sekä laajempien viheryhteyksien yli kaavarunkorajojen turvaamiseen.

### Liikenne

Merkittävimmät muutokset alueen nykyisiin liikennejärjestelyihin tapahtuvat kävelykehän ympäristössä, jossa kävelyn roolia ensisijaisena kulkumuotona korostetaan. Kävelykeskustan laajenemisella pyritään tekemään kävelystä houkuttelevaa ja ympäristöstä viihtyisää. Liikenteellisessä jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää erityishuomiota kestävien liikkumismuotojen (kävely, pyöräliikenne, joukko-liikenne) suosimiseen ja sujuvoittamiseen, yksityisautopysäköinnin keskittämiseen sekä yleiseen turvallisuuteen. Pysäköintijärjestelyjen uudistuksia tarkastellaan tulevien kaavamuutosten yhteydessä.

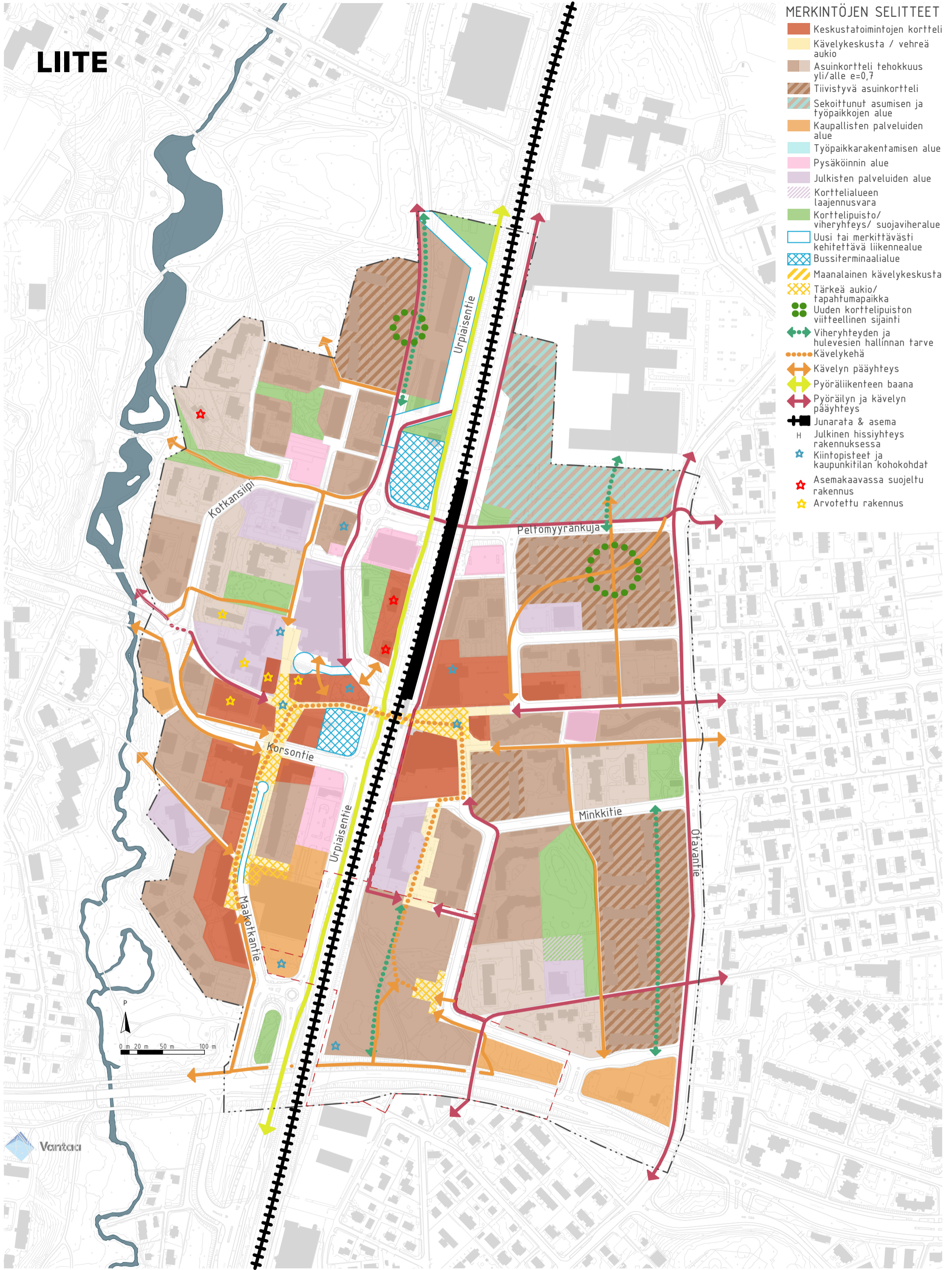
### Palvelut

Kaavarungon yhtenä tavoitteena on kasvattaa ja tiivistää nykyistä palvelurakennetta sekä tuottaa entistä viihtyisämpää ja kaupallisesti aktiivisempaa ympäristöä kasvavan väestön tarpeisiin. Palveluihin liittyvässä jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää erityishuomiota kytkeytymiseen kävelykehään sekä palvelutilojen luonteeseen ja laatuun.



# LIITE

- ## MERKINTÖJEN SELITTEET
- Keskustatoimintojen kortteli
  - Kävelykeskusta / vihreä aukio
  - Asuinkortteli tehokkuus yli/alle e=0,7
  - Tiivistävä asuinkortteli
  - Sekoittunut asumisen ja työpaikkojen alue
  - Kaupallisten palveluiden alue
  - Työpaikkarakentamisen alue
  - Pysäköinnin alue
  - Julkisten palveluiden alue
  - Korttelialueen laajennusvara
  - Korttelipuisto/ viheryhteys/ suojaviheralue
  - Uusi tai merkittävästi kehitettävä liikennealue
  - Bussiterminaalialue
  - Maanalainen kävelykeskusta
  - Tärkeä aukio/ tapahtumapaikka
  - Uuden korttelipuiston viitteellinen sijainti
  - Viheryhteyden ja hulevesien hallinnan tarve
  - Kävelykehä
  - Kävelyn pääyhteys
  - Pyöräliikenteen baana
  - Pyöräilyn ja kävelyn pääyhteys
  - Junarata & asema
  - Julkinen hissiyhteys rakennuksessa
  - Kiintopisteet ja kaupunkitilan kohokohdat
  - Asemakaavassa suojeltu rakennus
  - Arvotettu rakennus



## KORSON KESKUSTAN KAAVARUNKO

Kaavarunko A3 selitteillä 1:4000



TENGBOM OY

Salomonkatu 17 A 00100 HELSINKI  
Tel +358 291 705 880 www.tengbom.fi

3.9.2024